

merce strettamente necessaria ad ogni singola Nazione alleata;

7) impulso alla costruzione di nuovi navigli, proporzionale alle perdite delle marine alleate;

8) mutuo regolamento della questione portuale per evitare ogni ristagno nel regolare scambio marittimo fra gli Alleati.

Risolvere una crisi così grave vuole dire vincere una formidabile battaglia. Urge che anche per questa, particolarmente per questa, l'opera dei Governi Alleati sia concorde e determinata. (1)

Agli Italiani (2) non sarà inutile ammonimento ricordare che la guerra contemporanea ha insegnato loro una dura realtà: essere per un Paese storicamente e geograficamente marinaro, quale il nostro, vergogna e disonore l'aver lasciato decadere una delle maggiori fonti nazionali di potenza e di ricchezza; quella del commercio marittimo.

#### CAP. IV.

### Navigazione interna.

Strettamente connesso col problema ferroviario è, in Italia, quello della navigazione interna.

L'inferiorità del nostro Paese, rispetto ad alcune grandi Nazioni, viene aggravata dal fatto che esso non è favorito dalla natura col trasporto semigratuito dei fiumi navigabili, dono che, in Germania ed in Francia, è stato intensificato dall'azione dello Stato che ha costruiti grandi canali. (3)

In Italia si sono costruite grandi linee ferroviarie di scarso traffico (4) e si è trascurato, in modo deplorabile, l'allacciamento, a mezzo di ferrovia o di tranvia, colle principali

---

(1) L'agricoltura, l'industria e la marina mercantile, di un Paese possono considerarsi come anelli di una stessa catena che si irrobustiscono nel mutuo appoggio, e tanto più si mostrano resistenti agli sforzi, quanto più sono stretti da una comune solidarietà.

(2) G. CALZA BEDOLO, *op. cit.*

(3) Dr. NAPOLEONE COLAJANNI, *Il progresso economico*, Roma, 1913.

(4) Ad. es. la Roma-Avezzano-Sulmona.