

finanziaria del problema in confronto degli enormi rischi inerenti al probabile deprezzamento delle navi in un periodo successivo, più o meno prossimo, a quello attuale. (1)

Nel porre termine a queste considerazioni, possiamo affermare che le condizioni del nostro Paese sarebbero, oggi, ben diverse e migliori se fossero state ascoltate, a tempo, le voci concordi che, per tanti anni, sono partite, inutilmente, dalla classe marittima per la tutela degli interessi nazionali che si svolgono sul mare. Le conseguenze dell'abbandono, nel quale è stato lasciato il nostro naviglio mercantile ed il nostro assetto portuario, sono così gravi che ormai hanno convinto anche i più restii.

I danni non si limitano al campo finanziario, ma si estendono a quello politico. Se noi avessimo potuto disporre di una flotta mercantile doppia di quella che abbiamo, avremmo

---

(1) In una recente seduta della Camera di Commercio di Genova il suo illustre Presidente ebbe a dichiarare di avere fatte premure anche presso il nuovo Ministero in ordine alla convenienza da parte dello Stato di promuovere le costruzioni e gli acquisti dall'estero del materiale nautico, facendo presente come il maggiore ostacolo che conviene rimuovere è quello relativo agli *oneri fiscali* dai quali le nuove costruzioni ed i nuovi acquisti dovrebbero essere esenti fintantochè i proventi di esercizio non abbiano consentito l'ammortamento del sopraprezzo che, oggi, è necessario sborsare. In questo temporaneo esonero non vi è alcun aggravio per l'Erario in quanto che la mancanza di navi nostre costringe lo Stato ed i privati a pagare i noli agli stranieri che il fisco non può colpire.

Si fece anche presente da uno dei Consiglieri che da oltre quattro mesi è stata avanzata al Governo una proposta da parte degli armatori che può riassumersi così: lo Stato noleggiava dei piroscafi di bandiera estera a più di due sterline al mese per tonnellata. Questo nolo consente un ammortamento del valore della nave in ragione di circa L. 720 all'anno per tonnellata. Allora era possibile acquistare navi a circa 145 dollari per tonnellata di portata, cioè a circa lire 900. Perciò ove il governo avesse assicurato uguali condizioni ai nostri armatori, che avessero assunto l'obbligo di acquistare piroscafi dall'estero, avrebbe dato la possibilità — e offerto un adeguato tornaconto, sia agli armatori, sia a sè stesso — di aumentare il naviglio Nazionale.

Anche la Federazione degli Armatori liberi italiani aveva proposto al governo, per facilitare le costruzioni, l'introduzione in Italia dei materiali che mancano garantendo gli Armatori da qualsiasi aggravio di tasse di profitti di guerra fino a che essi armatori non fossero riusciti ad ammortizzare i vapori così costituiti fino al prezzo che correva prima della guerra.