

Commissione che elaborò per la prima la futura legge del 29 gennaio 1881 la quale concesse premi di navigazione e di costruzione.

Questi ultimi erano dati sotto la forma di gratificazione di 60 lire per tonnellata di stazza lorda per le navi in ferro o in acciaio, di 40 lire per le navi in legno di oltre 200 tonnellate, di 30 per quelle al disotto delle 200 tonnellate e di 12 per ogni 100 chilogrammi di macchine e caldaie.

Il premio di navigazione, per le navi di costruzione francese, era di lire 1.50 per tonnellata di stazza netta e per ogni 1000 miglia di percorso, con diminuzione annua di 5 centesimi. Per le navi di costruzione straniera il detto premio era ridotto della metà. Per le navi, poi, costruite secondo piani approvati dalla marina militare, il premio era aumentato del 15 per cento.

Nel 1884 i premi raggiunsero la somma di lire 14,000,000 circa; ma i risultati della legge furono ben lunghi dall'aspettativa, specialmente nel periodo 1884-1891.

Infatti, mentre la parte rappresentata dalla bandiera francese nell'esportazione saliva dal 33 % (1880) al 40 % (1884), e nell'importazione dal 22 % (1880) al 33 % (1884), nel periodo susseguente 1884-91 si abbassava rapidamente del 4.5 %. Così, mentre la portata netta dei piroscavi costruiti nei cantieri francesi era salita da 9000 tonnellate nel 1881, a 40 mila tonnellate nel 1884, scendeva nel 1885 a 6000 per crescere solo di poco negli anni seguenti e cioè:

1886 . . . . .	17,000	tonnellate
1887 . . . . .	8,000	»
1888 . . . . .	14,000	»
1889 . . . . .	22,000	»
1890 . . . . .	14,000	»

Dopo due proroghe di un anno l'ognuna, la legge del 1881 fu sostituita da quella che porta la data del 30 gennaio 1893.