

gravano sulla bilancia dei conti, mentre con una marina mercantile sviluppata oltre a dare una possibilità di noli attivi, si mantengono in efficienza le forze marine del paese che oltre a tenere alto il prestigio nazionale in paesi lontani, costituiscono in tempo di guerra una poderosa fonte di difesa, sia come approvvigionamento che come naviglio ausiliario.

La protezione dell'industria delle *costruzioni navali* si effettua a mezzo dei *compensi di costruzione*, cioè lo Stato paga un tanto per tonnellata di nave costruita, tenuto conto del tipo di materiale adottato (acciaio o ferro o legno), della capacità di carico, della forza motrice. Inoltre si possono concedere *sgravi fiscali* al materiale importato per le costruzioni, a mezzo del *credito navale* che lo Stato può concedere senza interessi o ad un saggio inferiore di quello corrente a coloro che ordinano costruzioni nei cantieri nazionali, e perfino escludendo dalla nazionalizzazione le navi costruite all'estero.

La prima forma di protezionismo verso l'*armamento* è anteriore di oltre due secoli al famoso « Atto di Navigazione » di Cromwell (1615) che costituisce il primo sistema veramente organico di protezionismo marittimo. Il concetto a cui s'ispirava questo famoso « Atto » al quale molti attribuiscono la potenza marinara inglese, è quello del *protezionismo restrittivo* e cioè un protezionismo inteso a riservare il traffico alla bandiera nazionale creando per essa condizioni di privilegio e colpendo invece con gravi oneri la bandiera degli altri Stati.

Ma essendo invalso nel concetto moderno il principio di *assimilazione di bandiera*, in base al quale si