

cessione del premio è stata subordinata al regolare svolgimento dei lavori e al compimento con entrata in servizio entro l'anno 1923: per facilitare le opere si è previsto lo scambio di materiale fra i cantieri, scambio obbligatorio secondo prezzi stabiliti da speciale commissione troppo conforme oramai ai principi vincolisti consacrati durante la guerra. L'onere per l'erario derivante dalle elargizioni così fatte all'industria navale ammonta a circa 125 milioni: i piroscafi che ne furono oggetto sono 45, la massima parte dei quali avevano oltrepassata la percentuale minima del 30 %. Per liquidare gli strascichi dei decreti Villa e De Nava si doveva regolare ancora la quota di ammortamento per gli ampliamenti di cantieri e per i nuovi cantieri entrati a fare parte entro dati termini della marina nazionale: in vista di tale ammortamento si ammise l'elargizione di una quota di L. 130 per tonnellata (oltre il contributo di L. 900) per i piroscafi da carico costruiti nei nuovi cantieri ed iscritti fra l'aprile 1919 e il giugno 1921 e per i piroscafi da carico e misti iscritti fra il luglio 1921 e il dicembre 1923.

§ III. — *La trasformazione del naviglio e le linee sovvenzionate.*

La costosa, lunga e complessa liquidazione dei decreti Villa e De Nava dava una sistemazione agli strascichi lasciati dalla politica marinara che aveva voluto tanto stimolare le costruzioni navali, ma significava solo un momentaneo prolungamento di animazione per tale industria. Il carattere pletorico di essa e la potenza politica ad essa connesso dovevano addurre anche ad altri espedienti per mantenere artificialmente in vita gli esuberanti cantieri. Fra il 1921 e il 1922 si ebbe ancora una fioritura di formole e di progetti per la protezione dell'industria navale e di quella marittima, formole e progetti che non hanno trovato attuazione, sia per la segnalata opposizione di qualche sezione dell'opinione pubblica opportunamente illuminata, sia per la stessa complicazione e costosità dei congegni; i tempi non volgevano più propizi per la rapida attuazione di simili schemi mediante semplici atti del potere esecutivo. La preparazione di queste altre misure di politica marittima si è così trascinata fra contrasti e difficoltà lungo gli interi anni 1921 e 1922 senza raggiungere una risoluzione e l'indugio è tornato innegabilmente assai dannoso alla vita industriale.

Senza scendere a minuti richiami e limitando la considerazione al tempo cui è dedicato il presente volume, ricordiamo come un movente di azione di Stato a pro della industria delle costruzioni fosse ravvisato nella circostanza che la guerra assottigliò la nostra flotta mercantile specialmente rispetto alle navi miste di cui ben 63 furono perdute, mentre, in relazione ai più urgenti bisogni, le nuove costru-