

Ora nessuno andrà ad acquistare all'estero, nè pontoni, nè navicelli: tutti questi galleggianti si fanno in paese. D'altra parte si tratta di un meschino compenso di sei lire la tonnellata di stazza. Nè debbo tacere (e qui mi appello all'onorevole Maldini, che è tanto competente) come lo stazzare i galleggianti sarebbe cosa difficile, nè saprei quale regola adottare. Come si farebbe ad applicare un giusto sistema di stazza ai navicelli, ai pontoni ed alle boe?

Non resterebbe che l'altro regime, quello cioè di mantenere nella legislazione attuale l'esenzione daziaria. Ma allora per somme minime, e per un interesse che non ha nessuna influenza nella nostra industria, si aprirebbe di nuovo la porta al contrabbando. E si noti che questo contrabbando si estenderebbe in tutto lo Stato, perchè galleggianti se ne hanno anche nei fiumi e nei laghi. Quindi, per queste ragioni, pregherei la Commissione di accettare la proposta del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, ministro delle finanze, interim del tesoro. Anche per parte mia devo pregare la Commissione di non insistere nella sua proposta. La legge 21 luglio 1879, in pratica, ha prodotto gravissimi inconvenienti, e specialmente ha aperta la porta ad un contrabbando assai dannoso alle finanze. Quindi noi non potremmo assolutamente rinunciare al concetto dell'abolizione completa della esenzione dal dazio. Ponendo quest'abolizione, noi ci siamo domandato quale compenso si dovesse dare, ed abbiamo veduto essere equo e legittimo concedere un compenso solo ai galleggianti in metallo. Quindi, dopo le osservazioni fatte dal mio collega della marineria, io prego la Commissione e la Camera di accogliere la proposta del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Boselli, relatore. All'onorevole ministro della marineria osservo che qui non si tratta di vittoria della Commissione; è una questione che non ha alcuna importanza per la marineria, è una questione di un altro ordine, piccola per sé, ma nella quale insisto, perchè tutto ciò che è giusto mi pare degno d'interesse e di difesa.

Perchè recare danno, a proposito di questa legge sulla marineria mercantile, all'industria costruttrice dei galleggianti in legno che si fanno in cantieri, che sono in tutte le parti d'Italia, così nei porti, come nei fiumi, laghi e canali? Essa oggi gode di un'esenzione daziaria; perchè toglierliela? perchè deteriorare la condizione di queste pic-

cole industrie? Se finora si è applicata la legge del 1879 lasciatela in vigore per i galleggianti in legno e non vi sarà difficoltà d'applicazione; se temete il contrabbando stabilite per essi il compenso di sei lire.

In ogni modo mi pare che la maggioranza della Commissione aderisca alla proposta del Ministero; per parte mia non posso acconsentire, perchè fra breve il Governo dovrà correggere questo errore, come è già accaduto un'altra volta, e i reclami di queste industrie offese faranno sì ch'esso dovrà trovare il modo di soddisfarne le ragioni. Però, ripeto, la maggioranza della Commissione se ne rimette al Governo; io non faccio proposta alcuna, per non far cosa vana, e dei galleggianti in legno non occorre per ora dire altro.

Presidente. Passiamo alla votazione degli emendamenti proposti al primo articolo, e procediamo per ordine.

Il primo emendamento è quello dell'onorevole Pais, il quale consiste nell'aggiungere dopo le parole "costruite in Italia ed iscritte in prima classe", le altre "di uno degli uffici nazionali di classificazione di navi equiparati per tutti gli effetti della legge."

L'onorevole Pais ritira o mantiene il suo emendamento?

Pais. Mi duole che l'onorevole ministro della marineria non abbia accettato la mia modificazione. Egli ha dichiarato che il Governo è disposto ad estendere il premio a tutti quei navigli che vengono registrati da amministrazioni bene ordinate. Ma di questi egli dice che non ne conosce che uno solo: il registro italiano.

Ma, onorevole ministro della marineria, perchè non si vorrebbe riconoscere un registro non meno autorevole e reputato qual'è il registro *Veritas*?

Io non contesto la bontà del registro italiano; esso ha meritamente la fiducia del Governo, dei costruttori ed armatori navali. Però sopra 7000 navi egli ne ha iscritte poco più di 1500, mentre, ripeto, nel breve tempo della sua esistenza il registro *Veritas* ne iscrisse già più di 600, ed ha quindi per sé la consacrazione di ottimi risultati e gode una fiducia non inferiore a quella del registro italiano.

La maggior parte delle iscrizioni venne fatta dai registri dell'Inghilterra e della Francia; con l'approvazione dell'attuale disegno di legge tutte le navi iscritte nei registri esteri dovranno iscriversi nel registro italiano, perchè riconosciuto ufficialmente, se vogliono partecipare ai