

sarebbe più ristretta di quella della Commissione, ed ancora più ristretta di quella presentata da me e dall'onorevole Berio. Ciò posto, esprimo il mio timore, che è questo: che l'anno di cui si contentano gli onorevoli Raggio e Palizzolo non sia sufficiente; e che noi ci troveremo, come del resto spiegava l'onorevole Berio nella seduta di sabato, nella condizione di non avere, per quattro o cinque anni, altra marineria libera fuori dell'attuale, cioè 30 vapori, dei quali 25 appartenenti alla Società generale di navigazione e 5 alla marineria libera.

Quindi io vorrei pregare da un lato l'onorevole ministro e la Commissione di accettare il mio emendamento, e dall'altro gli onorevoli Raggio e Palizzolo di ritirare il loro, accettando quello proposto da me e dall'onorevole Berio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Brin, ministro della marineria. L'onorevole Sanguinetti ha cominciato ad osservare che la Commissione aveva proposto il termine del 1º gennaio 1885; e siccome essa aveva presentato la sua relazione al 31 maggio 1884, così dice che quel termine allora stava bene; ma che adesso che si è perduto un anno, bisognerebbe prolungarlo appunto di un anno.

Ma venendo al concreto poi egli non si contenta di un anno e vorrebbe prolungare il termine di due anni; la conseguenza quindi non sta d'accordo con la premessa secondo la quale bisognerebbe mettere la data del 1º gennaio 1886.

Ora la proposta degli onorevoli Raggio e Palizzolo è più larga di quella a cui condurrebbe il ragionamento dell'onorevole Sanguinetti, e però io l'ho accettata.

E mi pare anche più logica, perchè evita tutti i pericoli. L'onorevole Sanguinetti crede che la legge potrà essere subito promulgata, ma potrebbe anche accadere l'opposto, ed allora la formula degli onorevoli Raggio e Palizzolo sarebbe più vantaggiosa di quella presentata dall'onorevole Sanguinetti.

Questo per la data. Ma entriamo nel merito della questione. L'onorevole Sanguinetti dice: se voi non mettete un tempo abbastanza lungo saranno ben poche le navi che potranno acquistarsi all'estero e concorrere a questi premi. Ora in questo argomento sono due gli interessi generali che bisogna mettere in vista: quello della navigazione e quello dei costruttori.

Tenendo conto soltanto dell'interesse della navigazione, dovremmo lasciarla libera e dire che qualunque sia il tempo in cui i bastimenti ver-

ranno acquistati anche all'estero avranno diritto al premio, purchè sodisfino alle condizioni di età. Ma considerando anche l'interesse della industria delle costruzioni, bisognerebbe per contro restringere il più possibile questo tempo.

Quindi io credo che la proposta della Commissione di dare un anno di tempo per quelli che vorranno ancora acquistare navi all'estero in questo primo anno, in cui i nostri costruttori non potranno forse dare tutti i bastimenti che saranno loro ordinati, mentre potranno darli l'anno dopo, sia un temperamento che concili i due interessi.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'on. relatore.

Boselli, relatore. La Commissione prega l'onorevole Sanguinetti di considerare che non converrebbe mantenere l'indicazione di una data precisa perchè ove nell'altra Camera questo disegno di legge non procedesse speditamente, basterebbe la necessità di cambiare questa data per farlo tornare dinanzi alla Camera; e questo inconveniente è bene evitarlo.

Io prego poi l'onorevole Sanguinetti di considerare che il dare un certo tempo per acquistare navi all'estero, conviene, ma il concederne troppo potrebbe avere per effetto di farci venire in paese una quantità di navi scadenti che le marine estere, specialmente l'inglese, sono assai larghe nell'alienare a buon prezzo.

Si comprende che una marineria mercantile come l'inglese, il cui valore si calcola da taluni di 200 milioni di sterline, dia spesso occasione a vendite di navi, specialmente di quelle non corrispondenti ai continui incalzanti progressi.

I piroscafi che abbiano macchine costruite da dieci anni non competono più coi moderni. Quanta differenza dal 1819 in cui il primo piroscifo di lungo corso andò da Saranak a Liverpool, al giorno d'oggi! Allora 22 giorni di viaggio; oggi sei e cinque ore.

Dopo le motrici di Watt a bassa pressione le quali consumavano 6 chilogrammi di carbone per cavallo e per ora ed avevano una velocità massima di 8 miglia all'ora; quelle di Woolf col consumo di 3 chilogrammi e mezzo e la velocità di 9 miglia; eppoi quelle di Cail col consumo di un chilogrammo e un terzo e la velocità da 10 a 12 miglia, ed ora la tripla pressione col consumo di 700 grammi di carbone in servizio corrente. E in mezzo a questi sistemi molti altri intermedi o misti, mentre non è ancora detta l'ultima parola della scienza e della pratica.

Ora così essendo ci converrebbe favorire le compre all'estero delle navi che altre marine