VITTORIO EMANUELE II.

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme

ECC. ECC. ECC.

Sulla proposizione del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari Esteri; abbiamo ordinato ed ordiniamo la presentazione alle Camere del seguente Progetto di Legge

Articolo unico

Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intiera esecuzione alla Convenzione addizionale al Trattato del 27 febbrajo 1851, conchiusa in Torino il 9 Agosto 1854 con Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda.

Dat in Torino addì 7. Dicembre 1854

Vittorio Emanuele

Registrato al Ministero

119.

7. 10bre 54.

Corrispondenza sulla libertà di Cabotaggio tra la Sardegna e la Gran Bretagna conchiusa il 9. Agosto 1854.

Convenzione sulla libertà del cabotaggio tra la Sardegna e la Gran Brettagna, conchiusa a Torino il 9 Agosto 1854,

presentata dal Ministro degli affari esteri nella tornata del 7 Dicembre 1854.

Signori,

Le idee d'escludere dal commercio indiretto, coloniale, e di costa le estere bandiere vanno dissipandosi ne' tempi nostri per la voce quasi concorde degli economisti; ma i principii ammessi nelle teorie degli scrittori, trovano gravi ostacoli alla pratica loro applicazione. La Gran Brettagna però fu la prima, fra i maggiori Stati, a sperimentare le nuove dottrine, e coll'abolizione del famoso Atto di navigazione sostituì le massime di libera concorrenza a quelle di privilegio e di esclusione. Dovè essa dapprima alle estere bandiere il commercio diretto ed indiretto colle proprie colonie, e fra le colonie e la madre-patria; poi consentì ai naviganti stranieri anche l'esercizio del cabotaggio fra i maggiori porti delle sue possessioni indiane. Incoraggiato dall'ottenuto aumento della navigazione e della pubblica e privata prosperità, il Governo inglese segue nella via intrapresa, e presentò al Parlamento una legge, che toglie l'ultima barriera già opposta

Progetto di legge.

Vittorio Emanuele II ecc.

ecc. ecc.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intiera esecuzione alla Convenzione addizionale al Trattato del 27 Febbrajo 1851, conchiusa in Torino il 9 Agosto 1854 con Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda.

Convenzione di navigazione tra S. M. il Re di Sardegna e S. M. la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda, addizionale al trattato del 27 Febbrajo 1851.

Sua Maestà il Re di Sardegna e Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda, desiderando estendere i reciproci favori, accordati rispettivamente alle navi dei due paesi col trattato di commercio e di navigazione conchiuso a Londra il 27 Febbrajo 1851 tra Sua Maestà il Re di Sardegna, e Sua Maestà Britannica, hanno nominato Loro Plenipotenziarii per conchiudere una Convenzione a quest'oggetto, cioè:

Sua Maestà il Re di Sardegna, il Cavaliere Giuseppe Dabormida, Senatore del Regno, Cavaliere Gran Cordone del suo Ordine religioso e militare de' Santi Maurizio e Lazzaro, membro di varii Ordini stranieri, Maggior Generale d'artiglieria, e suo Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri.

E Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda, il Signor Giacomo Hudson, membro dell'onorevolissimo Ordine del Bagno, delle detta Maestà Sua — Inviato Straordinario e Ministro Plenipotenziario presso Sua Maestà il Re di Sardegna.

I quali, dopo aversi scambievolmente comunicato i rispettivi loro pienipoteri, trovati in buona e debita forma, convennero, che in luogo e vece del nono articolo di detto trattato, il seguente articolo sarebbesi sostituito:

Articolo I.

Le alte parti contraenti convengono, che, rispetto al commercio di costa, le navi ed i sudditi di ciascuna parte contraente godranno, nei dominii o territorii dell'altra, gli stessi favori, e saranno trattati, per ogni riguardo, nel modo medesimo che le navi ed i sudditi nazionali.

Articolo II.

La presente convenzione sarà considerata come addizionale al detto trattato del 27 febbrajo 1851, e ne avrà la stessa durata.

Sarà essa ratificata, e le ratifiche saranno scambiate in Torino, il più presto possibile, nello spazio di mesi sei dalla data della firma.

In fede di che i rispettivi Plenipotenziarii hanno firmato la medesima e v'hanno //

apposto il sigillo delle loro armi.

Fatto a Torino il dì 9 d'Agosto, l'anno di nostro Signore mille ottocento cinquantaquattro.

(L. S.) Dabormida

(L. S.) James Hudson

Per copia conforme all'originale
Torino il 1° Dicembre 1854

Il Segretario Generale
del Ministero per gli affari esteri
Mossin.

Convenzione sulla libertà del cabotaggio tra la Sardegna e la Gran Brettagna, conchiusa a Torino il 9 Agosto 1854,

presentata dal Ministro degli affari esteri nella tornata del Dicembre 1854.

Signori,

Le idee d'escludere dal commercio indiretto, coloniale, e di costa le estere bandiere vanno dissipandosi ne' tempi nostri per la voce quasi concorde degli economisti; nè i principii, ammessi nelle teorie degli scrittori, trovano gravi ostacoli alla pratica loro applicazione. La Gran Brettagna però fu la prima, fra i maggiori Stati, a sperimentare le nuove dottrine, e coll'abolizione del famoso Atto di navigazione sostituì le massime di libera concorrenza a quelle di privilegio e d'esclusione. Dovè essa dapprima alle estere bandiere il commercio diretto ed indiretto colle proprie colonie, e fra le colonie e la madre-patria; poi consentì ai naviganti stranieri anche l'esercizio del cabotaggio fra i maggiori porti delle sue possessioni indiane. Incoraggiato dall'ottenuto aumento della navigazione e della pubblica e privata prosperità, il governo inglese segue nella via intrapresa, e presentò al Parlamento una legge, che toglie l'ultima barriera già opposta dall'Atto di navigazione alla libertà del commercio, una legge cioè che parifica per ogni verso, sì nei diritti

che negli oneri, le navi estere alle navi inglesi anche nell'esercizio del cabotaggio del Regno Unito e delle isole anglo-normanne.

Se v'ha paese che debba rallegrarsi di tale variazione della legislazione inglese, è appunto la Sardegna, la cui marineria numerosa ed abile ricevendo alimento dal traffico di speculazione e d'economia piuttostochè dagli scambii diretti, deve cercare nei porti stranieri utili e continui mezzi d'impiego, mentre nei porti nazionali per le condizioni sue stesse può sostenere ogni concorrenza. E già la nostra marina mercantile ha provato i benefizii delle nuove libertà. Emancipati gli Stati ex-portoghesi e spagnuoli d'America, vi accorsero i legni Sardi, e v'ebbero commercio lucrosissimo: acquistatasi dalla Sardegna la libertà ai traffichi indiretti colla Gran Brettagna, la bandiera sarda cominciò a prendere attiva parte al commercio del Plata e del Brasile coi porti inglesi: ottenuto il cabotaggio colle Indie, varie navi sarde entrarono in quei mari, e vi rimasero trovandovi noli lucrosi e costanti, ed ora toccano ai porti della Cina e dell'Australia, e da questi solcando il Pacifico giungono al Cilì ed alla California.

Ora la legislazione inglese alla bandiera sarda anche il traffico delle coste del

//

Regno Unito e delle isole anglo-normanne; e vi sono colà dei porti aventi fra loro relazioni più numerose e vaste che non sia la totalità dei rapporti mercantili d'intieri Stati fra i più commercianti del mondo. La sola città di Londra, consumando da 4 milioni di tonnellate di carbone ad ogni anno, impiega nel relativo cabotaggio un prodigioso numero di genti e di navi: a questo traffico immenso, come ad ogni altro lungo le coste britanniche, la Sardegna è chiamata a concorrere. Così non sarà a temere che le navi sarde, tuttodì moltiplicate nei nostri cantieri, debbano giacersi inoperose, se mai venissero a chiudersi per inopinate circostanze i loro principali e quasi unici porti del Levante e del Plata.

Il Governo del Re, fedele al sistema di libertà commerciale adottato a condizione di reciprocità, ha voluto assicurare in ogni eventualità per un tempo considerevole alla bandiera nazionale i vantaggi della legge presentata al Parlamento inglese, ma non ancora discussa e sanzita, ed accettando l'offerta di quel Governo d'aderire fin d'ora al proclamato principio abolisce colla convenzione addizionale, che ho l'onore di sottoporre alla deliberazione del Parlamento, nei rapporti colla Gran Bretagna, la riserva del cabotaggio finora esistente.

Progetto di legge.

Vittorio Emanuele II ecc.

ecc. ecc.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intiera esecuzione alla Convenzione addizionale al trattato del 24 Febbrajo 1851, conchiusa in Torino il 9 Agosto 1854 con Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda.

Convenzione di navigazione
tra S. M. il Re di Sardegna e S. M. la Regina
del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda,
addizionale al Trattato del 27 febbrajo 1851.

Sua Maestà il Re di Sardegna e Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda, desiderando estendere i reciproci favori, accordati rispettivamente alle navi dei due Paesi col trattato di commercio e di navigazione conchiuso a Londra il 27 febbrajo 1851 tra Sua Maestà il Re di Sardegna, e Sua Maestà Britannica, hanno nominato loro Plenipotenziarii per conchiudere una Convenzione a quest' oggetto, cioè:

Sua Maestà il Re di Sardegna, il Cavaliere Giuseppe Dabormida, Senatore del Regno, Cavaliere Gran Cordone del suo Ordine religioso e militare de' Santi Maurizio e Lazzaro, membro di varii Ordini stranieri, Maggior Generale d'artiglieria e suo Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri.

E Sua Maestà la Regina del Regno Unito della Gran Brettagna e d'Irlanda, il Signor Giacomo Hudson, membro dell' onorevolissimo Ordine del Bagno, della detta Maestà Sua Inviato straordinario e Ministro Plenipotenziario presso Sua Maestà il Re di Sardegna.

SESSIONE 1853-1854 N.° 119-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

FARINA PAOLO, SPINOLA TOMMASO, RICCI, FARINI, MANTELLI, DEFORESTA, MICHELINI ALESSANDRO

sul progetto di legge presentato dal Ministro degli Esteri nella tornata del 7 dicembre 1854.

Convenzione sulla libertà del Cabotaggio tra la Sardegna e la Gran Brettagna, conchiusa il 9 agosto 1854.

Tornata del 26 gennaio 1855.

SIGNORI,

Il progetto di legge dal Ministero sottoposto alla vostra approvazione considerato sotto il generale aspetto economico della libertà della navigazione, e della infinitamente più estesa costa marittima aperta dall'Inghilterra al cabotaggio dei nostri bastimenti in confronto di quella che noi possiamo aprire ai bastimenti Inglesi, non poteva che col massimo favore venire accolto dalla vostra Commissione, che riconosceva in esso un vero e non lieve progresso nella carriera del libero commercio, nella quale da pochi anni si è il nostro Stato felicemente avviato.

Se non che nell'arringo della libera concorrenza commerciale forza essendo che pari sia la condizione prestabilita per legge ai singoli concorrenti onde non ne risulti per avventura a taluno tale inferiorità di posizione che gli tolga la possibilità di sostenere cogli emuli suoi la lotta commerciale alla quale è chiamato, così l'attenzione della vostra Commissione venne ben tosto richiamata ad esaminare se pari fossero per così dire, i punti di partenza della Marina Inglese e della Sarda nell'arringo che entrambe in concorso sono chiamate a percorrere. Ed egli è in questa seconda disamina che con un

sentimento di non lieve sconforto dovette la Commissione vostra riconoscere come, se per perizia di navigare, per economia di spese di bordo, per solerzia, vigilanza, operosità di capitani e ciurme, punto non abbia a temere la marineria nazionale la concorrenza della marineria inglese, sia poi sotto un altro rapporto posta in condizioni talmente inferiori che ove la legislazione non accorresse in suo aiuto sarebbe ad essa non che malagevole, totalmente impossibile di sostenere la concorrenza inglese.

Non è qui intenzione della Commissione di intrattenere la Camera sullo scarso numero dei piroscafi nazionali e sull' indubitato vantaggio che questa sorta di bastimenti presentano pel commercio di cabotaggio in confronto dei bastimenti a vela, nè conseguentemente si farà ad indagare quale e quanto possa essere il vantaggio che gli Inglesi possono ritrarre dall'avere il carbon fossile a miglior prezzo di noi, poichè simili considerazioni possono bensì avere qualche influenza attualmente, e rendere maggiori, o minori i guadagni dei naviganti dell'uno, in confronto di quelli dell' altro Paese, ma non costituiscono un impedimento permanente, nè danno origine a a tale disparità di condizioni da rendere impossibile pei nostri il sostenere la concorrenza inglese.

Ma certo la Commissione vostra non poteva intralasciare di por mente alla gravezza dei diritti consolari e vice-consolari, al pagamento dei quali vengono assoggettati i nostri bastimenti che approdano nei porti stranieri, mentre gli Inglesi che vengono fra noi ne pagano di assai più tenui, od anche, se il vogliono, ne vanno intieramente esonerati.

La corresponsione di questi diritti retta fra noi dalle RR. PP. 12 gennaio 1825, riesce sommamente gravosa ai contribuenti e di piccolissimo giovamento allo Stato che nel 1851 non ne ritrasse che L. 111,281 59 e ciò perchè a termini degli articoli 12 e 32 delle dette RR. PP. tali diritti nei Consolati che non hanno assegnamento fisso vengono intieramente abbandonati ai Consoli e Vice-Consoli.

La gravezza di questi diritti, e l'ostacolo che la percezione di essi portava allo sviluppo della nostra marina sono già stati segnalati dalla Commissione marittima istituita in Genova nel 1848 in sua relazione del 4 marzo 1850 nella quale vivamente insistevasi perchè si eseguisse una opportuna riforma. Nè la giustezza di quelle lagnanze veniva disconosciuta dal Governo che, nominata apposita Commissione, fece redigere un elaborato progetto di generale riforma del sistema consolare, il quale però per le moltiplici relazioni delle materie consolari col diritto pubblico, col civile, e col commerciale richiedendo profondi studi ed indagini non è ancora in istato di poter venire sottoposto alla approvazione del potere legislativo.

Ma se la corresponsione dei diritti di consolato, vice-consolato e cancelleria riusciva già assai gravosa nel caso della navigazione di longo corso eseguita in esteri paesi dai bastimenti nazionali a tale che per quattro in cinque mesi di navigazione,

bastimenti di 200 circa tonnellate non toccando che 4 o 5 scali, dovettero pagare più di 500 lire di diritti consolari e vice-consolari, dimodochè puossi calcolare che pagassero dalle 1000 alle 1200 lire all'anno approdando 8 o 10 volte, e così sottostassero ad una tassa per questo solo motivo pari al quinto, al quarto e forse anche più dell'ordinario guadagno del bastimento; tale tassa diventerebbe assolutamente insopportabile nel caso del cabotaggio in cui essendo assai frequenti gli approdi e tavolta giornalieri, le tasse consolari e vice-consolari e di cancelleria che con 8 o 10 soli approdi all'anno intaccano già in proporzione tanto sensibile l'intiero reddito netto del bastimento, lo verrebbero, calcolando in ragione di 100 circa approdi di cabotaggio all'anno, non solo ad assorbire totalmente, ma renderebbero anzi tale genere di navigazione assolutamente impossibile per i nostri connazionali.

Nè ad attenuare le conseguenze del sovraesposto ragionamento varrebbe il dire che le operazioni del cabotaggio seguendo per lo più nel medesimo distretto consolare, i diritti da pagarsi per ogni approdo debbano ridursi alla sola metà dei diritti consolari, salvi sempre i diritti vice consolari a termini dell'art. 16 delle sovracitate RR. PP. del 1825, mentre non ostante tale alleviamento, la tassa sarebbe tuttavia gravosa talmente da precludere intieramente l' adito ai nostri connazionali ad esercitare il cabotaggio lungo le coste di esteri Stati.

L'impossibilità di conservare la percezione dei diritti consolari e vice-consolari quali sono prefissi dalle vigenti tariffe nel caso di navigazione di cabotaggio non era sfuggita nella compilazione del regolamento annesso alle più volte menzionate RR. PP. del 1825, colle quali prendendosi argomento dal fatto della navigazione dei nostri bastimenti lungo le coste della Toscana e degli Stati Pontificii per l' approvigionamento degli Stati Sardi di legna e carbone, fu stabilita una apposita tabella di tariffa nella quale il diritto consolare fisso è assai più tenue che per la navigazione di lungo corso, cioè di 1 franco: di 50 centesimi il diritto vice-consolare: e di 8 centesimi il consolare, e 2 il vice-consolare per ogni tonellata che ecceda le venti. E fu pure in quella legge stabilito con maggiore semplicità di operazione che i battelli pescherecci pagassero i diritti una sol volta ogni tre mesi (Art. 21).

Le premesse osservazioni pertanto non meno che le disposizioni della vigente legislazione dimostrano come riesca indispensabile, aprendo nuovi scali al cabotaggio dei nostri bastimenti, fare in modo che l'esercizio del medesimo non riesca, per l'elevatezza dei diritti consolari e vice-consolari pei nostri connazionali, impossibile.

La giustezza di tali considerazioni sottoposte dal relatore al presidente del Consiglio dei Ministri venne dal medesimo pienamente apprezzata, e mentre si riconobbe che per provvedere a tale occorrenza sarebbe stato affatto inopportuno l'attendere la generale riforma della legislazione consolare che non po-

trebbesi sperare di vedere compiuta che fra il termine di due o tre anni, mentre invece importa sommamente che venga prontamente dischiuso l'adito ai nostri bastimenti di profittare dei vantaggi risultanti dal presente trattato, si concertarono i mezzi per far sì che mentre il complesso dell'attuale sistema consolare non venisse alterato, fossero pur tuttavia ridotti in modo i diritti consolari e vice-consolari da percepirsi in forza della nuova navigazione di costa o cabotaggio dischiusa ai bastimenti nazionali, che il pagamento dei medesimi non riuscisse di aggravio soverchio ai naviganti.

Nè parve fuor di luogo inserire le disposizioni generali concernenti l'entità dei diritti sovra indicati, in calce all'articolo che dà esecuzione al trattato, mercè il quale, la nuova navigazione di costa e cabotaggio viene dischiusa ai nostri connazionali, nulla di più naturale essendovi che il congiungere l'indicazione generica dei modi, mercè i quali, un atto è reso possibile, alle disposizioni, colle quali l'atto medesimo viene autorizzato. Quindi è che senza più ho l'onore di sottoporre all'approvazione vostra, o signori, il seguente progetto di legge:

FARINA PAOLO *Relatore*

PROGETTO DEL MINISTERO

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intiera esecuzione alla Convenzione addizionale al Trattato del 27 febbraio 1851, conchiusa in Torino il 9 agosto 1854 con Sua Maestà la Regina del Regno-Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda.

Nell'esercizio del detto commercio non sarà dovuto in ciascun porto d'approdo che un solo diritto da pagarsi ai Consoli od in loro difetto ai Vice-Consoli, regolato nel modo che segue:

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intiera esecuzione allla Convenzione addizionale al Trattato del 27 febbraio 1851, conchiusa in Torino il 9 agosto 1854 con Sua Maestà la Regina del Regno-Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, relativa al commercio di costa o cabotaggio.

Art. 2.

Sono aboliti i diritti di Consolato che avrebbero dovuto percepirsi dagli agenti dello Stato, in forza del disposto dell'articolo 16 del regolamento annesso alle RR. PP. 12 gennaio 1825, per gli approdi dipendenti dal detto commercio di costa o cabotaggio negli scali Inglesi o di altre Nazioni.

~~I diritti di vice-consolato dovuti dipendentemente dal disposto dell'art. 6 del regolamento sovra indicato sono determinati per l'avvenire nel modo che segue:~~

Per i bastimenti al dissotto e sino a venti tonnellate si pagherà il diritto fisso di *cinquanta centesimi*.

Per le navi di portata maggiore verrà percepito il diritto proporzionale di *cinque centesimi* per ogni tonnellata eccedente le venti.

Approvato nella seduta del 1. Febbrajo 1855.

Pellati

(119-A) **Convenzione di Navigazione tra S. M. il Re di Sardegna e S. M. la Regina del Regno-Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, addizionale al Trattato del 27 febbraio 1851.**

Sua Maestà il Re di Sardegna e Sua Maestà la Regina del Regno-Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, desiderando estendere i reciproci favori accordati rispettivamente alle navi dei due Paesi col Trattato di Commercio e di Navigazione conchiuso a Londra il 27 febbraio 1851, tra Sua Maestà il Re di Sardegna e Sua Maestà Britannica, hanno nominato loro Plenipotenziari per conchiudere una Convenzione a quest'oggetto, cioè:

Sua Maestà il Re di Sardegna, il cavaliere Giuseppe Dabormida, Senatore del Regno, cavaliere Gran Cordone del suo Ordine religioso e militare de'Santi Maurizio e Lazzaro, membro di vari Ordini stranieri, Maggior Generale d'Artiglieria e suo Ministro Segretario di Stato per gli affari Esteri.

E Sua Maestà la Regina del Regno-Unito della Gran Bretagna e d'Irlanda, il signor Giacomo Hudson, membro dell'onorevolissimo Ordine del Bagno della detta Maestà Sua, Inviato straordinario e Ministro Plenipotenziario presso Sua Maestà il Re di Sardegna.

I quali, dopo aversi scambievolmente comunicato i rispettivi loro pienipoteri, trovati in buona e debita forma, convennero che, in luogo e vece del nono articolo di detto Trattato, il seguente articolo sarebbesi sostituito:

ARTICOLO I.

Le alte Parti contraenti convengono che, rispetto al commercio di costa, le navi ed i sudditi di ciascuna Parte contraente godranno nei dominii o territorii dell'altra gli stessi favori, e saranno trattati, per ogni riguardo, nel modo medesimo che le navi ed i sudditi nazionali.

ARTICOLO II.

La presente Convenzione sarà considerata come addizionale al detto Trattato del 27 febbraio 1851, e ne avrà la stessa durata.

Sarà essa ratificata, e le ratifiche saranno scambiate in Torino, il più presto possibile, nello spazio di mesi sei dalla data della firma.

In fede di che, i rispettivi Plenipotenziari hanno firmato la medesima e v'hanno apposto il sigillo delle loro armi.

Fatto a Torino, il dì nove d'agosto, l'anno di nostro Signore mille ottocento cinquantaquattro.

(*L.* S.) DABORMIDA (*L.* S.) JAMES HUDSON

Per copia conforme all'originale:

Torino, il 1.° dicembre 1854.

Il Segretario Generale
del Ministero per gli affari Esteri
MOSSI

Approvato nella seduta del 1. Febbraio 1855.

Pellatis