

Ed io credo bene che questo sia l'intento. Non potrei mai per certo immaginare che si voglia con una disposizione di legge venir ad ostacolare il nostro movimento commerciale.

Ma non basta avere delle buone intenzioni; bisogna ancora vedere se i mezzi che si usano per attuarle rispondono allo scopo.

Ora io ho sempre creduto e credo che non sia col sistema dei premi che si possa favorire il movimento commerciale tra un paese e l'altro. E chi così pensa, in che condizioni si trova di fronte al proposto articolo associato a quello che approva il trattato?

Ma se il ministro non si è compiaciuto di dare precisa risposta alle mie domande, diede poi alla Camera una notizia, sulla quale io sono costretto permettermi di rivolgere una domanda nuova.

L'onorevole Crispi ha dichiarato che l'onorevole ministro delle finanze aveva ordinato di esonerare dalla tassa di ricchezza mobile le tonnare ed i produttori di tonno in Italia. Ora io mi permetterò di domandare all'onorevole ministro delle finanze di dove tragga egli l'autorità di esonerare di suo arbitrio, dirò così, dalla tassa di ricchezza mobile un cespite qualunque. E notate che non si tratta di un cespite di poca importanza, ma di un cespite che aumenta a qualche centinaio di migliaia di lire di rendita imponibile. Io so che, per esonerare dalla tassa di ricchezza mobile i contribuenti, ci sono delle apposite Commissioni ed ancora i tribunali, ma non aveva fino ad oggi saputo che il ministro potesse ordinare un esonero di tasse.

Ed è questo appunto che ci disse l'onorevole Crispi; ho notate qui le sue parole. Io quindi senza insistere sulla altre mie domande, perchè se non ha risposto ad esse prima non risponderà forse nemmeno ora, mi permetto di domandare all'onorevole ministro delle finanze un chiarimento, che ci tranquillizzi e ci assicuri che non siamo ancora arrivati al punto che le tasse si mettano e si levino per autorità del ministro delle finanze.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

Brin, ministro della marina. Io darò per parte mia gli schiarimenti, che desidera l'onorevole Plebano circa le disposizioni contenute nell'articolo 2.

Egli ha detto che desiderava di avere delle informazioni sopra le spese che cagionano i premi, che si concedono alla marina mercantile e sul risultato che ha avuto la legge relativa ad essi.

Veramente non mi pare che sia il caso di do-

mandare queste informazioni, perchè i risultati della detta legge sono stati resi di pubblica ragione e l'ammontare dei premi risulta dalle somme stanziare in bilancio.

Devo anzi notare che l'anno scorso la Commissione generale del bilancio ha domandato un rapporto speciale sopra i risultati della legge sui premi alla marina mercantile.

Questo rapporto fu subito dato e la Commissione lo stampò a corredo della sua relazione, così che l'onorevole Plebano può ricavare da esso i dati che desidera.

Nel bilancio attuale poi ci sono i capitoli speciali, per il pagamento dei premi; e nel bilancio del 1888 89 c'è di nuovo la somma...

Plebano. Quella è la spesa; ma i risultati economici?

Brin, ministro della marina. I risultati economici il fatto stesso del pagamento li dà.

Del resto ripeto che la Commissione del bilancio ha domandato un rapporto speciale, e l'ha stampato; e che quando ne domanderà un altro, il Governo non mancherà di darglielo.

Vedrà allora l'onorevole Plebano, che gli effetti finanziari della legge sono al di sotto di quelli che prevedeva il Ministero, ed anche delle previsioni di coloro che combattevano la legge stessa.

Venendo poi al caso particolare delle disposizioni dell'articolo 2º, l'onorevole Plebano ha domandato quale sarebbe l'aggravio finanziario, che ne deriverebbe ed io posso assicurare che non ci sarà il benchè minimo aumento di spesa. Secondo la legge dei premi alla marina mercantile, i bastimenti che, essendo nelle condizioni di età e di classificazione stabilite partono per operazioni di commercio da un porto italiano, e traversando lo stretto di Gibilterra si dirigono ad altro continente, hanno diritto al premio di 65 centesimi per ogni mille miglia percorse e per ogni tonnellata di stazza netta.

Secondo l'articolo 13 della stessa legge una nave che, partendo da un porto italiano faccia scalo ad un porto intermediario del continente europeo, deve limitarsi in questo porto al solo imbarco di merci, perchè se vi compiesse operazioni di sbarco, il premio di navigazione comincerebbe a decorrere soltanto del punto di scalo anzi che da quello di partenza nello Stato. Ora si è considerato che l'Italia ha un commercio molto importante con l'America meridionale, tanto che dai porti italiani parte, in media, un grosso piroscafo per settimana diretto all'America meridionale con diritto al premio, toccando quasi sempre Barcellona, importante porto di scalo.