

bertà di commercio rimarrà ognora ristretto in troppo angusti limiti, e che i diritti di protezione producono appunto gli effetti contrarii a quelli che vogliono ottenere, io avrei desiderato che la legge che discutiamo avesse ammesso il principio dell'assoluta abolizione dei diritti differenziali, senza condizione alcuna di reciprocità o di compenso. Io, o signori, non parlo per teoria astratta, e sovente incerta nella sua applicazione, ma per pratica e per dolorosa esperienza del mio paese natale. Abbiamo noi da tempo immemorabile, un dazio proporzionale, e quindi protezionista, sul commercio dei cereali: ma chiedo io a chi le condizioni conosce dell'isola nostra: la sarda agricoltura ha ella perciò migliorato? Il danaro ha egli aumentato in Sardegna? La carestia è dessa scomparsa dall'isola? A queste tre questioni è giuoco forza rispondere che tra noi l'agricoltura non ha fatto il minimo progresso; che il numerario vi diviene ogni giorno più raro; che infine da tante e tali carestie fu l'isola afflitta, che invano ne cerchereste gli esempi in altre nazioni, se risalir non vorrete alle ben remote epoche registrate nella storia. Io vidi finora in Sardegna la bandiera nazionale protetta con ogni sorta di diritti differenziali, sia di dogana che di navigazione: ma qual miglioramento all'isola ne ridondò? Fu essa che sola sventolò nei nostri porti; tutte le altre ne andarono in bando; ogni concorrenza fu perduta; le nostre derrate rimasero per la maggior parte invendute, o si vendettero a prezzi rovinosi; tutto languì; la miseria dell'isola ne fu la necessaria conseguenza. Alla vista pertanto di fatti così notorii e parlanti qual conseguenza rimaneva a dedurne? Io questa ne dedussi, che la protezione è la morte del commercio; e che un impedimento qualunque al suo pieno e libero esercizio non fa che impedire in ugual misura lo sviluppo e l'incremento.

Pieno di questa verità, voi vedrete, o signori, che non solo io ravviso come dannose al commercio le tasse sulle importazioni ed esportazioni, non che i diritti qualunque differenziali; ma che reputo come una pericolosa restrizione la riserva del commercio di cabottaggio alla bandiera dello Stato. Nè da questo parere vale a rimuovermi l'esempio di tutte le nazioni, che anche entrando nelle vie più larghe di libertà commerciale, il traffico sulle proprie coste alla nazionale bandiera riservarono. Posso fare olocausto (e lo faccio) delle mie convinzioni all'opinione comune, ma non posso ripudiarle qualunque sia l'autorità degli esempi in contrario.

Dietro a ciò lascio alla Camera il pensare quale opinione io porti dell'articolo terzo proposto e sostenuto dalla Commissione in mio senso essendo esso una manifesta violazione di quella libertà che io invoco con tutte le mie forze. Ma siccome io vedo questo principio adottato da tutti, così io non mi tratterò a propugnarne l'abolizione: e posto che esso deve conservarsi, analizzerò brevemente se convenga o no comprendere tutti i porti dello Stato nella linea di cabottaggio, o se bisogni escluderne la Sardegna. E qui, o signori, io sarò esplicito nelle mie opinioni; nè m'indurrò mai a compromettere i presenti vantaggi della marineria ligure, ed i futuri della marina insulare al momentaneo lucro dei produttori della Sardegna. Essa invocò ed ottenne la fusione cogli Stati continentali; essa ebbe, or sono pochi giorni, un luminoso attestato di generosità e di fratellanza; essa infine vede rafferinarsi ogni giorno di più i vincoli d'amore, e di viva simpatia nei vostri cuori: e potrebbe ella decorosamente isolarsi di nuovo, quando la sua unione può tornare proficua ai suoi fratelli del continente? Lungi dalla mia patria il sospetto d'ingratitudine e di gretto egoismo! Lungi da lei la taccia di non pensare che ai suoi peculiari interessi!

Ma per mandare ad effetto questo divisamento sarebbe

d'uopo parificare intieramente la Sardegna al continente; sarebbe d'uopo che nessuna linea doganale più esistesse tra la Sardegna e gli Stati continentali; che in qualunque porto delle due parti dello Stato fosse permesso l'approdo dei bastimenti nazionali, e tutte le operazioni di commercio pei prodotti di esse.

Qualora queste condizioni si verificchino, io non esito a conchiudere, respingendo l'emendamento proposto dall'onorevole deputato Pietri, ed abbracciando l'articolo qual venne dalla Commissione, in favore del quale io protesto di votare.

FARINA P. L'articolo 4 della Commissione mi pare l'unico che si possa accettare.

L'articolo 3 è concepito in termini che in parte distrugge la convenzione fatta colla Toscana, e che il Parlamento ha sanzionata non è gran tempo.

La materia del cabottaggio è molto incompletamente e confusamente determinata nel complesso delle nostre leggi marittime.

Diffatti all'articolo 75 del regolamento del 1827 viene determinato come segue:

« La navigazione dei bastimenti comandati da padroni di prima classe sarà quella del piccolo cabottaggio, la quale si estenderà a tutte le coste europee del Mediterraneo, dello Stretto di Gibilterra sino al golfo di Venezia, ed alle isole d'Elba, Corsica, Sardegna, Sicilia, Malta ed isole Baleari. »

Ognuno vede che, se riserviamo tutte queste coste, l'effetto della legge che si è votata viene ad essere immensamente ristretto; d'altra parte se riserviamo il cabottaggio, veniamo anche a distruggere quello che abbiamo testè stabilito colla Toscana, poichè, attese le ambigue espressioni dell'articolo 3 del trattato 1847, si può dubitare che almeno quanto alla Sardegna con esso abbiamo abolito anche il piccolo cabottaggio, ed è concepito così:

« L'articolo 10 del trattato 5 giugno 1847 fra le corti di Toscana e quella di Sardegna, il quale contiene la riserva a favore della rispettiva bandiera nazionale di diritti differenziali sui cereali, olio d'oliva e vini trasportati direttamente dal mar Nero, dai porti dell'Adriatico e del Mediterraneo fino al Capo Trafalgar, resta in forza della presente convenzione pienamente abolito. »

Noi siamo dunque in una condizione tale che in parte bisognerebbe mantenere i diritti differenziali sul cabottaggio, ed in parte sarebbe d'uopo abolirli.

Pertanto, torno a dirlo, si richiederebbe una legge apposita che regolasse la materia del cabottaggio colla quale esso venisse precisamente definito; ond'è ch'io proporrei che nella legge attuale non si facesse punto parola di siffatta materia, e così si sopprimesse l'articolo 3 proposto dalla Commissione, conservando soltanto l'articolo 4.

PRESIDENTE. Darò lettura di quest'articolo 4. Esso è così concepito:

« Colla presente legge nulla viene innovato per quanto riguarda la navigazione interna dello Stato. »

FARINA P. Inoltre, come poc'anzi osservava, l'articolo 3 verrebbe a distruggere la convenzione che abbiamo testè sauzionata colla Toscana.

Per le ragioni che ebbi l'onore di addurre, io propongo pertanto di lasciare da parte l'articolo 3, evitando la parola *cabottaggio*, che da noi è mal definito, e direi *navigazione interna dello Stato*, per non cadere in contraddizione. Se il Ministero e la Commissione vi assentono, si sopprimerebbe così l'articolo 3, e si conserverebbe soltanto l'articolo 4.

SANTA ROSA P., ministro d'agricoltura e commercio. Dietro alle spiegazioni date alla Camera dall'onorevole depu-