

almeno di fare sì che il premio di 0.65 sia effettivo e non illusorio?

Ecco quello che volevo dire. Del resto probabilmente la Commissione risponderà che fa sue le considerazioni dell'onorevole ministro...

Boselli, relatore. Chiedo di parlare.

Sanguinetti. ...e a me non rimarrà che dolermi di veder respinto un emendamento che parmi più che ragionevole.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Boselli, relatore. Cambieremo per un momento il metodo, e confido che l'onorevole ministro vorrà far sue le considerazioni della Commissione.

Crispi. Si capisce. (*Si ride*)

Boselli, relatore. L'onorevole Sanguinetti vuole veramente farmi fare da Erode, e per quanto questa parte sia ingrata, vi ha un compenso.

Ho fatto la parte di Erode fino a questo punto, e l'ho fatta anche quando l'onorevole Lazzaro mi ammoniva che a forza di essere inesorabili si comprometteva l'esito della legge.

Ora qui si tratta di fare la parte di Erode alla marineria ligure. Come comprendete il compito non è gradito. Ma siccome so che chi troppo vuole nulla stringe, e credo che facendo questa parte crudele si rimuovano difficoltà che potrebbero sorgere alla definitiva approvazione della legge, e si rimane nei limiti nei quali la Commissione e soprattutto la Camera vuole rimangano gli effetti finanziari della legge stessa, mi accingo al sacrificio e lo compirò con brevi parole.

Non vi è alcun dubbio; tutto ciò che espose l'onorevole Sanguinetti è vero. Cioè a dire, un bastimento che parta da Genova e vada in un porto del Pacifico (ci sono dei velieri anche oggi che fanno questi viaggi), secondo il nostro progetto, quando si ferma, e fa operazioni di commercio, ha finita la percorrenza utile per la concessione del premio.

Secondo l'emendamento degli onorevoli Berio e Sanguinetti, tale bastimento potrebbe toccare diversi porti, fare in essi operazioni di commercio, e il premio lo accompagnerebbe sempre fino alla sua ultima destinazione in tutta quella successione di approdi che costituisce propriamente il commercio di scalo.

È certo che ci sarebbe utilità a premiare anche queste navigazioni: ma, non premiandole, non si può dire che danneggiamo la marineria nostra: poichè, in oggi, ha zero, e dopo la legge avrà il premio per la diretta percorrenza che forma la parte più lunga del viaggio.

Se il Governo ha la buona intenzione di dare

un aumento di premi (aumento che, fra parentesi, non credo possa portare un grande carico al bilancio); se ci scioglie dagli impegni assoluti presi dalla Commissione col ministro delle finanze; se la Camera è disposta ad approvare questa ragionevole ed utile aggiunta, sarà tanto di più per la marineria nazionale e tanto meglio; ma il concetto da cui è partita la Commissione è questo: di premiare di regola solamente le grandi e dirette navigazioni.

Del rimanente, l'interpretazione che gli onorevoli Berio e Sanguinetti danno alle parole di quest'articolo è troppo restrittiva e il regolamento farà in grande parte ragione alla loro proposta, perchè non sono, nel concetto della legge, escluse dal premio tutte le percorrenze successive, ma sempre dirette, cui la loro proposta si riferisce, quando alcuni approdi di breve durata non si può dire che interrompano la continuità del viaggio diretto, nè che talune parziali operazioni costituiscano una navigazione di scalo distinta da quella che si vuole premiare.

Nei giorni passati, ho sentito a rimproverarci perchè si premiano non solo le navigazioni che si fanno direttamente tra l'Italia ed altri paesi, ma anche quelle che si fanno tra porti e porti esteri. E mi pare che l'onorevole Branca dicesse questo: premiare la navigazione che si fa all'estero è una cosa veramente eccessiva.

Ora io credo che la navigazione che si fa all'estero, entro grandi distanze, debba esser premiata, poichè essa costituisce la vera e grande industria dei trasporti marittimi, che è la caratteristica delle grandi marine mercantili, e che in altri tempi, ha giovato tanto alla marineria napoletana e alla marineria ligure. Essa procaccia dei noli che sono a intero beneficio del paese cui le navi appartengono, e quando la nostra marineria era fiorente aveva non poca influenza nella nostra bilancia commerciale temperando in nostro favore gli effetti di altre cause, che nella bilancia stessa agiscono a danno dei nostri scambi e dell'attività nazionale. La somma dei noli prodotti dalla navigazione all'estero è non piccola parte dell'accrescimento del capitale d'una nazione marittima, e costituisce una cospicua importazione che rappresenta danaro che entra, non danaro che esce.

Ma, se io credo che debba premiarsi la navigazione che si fa all'estero; se io vorrei premiarla tutta, potevamo noi giungere in questa legge, colle strettoie finanziarie in cui siamo, fino al punto di premiare anche tutto il commercio di scalo, che si può fare nei porti del Pacifico?