o requisire navi per i trasporti di cereali e altre merci e per proseguire l'esercizio delle linee regolari organizzate sin dal 1918 in sostituzione dei servizi sovvenzionati, gerite dalle compagnie per conto dello Stato: per le requisizioni si dispose un ribasso del 10 % sui compensi stabiliti dal decreto del gennaio, in relazione alla discesa avvenuta nei prezzi del carbone.

Così si venne praticamente a chiudere l'esercizio di Stato del naviglio mercantile.

§ II. — *Favori all'industria delle costruzioni navali.*

Più spinosa questione è quella provocata dalla crisi dell'industria delle costruzioni navali. In questi annuari è stato molte volte segnalato il pericolo connesso con l'esagerato improvvido sviluppo assunto dall'industria delle costruzioni navali, sviluppo che avrebbe recato fatalmente a una minacciosa sovraproduzione di naviglio. Prima della guerra i grandi cantieri di costruzione erano 10 con 38 scali: lungo i primi anni di guerra il loro numero rimase presso che invariato: poi, in seguito agli impegni assunti dallo Stato con vari decreti e in seguito alle errate valutazioni prevalenti intorno al futuro sviluppo del traffico e alla domanda di naviglio, sorsero via via altri stabilimenti, talora connessi con imprese di navigazione o con imprese siderurgiche, così che si giunse sino alla cifra di 27 cantieri con 104 scali (inclusa la Venezia Giulia): la febbre per lo sviluppo dell'industria navale nell'ultimo tempo della guerra fu tale, che sembravano anguste le aree litoranee liberamente disponibili per l'impianto di cantieri e si parlò persino di introdurre il procedimento dell'espropiazione per pubblica utilità per rendere più sicura, più agevole e meno costosa la provvista dei necessari terreni. Questo vasto impianto navale ha la potenzialità annua della produzione di mezzo milione di tonnellate di stazza, potenzialità enormemente superiore al fabbisogno nazionale. La flotta mercantile attuale (quale risulta dalle cifre altrove presentate) è già assai superiore alla consistenza anteriore alla guerra, e i calcoli più ottimisti indicano come opportuno tutt'al più un incremento ulteriore per alcune pochissime centinaia di migliaia di tonnellate: il fabbisogno nazionale di nuovo naviglio potrebbe nel tempo prossimo salire a 100 000 tonn. annue e la cifra potrebbe spingersi sino a una somma di lavoro corrispondente a 250 000 tonn., tenuto conto delle opere di riparazioni e trasformazioni e di qualche ordinazione estera. I cantieri potrebbero così essere ridotti sino a raggiungere una potenzialità non superiore alla metà dell'attuale: una simile prospettiva non è, certamente, lieta per gli industriali navali, i quali per evitare la liquidazione dei molti stabilimenti non vitali, che producono a costi troppo