

elevati, ricorrono ai procedimenti tradizionali in questa industria, — per la quale la condizione di protetta è abituale da noi, — e così avanzano le consuete considerazioni intorno alla necessità per la nazione di avere una bene sviluppata rete di cantieri, al danno del ricorso all'estero per la provvista di navi, alla disoccupazione che deriverebbe dalla chiusura di cantieri per una grossa massa di lavoratori, alla difficoltà di riformare la maestranza esperta, ecc.: i disegni di legge, che più o meno fedelmente hanno portato dinanzi al Parlamento i desideri dei costruttori, recano talora la etichetta di « provvedimenti per il lavoro nei cantieri navali » e così pongono in evidenza l'affermato fine di avvantaggiare le maestranze. Le polemiche vive che si sono svolte nel 1921 e ancora nel 1922 intorno alla grave questione dovettero talora fare ricorso a ragionamenti assai semplici, secondo il classico modello, per mostrare « quel che non si vede » in talune misure di politica economica.

La questione della protezione dei cantieri si è presentata nel 1921 essenzialmente sotto la forma della liquidazione della legislazione di guerra, della sistemazione definitiva dei vecchi impegni assunti in base ai decreti Villa e De Nava.¹ Col 30 giugno 1921 veniva a scadere l'applicazione del decreto De Nava e le navi che sarebbero entrate in servizio dopo tale data avrebbero rappresentato un costo di produzione forse quadruplo del loro valore mercantile attuale. Si rammenta come quel decreto (30 marzo 1919, n. 502) in unione con quello Villa (18 agosto 1918, n. 1149) — commentati in precedenti annuari — garantisse ai costruttori attraverso il noleggio biennale allo Stato un ammortamento parziale, ma assai rilevante, del costo, tale da significare assorbimento del presunto sovrapprezzo dei piroscafi al momento dell'entrata in servizio: questo contributo di svalutazione fu accordato per provocare un'intenso rapido svolgimento delle costruzioni navali. Il termine del 30 giugno 1921 era previsto, stabilito, da gran termine, e ben noto agli industriali: lo spirare di tale termine non importava nessun nuovo obbligo significante grosso peso per l'erario.

Allo scadere del termine del 30 giugno erano in corso di costruzione nei cantieri molte navi, per le quali al compimento loro, niun diritto sarebbe più spettato agli armatori: erano circa 50 navi della complessiva portata di oltre 400 000 tonn. Di fronte alla prospettiva

¹ L'applicazione del decreto De Nava alla Venezia Giulia ha dato luogo fra il settembre e l'ottobre 1921 a una vasta clamorosa e incresciosa vertenza tra lo Stato e la società Navigazione libera triestina, vertenza originata dalla forma incerta e anormale con cui erano stati assunti rilevanti impegni per lo Stato; nella vertenza la società ha saputo fare agire la pressione della massa operaia mediante la serrata dei cantieri, cui seguì lo sciopero generale nella Venezia Giulia.