

zioni ed acquisti avvennero essenzialmente per navi da carico. Questa particolare situazione — frutto anche di una inadeguata previsione da parte degli organizzatori delle costruzioni e della anteriore politica dello Stato — diveniva motivo per offrire a carico dell'erario un grazioso dono di 200 milioni all'industria navale. Un disegno di legge, (Bellotti) predisposto contemporaneamente allo schema di liquidazione del decreto De Nava, ha così previsto per lo Stato la facoltà di ordinare ai cantieri direttamente la costruzione di un gruppo di navi miste (25 navi) delle quali parecchie risultanti dalla trasformazione di navi da carico e con la utilizzazione di materiali e macchinari: questi piroscafi diverrebbero proprietà dello Stato e si prevedeva che lo Stato potesse avvalersene poi rispetto alla sistemazione dei servizi sovvenzionati. Il progetto si proponeva, al solito, l'intendimento di « lenire la disoccupazione ». Questo progetto è di speciale interesse poichè, al pari di qualche altro pullulato in questi anni, segna palesemente direttive di politica marinara che sono, potrebbe dirsi, un progresso in confronto pur con il ricchissimo armamentario di meccanismi protettori immaginati prima della guerra per la nostra marina: prima, di rado si parlava di « Stato armatore »: ora, invece, la guerra ha abituato gli spiriti, con gli esempi così vari di economia associata, a forme molteplici di proprietà del naviglio e di esercizio governativo dei trasporti e così, abilmente, la proprietà statale di vascelli ha potuto divenire espediente per la travisata concessione di premi da un lato ai cantieri e dall'altro agli armatori. Pertanto, mentre la liquidazione del decreto De Nava mirava a eliminare gli strascichi ultimi dell'armamento di Stato, il nuovo schema veniva a ricostituire in un'altra maniera una marina mercantile di Stato non più unicamente adatta per il trasporto delle merci; per l'impiego di questo naviglio misto tre forme erano prevedibili: a) la vendita alle società gerenti le linee sovvenzionate, b) il noleggio alle società stesse, c) l'impiego del naviglio quale apporto per la formazione del capitale delle società (Stato azionista): in una qualsiasi maniera il possesso di naviglio da parte dello Stato può venire a complicare il problema delle linee sovvenzionate ed avviare alla formazione di interessi e di vincoli pericolosi. Nei rispetti della industria navale, il progetto proseguiva la direttiva della artificiale provvista generale di commissioni, ritardando così ulteriormente, ma non evitando, la immane crisi per l'eccesso di impianti, ritardando cioè la selezione fra i cantieri con cessazione dei meno vitali. — La commissione della camera dei deputati per le comunicazioni e i lavori pubblici, con una meritoria deliberazione adottata al principio di settembre, ha sospeso l'approvazione del progetto opponendosi anche decisamente a che la grave questione venisse risolta mediante decreto: contro di tale deliberazione hanno votato i commissari socialisti, i quali (malgrado le generiche afferma-