l'astro maggiore, la Marina Mercantile Germanica - vera pompa aspirante - non avesse cercato di assorbire gran parte del loro traffico, a pace conclusa tutti codesti Stati potranno riprendere liberamente le vie dei mari, non più insidiate dai sottomarini tedeschi, riguadagnando il tempo perduto con alacre lavoro e colla ferma e risoluta volontà di non voler più essere, per l'avvenire, sopraffatti dalla cupidigia e dalla prepotenza altrui. (1)

CAP. VIII.

La legislazione marittima.

Ad una voce giuristi ed interessati affermano che le nostre leggi marittime sono deficienti, antiquate e spesso anche contrarie al criterio economico e tecnico della navigazione. (2)

Nella relazione che precede il Codice Marittimo della Libia (22 giugno 1913) si legge: « Il Codice Marittimo è quello che più sente il peso degli anni e non si è rinnovato in corrispondenza delle grandi trasformazioni verificatesi nell'industria dei trasporti marittimi ».

(1) Desumendolo dalla relazione sulle *condizioni della Marina Mercantile italiana al 31 dicembre 1913*, riproduciamo il tonnellaggio totale delle navi estere e nazionali arrivate e partite nei porti del Regno Unito ed in quelli delle principali Nazioni marittime d'Europa e degli Stati Uniti d'America (cariche ed in zavorra) durante il 1911.

Regno Unito	138 909 341
Russia Europea.	27 738 433
Norvegia	10 230 279
Svezia	23 390 647
Danimarca	17 144 432
Germania	49 460 469
Olanda	30 847 855
Francia	61 366 051
Portogallo	35 386 253
Spagna	41 203 967
Italia	51 851 528
Stati Uniti	69 365 101

(2) NINO RONCO, *La Marina Mercantile*, Considerazioni e Proposte, Napoli, 1916.