mente enorme, se si considera che, per la maggior parte, si tratta di merci povere!

In quanto poi al movimento generale della bandiera italiana nei porti del Regno nel 1913, per operazioni di commercio, dalla detta relazione si rileva che esso fu di tonn. 16 422 276 delle quali la bandiera nazionale sovvenzionata trasportò tonnellate 1,318,153 e la bandiera libera tonn. 15 104 123. Sicchè, ricordando che lo Stato spende, per la sua Marina libera in premi di navigazione, solo lire 2 300 000 all'anno (1), si constata che, mentre il 91,98 per cento del movimento della bandiera italiana costa allo Stato solo 2 300 000 lire all'anno, l'8,02 per cento costa più di 24 milioni all'anno!!!

Dimostrato lo sperpero, soggiunge l'autore, bisogna dimostrare l'assurdo.

Quello ch'è sperpero, a danno dello Stato, dovrebbe logicamente rappresentare un vantaggio per gli esercenti.

Dalla stessa Relazione Ufficiale si ricavano elementi che dimostrano il contrario. Nelle pagine da 27 a 34, sono contenuti i risultati economici dell'esercizio delle 12 Società sovvenzionate, le quali chiusero i loro bilanci con perdite rilevantisime (2).

E poichè bisogna pur prestar fede ai bilanci delle Società, si conclude che il trasporto delle misere 1 318 153 tonnellate di merci, imbarcate nell'anno 1913 dalla bandiera sovvenzionata, è costata

Allo Stato	Lire 19 909 123
Alle Società	» 4 648 753
Totale Lire 24 657 876	

e cioè lire 18,70 alla tonnellata, senza tener conto della tariffa pagata dagli speditori!

Sicchè lo sperpero dei 24 milioni (3), da parte dello Stato, determina, a sua volta, un quasi stato di fallimento delle Società sovvenzionate. L'enorme sacrificio annuo dello Stato non è nemmeno riuscito a creare una solida Società di navigazione per i servizi sovvenzionati: ha creato invece un complesso di

(1) Legge 22 giugno 1913 N. 784.

(2) Totale delle perdite società sovvenzionate L. 4 648 752,99.

(3) Che oggi sono saliti a 26!