

---

---

## CAPITOLO XV

---

### **Protezionismo marittimo contemporaneo.**

L'impossibilità di stabilire una separazione netta tra la bandiera nazionale e quella estera nella navigazione ha spinto i governi a rinunciare ai mezzi protettivi, di cui abbiamo parlato nel capitolo precedente, che avevano per iscopo di escludere, di diritto o di fatto, le navi estere da certi trasporti ed a ricorrere ad altri mezzi, ora diretti ed ora indiretti, per aiutare la marina mercantile nazionale.

Tra questi mezzi diretti il più importante ai nostri giorni è il sistema dei premi, di cui si trovano tracce nelle leggi protettive di altri tempi, ma che diventa la base di un ordinamento completo ed organico di protezionismo marittimo, per l'iniziativa presa dalla Francia colla legge del 29 gennaio 1881, che concede premi alle costruzioni e premi di navigazione. Gli uni erano dati in ragione di 60 fr. per tonnellata lorda alle navi in ferro o acciaio, di 20 fr. per quelle in legno di oltre 200 tonnellate, di 10 per quelle al disotto di 200 tonnellate e di 12 fr. per ogni 100 chilogrammi di macchine e caldaie; gli altri erano dati, in ragione di fr. 1.50 per tonnellata netta e per 1000 miglia di percorso, con diminuzione annua di 5 centesimi, alle navi costruite in Francia, mentre per quelle acquistate all'estero il premio di navigazione era ridotto