

zioni contro la protezione doganale, ecc.) hanno considerato solo il beneficio immediato e limitato che l'attuazione dello schema avrebbe recato alle maestranze dei cantieri; altri dibattiti si sono svolti nei mesi seguenti senza addurre a conclusione e le vicende parlamentari addussero poi nel 1922 a tentativi di risoluzione ispirati ad altri concetti.

La questione delle linee sovvenzionate agli effetti di una definitiva sistemazione è stata appena delibata durante l'anno studiato in questo volume: l'esercizio di tali linee è proseguito secondo la costosa forma della gestione per conto dello Stato: l'onere per i vecchi servizi (antico confine) che nell'esercizio 1913-14 con la forma della sovvenzione aveva raggiunto all'incirca 20 milioni  $\frac{1}{2}$ , con questa forma di gestione per conto dello Stato salì a ben 148 milioni nell'esercizio 1920-21; a questa grossa cifra si deve aggiungere la passività per le linee ex-austro-ungariche sovvenzionate, linee gerite secondo lo stesso sistema: tale passività è stata di circa milioni 123 nell'anno solare 1920 e di 96  $\frac{1}{2}$  nel 1921; per l'esercizio 1922-23 l'onere previsto fra l'uno e l'altro gruppo di linee saliva a 200 milioni. Nell'interesse dell'erario è indispensabile una pronta soluzione anche di questa questione.

Le industrie delle costruzioni navali e dell'armamento sono fra le attività economiche, la cui dimensione e i cui risultati sono più variabili nel tempo attraverso il succedersi delle varie fasi nei cicli degli affari; le alternative di depressione e di prosperità sono immancabili e hanno una viva azione selettiva fra le iniziative e tendono a lasciare in vita solo le imprese più vigorose o meglio capaci. I migliori organizzatori esercitanti queste industrie dovrebbero avversare la politica tradizionale che è essenzialmente volta a mantenere artificialmente in vita le imprese deboli.

## Movimento ferroviario.

### § I. — *Situazione generale dell'Azienda di Stato.*

La minacciosa situazione finanziaria presentatasi negli ultimi anni per l'azienda delle Ferrovie dello Stato, ha attratto appassionatamente l'attenzione della pubblica opinione, rendendo generale la convinzione della necessità di decisivi mutamenti nell'indirizzo della nostra politica ferroviaria. È stata assai frequente, nel parlamento e nella stampa, la critica all'ordinamento dell'Azienda: sono stati posti in nuova evidenza le deficienze nei servizi, la pesantezza burocratica dell'ordinamento, il moltiplicarsi di formazioni parassitarie: si è constatato ripetutamente essere venuto oramai a mancare il movente