

prima indispensabile. (1) Mancava inoltre, pei cantieri, quella organizzazione finanziaria che potesse concentrare sull'industria la maggiore quantità di capitali occorrenti al suo sviluppo.

Per tutti questi motivi la legge del 1885 fu, del tutto, inefficace, nei riguardi della navigazione a vapore, anche perchè i vari Cantieri, dato che avessero ricevuto ordinazioni di navi, si trovavano nella impossibilità di costruirle. (2)

Il criterio seguito da altre Nazioni, che avevano una visione più chiara del nuovo stato di cose, dopo quella radicale trasformazione, fu del tutto diverso.

Esse, prima che dello sviluppo dell'industria della costruzione, si preoccuparono di quello della navigazione rivolgendosi, per l'acquisto di navi, a quei paesi che più erano progrediti nell'industria navale ed in grado di fornire navi moderne ed alle migliori condizioni di costo. (3)

La legge del 1896, confermando ognora l'errore iniziale, sembrò avere maggiore efficacia; ed infatti il largheggiare nei premi e nei compensi, le più favorevoli condizioni economiche

---

(1) A. V. VECCHI, *Il mare d'Italia*, V. Cap. VII: *La siderurgia nazionale*, pag. 141.

(2) All'On. Pareto, deputato di Genova, che aveva interpellato il Ministro della Marina per lamentare la mancanza di officine italiane atte alla costruzione di navi in ferro, Cavour rispondeva: « Lamento anch'io « una grandissima lacuna nell'industria del nostro paese; noi non abbiamo « ancora alcuno stabilimento che si sia dedicato alla costruzione di navi « in ferro; questa, ripeto, è una lacuna, gravissima, sia per il governo, sia « per l'industria privata, la quale è sempre costretta a ricorrere all'estero « tanto per la costruzione, quanto per le riparazioni dei battelli in ferro.

« Il Governo desidera di poter favorire questa industria e veder modo « d'introdurla nel nostro Paese e, per quanto io non sia fautore del sistema protezionista, (Cavour apparteneva alla scuola degli economisti « inglesi seguaci di Riccardo Cobden) per quanto io sia disposto a mantenere, ad eccitare anzi la concorrenza fra le fabbriche interne e le « estere, tuttavia crederei che se vi fosse mezzo d'introdurre nel nostro « Paese questa industria delle costruzioni navali in ferro, sarebbe il caso, « non di accordare privilegi, ma di veder modo di secondare gli sforzi di « quei capitalisti i quali venissero a stabilirsi, a questo scopo, fra noi ».

(3) Citiamo solo, a titolo d'esempio, la Germania e la Norvegia, le quali non esitarono a fare i loro acquisti in Inghilterra limitandoli, in processo di tempo, sempre più a mano a mano che i loro Cantieri erano in grado di fronteggiare le esigenze nazionali.