

Numero della proposta

269

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1863-68.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 20. Febb. 1863.
dal Ministro dei Lavori Pubblici e Finanze*

OGGETTO

Relatore

Approvata nella tornata del

186

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici
(PASINI)

di concerto col ministro delle finanze
(CAMBRAY-DIGNY)

nella tornata dell'8 marzo 1869

Convenzione colla Società anonima italiana di navigazione
Adriatico-Orientale pel prolungamento sino ad Ancona
e Venezia del servizio postale e commerciale marittimo
fra l'Italia e l'Egitto.

alfermitato
DISTRIBUITO AGLI UFFICI

il 24. Marzo 1869.

COMMISSIONE ELETTA DAGLI UFFICI

Uff. 1	<i>Donnetti</i>	Uff. 6	<i>Wozzani</i>
" 2	<i>Del Hajin</i>	" 7	<i>Macquarati</i>
" 3	<i>Cafarelli</i>	" 8	
" 4	<i>Vicini</i>	" 9	
" 5	<i>Arrivabene</i>		

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE

Presidente *Deblanis*
 Segretario *Arrivabene*
 Relatore _____

PRESENTATA LA RELAZIONE

Approvata la Legge nella tornata del _____

CONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Alle ore <i>11. ant.</i>	del <i>21. marzo 1869</i>	nel <i>Gabinetto 1°</i>	<i>(con l'aggiunta di un</i>
Alle ore <i>1/2. pom.</i>	del <i>11. aprile</i>	nel <i>29</i>	<i>proposto dal De Blasi e con</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____	<i>ragione che non poteva aver luogo la riunione</i>
Alle ore <i>11. ant.</i>	del <i>16. aprile</i>	nel <i>Gabinetto 1°</i>	
Alle ore <i>3. pm.</i>	del <i>18. aprile</i>	nel <i>Gabinetto 1°</i>	
Alle ore <i>9. a. m.</i>	del <i>20. aprile</i>	nel <i>Gabinetto 1°</i>	
Alle ore <i>11. a. m.</i>	del <i>30. inf.</i>	nel <i>29</i>	<i>1°</i>
Alle ore <i>11. a. m.</i>	del <i>4. giugno 1869</i>	nel <i>Uffizio 1°</i>	<i>intercedendo Mr. Leo. Publici</i>
Alle ore <i>12. merid.</i>	del <i>8. giugno</i>	nel <i>Gabinetto 1°</i>	<i>deg.</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____	<i>presenti de Blasi, Mazzarotta, e Mauro</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____	<i>gratiti, per mancanza di numero non ebbe luogo discussione</i>
Alle ore <i>1. merid.</i>	del <i>12. luglio</i>	nel _____	<i>presenti de Blasi, Mazzarotta, Mauro e</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____	<i>e s'aveva. Il detto Pietro presentò progetto</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____	<i>già fatto da Appello, a Commissione</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____	<i>è approvata al momento in cui non si</i>
Alle ore _____	del _____	nel _____	<i>voce la Camera</i>

NB. Il Segretario è pregato di indicare la costituzione della Commissione; ed occorrendole di ritenere parte dei documenti o tutto l'incartamento di farne apposita annotazione nella seconda pagina della cartella, che occorre venga sempre restituita alla Segreteria.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE
presentato dal ministro dei lavori pubblici
(PASINI)
di concerto col ministro delle finanze
(CAMBRAY-DIGNY)
nella tornata del 20 febbraio 1869

Convenzione colla Società anonima italiana di navigazione
Adriatico-Orientale pel prolungamento sino a Venezia
del servizio postale e commerciale marittimo fra l'Italia
e l'Egitto.

SIGNORI! — Dopo l'annessione della Venezia alla rimanente Italia, il Governo si occupò dell'argomento relativo all'estensione dei servizi postali e commerciali marittimi fino al porto di quella città, per vedere come meglio potessero essere soddisfatti i voti manifestati con unanimità dalle novelle provincie del regno. Equasi contemporaneamente la società Adriatico-Orientale, a cui è affidata, per legge del 3 agosto 1862, la navigazione postale e commerciale fra l'Italia e l'Egitto, si offriva prolungare le sue corse da Brindisi a Venezia, limitando pel nuovo tratto la sovvenzione a lire 30 per lega marina, in luogo delle lire 33 che le sono corrisposte dal 1° marzo 1868, sul servizio attuale da Brindisi ad Alessandria.

Mentre le ragioni economiche tenevano incerto il Ministero sulla convenienza di accettare quella offerta, esso facevasi ad esaminare, se non fosse stato per avventura sufficiente allo scopo il prolungare sino a Venezia il servizio settimanale di cabottaggio della società Beirano e Danovaro, che si estende oggi fra Genova ed Ancona, la qual cosa avrebbe potuto conseguirsi mercè

il tenue aumento di spesa di sole lire 115,480 all'anno.

Tale proposta fu però giudicata insufficiente dalle rappresentanze del Veneto, come quella che non avrebbe agevolato il traffico verso l'Oriente, sia per il maggior tempo occorrente nel fare scalo ai porti intermedi di Ancona, Tremiti, Manfredonia, Bari, sia per le difficoltà e spesa dei trasbordi in Brindisi, mentre le viste del commercio veneto appoggiavansi soprattutto alle nuove condizioni fatte a quel porto per l'apertura allora prossima del Brennero, ed alla necessità di non far deviare su Trieste la linea di così importante sbocco della Germania.

Per le quali ragioni, quando non si fosse potuto ottenere una navigazione celere e diretta da Venezia per l'Egitto, per lo meno si stimava necessario, nell'interesse generale della nazione, di favorire l'avviamento sopra Venezia di un importante commercio dell'Europa centrale, innestandolo colla navigazione internazionale, già creata per la citata legge, e con onere non lieve del pubblico erario.

Stando così le cose, ed essendo imminente l'aper-

tura della ferrovia del Brennero, il servizio di navigazione della Venezia fu argomento d'interpellanza e di discussione innanzi alla Camera dei deputati, la quale, nella tornata del 13 giugno 1867, adottò il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invitando il Ministero a studiare i mezzi onde stabilire una comunicazione fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, passa all'ordine del giorno. »

Un tale invito però rimase paralizzato pel momento, dacchè, mentre il Governo, per effetto della citata legge 3 agosto 1862, non aveva facoltà di aprire trattative per la voluta navigazione verso l'Oriente che con la società Adriatico-Orientale, il municipio di Venezia, scorgendo che era indispensabile che una sollecita e diretta navigazione fra Venezia e l'Egitto fosse avviata qualche tempo prima dell'apertura dell'istmo, e che ciò difficilmente avrebbe potuto aver luogo nel 1868 per opera del Governo, si unì in consorzio colle diverse provincie interessate, e negoziò con una società egiziana, offrendo di sussidiarla direttamente di annue lire 300,000.

È noto come quel contratto, già in punto di stipulazione, non avesse, per motivi estranei al municipio, più effetto; e come questo, con nobile patriotismo, volesse iniziare la desiderata navigazione rompendo ogni indugio e fermando, in via provvisoria, un contratto colla società Adriatico-Orientale, mediante la sovvenzione di lire 312,000 per cinquantadue viaggi all'anno tra Venezia e Brindisi.

Entrata, per così dire, in possesso ad onere proprio della nuova navigazione, la Venezia non cessò dal dimostrare come quel servizio rivestisse il carattere di commercio internazionale, e quindi il peso ne dovesse essere sopportato dallo Stato, su di che essa faceva affidamento non dubbio. E difatti, nella discussione della legge per l'aumento di quattro viaggi all'anno fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, la Camera dei deputati, nella tornata del 13 giugno 1868, adottò altro ordine del giorno, che venne poi confermato dal Senato letteralmente nell'adunanza del 17 agosto successivo.

Questo secondo ordine contiene quanto appresso nel paragrafo quarto:

« La Camera interessa il Ministero che alla prossima riunione del Parlamento sia presentato alla Camera il risultato degli studi opportuni colle proposte di legge che potessero esserne conseguenza, per regolare il servizio postale e commerciale marittimo fra l'interno dell'Adriatico e del Levante, in armonia colle migliori convenienze economiche del paese. »

Ora, egli è in dipendenza di tale interessamento che il Ministero dei lavori pubblici ha esaminato con diligenza la questione ed ha stipulato, di concerto con quello delle finanze, una convenzione che si sottopone all'approvazione parlamentare.

Lo studio principale del Ministero è stato sul carattere della navigazione invocata dalla Venezia, e su di ciò il medesimo ha dovuto convincersi ch'essa rivesta quello di interesse nazionale anzichè locale, posto che mira non tanto a favorire il commercio proprio di quelle provincie verso l'Oriente quanto ad attirare sull'Italia un commercio di transito, il quale le sfuggirebbe, massime per la circostanza che non lungi da Venezia si trova il porto di Trieste, già divenuto il più ricco emporio dell'Adriatico, e base della potente società di navigazione del Lloyd austriaco, la quale, senza concorrenza, sarebbe lieta di esercitare il monopolio del commercio di quel mare verso l'Egitto. Fu visto difatti come la società stessa, non paga dei transiti e delle merci affluenti a Trieste, si faccia premura di andare a togliere quelle giunte a Venezia, eseguendo il trasporto di quest'ultime ad egual prezzo di quello delle prime, cioè facendo gratuitamente la traversata da Venezia a Trieste.

Dimostrata così l'indole della navigazione da Venezia verso Alessandria, e l'incontestabile beneficio che ne ridonderebbe al paese, il Ministero dovette preoccuparsi di una quistione, che a prima giunta potrebbe sembrare importante, cioè se, favoreggiando con mezzi di sussidio governativo la predetta linea di mare, non venisse lo Stato a fare concorrenza alle linee ferroviarie italiane sino a Brindisi, sottoposte a guarentigia di prodotto che si traduce in un vero sussidio governativo.

Il Ministero però riconobbe la poca consistenza di questa obiezione, sia perchè è ovvio che il grosso commercio pel trasporto delle mercanzie preferisca il mare alla terra per la minore spesa, comunque a scapito del tempo, sia perchè la esistenza del porto di Trieste toglierebbe sempre alla concorrenza italiana ferroviaria la merce che presceglieste il transito marittimo. Ond'è che nel caso concreto non si tratta di far sorgere un mezzo di concorrenza, ma piuttosto di fare propria e nazionale una navigazione, la quale sarebbe ad ogni modo esercitata da una potente società estera in pregiudizio delle ferrovie e del commercio d'Italia.

Messi in luce tali concetti, lo studio del Ministero dovevasi restringere alle trattative colla società Adriatico-Orientale nel senso di ottenere le migliori condizioni possibili. Ma, prima di entrare in questo campo,

il Ministero stesso volle esaminare se, trattandosi del prolungamento della navigazione sino a Venezia, convenisse di ammettere un approdo in Ancona. Per quanto desiderio si avesse di far paghi i voti di quella città, non fu dato di pronunziare un giudizio affermativo. Ed invero, per conformarsi al concetto dell'ultimo ordine del giorno della Camera, ed al carattere essenziale di navigazione internazionale, egli è chiaro che convenga risolvere il quesito per modo da ottenere massima celerità e minima spesa pel commercio. Sotto questo rapporto l'approdo in Ancona, richiedendo una fermata di almeno sei ore, ed allungando la rotta per circa altre tre ore, aumenterebbe il tempo di percorrenza fra Venezia ed Alessandria, in guisa da eccedere notevolmente quello che s'impiega fra Trieste ed Alessandria d'Egitto. E ciò indipendentemente dalla maggior sovvenzione, non solo in ragione del maggiore percorso, ma anche delle spese di esercizio della società, la quale avrebbe elevato di molto le sue pretese. Si aggiunga da ultimo che il materiale dell'Adriatico-Orientale, che fu proporzionato alla navigazione fra Brindisi e l'Egitto, se può stimarsi sufficiente al prolungamento delle corse fino a Venezia, lascerebbe dubbio sulla perfetta esecuzione del servizio con approdo intermedio, anche per l'eventualità di mare inseparabili dall'aumento degli scali, massime nell'Adriatico.

Risolto quindi il quesito nel senso di allungare la navigazione direttamente fra Brindisi e Venezia, e vista la necessità per l'articolo 22 del quaderno d'onori, annesso alla più volte citata legge del 1862, di affidare un tale servizio alla società Adriatico-Orientale, il Ministero intraprese colla medesima le pratiche relative, per le quali dovette facilmente persuadersi della impossibilità di portare innovazioni sostanziali al contratto ora esistente, quando non si volesse in misura troppo alta accrescere onere all'erario dello Stato.

Due punti dovevano e potevano formare base agli accordi, cioè la minore spesa possibile, e la migliore guarentigia onde il prolungamento della linea non pregiudicasse la regolarità dei viaggi verso l'Egitto da Brindisi, che è il porto più prossimo da formar testa della navigazione celere internazionale fra l'Italia e l'Oriente.

In quanto alla spesa, si credette di rendere uniforme la misura di sovvenzione per tutto il percorso Venezia-Brindisi-Alessandria, e si ottenne la riduzione del prezzo fissato dall'attuale contratto, prima in lire 35 in lega marina, e poscia in lire 33 per gli ultimi dieci anni della sua durata, portandolo colla presente con-

5
venzione a sole lire 31. La diminuzione di 2 lire per lega marina produce sulla percorrenza attuale fra Brindisi ed Alessandria, che è di leghe 28,496 all'anno, una economia di lire 56,992, la quale, calcolata per nove anni circa della rimanente durata del contratto, ascenderebbe a lire 512,928. Ben è vero che ciò nullameno al prezzo uniforme di 31 lira la prolungata navigazione apporterebbe una maggiore spesa governativa per 52 viaggi all'anno di lire 371,800, e che questa può sembrare elevata a fronte di quella che attualmente si corrisponde dalla Venezia, ch'è di lire 312,000.

Ma il Ministero dovette persuadersi che quest'ultima cifra non poteva essere presa per punto di partenza, posto che la società Adriatico-Orientale, vista la impossibilità da parte dei comuni del Veneto di accordare un maggiore sussidio, volendo in certo modo prendere possesso della linea, ed evitare dannosa concorrenza, accettò un sacrificio, anche da sua parte temporaneo, cioè di un solo anno, nella persuasione che il Governo, assumendo definitivamente il carico di quel servizio, ne l'avrebbe compensato per l'avvenire. D'altronde giova pure osservare che la società stessa, premurosa di stringere quell'accordo, calcolò senza molta esattezza la distanza fra Venezia e Brindisi per leghe 125, invece che per leghe 133, come sono realmente, ond'è che la differenza di 8 leghe su 52 viaggi di andata e ritorno, anche sulla base del prezzo convenuto colla Venezia, avrebbe apportato un aumento di lire 19,968 all'accordata sovvenzione.

Per tali ragioni tutte, il prezzo ottenuto dalla società fu il limite estremo cui poterono giungere le trattative del Ministero.

Dal lato della sicurezza delle partenze da Brindisi per l'Egitto, per quanto siasi vivamente insistito, non si poté riuscire ad ottenere una assoluta certezza del mantenimento di orario invariabile, anche nei casi di forza maggiore, che si verificassero nel tratto di navigazione da Venezia a Brindisi, ma si provvide coll'articolo quarto della convenzione a che una tale sicurezza fosse assoluta allorquando la valigia di alcuno degli Stati principali dell'Europa per le Indie avesse prescelto la via d'Italia, servendosi per l'inoltro da Brindisi dei piroscafi della nostra società.

Il pretendere fin d'ora che le partenze da Brindisi fossero impreteribilmente guarentite in orario, anche nei casi eccezionalissimi di forza maggiore sulla superiore navigazione, avrebbe sottoposto la società all'onere di tenere continuamente stanziato in Brindisi un

piroscafo, al che essa non avrebbe voluto sobbarcarsi senza un compenso ben considerevole.

D'altronde, l'articolo terzo della convenzione stabilisce le garantigie sufficienti perchè la normale regolarità delle partenze non possa essere compromessa.

Il periodo di quasi un anno trascorso dacchè la Venezia istituì a proprio carico la navigazione in discorso, ha dimostrato con tutta evidenza come essa debba servire ad un commercio ben rilevante. Ed infatti non tardarono a mostrarsi i primi frutti. Il commercio di cotone, che da lungo tempo era spento in quelle provincie, fu visto risvegliarsi: alcuni trasporti furono avviati pel cuore della Germania, valendosi della via del Brennero, malgrado che le tariffe ferroviarie siano ancora meno favorevoli a Venezia che a Trieste.

Nè ciò deve meravigliare, mentre il porto di Venezia offre quasi la stessa distanza marittima che Trieste da Alessandria d'Egitto, e presenta invece una diminuzione di percorso ferroviario per la linea del Brennero di circa 200 chilometri sulla distanza da Trieste al centro della Germania.

Che se lo sviluppo del commercio specialmente di transito è ancor lontano dalle proporzioni, alle quali per la sua posizione il porto di Venezia ha diritto di aspirare, ciò è evidentemente da attribuirsi alla difficoltà che il movimento commerciale prenda tutto di un tratto nuove direzioni, specialmente per luoghi dai quali questo movimento era stato per molti anni deviato, ed in più modi, e con ingiuste misure contra-

riato; ciò è da attribuirsi all'incertezza, generalmente diffusa, che le nuove comunicazioni marittime di Venezia coll'Oriente siano mantenute e presentino tale carattere di durata e di stabilità, che il commercio possa definitivamente affidarvisi. È chiaro che una linea per il traffico internazionale tanto più breve ed economica debba alla lunga prevalere, quando non manchino gli ordinari mezzi di trasporto e di comunicazione, dei quali cotesti porti debbono essere forniti, e dei quali il Governo non lascerà certamente mancare Venezia.

La Camera, considerando essere ancora vincolato il pubblico erario fino al 1° marzo 1878 ad una spesa di annue lire 940,368, dalla quale per ora si trae scarso frutto, nella speranza di applicarla al transito della valigia delle Indie, riconoscerà certamente la convenienza che il beneficio, che per un anno si hanno procurato spontaneamente e con grave dispendio Venezia e le finitime provincie, non abbia a cessare, e la navigazione, per conto del Governo, della società Adriatico-Orientale debba esser allungata fino a Venezia, mercè l'aumento di altre lire 371,800 all'anno, mentre con ciò si viene ad attirare sull'Italia una parte non indifferente del commercio europeo, che dovrà allargarsi su base molto più estesa alla prossima apertura del canale di Suez.

Egli è in tale fiducia che il referente sottopone all'alto senno della Camera lo schema di legge che approva la convenzione stipulata il 30 gennaio prossimo passato colla società di navigazione Adriatico-Orientale.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA.

Art. 1.

È approvata la unita convenzione stipulata il 30 gennaio 1869 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la società anonima italiana di navigazione Adriatico-Orientale.

Art. 2.

È autorizzato il Governo del Re ad iscrivere sul Bilancio 1869 dei Lavori pubblici la maggior somma occorrente per l'adempimento delle condizioni accennate dagli articoli 1, 2 e 7 di detta convenzione.

**Convenzione per il prolungamento sino a Venezia della linea
di navigazione fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto.**

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

E la società anonima italiana di navigazione Adria-
tico-Orientale rappresentata dai signori conte Bellino
Briganti-Bellini, presidente del Consiglio di direzione,
e Paolo De la Hante, amministratore, in virtù dei po-
teri loro conferiti dall'Assemblea ordinaria e straor-
dinaria del 22 ottobre 1866,

Hanno concertato e stipulato le seguenti modifica-
zioni alla convenzione 3 gennaio 1862 ed al quaderno
d'oneri unito alla detta convenzione.

Art. 1.

Il servizio determinato dall'articolo 1 del quaderno
d'oneri unito alla convenzione del 2 gennaio 1862, mo-
dificato dall'articolo 4 della convenzione stessa, e dalla
legge 23 agosto 1868, si cambierà in un viaggio per
settimana da Venezia ad Alessandria d'Egitto, con ap-
prodo a Brindisi e viceversa.

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

Da Venezia a Brindisi	Leghe 133
Da Brindisi ad Alessandria d'Egitto	274
Totale	<u>Leghe 407</u>

Art. 2.

La sovvenzione stabilita in lire 33 per lega marina
coll'articolo 4 della convenzione 3 gennaio 1862 sarà
ridotta dall'attuazione della presente, e fino al termine
della succitata convenzione, a lire 31 per lega marina
su tutta la linea Venezia-Brindisi-Alessandria d'Egitto
e viceversa.

Art. 3.

Fermi restando tutti gli altri patti della Conven-
zione 2 gennaio 1862 e dello annesso quaderno d'oneri,
si conviene espressamente che il Ministero dei la-
vori pubblici sarà in diritto di fissare i giorni e le ore
delle partenze da Brindisi per Alessandria, e che, per
assicurare la regolarità assoluta di tali partenze per
l'Egitto, i giorni e le ore della partenza da Venezia
saranno determinati dal Ministero dei lavori pubblici,

§

in modo da lasciare, secondo la velocità normale di contratto, un largo di non meno che ore otto per fermata nel porto di Brindisi.

Nella direzione inversa, la fermata in Brindisi non sarà maggiore di ore cinque.

La società sarà tenuta alla partenza nelle ore così fissate, sia da Venezia come da Brindisi, sottomettendosi, in caso di ritardo od inadempimento, alle penalità prevedute dagli articoli 18 e 19 del citato quaderno di oneri.

Art. 4.

Qualora il transito della valigia per le Indie di alcuna delle grandi potenze d'Europa avesse luogo per l'Italia, facendo capo a Brindisi, e che il trasporto marittimo ne fosse affidato alla società Adriatico-Orientale, la medesima s'impegna formalmente ad assicurare le partenze da Brindisi verso Alessandria nell'orario che verrà stabilito dal regio Governo, indipendentemente da qualunque circostanza, anche di forza maggiore, nella navigazione da Venezia a Brindisi.

Art. 5.

La velocità, di cui è parola all'articolo 17 del quaderno d'oneri, sarà calcolata separatamente sulla linea Venezia-Brindisi e su quella Brindisi-Alessandria d'Egitto.

Sarà accordata però la tolleranza di un'ora, per ciascuna corsa di andata e di ritorno fra Venezia e Brindisi, per il percorso della laguna fra il canale di San Marco ed il porto di Malamocco.

Art. 6.

Per agevolare la regolarità delle partenze da Brindisi per Alessandria viene stipulato che, ogni qualvolta i comandanti dei piroscafi credessero che lo stato dell'atmosfera potrebbe ritardare la partenza dal porto interno di Venezia, la società avrà facoltà di salpare dal porto di Malamocco, rinunciando in questo caso alla sovvenzione relativa al percorso fra il canale di San Marco ed il porto di Malamocco, la cui lunghezza è fissata in leghe due.

Le suddette condizioni dell'atmosfera dovranno essere giustificate, e riconosciute dal capitano del porto di Venezia.

Art. 7.

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

della scadenza di un anno del contratto stipulato fra la società Adriatico-Orientale e la città di Venezia.

Fatta a Firenze in doppio originale, addì trenta gennaio mille ottocento sessantanove.

Firmati: *Il Ministro dei Lavori Pubblici*
LODOVICO PASINI.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

*Per la Società: BELLINO BRIGANTI-
BELLINI. — PAOLO DE LA HANTE.*

Per copia conforme :

Dal Ministero dei lavori pubblici,

addì 20 febbraio 1869.

Il Direttore capo di divisione
A. CAPECELATRO.

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(PASINI)

di concerto col ministro delle finanze

(CAMBRAY-DIGNY)

nella tornata dell'8 marzo 1869

Convenzione colla Società anonima italiana di navigazione
Adriatico-Orientale pel prolungamento sino ad Ancona
e Venezia del servizio postale e commerciale marittimo
fra l'Italia e l'Egitto.

SIGNORI! — Dopo l'annessione della Venezia alla rimanente Italia, il Governo si occupò dell'argomento relativo all'estensione dei servizi postali e commerciali marittimi fino al porto di quella città, per vedere come meglio potessero essere soddisfatti i voti manifestati con unanimità dalle novelle provincie del regno. E quasi contemporaneamente la società Adriatico-Orientale, a cui è affidata, per legge del 3 agosto 1862, la navigazione postale e commerciale fra l'Italia e l'Egitto, si offriva prolungare le sue corse da Brindisi a Venezia, limitando pel nuovo tratto la sovvenzione a lire 30 per lega marina, in luogo delle lire 33 che le sono corrisposte dal 1° marzo 1868, sul servizio attuale da Brindisi ad Alessandria.

Mentre le ragioni economiche tenevano incerto il Ministero sulla convenienza di accettare quella offerta, esso facevasi ad esaminare se non fosse stato per avventura sufficiente allo scopo il prolungare sino a Venezia il servizio settimanale di cabottaggio della società Peirano e Danovaro, che si estende oggi fra Genova ed Ancona, la qual cosa avrebbe potuto conseguirsi mercè

il tenue aumento di spesa di sole lire 115,480 all'anno.

Tale proposta fu però giudicata insufficiente dalle rappresentanze del Veneto, come quella che non avrebbe agevolato il traffico verso l'Oriente, sia per il maggior tempo occorrente nel fare scalo ai porti intermedi di Ancona, Tremiti, Manfredonia, Bari, sia per le difficoltà e spesa dei trasbordi in Brindisi, mentre le viste del commercio veneto appoggiavansi soprattutto alle nuove condizioni fatte a quel porto per l'apertura allora prossima del Brennero, ed alla necessità di non far deviare su Trieste la linea di così importante sbocco della Germania.

Per le quali ragioni, quando non si fosse potuto ottenere una navigazione celere e diretta da Venezia per l'Egitto, per lo meno si stimava necessario, nell'interesse generale della nazione, di favorire l'avviamento sopra Venezia di un importante commercio dell'Europa centrale, innestandolo colla navigazione internazionale, già creata per la citata legge, e con onere non lieve del pubblico erario.

Stando così le cose, ed essendo imminente l'aper-

tura della ferrovia del Brennero, il servizio di navigazione della Venezia fu argomento d'interpellanza e di discussione innanzi alla Camera dei deputati, la quale, nella tornata del 13 giugno 1867, adottò il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invitando il Ministero a studiare i mezzi onde stabilire una comunicazione fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, passa all'ordine del giorno. »

Un tale invito però rimase paralizzato pel momento, dacchè, mentre il Governo, per effetto della citata legge 3 agosto 1862, non aveva facoltà di aprire trattative per la voluta navigazione verso l'Oriente che con la società Adriatico-Orientale, il municipio di Venezia, scorgendo che era indispensabile che una sollecita e diretta navigazione fra Venezia e l'Egitto fosse avviata qualche tempo prima dell'apertura dell'istmo, e che ciò difficilmente avrebbe potuto aver luogo nel 1868 per opera del Governo, si unì in consorzio colle diverse provincie interessate, e negoziò con una società egiziana, offrendo di sussidiarla direttamente di annue lire 300,000.

È noto come quel contratto, già in punto di stipulazione, non avesse, per motivi estranei al municipio, più effetto; e come questo, con nobile patriottismo, volesse iniziare la desiderata navigazione rompendo ogni indugio e fermando, in via provvisoria, un contratto colla società Adriatico-Orientale, mediante la sovvenzione di lire 312,000 per cinquantadue viaggi all'anno tra Venezia e Brindisi.

Entrata, per così dire, in possesso ad onere proprio della nuova navigazione, la Venezia non cessò dal dimostrare come quel servizio rivestisse il carattere di commercio internazionale, e quindi il peso ne dovesse essere sopportato dallo Stato, su di che essa faceva affidamento non dubbio. E diffatti, nella discussione della legge per l'aumento di quattro viaggi all'anno fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, la Camera dei deputati, nella tornata del 25 giugno 1868, adottò altro ordine del giorno, che venne poi confermato dal Senato letteralmente nell'adunanza del 10 luglio successivo.

Questo secondo ordine contiene quanto appresso nel paragrafo quarto:

« La Camera interessa il Ministero che alla prossima riunione del Parlamento sia presentato alla Camera il risultato degli studi opportuni colle proposte di legge che potessero esserne conseguenza, per regolare il servizio postale e commerciale marittimo fra l'interno dell'Adriatico ed il Levante, in armonia colle migliori convenienze economiche del paese. »

Ora, egli è in dipendenza di tale interessamento che il Ministero dei lavori pubblici ha esaminato con diligenza la questione ed ha stipulato, di concerto con quello delle finanze, una convenzione che si sottopone all'approvazione parlamentare.

Lo studio principale del Ministero è stato sul carattere della navigazione invocata dalla Venezia, e su di ciò il medesimo ha dovuto convincersi ch'essa rivestiva quello d'interesse nazionale anzichè locale, posto che mira, non tanto a favorire il commercio proprio di quelle provincie verso l'Oriente, quanto ad attirare sull'Italia un commercio di transito, il quale le sfuggirebbe, massime per la circostanza che non lungi da Venezia si trova il porto di Trieste, già divenuto il più ricco emporio dell'Adriatico, e base della potente società di navigazione del Lloyd austriaco, la quale, senza concorrenza, sarebbe lieta d'esercitare il monopolio del commercio di quel mare verso l'Egitto. Fu visto diffatti come la società stessa, non paga dei transiti e delle merci affluenti a Trieste, si faccia premura di andare a togliere quelle giunte a Venezia, eseguendo il trasporto di queste ultime ad eguale prezzo di quello delle prime, cioè facendo gratuitamente la traversata da Venezia a Trieste.

Dimostrata così l'indole della navigazione da Venezia verso Alessandria, e l'incontestabile beneficio che ne ridonderebbe al paese, il Ministero dovette preoccuparsi di una questione, che a prima giunta potrebbe sembrare importante, cioè se, favoreggiando con mezzi di sussidio governativo la predetta linea di mare, non venisse lo Stato a fare concorrenza alle linee ferroviarie italiane sino a Brindisi, sottoposte a guarentigia di prodotto, che si traduce in un vero sussidio governativo.

Il Ministero però riconobbe la poca consistenza di questa obbiezione, sia perchè è ovvio che il grosso commercio pel trasporto delle mercanzie preferisca il mare alla terra per la minore spesa, comunque a scapito del tempo, sia perchè la esistenza del porto di Trieste toglierebbe sempre alla percorrenza italiana ferroviaria la merce, che prescegliesse il transito marittimo. Ond'è che nel caso concreto non si tratta di far sorgere un mezzo di concorrenza, ma piuttosto di fare propria e nazionale una navigazione, la quale sarebbe ad ogni modo esercitata da una potente società estera in pregiudizio delle ferrovie e del commercio d'Italia.

Messi in luce tali concetti, lo studio del Ministero dovevasi restringere alle trattative colla società Adriatico-Orientale nel senso di ottenere le migliori condizioni possibili. Ma, prima d'entrare in questo campo,

il Ministero stesso volle esaminare se, trattandosi del prolungamento della navigazione sino a Venezia, convenisse di ammettere un approdo intermedio in Ancona. Le ragioni di rapidità avrebbero consigliato di dare la preferenza ad una corsa diretta fra Venezia e Brindisi, quando si fosse preso in considerazione, più che il commercio italiano, quello affluente per la via del Brennero. In tal senso il Governo aveva stipulato la convenzione 30 gennaio annessa al progetto di legge presentato a cotesta Camera dei deputati nella tornata del 20 febbraio 1869 ora ritirato. Se non che, prese in nuovo riflesso le condizioni del porto di Ancona, cui fino da principio faceva capo la navigazione per Alessandria, e considerato che sarebbe sufficiente concedere una breve sosta per quello approdo, e che la deviazione della rotta per fare scala in Ancona non è di gran rilevanza, nè allunga di molto il tempo in cui potrà compiersi la traversata fra l'Egitto e Venezia, il Ministero avvisò potersi modificare su nuova base la predetta convenzione, raggiungendo lo scopo di appagare i voti della benemerita città di Ancona e dando così nuovo impulso al suo commercio verso l'Oriente, sul quale quella città ed i finitimi territori aveano fatto assegnamento sino dalla istituzione del servizio marittimo fra l'Italia e l'Egitto, ed a cui tenevano sempre rivolto il pensiero nelle trattative delle provincie venete per dare principio sollecitamente e nei primi tempi anche senza il concorso del Governo ad una tale navigazione.

E tanto più il regio Governo si prestò ad ascoltare i voti espressi dalle rappresentanze municipali e commerciali della provincia di Ancona in quanto che i novelli negoziati, tenuti colla società Adriatico-Orientale menarono a soddisfacente risultamento, massime nello assicurare le partenze dei piroscafi da Brindisi verso Alessandria in modo affatto indipendente anche da circostanze di forza maggiore relative alla partenza dai porti di Venezia e di Ancona, o riferibili alla intera navigazione fra Venezia e Brindisi.

Parve allora al Ministero che, rimosso un tale ostacolo, un tenue aumento di spesa fosse bene compensato quando, oltre lo scopo principale di favorire il commercio internazionale attraverso il Brennero, si raggiungesse quello di dare uno sbocco di più al commercio proprio d'Italia da un porto, che è quasi al cuore dell'Adriatico, come quello di Ancona. Risolto quindi il quesito nel senso di allungare la navigazione fra Brindisi, Ancona e Venezia, affidandone lo esercizio alla società Adriatico-Orientale, per effetto della

8
necessità imposta dall'articolo 22 del quaderno d'oneri, annesso alla più volte citata legge del 1863, il Ministero, nelle lunghe e difficili trattative, dovette persuadersi della impossibilità di portare innovazioni sostanziali al contratto ora esistente, quando non si volesse in misura troppo alta accrescere onere all'erario dello Stato.

Due punti dovevano e potevano formare base agli accordi, cioè la minore spesa possibile e la migliore guarentigia onde il prolungamento della linea non pregiudicasse la regolarità dei viaggi verso l'Egitto da Brindisi, che è il porto più prossimo da formar testa della navigazione celere internazionale fra l'Italia e l'Oriente.

In quanto alla spesa, si credette di rendere uniforme la misura di sovvenzione per tutto il percorso Venezia-Ancona-Brindisi-Alessandria, e si ottenne la riduzione del prezzo fissato dall'attuale contratto, prima in lire 35 per lega marina, e poscia in lire 33 per gli ultimi dieci anni della sua durata, portandolo colla presente convenzione a lire 32. La diminuzione di una lira per lega marina produce sulla percorrenza attuale fra Brindisi ed Alessandria, che è di leghe 28,496 all'anno, una economia di lire 28,496, la quale, calcolata per nove anni circa della rimanente durata del contratto, ascende a lire 256,464.

Ben è vero che ciò nullameno al prezzo uniforme di 32 lire la prolungata navigazione apporterà una maggiore spesa governativa per 52 viaggi all'anno di lire 407,472, e che questa può sembrare elevata a fronte di quella che attualmente si corrisponde dalla Venezia in annue lire 312,000.

Ma il Ministero dovette persuadersi che quest'ultima cifra non poteva essere presa per punto di partenza, atteso che la società Adriatico-Orientale, vista la impossibilità da parte delle provincie del Veneto di accordare un maggior sussidio, volendo in certo modo prendere possesso della linea ed evitare dannosa concorrenza, accettò un sacrificio anche da sua parte temporaneo, cioè di un solo anno, nella persuasione che il Governo, collo assumere poi definitivamente il carico di quel servizio, ne l'avrebbe compensata per l'avvenire. D'altronde giova osservare che la società stessa, premurosa di stringere quell'accordo, calcolò senza molta esattezza la distanza fra Venezia e Brindisi per leghe 125, mentre che, fra i detti punti, facendo scala ad Ancona, è realmente di leghe 131: nè vuolsi dissimulare che l'approdo intermedio accresce alquanto la spesa di esercizio ed allunga di alcun poco la percorrenza.

Per tali ragioni tutte il prezzo ora ottenuto dalla società fu il limite estremo cui poterono giungere le lunghe trattative del Ministero.

Dal lato di poter assicurare ad ora fissa le partenze dei piroscafi da Brindisi verso l'Egitto, il Ministero insistè vivamente ed ottenne, massime dopo concordato il patto dello approdo in Ancona, l'assoluta certezza del mantenimento di orario invariabile, anche nei casi di forza maggiore che si verificassero per effetto della prolungata navigazione sino a Venezia.

Per tal modo la convenzione annessa al presente progetto di legge nulla detrae al carattere di navigazione celere internazionale fra Brindisi ed Alessandria, per cui fu adottata la legge del 3 agosto 1862, e sancisce le facoltà al Governo di applicare in tutti i casi di ritardi e di inadempimento alle partenze da Brindisi per l'Egitto le penalità stipulate nel quaderno di oneri annesso alla citata legge, indipendentemente dal prolungamento della linea.

Il periodo di quasi un anno trascorso dacchè la Venezia istituì a proprio carico la navigazione in discorso ha dimostrato con tutta evidenza come essa debba serviré ad un commercio ben rilevante. Ed infatti non tardarono a mostrarsi i primi frutti. Il commercio dei cotonei, che da lungo tempo era spento in quelle provincie, fu visto risvegliarsi; alcuni trasporti furono avviati pel cuore della Germania, valendosi della via del Brennero, malgrado che le tariffe ferroviarie siano ancora meno favorevoli a Venezia che a Trieste.

Nè ciò deve recar meraviglia, mentre il porto di Venezia offre quasi la stessa distanza marittima da Alessandria di Egitto, e presenta invece una diminuzione di percorso ferroviario per la linea del Brennero di circa 200 chilometri sulla distanza da Trieste al centro della Germania.

Che se lo sviluppo del commercio, specialmente di transito, è ancora lontano dalle proporzioni alle quali per la sua posizione il porto di Venezia ha diritto di aspirare, ciò è evidentemente da attribuirsi alla diffi-

coltà che il movimento commerciale prenda tutto di un tratto nuove direzioni, singolarmente per luoghi dai quali questo movimento era stato per molti anni deviato ed in più modi e con ingiuste misure contrariato; ciò è da attribuirsi alla incertezza generalmente diffusa che le nuove comunicazioni marittime di Venezia coll'Oriente sieno mantenute e presentino tale carattere di durata e di stabilità che il commercio possa definitivamente affidarvisi. Del resto è chiaro che una linea per il traffico internazionale tanto più breve ed economica debba alla lunga prevalere, quando non manchino gli ordinari mezzi di trasporto e di comunicazione, dei quali cotesti porti devono essere forniti, e dei quali il Governo non lascerà certamente mancare Venezia.

La Camera, considerando essere vincolato il pubblico erario fino al 1° marzo 1878 ad una spesa di annue lire 940,368, dalla quale per ora si trae scarso frutto, nella speranza di applicarla al transito della Valigia delle Indie, riconoscerà certamente la convenienza che il beneficio, che per un anno si hanno procurato spontaneamente e con grave dispendio Venezia e le finite provincie, non abbia a cessare, e la navigazione per conto del Governo, della società Adriatico-Orientale debba essere allungata fino ad Ancona e Venezia, mercè l'aumento di altre lire 407,472 all'anno.

Con ciò si viene ad attirare sull'Italia una parte non indifferente del commercio europeo, che dovrà allargarsi su base molto più estesa alla prossima apertura del canale di Suez, e si provvede contemporaneamente a favoreggiare il commercio marittimo del porto di Ancona, senza punto pregiudicare le condizioni fatte al porto di Brindisi dalla sua invidiabile posizione e dalle cure incessanti del Governo per metterlo al livello dei suoi futuri destini.

Con questa fiducia il referente sottopone all'alto senno della Camera lo schema di legge che approva la convenzione stipulata il 6 marzo corrente colla società di navigazione Adriatico-Orientale.

PROGETTO DI LEGGE

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

È approvata la unita convenzione stipulata il 6 marzo 1869 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la società anonima italiana di navigazione Adriatico-Orientale.

Art. 2.

È autorizzato il Governo del Re ad iscrivere sul bilancio 1869 dei lavori pubblici la maggior somma occorrente per l'adempimento delle condizioni accennate dagli articoli 1, 2 e 7 di detta convenzione.

Convenzione per il prolungamento sino a Venezia della linea di navigazione fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto.

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

E la società anonima italiana di navigazione Adriatico-Orientale rappresentata dai signori conte Bellino Briganti-Bellini, presidente del Consiglio di direzione, e Paolo De la Hante, amministratore, in virtù dei poteri loro conferiti dall'Assemblea ordinaria e straordinaria del 22 ottobre 1866,

Hanno concertato e stipulato le seguenti modificazioni alla convenzione 3 gennaio 1862 ed al quaderno d'oneri unito alla detta convenzione.

Art. 1.

Il servizio determinato dall'articolo 1 del quaderno d'oneri unito alla convenzione del 2 gennaio 1862, modificato dall'articolo 4 della convenzione stessa, e dalla legge 23 agosto 1868, si cambierà in un viaggio per settimana da Venezia ad Alessandria d'Egitto, con approdo ad Ancona e Brindisi e viceversa.

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

Da Venezia ad Ancona	Leghe	41
Da Ancona a Brindisi	»	90
Da Brindisi ad Alessandria d'Egitto	»	274
Totale	Leghe	405

Art. 2.

La sovvenzione stabilita in lire 33 per lega marina coll'articolo 4 della convenzione 8 gennaio 1862 sarà ridotta dall'attuazione della presente, e fino al termine della succitata convenzione, a lire 32 per lega marina su tutta la linea Venezia-Ancona-Brindisi-Alessandria d'Egitto.

Art. 3.

Fermi restando tutti gli altri patti della Convenzione 2 gennaio 1862 e dello annesso quaderno d'oneri, si conviene espressamente che il Ministero dei lavori pubblici sarà in diritto di fissare i giorni e le ore delle partenze da Brindisi per Alessandria, e che, per

assicurare la regolarità assoluta di tali partenze per l'Egitto, i giorni e le ore della partenza da Venezia saranno determinati dal Ministero dei lavori pubblici, in modo da lasciare, secondo la velocità normale di contratto, un largo di non meno che ore otto per fermata nel porto di Brindisi e di ore cinque per fermata nel porto di Ancona.

Nella direzione inversa, la fermata in Brindisi non sarà maggiore di ore cinque come quella di Ancona.

La società sarà tenuta alla partenza nelle ore così fissate, sia da Venezia come da Brindisi, sottomettendosi, in caso di ritardo od inadempimento, alle penalità prevedute dagli articoli 18 e 19 del citato quaderno di oneri.

Art. 4.

Tali penalità saranno applicate alla partenza da Brindisi indipendentemente anche da ogni caso di forza maggiore relativa alla partenza da Venezia e da Ancona, ed alla navigazione fra Venezia, Ancona e Brindisi.

Art. 5.

La velocità, di cui è parola all'articolo 17 del quaderno d'oneri, sarà calcolata separatamente sulla linea Venezia-Brindisi e su quella Brindisi-Alessandria d'Egitto.

Sarà accordata però la tolleranza di un'ora, per ciascuna corsa di andata e di ritorno fra Venezia e Brindisi, per il percorso della laguna fra il canale di San Marco ed il porto di Malamocco.

Art. 6.

Per agevolare la regolarità delle partenze da Brindisi per Alessandria viene stipulato che, ogni qualvolta i comandanti dei piroscafi credessero che lo stato dell'atmosfera potrebbe ritardare la partenza dal porto interno di Venezia, la società avrà facoltà di salpare dal porto di Malamocco, rinunciando in questo caso alla sovvenzione relativa al percorso fra il canale di San Marco ed il porto di Malamocco, la cui lunghezza è fissata in leghe due.

Le suddette condizioni dell'atmosfera dovranno essere giustificate, e riconosciute dal capitano del porto di Venezia.

Art. 7.

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

9
della scadenza di un anno del contratto stipulato
fra la società Adriatico-Orientale e la città di Ve-
nezia.

Fatta a Firenze in doppio originale addì sei marzo
mille ottocento sessantanove.

Firmati: *Il Ministro dei Lavori Pubblici*
LODOVICO PASINI.

Il Ministro delle Finanze
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Per la Società: BELLINO BRIGANTI-
BELLINI — PAOLO DE LA HANTE.

Per copia conforme :

Dal Ministero dei lavori pubblici

addì sei marzo 1869.

Il Direttore capo di divisione
A. CAPECELATRO.

Wate.
della seduta del 7. giugno
1862

1101

Presente
L'On
Ministro dei
Lavori Pubblici

Un interum generale
due speciali, uno che
riguarda Brindisi l'altro
Venezia

Però necessita provvedersi
per mettersi in condizione di
rispondere alle nuove situazioni
che appunto l'anno 1862
Credo la questione molto
importante

Credo che si debba pensare a
Brindisi le cose necessarie per
porre in condizione di rispondere
alle nuove situazioni dopo apertura
della linea

Credo un'ipotesi bene
celere esporsi (ad esse) da
Loro a Brindisi

La giusta la costruzione
della via Prato della fiamm'ione
per un treno Bologna
Verona per il Brennero

In quanto qualche parte
della Prussia è uscita
che si potrebbe cambiare
le cose in modo che il
battello del Ad. Or partito
da Venezia 12 ore prima
della partenza firmata
a Londra per Alessandria

MINISTERO

DEI

Lavori Pubblici

Cabinetto del Ministro

192.

Firenze 9 Luglio 1869

Onorevole Signor Commentatore

Mi onoro di comunicarLe copia della dichiarazione rilasciata dalla rappresentanza della Società Anonima Adriatica Orientale, e nella quale accetta alcune modificazioni alla convenzione per il servizio di navigazione fra Brindisi Ancona e Venezia.

Io spero che la Commissione dalla V. onorificata voglia prendere con qualche sollecitudine ad esame questo documento per essere in grado di riferirne al Parlamento appena si riapra la sessione.

Aggradisca, Onorevole Signore, le assicurazioni della più distinta mia stima

Arnoldini

Onorevole

Signor Comm. Francesco De Blafis
Deputato al Parlamento
Presidente della Commissione per l'esame
del progetto di legge. (leg. 62)

Dichiarazione

I sottoscritti firmatari della Convenzione stipulata il 6 Mayo corrente anno con le loro Eccellenze il Ministro dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze per il prolungamento sino ad Ancona e Venezia del servizio postale e commerciale marittimo fra Brindisi e l'Egitto, accettano le seguenti modificazioni ed aggiunte.

1.^a Alla fine dell'art. primo saranno aggiunte i seguenti capoversi:

„Costochè il canale marittimo di Suez sarà aperto alla navigazione il Governo potrà mediante preavviso di tre mesi cambiare l'appello in Egitto di Alessandria con quello di Porto Said.

„Il numero delle leghe fra Brindisi e Porto Said sarà stabilito d'accordo fra il Governo e la Società.

2.^a Nel primo capoverso dell'art. terzo alle parole „non meno che ore otto per fermata nel porto di Brindisi e di ore cinque per fermata nel porto di Ancona, saranno sostituite quelle „non meno d'ore dodici per fermata nel porto di Brindisi e di ore sei per fermata nel porto di Ancona.

Al secondo capoverso del detto articolo terzo sarà sostituito il seguente: „nella direzione inversa la fermata in Brindisi non sarà minore di ore dodici e quella di Ancona non minore di ore sei.

3.^o All'articolo quarto in luogo di „tali penalità saranno applicate alla partenza da Brindisi“, sarà detto „tali penalità saranno applicate raddoppiandole alla partenza da Brindisi.“

4.^o Sarà aggiunto un articolo così concepito:
„All'atto della partenza sia da Venezia che da Ancona la Società sarà obbligata di riferare il posto necessario per l'imbarco in Brindisi di qualunque carico di merci o numero di passeggeri impegnato presso l'agenzia della Società in quel porto, secondo l'arrivo che la Società stessa curerà di avere per telegrafo dodici ore prima della partenza da Venezia.“

Firenze 25 giugno 1869

L'Amministratore
firmato: Paolo De la Plante.

Il Presidente
f. Bellini Briganti Bellini

S. M.
29 June 1879

Lettera al Comm.

Ho ricevuto la lettera e la comunicazione
annessa del Ministro de' lavori pubblici
relativamente alla legge per il fessidic
all'Arabia-Orientale. La legge
è in vigore nell'istamento l'origi-
nale dell'uno e dell'altro documen-
to, ma al tempo stesso di comuni-
care in mio nome (come presidente
della giunta) copia de' documenti
già a ciascun membro della giunta
nominata dalla Camera in comi-
to privato; e ciò in quanto abbia
volontà di considerare e valutare
le novità che vorrebbero introdur-
si nella concessione, e si trovi in



My dear Collyer

Non posso presentarmi a coteste Comuni? non
potendo assentarmi da quelli piu importanti
della inchiesta parlamentare

Gasparotto

Bari delle Puglie 20 Maggio 1869



12653
129
1467
CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI

DELLA
PROVINCIA DI BARI

№. 130

Risposta a nota

Divis. Sez. N.º

~~~~~

OGGETTO

In conformità dell'incarico commessomi,  
che per me si reca a debito trasmettere a V. E.  
copia della deliberazione presa da questa Camera  
in intorno alla faccenda dei vapori nel Porto di  
Bari nei viaggi Atlantico-Orientali

Il Presidente

Veranzio Triziani

A Sua Eccellenza  
Il Sig. Presidente della Camera di Commercio  
di Bari

Stenze

**MINISTERO**  
**DEGLI AFFARI ESTERI**

Direzione Generale  
dei Consolati e del Commercio  
Divisione Commerciale  
Ufficio Primo

N. 967

Oggetto

Servizio di navigazione  
della Società  
Adriatico-Orientale

25589 / 2071  
12 Maggio 1869

Firenze addì 11 Maggio 1869

Affinché nella discussione  
del progetto di Legge presen-  
tato dal Ministro dei Lavori  
Pubblici di concerto con quello  
delle Finanze per l'approvazio-  
ne della Convenzione colla  
Società anonima italiana  
di navigazione Adriatico-Orien-  
tale pel prolungamento sino  
ad Ancona e Venezia del  
servizio postale e commerciale  
marittimo fra l'Italia e  
l'Egitto, la Camera dei Deputa-  
ti abbia presenti tutti gli ele-  
menti che possono influire  
sulle sue decisioni, il Ministe-  
ro degli Affari Esteri si pregia  
di compiegare un rapporto  
in tale argomento diretto  
dal N.° Console G. E. ad Alessan-  
dria e prega la Presidenza  
della Camera dei Deputati  
di volerlo rimettere alla giunta  
incaricata di esaminare il pre-  
sente progetto di Legge

Del Ministro

U. D'Isolani

Alla Presidenza  
della Camera dei Deputati

# Importazione

con i piroscafi della Compagnia Adriatico-Orientale nel  
primo trimestre 1869.

Copia

# Esportazione

con i piroscafi della Compagnia Adriatico-Orientale nel  
primo trimestre 1869

| Sorti di provenienza | Legnami Num. | Steco colli | Stella colli | Umo. Saloni colli | Conte. colli | Castia colli | Stam. colli | Numerario gruppi | Diversi colli | Sorto di Destino | Cotone balle | Numario gruppi | Gelli balle | Incenso colli | Gummi | Ura barili | Galla sacchi | babaco balle | ben. colli | Diversi colli |
|----------------------|--------------|-------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|-------------|------------------|---------------|------------------|--------------|----------------|-------------|---------------|-------|------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| Venezia              | 69,500       | 485         | 2870         | 245               | 252          | —            | 46          | 1                | 374           | Venezia          | 1950         | 9              | 245         | 43            | 16    | 4          | 32           | 7            | —          | 105           |
| Brindisi             | —            | —           | —            | 360               | —            | 225          | —           | 1                | 89            | Brindisi         | —            | 48             | —           | —             | —     | —          | —            | —            | —          | 113           |

Alessandria 1 Aprile 1869

Firmato: De Martino

Alessandria 1. Aprile 1869.

firmato: De Martino

MINISTERO  
DEGLI AFFARI ESTERI

Copia di rapporto dell'agenzia  
e n.º consolato d'Italia  
in Alessandria d'Egitto  
in data 28 Aprile 1869.

Linea Adriatico-Orientale

Eccellenza,

Per dimostrare lo sviluppo  
delle relazioni commerciali con i  
nostri porti dell'Adriatico per mezzo  
della linea Adriatico-Orientale,  
mi prego rimettere all'È. V. Que-  
stioni della importazione ed espor-  
tazione durante il primo di questo  
anno.

Con il Porto di Brindisi il servizio  
è stato e continua ad essere esclusiva-  
mente postale per passeggeri, corri-  
spondenza, e rimessa di valori, prodotti  
dei vaglia postali. Pochissime sono le  
merci importate, come vini, salami,  
patte, olio, riso ed altri commestibili,  
prodotti delle provincie meridionali.

A. S. G.

Il Sig. Ministro per gli Affari Esteri  
Firenze

per le esportazioni eccetto piccolissima parte di caffè, il rimanente sono articoli di nessun valore.

Il traffico commerciale prende sviluppo con il solo porto di Venezia, sia per commercio diretto che per transito. Benché tuttavia di poca importanza, pure se fin dal principio il traffico ha incominciato a prendere quella via, è sicuro indizio che il Commercio vi trova e vi prevede dei certi vantaggi, e si può perciò prescrivere e sperare che col tempo, perseveranza, servizio attivo diligente e comodo, prenderà sempre maggiore e grande sviluppo.

L'articolo principale d'importazione sono i legnami di costruzione. Se ignoro il paese di origine, ma che sia italiano o delle vicine provincie della Stiria è pure un fatto che Venezia può far concorrenza a Trieste, che sin oggi si era esclusivamente impadronita di questo commercio.

Le conterie, prodotto della Venetia, ar-  
rivano direttamente. Quindi gli  
articoli più importanti sono burro,  
frutta, vini, salumi, olio, riso, mo-  
bilia, generi di vestiario etc etc.

Per l'esportazione predomina il  
cotone per transito e nella totalità  
quasi di provenienza delle Indie per  
l'Inghilterra e la Germania. Circostan-  
za che non deve lasciarsi inosservata,  
poiché dimostra che il commercio delle  
Indie per l'Europa incomincia a  
prendere la via della nostra Penisola,  
e quando il servizio di navigazione  
offrisse maggior celerità, comodo ed  
economia, non vi è dubbio che in  
breve tempo questo traffico  
sarebbe un considerevole sviluppo.  
Gli altri articoli principali d'effor-  
tazione sono le pelli, incenso, gomme,  
galla, caffè, cera, lana, tabacco,  
avorio, piume di struzzo, rame e  
ferro vecchio, salnitro, etc etc.



Si osservi che si sono imbarcate per Brin-  
disi 15 casse di semi di bachi. Sarebbe  
bene a desiderarsi che i nostri pericultori  
prendessero la via di Venezia piuttosto  
che quella di Marsiglia. - L'obbiezione  
che essi fanno finora si è che per essi è  
molto più comodo di servirsi delle  
Messaggerie Imp<sup>le</sup> Francesi le quali  
prendono la merce a Yokohama per  
consegnarla a Marsiglia, non avendo  
ad occuparsi dello sbarco a Suez, tramite  
per l'Egitto, ed imbarco in Alessandria.

A me pare che facilmente si potreb-  
bero conciliare i loro interessi, se lo spi-  
rito di associazione dominasse nei nostri  
commercianti e speculatori. Il nostro  
traffico nel Giappone ha preso tale  
colossale incremento che l'anno scorso,  
non tutti, ma una folla parte dei nostri  
pericultori, associatori per il trasporto  
della loro merce, hanno trovato essere  
di loro convenienza, noleggiare, per loro  
proprio conto un vapore da Yokohama

a Suez. Ma giunti a Suez hanno presa la via abituale di Marsiglia con le Messaggerie Imperiali. La nostra Compagnia Adriatico-Orientale ha con il Governo Egiziano la stessa convenzione che le Messaggerie, per il transito da Suez ad Alessandria. Ora questa nostra compagnia potrebbe benissimo prendere la merce a Suez e consegnarla a Venezia. Di questo progetto ne ho parlato con l'Agente della Compagnia, e con pochissimi agricoltori, perchè il più gran numero passa senza fermarsi in Alessandria. Il primo mi ha assicurato che la Compagnia accetterebbe certamente, e che se si facesse un contratto per uno o più carichi interi, non esporrebbe la merce ad attendere la partenza dei postali a giorno fisso, ma prevenuta a tempo avrebbe vapori speciali per questo servizio. Per i agricoltori, quasi tutti

Dell'Italia Settentrionale credo che con-  
venga molto di più avere la loro mer-  
cede in cinque giorni a Venezia che a  
Marsiglia in sei.

Gradisca l'U. D. i sensi della  
mia più alta stima e considerazio-  
ne.

U. D.

U. D. Servatore  
firmato: Giuseppe De Martino



REGNO D'ITALIA  
**MINISTERO DELL'INTERNO**

*Gabinetto*

*N. 113*

Riscontro al foglio  
 Divisione *93.*

Indicare nella risposta  
 la Div. la Sec. i numeri e la data della presente

**OGGETTO**

*Navigazione Adriatica  
 Orientale*

*A. S. E.  
 Al Presidente della Camera  
 Per i Deputati  
 Firenze*

*Firenze, addì 18. Giugno 1879.*

*29 luglio / 2 luglio  
 1879*

*Si è testè pervenuta la  
 inclusa nota, in data del 2 corr., nella  
 quale il Presidente del Consiglio  
 Prov. di Ferrara richiama l'attenzione  
 del governo sulla petizione  
 data a N. E. il 19 scorso Aprile, e  
 tendente ad ottenere il rimborso dello  
 Stato nelle spese sostenute per la na-  
 vigazione a vapore tra Venezia e  
 Alessandria d'Egitto*

*Quale attempere al diside-  
 rio espresso nella stessa nota, mi si  
 è debito di trasmetterla a N. E. per  
 che si compiacia sottoporla al  
 l'esame della Commissione inco-  
 ricata di riferire alla Camera dei*

1163

Dall'archivio  
Una copia della preced. legge  
presentata dal Ministro Caffini  
sull'adr. orientale —

Camera dei Deputati

Progetto di Legge  
presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici  
(Pisani)  
di concerto col Ministro delle Finanze  
(Cambrai-Pigny)  
nella tornata del

Modificazione alla legge 3 Agosto 1862 a causa del prolunga-  
mento fino a Venezia del servizio postale commerciale marittimo  
fra l'Italia e l'egitto.

M

Signori

Dopo l'annessione della  
Venezia alla rimanente Italia,  
il governo si occupò dell'argomen-  
to relativo alla estensione dei servi-  
zi postali e commerciali marittimi  
fino al porto di quella città,  
per vedere come meglio potessero  
essere soddisfatti i voti manifestati  
con unanimità dalle no-  
vella provincie del Regno. E quasi  
contemporaneamente la Società  
Adriatico-Orientale a cui è affida-  
ta per legge del 3 Agosto 1862 la na-  
vigazione postale e commerciale  
fra l'Italia e l'egitto, si offeriva  
prolungare le sue corse da Brindisi  
a Venezia, limitando per nuovo  
tratte la sovvenzione a L. 30 per le-  
ga marina in luogo delle L. 33  
che le sono corrisposte dal 1° Marzo  
1868 sul servizio attuale da Brindisi

ad Alessandria.

Mentre le ragioni economiche tenevano incerto il Ministero sulla convenienza di accettare quella offerta, esso facevasi ad essa rinunciare se non fosse stato per avventura sufficiente allo scopo il prolungare sino a Venezia il servizio settimanale di cabotaggio della Società Pierson e Danovaro che si estende oggi fra Genova ed Ancona, la qual cosa avrebbe potuto conseguirsi mercè il tenue aumento di spesa di sole lire 115,480 all'anno.

Tale proposta fu però giudicata insufficiente dalle rappresentanze del Veneto, e come quella che non avrebbe agevolato il traffico verso l'oriente sia per il maggior tempo occorrente nel fare scalo ai porti intermedi di Ancona, Fiume, Manfredonia, Brindisi, sia per le difficoltà e spesa dei trasbordi in Brindisi, mentre le viste del commercio Veneto appoggiavansi soprattutto alle nuove condizioni fatte a quel porto per l'apertura allora prossima del Brennero e dalla necessità di non far deviare su Trieste (la linea) di così importante sbocco della Germania).

Per le quali ragioni, quando non si fosse potuto ottenere una navigazione regolare diretta da Venezia per l'Adriatico per lo scalo di Stima necessario, nello interesse generale della Nazione di favorire lo avviamento

Burcardo

2/65

supra Venezia di un importante commercio dell'Europa centrale, investendolo nella navigazione internazionale, già creata per la città, la legge e con oneri non lievi del pubblico erario.

Stando così le cose, ed essendo imminente l'apertura delle fonderie del Broletto, il servizio di navigazione della Venezia fu argomentato di interpellanza e di discussione presso questa Camera dei Deputati, la quale, nella tornata del 13 giugno 1862, adottò il seguente ordine del giorno:

" La Camera, invitando il Ministero a studiare e mettere onde stabilire una comunicazione fra Venezia ed Alessandria d'Egitto, passa all'ordine del giorno.

Un tale invito però rimase paralizzato per un momento, giacché, mentre il governo, per effetto della citata legge 3 Agosto 1862, non aveva facoltà di aprire trattative per la rotta di navigazione verso l'Oriente che con la Società Adriatico-Orientale, il Municipio di Venezia, scorrendo che era indispensabile che una folleista e diretta navigazione fra Venezia e l'Egitto fosse avviata qualche tempo prima dell'apertura dell'istmo, e che ciò difficilmente avrebbe potuto aver luogo nel 1862 per opera del governo, si unì in consorzio



colle diverse provincie interessate, e  
negozio con una Società Esiziana  
offrendo di sussidiarla di tutta somma  
di annuo lire 300.000.

È noto come, quel contratto  
già in punto di stipulazione non  
aveva per motivi estranei al Ministero  
cipio più affatto, e come questo con-  
tratto, patetissimo, volge a impigrire  
la desiderata navigazione rompen-  
do ogni indugio e fermando in via  
provvisoria un contratto colla Società  
Adriatico-Orientale, mediante la  
sovvenzione di lire 312.000 per  
52 viaggi all'anno tra Venezia e  
Pirindisi.

Intanta per così dire in proprio  
ad onere proprio della nuova naviga-  
zione, la Pirindisi navigazione, si  
dimostrano come quel servizio si  
veste il carattere di commercio  
internazionale e quindi il peso  
ne dovrebbe essere supportato dallo Stato,  
su di che non ha alcuna affezione  
non dubio. È difatti, nella discus-  
sione della legge per l'aumento di 4  
viaggi all'anno fra Pirindisi ed Ale-  
ssandria di Egitto, la Camera dei  
Deputati nella tornata del 13 Giu-  
gno 1868 adottò l'atto ordinò del  
giorno, che venne poi confermato  
dal Senato letteralmente nell'adri-  
monza del 17 Agosto successivo.

Questo secondo ordine contiene  
quanto appreso nel paragrafo quarto:  
« La Camera intercesca il Ministero:

« che alla prossima riunione del  
 « Parlamento sia presentato alla  
 « Camera il risultato degli studi  
 « opportuni sulla proposta di legge  
 « che potesse esserle e onerosa  
 « per regolare il servizio postale e  
 « commerciale marittimo fra  
 « l'interno dell'Adriatico e del Se-  
 « vente in armonia colle mi-  
 « gliori convenzioni economiche  
 « del paese.

Cor. L

Ora egli è indipendente di  
 tale interesse che il Mini-  
 stero dei Lavori Pubblici ha es-  
 aminato con diligenza la questione  
 ed ha stipulato di concerto con  
 quello delle Finanze una conven-  
 zione che si sottopone all'appro-  
 vazione Parlamentare.

Lo studio principale del Mini-  
 stero è stato sul carattere della na-  
 vigazione invocata dalla Venezia,  
 e su di ciò il medesimo ha dovuto  
 convincersi che per riveste quello  
 di interesse nazionale anziché  
 locale, posto che mira più che  
 a favorire il commercio proprio  
 di quelle provincie verso l'oriente  
 ad attirare tutti l'Italia un com-  
 mercio di transito, il quale se  
 sfuggirebbe massime per la cir-  
 costanza che non lungi da Vene-  
 zia si trova il porto di Trieste,  
 già divenuto quasi ricco em-  
 porio dell'Adriatico, e base di  
 una potente Società di naviga-  
 zione.

sione, come quella del Lloyd austriaco, la quale, in via di concorrenza, dovrebbe lieta di esercitare il monopolio del commercio di quel mare verso l'Adriatico. Fu visto, difatti, come la Società stessa, non paga dei transiti e delle merci affluenti a Trieste, si faccia premura di andare a togliere quelle giunte a Venezia, eseguendo il trasporto di quest'ultima ad equal prezzo di quello della prima, cioè facendo gratuitamente la traversata da Venezia a Trieste.

Dimostrata così l'indole della navigazione da Venezia verso Alessandria e l'ircontestabile beneficio che ne ridonderebbe al paese, il Ministero dovette preoccuparsi di una questione, che a prima giunta potrebbe sembrare importante, cioè se, favoreggiando con mezzi di sussidio governativo la predetta linea di mare, non verificherebbe lo Stato una concorrenza alle linee ferroviarie italiane sino a Brindisi, sottoposte a garanzia di prodotto ossia come a sussidio governativo. Il Ministero però riconobbe la poca sussistenza di questa obiezione, sia perché è ovvio che il grosso commercio per trasporto delle mercanzie preferisce il mare alla terra per la minore spesa, comunque a scapito del tempo,

sia perché la esistenza del porto di Trieste toglierebbe sempre alla concorrenza italiana ferroviaria la merce che prescegliesse il transito marittimo. Evid. è che nel caso concreto non si tratta di far sorgere un mezzo di concorrenza, ma piuttosto di fare propria e nazionale una navigazione, che sarebbe ad ogni modo esercitata da una potente Società estera in pregiudizio delle ferrovie e del commercio d'Italia.

Vivan

Nei simili casi, tale concetto, lo studio del Ministero deve anzi restringere alle trattative colla Società Adriatico-Orientale nel senso di ottenere le migliori condizioni possibili. Ma prima di entrare in questo campo, il Ministero stesso colla massima severità trattandosi del pregiudizio della navigazione verso Venezia, non vorrebbe di ammettere un approdo in Uncona. Per questo desiderio si avverte di far paghi i voti di quella città non fu dato di pronunciare un giudizio affermativo. Ed invece per conformarsi al concetto dell'ultimo ordine del giorno della Camera, ed al carattere essenziale di navigazione internazionale, egli è chiaro che convenga risolvere il quesito per modo da ottenere massima celerità e minima

spesa) pel commercio. Sotto questo rap-  
porto l'approdo in Ancona, richie-  
dendo una giornata di almeno  
sei ore ed allungando la rotta per  
circa altre tre ore, aumenterebbe  
il tempo di percorrenza fra Ven-  
ezia ed Alessandria in guisa da  
eccedere notevolmente quello che  
s'impiega fra Trieste ed Alessan-  
dria d' Egitto. È ciò indipendente-  
mente dalla sovvenzione non  
solo in ragione del maggior per-  
corso, ma anche della spesa di eser-  
cizio della Società, la quale avrebbe  
elevato di molto le sue pretese.  
Si aggiunga da ultimo che il ma-  
tenere dell' Adriatico - Orientale,  
che fu proporzionato alla navi-  
gazione fra Brindisi e l' Egitto,  
se può ritenersi sufficiente al  
prolungamento delle course fino  
a Venezia, susciterebbe dubbio sulla  
perfetta esecuzione del servizio  
con approdo intermedio anche  
per l'eventualità di mare in-  
separabili dall' accorciamento degli  
scali maggiori nell' Adriatico.

Risolto quindi il quesito  
nel senso di allungare la na-  
vigazione direttamente fra  
Brindisi e Venezia, e vista la  
necessità per l'art. 22 del qua-  
druplo d' oneri ammesso alla  
più volte citata legge del 1862,  
di affidare un tale servizio alla  
Società Adriatico - Orientale,

Art. 6

il Ministero intrattene colla medesima  
le pratiche relative per le quali  
dovrebbe facilmente per sua darsi  
della impossibilità di portare  
innovazioni sostanziali al con-  
tratto ora esistente quando non  
si dolesse in misura troppo alta  
accrescere oneri all'erario dello Stato.

Due punti dovevano e po-  
tevano formare base agli accordi,  
cioè: la minore spesa possibile  
e la miglior garanzia, onde  
il prolungamento della linea  
non pregiudicasse la navigazione  
verso l'Egitto da Brin-  
disi, che è il porto più pro-  
prio per formare testa della navigazio-  
ne colare internazionale tra  
l'Italia e l'Oriente.

En quanto alla spesa di  
credette di accendere e rifornire la  
misura di fuoverzione per tutto  
il percorso Venezia - Brindisi - Ale-  
sandria, e si è ottenuta la riduzione  
del prezzo fissato dall'attuale con-  
tratto, prima in lire 35 in lega-  
marina e poscia in lire 33 per  
gli ultimi dieci anni della sua  
durata, portandolo colla presente  
convezione a sole lire 31. La di-  
minuzione di 2 lire a lega-  
rina produce sulla percorrenza  
attuale fra Brindisi ed Alessan-  
dria, che è di leghe 28.496 all'an-  
no, una economia di lire 56,992,  
la quale calcolata per nove anni

circa della rimanente durata del contratto (sfonderebbe) a lire 512.950. Ben è vero che ciò nulla meno al prezzo uniforme di 31 lina la perlungata navigazione apporterebbe una maggiore spesa governativa per 52 viaggi all'anno di lire 312.000, e che questa può sembrare elevata a fronte di quella che attualmente si corrisponde dalla Venezia, cioè in un anno lire 312.000.

Ma il Ministero dovette persuadersi che quest'ultima cifra non poteva essere presa per punto di partenza, posto che la Società Adriatico-Circiatale, vista la impossibilità da parte dei Comici del Veneto di accordare un maggior sussidio, volendo in tanto modo prendere possesso della linea ed evitare da una concorrenza, accettò un sacrificio anche da sua parte temporaneo, cioè di un solo anno, nella speranza che il Governo s'assumendo definitivamente il carico di quel servizio, ne l'avesse compensato per l'avvenire. S'attende quindi pure operare che la Società stesca premurosamente stringere quell'accordo, calcolò senza molta esattezza la distanza fra Venezia e Prindisi per leghe 125, invece che per leghe 133, come sono realmente, und'è che la differenza di 8 leghe su 52 viaggi di andata e ritorno, anche sulla base del prezzo convenuto colla Venezia,

L

avrebbe apporato un aumento di lire 19,968 all'accordata Sovvenzione.

Per tali ragioni sulla il prezzo stenuito dalla Società su il limite estremo cui poterono discendere le trattative del Ministero.

Salvo alla sicurezza della partenza da Brindisi per l'Egitto, per quanto si sia invariabile indistinto non si pote' riuscire ad ottenere una assoluta certezza del mantenimento di orario invariabile, anche nei casi di forza maggiore, che si verificassero nel tratto di navigazione da Venezia a Brindisi, ma si provvede coll'art. 4. della convenzione a che una tale sicurezza fosse assoluta allorché quando la Bulgaria di alcuno degli Stati peninsulari dell'Europa per le Indie o per il prosollo Caspio di Italia, servendo per l'incanto da Brindisi dei pinacopi della nostra Società.

Il pretendere già ora che le partenze da Brindisi fossero invariabilmente garantite in orario, anche nei casi eccezionali di forza maggiore sulla superiore navigazione avrebbe sottoposto la Società all'incerto di essere costretta a stanziare su Brindisi un deposito, al che essa non avrebbe voluto sottostare senza un compenso ben considerabile.

D'Altronde l'art. 3. della convenzione stabilisce la garanzia



sufficienti perché la normale regola-  
rità delle partenze non possa essere  
compromessa.

Il periodo di quasi un anno  
trascorso, dacché la Venezia istituì  
a proprio carico la navigazione  
in diretto, ha dimostrato con  
tutta evidenza come essa debba  
servire ad un commercio ben rilevan-  
te. Ed infatti non tardarono a mo-  
strarsi i primi frutti. Il commer-  
cio di cotone che da lungo tempo era  
spento in quelle provincie, fu visto  
risvegliarsi: alcuni trasporti furo-  
no avviati pel corso della Germa-  
nia, valendosi della via del Bren-  
nero, malgrado che le tariffe ferro-  
viarie siano ancora meno favore-  
voli a Venezia che a Trieste. Né ciò  
deve mera vigilare mentec il porto  
di Venezia offre quasi la stessa  
distanza marittima che Trieste da  
Alessandria d'Egitto, e presenta in-  
vece una diminuzione di percorso  
ferroviario per la linea del Bren-  
nero di circa 200 chilometri sulla  
distanza da Trieste al centro della  
Germania.

Che se lo sviluppo del commer-  
cio specialmente di transito non  
raggiunge ancora le proporzioni,  
alle quali per la sua posizione  
il porto di Venezia ha diritto di  
aspirare, ciò è evidentemente da  
attribuirsi alla difficoltà che il  
movimento commerciale

prenda tutto di cui tratto nuove  
 direzioni, specialmente per lega-  
 ghi, dai quali questo movimento  
 era stato per molti anni deviato,  
 ed in più modi, e con iniqua  
 misfatta contrariato; sic è da altri  
 corsi all'incostanza, generalmente  
 diffusa, che le nuove comunicazioni  
 marittime di Venezia coll'orien-  
 te siano mantenute, o presentino  
 tale carattere di durata e di stabili-  
 tà, che il commercio possa defi-  
 nitivamente affidarvisi. È chiaro  
 che una linea per il traffico inter-  
 nazionale tanto più breve ed eco-  
 nomica debba alla lunga prevalere  
 quando non manchi gli  
 ordinari mezzi di trasporto e di  
 comunicazioni, dei quali porti  
 si fatti debbono essere forniti e  
 dei quali il Governo non lascia  
 volontariamente mancare Venezia.

Giun

L

La Camera, considerando che  
 re ancora vi recato il pubblico  
 carico fino al 1.º Marzo 1878 ad una  
 spesa di annuo lire 940,368, dalla  
 quale per ora si tiene scarso frutto  
 nella speranza di applicarla al  
 transito della Valigia delle Indie;  
 riconferma costantemente la con-  
 venienza che il beneficio, che per  
 un anno si hanno procurato  
 spontaneamente e con grave  
 dispendio Venezia e le finitime  
 provincie non abbia a cessare,  
 e la navigazione per conto del

Governo della Società Adriatico-Orien-  
tale debba essere allungata fino a  
Venezia, merco lo aumento di altea-  
lie 371,800 all'anno, mentre eancio  
si viene ad attirare sull'Italia  
una parte non indifferente del  
commercio europeo, che dovrà allan-  
garsi su base molto più estesa  
alla prossima apertura del Cana-  
le di Suez.

Egli è in tale fiducia che il  
Riferente sottopone all'atto sermo  
della Camera lo schema di legge  
che approva la convenzione  
stipulata il 30 gennaio p.p. colla  
Società di navigazione Adriati-  
co-Orientale.

8 III

Progetto di legge

Vittorio Emanuele II

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

Re d'Italia.

Art. 1°

È approvata la unita convenzione stipulata il 30 gennaio 1869 tra i Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze e la Società anonima italiana di navigazione adriatico orientale.

Art. 2°

Sarà provveduto con speciali stanziamenti sul bilancio passivo dell'anno corrente e dei successivi per l'adempimento delle condizioni accennate dagli art. 1. e 2 di detta convenzione.

Garay

174

# Convenzione

per il prolungamento sino a Venezia della linea di navigazione fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto

Il Ministro dei Lavori pubblici e quello delle Finanze contraenti a nome dello Stato,  
E la Società anonima italiana di navigazione Adriatico-Orientale rappresentata dai Signori Conte Bellino Briganti-Bellini presidente del consiglio di direzione e Paolo De la Bante, amministratore in virtù dei poteri loro conferiti dall'Assemblea ordinaria e straordinaria del 22 ottobre 1866,

Hanno concertato e stipulato le seguenti modificazioni alla Convenzione del 2 gennaio 1862 e del quaderno d'onori unito alla detta convenzione.

## Art. 1°

Il servizio determinato dall'art. 1° del quaderno d'onori unito alla convenzione del 2 gennaio 1862, modificato dall'art. 4 della convenzione stessa e dalla legge 23 agosto 1868, si cambierà in un viaggio per settimana da Venezia ad Alessandria d'Egitto con approdo a Brindisi e viceversa.

Il numero delle leghe fra i punti suddetti rimane stabilito come segue.

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| Da Venezia a Brindisi               | leghe 133 |
| Da Brindisi ad Alessandria d'Egitto | " 274     |
| Totale leghe 407                    |           |

## Art. 2°

La sorveglianza stabilita in lire 33 per lega marina coll'art. 4 della convenzione del 2 gennaio 1862 sarà ridotta dall'attuazione della presente e fino al termine della succitata convenzione a lire 31

per lega marina su tutta la linea Venezia -  
Brindisi - Alessandria d' Egitto e reversa

Art. 3

Ferme restando tutte gli altri patti della  
convenzione 3 gennaio 1868 e dello annesso  
quaderno d'onori, si conviene espressamente  
che il Ministero dei Lavori pubblici sarà in-  
diritto di fissare i giorni e le ore della partenza  
da Brindisi per Alessandria e che per assicura-  
re la regolarità assoluta di tali partenze per lo  
Egitto i giorni e le ore della partenza da  
Venezia saranno determinate dal Ministero  
dei Lavori pubblici in modo da lasciare secondo  
la velocità normale di contratto un tempo di non  
meno che ore otto per fermate nel porto di  
Brindisi.

Nella direzione inversa la fermata in  
Brindisi non sarà maggiore di ore cinque.  
La Società sarà tenuta alla partenza  
nelle ore così fissate, sia da Venezia come da  
Brindisi, sottomettendosi in caso di ritardo  
od inadempimento alle penalità, prevedute  
dagli art. 18 e 19 del citato quaderno d'onori.

Art. 4

Inalora il transito della rotta per le  
Indie di almeno delle grandi potenze di  
Europa avesse luogo per l'Italia, facendo  
capo a Brindisi e che il trasporto marittimo  
ne fosse affidato alla Società Adriatico Vene-  
tola, la medesima s'impone formalmente  
ad assicurare le partenze da Brindisi verso  
Alessandria nell'orario che verrà stabilito dal  
R. Governo indipendentemente da qualunque  
circostanza anche di forza maggiore nella  
navigazione da Venezia a Brindisi.

Art. 5

La velocità di cui è parola all'art. 14 del

Art. 5.

10/113

è verbale di cui si parla all'art. 1)  
del

quadrano d'onori sarà calcolata esclusivamente  
sulla Linea Venezia - Brindisi e su quella Brindisi -  
Alessandria d'Egitto.

Sarà accordato però la tolleranza di una  
ora per ciascuna corsa di andata e di ritorno  
fra Venezia e Brindisi per il percorso della  
laguna fra il canale di S. Marco e il porto  
di Malamocco.

Art. 6°

Per agevolare la regolarità della partenza  
da Brindisi per Alessandria viene stipulato che ogni  
qualvolta le condizioni meteorologiche e il  
stato dell'atmosfera potrebbe ritardare la partenza  
dal porto interno di Venezia, la Società avrà facoltà  
di salpare dal porto di Malamocco rinunciando  
in questo caso alla concorrenza relativa al percorso  
fra il canale di S. Marco e il porto di Malamocco, e  
la cui lunghezza è fissata in leghe due.

Le suddette condizioni dell'atmosfera dovranno  
essere giustificate e riconosciute dal capitano del  
porto di Venezia.

Art. 7

La presente concorrenza non avrà effetto se non  
dopo essere stata approvata per legge e non prima  
della scadenza di un anno dal contratto stipulato  
fra la Società Adriatico Orientale e la città di Venezia.

Fatta a Firenze in doppio originale addi  
trenta gennaio mille ottocento sessantasei.

Firmati: Federico Casini - J. G. Cambry, Digne  
Bellino, Giganti Bellino, Paolo Delabante

Per copia conforme

del Ministero dei Lavori Pubblici addi 30 settembre 1869

Il Direttore Capo di Divisione

A. Caporetto

1864.

Progetto di legge presentato  
dal Ministro di Marina pubblica Cavour  
di concerto col Ministro delle Finanze  
(Cavour)

Provvedere - colla velocità - massima -  
di navigazione - adattare - Orientale - per - prolungate -  
sue - a - Venezia - del - tempo - per - e - comoda -  
arrivando - fra - l'India - e - l'Espresso

Roma il 20. febbraio 1864



475



Il Vostro Ministro Segretario di Stato per i Sacri Affari Pubblici è autorizzato a ritirare il progetto di legge N. 219 presentato alla Camera dei Deputati nella tornata del 20 febbraio p.p. relativo al prolungamento della navigazione postale e commerciale marittima da Brindisi sino a Venezia.

Il predetto Vostro Ministro è autorizzato a ripresentare un nuovo progetto di legge per lo stesso oggetto con modificazioni alla convenzione unanime ed a sostenere la discussione dinanzi al Parlamento.

Fatto a Firenze addì 7 marzo 1869

*[Handwritten signature]*

*[Small handwritten mark]*

1474



**VITTORIO EMANUELE II**

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

**Re d'Italia**

*Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i Luoghi Pubblici  
è autorizzato a presentare al Parlamento un progetto di Legge  
colla quale si approva la convenzione colla Società anonima  
di navigazione e Asiatica Orientale per il prolungamento sino a  
Venezia della linea di navigazione a vapore fra Brindisi ed  
Alessandria e Egitto, ed a sostenere la discussione.*

*Dato a Napoli addì 8 febbraio 1869*

*Vittorio Emanuele*

*Dejani*