

colonia; si eccettua poi il commercio di costa di quella stessa colonia, come si eccettua il commercio di costa di un'altra colonia; ma può un bastimento di Genova andare alle Indie, quivi caricare, ed andare a scaricare al Capo di Buona Speranza, e quindi caricare altre merci al Capo di Buona Speranza, o se vuole andare a caricare nelle possessioni inglesi della Giamaica, venire anche dopo due o tre cariche e scariche, con nuove merci di consumo dirette per l'Inghilterra.

In quanto poi all'interpretazione addotta dal deputato Farina circa la legge del 1816 sulla parola *cabotaggio*, anche qui mi permetterà, se non vado errato, che accenni ad un equivoco in cui egli è incorso. Io ammetto che non sia molto regolare l'appellazione di commercio di cabotaggio, quale venne espressa in quella legge. Credo che sarebbe stato meglio il dire che si intendeva per navigazione di corso, e navigazione di maggior corso l'andare dallo stretto di Gibilterra agli altri porti dello Stato, oppure dalle coste della Catalogna a venire alla costa ligure.

Se per cabotaggio propriamente detto si intende nient'altro che il commercio di costa, non può sicuramente una legge particolare del Piemonte prescrivere le norme della navigazione che si fa sopra le coste di paese estero; la navigazione di cabotaggio espressa in quella legge non riflette che la tariffa dei diritti che possono spettar ai naviganti secondo che fanno viaggi di piccolo o di largo cabotaggio, e non viene per nulla ad offendere la questione dei viaggi di costa.

**FARINA P.** Io mi credo in debito di fornire alcune spiegazioni su quanto ho asserito in ordine ai membri della Camera di commercio.

Io professo la massima stima per ciascuno di essi; ma quando si voglia riguardare la Camera di commercio come rappresentante dell'interesse marittimo, non solo della città di Genova, ma di tutta la Liguria, io non dubito di asserire che siffatta rappresentanza assolutamente non v'è.

Diffatti i membri della Camera stessa sono eletti dal Governo, e non rappresentano gli interessi dei naviganti non armatori, dei naviganti delle classi povere; e siccome appunto l'effetto del sistema differenziale è quello di creare un antagonismo fra gli armatori ed i marinai, perchè gli armatori possono assumere una bandiera diversa, secondo che loro conviene, senza curarsi della sorte dei marinai che lasciano a terra, e che per seguirlo a navigare sono costretti ad espatriare, così dico che tale rappresentanza è incompleta, che quindi all'opinione di essa non può il legislatore deferire, siccome quella che nell'antagonismo di interesse dei poveri e dei ricchi navigatori non rappresenta che i soli interessi dei ricchi, mentre invece il legislatore deve anche i veri interessi dei poveri con equa lance tutelare.

Del resto io so benissimo che nella Camera di commercio vi sono persone almeno che sanno anche per esperienza, che tutte le piccole nazioni, le Città Anseatiche per esempio, quando debbono determinare il loro cabotaggio non possono fare come le grandi nazioni, e che conseguentemente bisogna che comprendano nel loro cabotaggio una parte anche delle coste degli Stati esteri, perchè se altrimenti facessero, non avrebbero cabotaggio, e questa osservazione vale in risposta a quello che diceva il signor ministro, il quale credeva che si potesse avere ne' trattati un'interpretazione di espressioni naturalmente diversa da quella che sta scritta nella legge, mentre invece tutte le piccole nazioni, che non hanno che un solo porto di grande importanza, hanno determinato il loro cabotaggio, come l'abbiamo determinato noi, lungo le coste degli Stati vicini, e quindi la limitazione da esso asserita non

sussiste, e non sussisterà se non quando sarà espressamente definita dalla legge della quale si discute.

**MENABREA.** L'on ne peut contester que l'abolition des droits différentiels ne présente de grands avantages pour notre navigation; c'est une vérité qu'on ne saurait méconnaître et pour cela je m'associe à la pensée qui a dicté le projet de loi aujourd'hui en discussion. Toutefois il me semble que ce projet tel qu'il a été proposé par le Ministère et ensuite modifié par la Commission, pose le principe de l'abolition des droits différentiels d'une manière trop absolue. En effet, messieurs, en vertu de cette loi, une nation quelconque pourrait venir nous réclamer cette abolition en sa faveur, lorsqu'il pourrait se faire que nous ne trouvions pas dans la réciprocité un avantage équivalent; ce serait donc agir ainsi contre nos propres intérêts, et la question posée de cette manière semble présenter assez de gravité pour mériter quelque examen; c'est pourquoi je prie la Chambre de me permettre d'entrer dans quelques développements à ce sujet. Les orateurs qui ont soutenu le projet de loi se sont en général appuyés sur l'exemple de l'Angleterre qui, par son nouvel acte de navigation, vient d'entrer largement dans la voie de la liberté commerciale.

Sans doute l'exemple de l'Angleterre mérite d'être pris en grave considération; toutefois lorsqu'on veut procéder par voie d'imitation et appliquer à notre pays un principe, parce qu'il a été mis en pratique par une autre nation, il convient avant tout de rechercher s'il y a parité de circonstances entre les deux pays, et ce n'est que dans le cas de parfaite similitude que ce qui a été fait par l'une peut être entièrement imité par l'autre. Or, en comparant notre position à celle de l'Angleterre, on verra qu'il n'y a rien de semblable, et par conséquent le principe que l'Angleterre a pu adopter sans crainte, dans toute son extension, devra, avant d'être mis en pratique chez nous, être modifié conformément aux exigences de notre situation.

Je crois donc nécessaire, pour bien éclairer la question, d'exposer les motifs qui, à mon avis, ont déterminé l'Angleterre à adopter si largement le principe de la liberté du commerce. Ce point, ce me semble, n'a nullement été traité par les orateurs précédents, il est donc essentiel de le développer.

Qu'on ne croye pas, messieurs, que l'Angleterre ait été conduite à l'acte important dont il s'agit par un simple résultat de considérations théoriques. Dans cette question, comme dans celle de l'abolition de l'esclavage, elle n'a consulté que son intérêt. Les raisonnements scientifiques et les idées humanitaires sont ensuite venus colorer ses déterminations, mais y sont étrangers.

Deux considérations principales ont, selon moi, engagé l'Angleterre à proclamer la liberté du commerce maritime. La première est celle de ses colonies; la deuxième celle de son industrie.

Grâce au système protecteur, l'Angleterre a vu la prospérité de ses immenses colonies se développer dans des proportions gigantesques. Ces colonies sont devenues de nouvelles nations qui bientôt peuvent avoir leur existence à part, et réclamer l'indépendance que la Providence leur réserve. Or, l'Angleterre n'a point oublié les leçons de l'histoire; elle se souvient que les États-Unis se sont séparés d'elle à cause d'entraves que la mère patrie mettait à leur commerce. Elle sait que par les mêmes motifs l'Espagne et le Portugal ont perdu leurs plus riches colonies. Elle veut conserver les siennes, et pour cela elle leur accorde la liberté de commerce, celle dont le besoin se fait le plus vivement sentir à un peuple naissant.