compenso, perchè non è lasciato in suo arbitrio di prescinderne.

BALBO. Osserverò solamente che il pericolo accennato dal signor deputato Valerio mi pare non esista; egli dice che stabiliamo un precedente pericoloso. Ma io osservo che qui vi è dubbio sull'interpretazione della votazione; tutte le volte che vi è dubbio, una nuova spiegazione è utile invece di essere pericolosa.

Del resto, la regola per decidere in caso d'incertezza è sempre la stretta lettera, il testo preciso.

Ora la lettera dell'emendamento Di Revel nulla contiene in contrario all'articolo 2. Dunque non è per niente pericoloso il votare quest'emendamento.

SPANO G. B. Nel proporre il mio emendamento io ho osservato che quello presentato dall'onorevole deputato Menabrea comprendeva solo i casi delle nazioni che ci offrissero la reciprocità, ma lasciava indefinita la questione di quelli che invece di reciprocità ci offrissero altri compensi equivalenti. Ma la difficoltà mossa da molti onorevoli membri della Camera consisteva precisamente in questo, che accordando al Governo la facoltà di abolire questi diritti differenziali a favore delle nazioni che invece della reciprocità ci offrissero altri compensi, si veniva ad allargare di troppo il potere esecutivo.

Ora a questo provvede precisamente il mio emendamento, perchè nel mio emendamento stabilisco che non si possa questo accordare dal potere esecutivo senza il previo assenso del potere legislativo. Per tal modo questa facoltà rientrerà nel comune di tutti i trattati di commercio che importano onere alle finanze, mentrechè se noi lasciamo sussistere la legge tal quale la vorrebbe il signor Menabrea, noi non otterremo più coll'abolizione dei diritti differenziali altro compenso al nostro commercio.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Rileggo l'emendamento Spano. (*Vedi pagina antecedente.*)

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

SANTA ROSA P., *ministro d'agricoltura e commercio.* Faccio osservare alla Camera che questo emendamento è assolutamente inutile, stante la clausola che in esso è, di poter concedere nessuna esenzione dei diritti differenziali, se non previa la sanzione del Parlamento.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento Menabrea cui si è unito il conte Balbo. Lo rileggo:

« È inoltre fatta facoltà al Governo di consentire l'abolizione dei diritti anzidetti a quelle nazioni che, senza offerire la reciprocità, concederanno vantaggi equivalenti, tendenti a favorire la nostra bandiera. »

(Dopo duplice prova e controprova, è adottato.)

Rimane ora a votarsi l'articolo 3, che leggo:

« Il cabotaggio, ossia la navigazione fra porto e porto dello Stato, rimane esclusivamente riservato ai bastimenti coperti da bandiera nazionale. »

TORELLI, *relatore.* Domando la parola. (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti!

TORELLI, *relatore.* Io aveva domandato la parola per ispiegare come fu redatto quest'articolo.

Non spenderò lunghe parole a questo riguardo.

La Commissione, prima di formulare l'articolo relativo al cabotaggio, stimò opportuno di consultare diversi trattati di navigazione e commercio che abbiamo con le altre potenze. Ora sopra 12 di questi trattati, in 8 il cabotaggio si trova definito pressochè in egual modo, e si è desunta dai medesimi la definizione del cabotaggio che si è proposta. Se la Camera lo crede, io darò lettura...

Voci. No! no!

Altre voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, metto ai voti.....

BENSO GASPARE. Domando la parola.

Io proporrei che invece di dire tra *porto e porto*, si dicesse tra *luogo e luogo.*

TORELLI, *relatore.* Io aderisco a quest'emendamento, e faccio osservare, come dissi prima, che se mi avessero permesso di leggere il modo con cui nei trattati colle diverse potenze è definito il cabotaggio, avrebbero udito che in questi trattati è sempre detto tra *porto e porto*, e tra *costa e costa*; per esempio nel trattato colla Prussia è detto: « Gli articoli precedenti non sono applicabili al cabotaggio, cioè al trasporto dei prodotti o merci caricate nei porti del medesimo territorio; » del resto il senso è lo stesso; se vogliono mettere tra *costa e costa*, io non ho difficoltà, ma forse è più corretto il dire il *cabotaggio* o *navigazione di costa.*

PIETRI. Io proporrei che alle parole *tra porto e porto*, si sostituissero quelle *tra costa e costa*, giacchè la prima sottoporrebbe la Sardegna alle leggi del cabotaggio nei trasporti fra dessa e le provincie continentali dello Stato. Il cabotaggio è stato introdotto per favorire le navi di piccola portata, nell'utile tanto della navigazione, come dei paesi che sono situati lungo il litorale. Questi navigli, che giustamente sonosi favoriti d'un privilegio, non avventurerebbero certo dei viaggi in Sardegna per i pericoli maggiori, ai quali la distanza dai litorali li sottoporrebbe, di quello che possono incontrarne in vicinanza ai medesimi; quindi il trasporto delle produzioni della Sardegna nelle provincie continentali, e da queste nella Sardegna, sarebbe un privilegio esclusivo delle navi di maggior portata, per le quali non militano certo le ragioni che motivarono il privilegio del cabotaggio a favore dei piccoli navigli.

Sono desse: 1° l'abilitazione dei piccoli proprietarii all'industria ed all'arte della navigazione, col mettere in corso navi di piccola portata, impotenti alle altre maggiori; 2° la facilità agli abitanti dei paesi situati lungo i litorali di dedicarsi alla navigazione in siffatti navigli, esposti a minori pericoli, e che a brevi intervalli soltanto li tengono lontani dalle loro famiglie; 3° l'utile degli stessi paesi che più facilmente provveduti vengono delle merci loro necessarie, sia per effetto degli accresciuti mezzi di trasporto, sia per la qualità e natura dei medesimi, essendo indubitato che il carico delle navi minori può esser proporzionato ai loro bisogni, mentre all'opposto quello delle navi maggiori lo eccede, e la spesa essendo quasi eguale per il nolo, ne risulterebbe che nella minor quantità ne verrebbe imputata quasi uguale a quella d'un maggior carico.

Bisogna ritenere che le produzioni della Sardegna si consumano nella maggior parte, ordinariamente, nelle provincie di terraferma, come da questa s'importano in quella le merci delle quali abbisogna. Quindi non solo estraneo in parte sarebbe alla Sardegna il beneficio cui tende la presente legge, ma sino ad un certo punto le ne ridonderebbe un danno, perchè, come dall'esposto è facile il rilevare, diminuita sarebbe, con una legge per la destinazione proibitiva, la concorrenza delle navi con bandiera estera, la qual concorrenza faciliterebbe, se non altro, la diminuzione dei prezzi del nolo, che a pro ritornerebbero della Sardegna. Propongo pertanto che a vece di *fra porto e porto*, si dica *fra costa e costa* dello Stato.