

contenuto il passaggio del regime della navigazione dall'assetto derivato dalla guerra a una condizione di libertà, ma con l'intendimento di attenuare gli effetti della duplice crisi. Tale intendimento è derivato dalle pressioni degli interessi per le due industrie, ma l'opinione pubblica, sotto qualche opportuno richiamo, ha un poco resistito ai tentativi molteplici di porre gravami sulla generalità dei contribuenti a vantaggio dei due nuclei industriali.

Lo Stato ha compiute ancora rilevanti trasporti di merci specialmente per i bisogniannonari, ma il movimento è andato via via declinando di trimestre in trimestre, così come appare dalle cifre seguenti:

		Cereali	Carbone	Carne cong.	Oli minerali	Totale
1920	1° trimestre	T. 571 948	680 090	11 862	6 390	1 270 290
	» 2° »	» 414 988	768 080	—	—	1 183 068
	» 3° »	» 839 374	822 482	9 305	7 112	1 678 273
	» 4° »	» 921 240	888 200	4 889	5 984	1 820 313
	Totale »	<u>2 747 550</u>	<u>3 158 852</u>	<u>26 056</u>	<u>19 486</u>	<u>5 951 944</u>
1921	1° trimestre	» 792 653	724 355	3 580	8 900	1 529 488
	» 2° »	» 768 451	521 625	2 330	6 923	1 299 329
	» 3° »	» 613 061	592 959	3 509	1 264	1 210 793
	» 4° »	» 168 620	566 190	—	—	734 810
	Totale »	<u>2 342 785</u>	<u>2 405 129</u>	<u>9 419</u>	<u>17 087</u>	<u>4 774 420</u>

Nel 1921 questi trasporti sono avvenuti prevalentemente mediante liberi noleggi: al principio del 1922 il controllo dello Stato era presso che ridotto alle navi nemiche ancora poste sotto sequestro, ai piroscafi liberamente noleggiati dall'Amministrazione delle ferrovie per il carbone e ad alcune pochissime navi adibite a trasporti militari.

Il movimento così detto di « derequisizione » del naviglio mercantile nazionale si è svolto fra il 1920 e il 1921 nei modi già descritti nell'annuario precedente. Il decreto del 13 gennaio 1921 n. 31 aveva mantenuto ancora il diritto dello Stato alla parziale disponibilità delle stive dei transatlantici nei viaggi di ritorno ai porti nazionali, ma col pagamento del nolo secondo il prezzo corrente nel libero mercato, senza più il privilegio di un prezzo di favore che non sarebbe stato comportabile, data la gran depressione nel mercato dei noli. Ma nelle condizioni gravi oramai prevalenti per l'industria dell'armamento, colla enorme offerta di tonneggaggio, col crescente disarmo di navi, più non occorreva mantenere ai transatlantici il vincolo, per quanto tenue, del concorso obbligatorio al trasporto delle merci necessarie alla nazione, vincolo che talora impediva alle navi italiane la ricerca di noleggi all'estero. Così il D. L. del 30 dicembre 1921 n. 2015 ha tolto quell'obbligo, ripristinando la libertà piena di navigazione: solo ha mantenuto allo Stato la facoltà di noleggiare