

accordato un compenso d'armamento ai piroscafi costruiti all'estero e appartenenti ad armatori nazionali, in ragione di 5 centesimi al giorno e a tonnellata fino a 2000 tonnellate, di 4 da 2000 a 3000, di 3 da 3000 a 4000 e di 2 oltre le 4000. Questo compenso non poteva esser dato mai per più di 300 giorni all'anno e si riduceva a due terzi per la navigazione di cabotaggio internazionale. La velocità maggiore era premiata, riducendo del 5 per cento il premio ai piroscafi di meno di 12 nodi, del 10 per cento a quelli di meno di 11 nodi e togliendo addirittura il premio a quelli sotto 10 nodi. Per evitare di premiare viaggi fatti a vuoto, la legge toglieva il diritto al premio alla nave che non avesse trasportato tante tonnellate di merci, equivalenti almeno ad un terzo della sua stazza netta per un terzo del percorso; e per evitare sorprese circa alle somme da erogarsi ogni anno, la legge limitava il credito tonnello e il credito in denaro. I premi di navigazione e i compensi di armamento non potevano darsi, infatti, a più di 600.000 tonnellate di navi, di cui 200.000 di costruzione estera e 100.000 a vela, nè sorpassare la spesa complessiva di 150 milioni di franchi, di cui 15 per i velieri; e i premi di costruzione non potevano assegnarsi a più di 50.000 tonnellate l'anno, con una spesa per 12 anni di 50 milioni di franchi (1).

Ma questi limiti, che erano una necessaria misura di prudenza, fanno esaurire in pochissimo tempo gli effetti finanziari della legge, che doveva durare per 12 anni, e ciò per una discordanza fra il credito tonnello e il credito in denaro. I premi calcolati per 12 anni davano per ogni tonnellata 341 fr. ai velieri, 137 come compenso

---

(1) P. BAUDIN, *Rapport fait au nom de la Commission du budget chargée d'examiner le projet de loi sur la Marine Marchande*, n. 2557, 5 luglio 1905, pag. 7-10. — R. MEEKER, *History of Shipping Subsidies*. New York, 1905, pag. 44-67.