

stazza netta inferiore a 250 tonnellate; dal 1918 al 1923 non furono computati i piroscafi di stazza netta inferiore a 50 tonnellate; d) il tonnellaggio di stazza netta era determinato fino al 1905 col sistema Moorsom; con Legge 21 Dicembre 1905, n. 590, fu adottato il metodo inglese stabilito dal « Merchant Shipping Act ».

La prima cosa che si rileva è il netto profilarsi di due movimenti: l'uno fortemente ascensionale per il tonnellaggio delle navi a vapore, l'altro discendente per le navi a vela. Ora sarà bene vedere in che proporzione, rispetto al totale nazionale, il naviglio mercantile si trovi iscritto nei 13 compartimenti adriatici. Riportiamo i dati pubblicati per l'ultimo decennio:

Tonnellaggio di stazza netta delle navi italiane iscritte nei compartimenti adriatici				
Anno (al 31 Dicembre)	a vela		a propulsione meccanica	
	semplici	con motore ausiliario	piroscafi	motonavi
1924	31.638		549.414	
' 25	30.470		568.303	
' 26	28.942		609.048	
' 27	28.188		627.224	
' 28	25.461		649.194	
' 29	18.170	7.639	487.480	140.719
' 30	16.968	9.359	471.307	159.213
1931	15.245	10.612	461.438	179.735
' 32	14.070	10.421	443.244	151.405
' 33	12.575	11.787	407.421	158.314

Come si vede confrontando questa tabella con la precedente, il naviglio dei compartimenti adriatici è in media la terza parte del totale nazionale; solo nel '32-'33 si nota una contrazione sensibile nel tonnellaggio delle motonavi e dei piroscafi, verificatasi per Trieste e per Venezia, con una diminuzione media di 15-16.000 tonnellate all'anno. Troppo lungo sarebbe qui seguire la politica marittimo-armamentaria

italiana, analizzando gli effetti che i provvedimenti a fine nazionale hanno determinato sul nostro naviglio adriatico. Ricorderemo quindi solo alcune basi del programma di perfezionamento italiano (1).

Anzitutto il Governo nazionale ha imposto una logica disciplina ai servizi marittimi, contribuendo a stabilire regolarmente quelle comunicazioni riconosciute indispensabili, come naturale prolungamento delle linee ferroviarie, e provvedendo affinché l'espletamento di tali servizi sia effettuato da navi di speciali caratteristiche, ma con tariffe ragionevoli. A tali fini non può naturalmente servire la marina libera, che si basa su principi di tornaconto immediato; quindi lo Stato interviene direttamente con aiuti finanziari, riservandosi un controllo sull'esercizio.

La rete di tali linee indispensabili è stata stabilita definitivamente nel 1926; in base ad attento studio dei mercati più propizi alla nostra penetrazione commerciale, si è creato un sistema organico di linee utili, che, in uscita da Trieste, toccando gli altri scali nazionali, s'irradia nel mondo: con maggiore frequenza si verifica l'uscita dal Canale di Otranto verso il Levante e il Mar Nero, e, con frequenza progressivamente minore, verso il Mediterraneo occidentale, verso l'estremo Oriente e verso le Americhe.

Non è possibile vedere ora quale quota di partecipazione sulla cifra destinata alle sovvenzioni venga distribuita per i servizi adriatici. Notiamo solo che, mentre prima della sistemazione del '26 i servizi sovvenzionati, sottoposti nel periodo postbellico al

(1) Vedi *amplius*: l'editoriale di COSTANZO CIANO sul «Popolo d'Italia» del 28 Ottobre X e quello di LUIGI LOJACONO sul «Popolo d'Italia» del 28 Ottobre XII.