

in otto milioni all'anno il totale della spesa per compensi e premi alla marina mercantile.

I compensi di costruzione furono conservati nella misura stabilita dalla legge del 1896 per le navi dichiarate dai cantieri nazionali al 30 settembre 1899; per quelle dichiarate posteriormente si accordò un compenso daziario di lire 35 per tonnellata di stazza lorda se con scafo metallico, e di lire 13 se in legno. Si accordò inoltre un compenso di costruzione, per una volta sola e per tonnellata di stazza lorda, che per le navi a scafo metallico era di lire 60 se il varo avveniva entro il giugno 1903, di lire 50 per le navi varate dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1905, di lire 40 per le navi varate dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1907.

I premi di navigazione furono ridotti e conservati per le sole navi di costruzione nazionale, dichiarate al 30 settembre 1899.

La legge del 1896 riuscì a dare un rilevante impulso alle costruzioni, ma con grave sacrificio del bilancio. Tuttavia — circostanza questa degna del maggiore rilievo — anche dopo i provvedimenti restrittivi del 1901, lo sviluppo delle nostre costruzioni continuò rigoglioso, dopo un breve periodo di depressione.

La legge del 1901, che scadeva il 30 giugno 1906, dovette essere prorogata sino al 30 giugno 1908, per armonizzare i provvedimenti successivi con quelli riguardanti i servizi postali e commerciali marittimi, che si sarebbero dovuti attuare a detta epoca.

Con legge 16 giugno 1907 fu accordata una nuova proroga fino al 30 giugno 1910 e con la legge 13 giugno 1910 n. 306 una terza proroga fino al 31 dicembre 1911.

*Sgravi alla marina mercantile.* — Con l'ultima legge surricordata, 13 giugno 1910, n. 306, furono adottati anche in Italia, a somiglianza di altri Stati, alcuni provvedimenti atti a sollevare la marina mercantile da taluni gravami che veramente erano da molto tempo discussi dall'opinione pubblica.