

nave ad un noleggiatore (*Interruzioni*) e se questi cerca di compromettere gli interessi dell'armatore per fargli perdere il diritto al premio? (*Interruzioni*).

Presidente. Non interrompano!

Gavotti. Quindi propongo che l'emendamento dell'onorevole Pantano sia accettato solo per quanto si riferisce all'aumento dei noli per il trasporto dei passeggeri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Franchetti, relatore. A me pare evidente, come già ha accennato l'onorevole Maggiorino Ferraris, che lo Stato non può fornire un supplemento di forze a coloro, che già si sentono abbastanza forti per coalizzarsi in danno del commercio e del Paese. In conseguenza, quantunque la Giunta non abbia presa una deliberazione formale sull'argomento, tuttavia credo di interpretare il sentimento della maggioranza della Giunta, dichiarando che la Giunta stessa accetta l'emendamento dell'onorevole Pantano con la modificazione accennata dall'onorevole Luzzatto Arturo. (*Bravo! — Commenti.*)

Presidente. L'onorevole ministro accetta questo emendamento?

Morin, ministro della marineria. Il Governo non fa una questione sopra questo punto; preferisce non avere la facoltà, che la Camera gli vuol concedere, e ciò per le ragioni che ho esposto, ma se ne rimette al giudizio della Camera.

Presidente. Verremo dunque ai voti su questo emendamento aggiuntivo all'articolo 4 proposto dall'onorevole Pantano ed altri ed emendato dall'onorevole Luzzatto Arturo in questi termini:

« Perdono il diritto al premio di navigazione pei rispettivi piroscafi senza che possa venire loro reintegrato quelle società o singoli armatori per i quali venga provato, che direttamente o indirettamente pel tramite di noleggiatori delle loro navi, entrino a far parte di coalizioni intese a fare aumentare artificialmente nei porti italiani il prezzo dei noli delle merci e dei passeggeri. »

Pongo a partito questo emendamento.

(*È approvato.*)

L'articolo 5 è già stato approvato.

Veniamo ora all'articolo 6.

« Alle navi mercantili commesse da stranieri ai cantieri nazionali, non contemplate

dal precedente articolo 2, non sarà concesso compenso daziario: però i materiali di provenienza estera, che venissero impiegati nella loro costruzione, godranno il trattamento dell'importazione temporanea in franchigia dei dazi.

« Eguale trattamento sarà concesso ai materiali esteri impiegati nella costruzione di navi da guerra, commesse da Governi stranieri ai cantieri nazionali, in luogo della restituzione dei dazi fissata dal terzo comma dell'articolo 2 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

« Il trattamento di cui sopra sarà concesso anche per le macchine intere e caldaie importate dall'estero, quando dette macchine e caldaie debbano essere sistemate sulle navi suddette, e per i materiali impiegati nella costruzione di galleggianti in ferro ed acciaio destinati ad essere esportati.

« Questo beneficio, per quanto riguarda gli scafi delle navi mercantili, non potrà estendersi ad una quantità di materiale estero maggiore di quella per la quale i dazi d'introduzione potessero superare lire 40 per ogni tonnellata di stazza lorda degli scafi di ferro e di acciaio. Per i galleggianti il massimo del beneficio sarà determinato dall'ammontare dei dazi stabiliti per l'introduzione dall'estero dei galleggianti stessi. »

Di questo articolo sesto la Commissione propone la soppressione.

Franchetti, relatore. La Commissione non insiste nella sua proposta.

Presidente. Allora metto a partito l'articolo sesto.

(*È approvato.*)

Art. 7.

Gli scafi di ferro e di acciaio delle navi mercantili nazionali, non contemplate nel precedente articolo 2, costruiti in Italia, e sui quali saranno installate macchine e caldaie di provenienza estera, godranno il trattamento fissato dal precedente articolo 5: però tali macchine e caldaie saranno assoggettate al pagamento del dazio di entrata e non avranno diritto al compenso di costruzione.

Restano così abrogati il penultimo comma dell'articolo 2 e l'ultimo dell'articolo 5 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

(*È approvato.*)