



---

## Yale University Library Digital Collections

<b>Title</b>	Giorgio Bioni. "Causerie sui transalantici." Rivista Nautica - Italia navale, [1926]. [05111-1]
<b>Rights</b>	The use of this image may be subject to the copyright law of the United States (Title 17, United States Code) or to site license or other rights management terms and conditions. The person using the image is liable for any infringement.
<b>Container information</b>	Box 65   Folder 11
<b>Generated</b>	2021-02-27 00:59:50 UTC
<b>Terms of Use</b>	<a href="https://guides.library.yale.edu/about/policies/access">https://guides.library.yale.edu/about/policies/access</a>
<b>View in DL</b>	<a href="https://collections.library.yale.edu/catalog/10656766">https://collections.library.yale.edu/catalog/10656766</a>

---

## La crisi della marina sovvenzionata

... dello sciopero dei minatori inglesi dovrà avere un certo effetto sul mercato del carbone e far tornare allo stato normale. Conseguentemente, la crisi delle società sovvenzionate grandi e piccole, dovrebbe essere un periodo di tregua.

Abbiamo già scritto a varie riprese e saremo a scrivere perché riteniamo sia un grave il pericolo ed ottenere un intervento generale delle cose sia rapidamente pre-

... non sono mancati delle insinuazioni e dei motivi che ci spingono a parlare anzi si può negare la esistenza della crisi e si è soggetta sovvenzionate sono state largamente aumenti delle tariffe autorizzati dal Ministero delle Comunicazioni. Qualche giornale ancora più ha aggiunto che potrebbe pubblicare le cifre dei lauti guadagni. Pur sapendo benissimo che l'incremento degli aumenti delle tariffe non è generale e che quindi solo alcune società usufruite, noi riteniamo, come già abbiamo detto, che il provvedimento è stato insufficiente e il prodotto dal prezzo triplicato del carbone per i nostri oppositori, che negano l'esistenza dei servizi sovvenzionati hanno cifre a disposizione ben lieti di poterle esaminare. E se le cifre da convincerci tanto meglio perché noi non abbiamo speciale interesse di difendere le società, se almeno può dimostrarci non a parte che la situazione è diversa da quella che noi abbiamo visto fino a questo momento. Ci sembra tanto che questa nostra campagna sia stata un po' di tempo. Esiste per il complesso delle situazioni create le basi delle convenzioni e gli oneri

... che i traffici nazionali in questo periodo di tempo ad oggi, non hanno avuti gli aumenti desiderati; ciò per ragioni che qui non possiamo dire, mentre le cifre del traffico possono essere in diminuzione.

... questa possibilità gli introiti sono ridotti e viceversa sono aumentate le spese di gestione come risulta anche dai listini delle società alle spese generali di armamento, esse sono in considerazione, ma dobbiamo tener presente che nel novembre e dicembre 1925, quando furono presentate le definitive per le sovvenzioni, il Ministero delle Comunicazioni abbia potuto tener presenti le richieste di miglioramento economico dei soci. I più tardi vennero avanzate dalla Associazione italiana di navigazione e che non potevano essere più tardi. Inutile poi aggiungere che non potevano essere anteriori agli aggravii ai quali si è giunti attraverso l'attuazione dei regolamenti organici e del loro annullamento. Pur conoscendo la sagacia dei rappresentanti dello Stato che hanno trattato, esaminando che essi abbiano avuto un certo successo circa le richieste che in quel momento mancavano non aveva presentate. Quindi gli aggravii esistono e non con-

... viene negarli, mentre resta solo da vedere, e con serenità, se tali aggravii siano in qualche modo compensati o da eccesso iniziale della sovvenzione concessa o da altri introiti più bassamente valutati in sede di trattativa.

... Accanto ai principi particolari qui ricordati bisogna poi tenere presente la questione del mancato finanziamento delle nuove costruzioni, argomento del quale abbiamo parlato nel nostro numero precedente. Ormai un anno è passato senza che siano provvedute ed in via preliminare e quindi escluso che le varie società possano nel termine previsto dalle convenzioni, mettere in esercizio le navi che si erano impegnate di costruire e che lo Stato si era impegnato di finanziare. Resta conseguentemente escluso che lo Stato possa appiattare alla scadenza del termine le ingenti multe proposte dai capitoliati per il ritardo della entrata in esercizio del nuovo materiale. E resta anche escluso che i servizi possano in breve tempo essere migliorati per il pubblico viaggiante che non vede l'ora di veder relegate alle demolizioni i veterani del mare.

... Se questo stato di cose non è una crisi, si tratta di trovare un altro nome. Ma la sostanza non muta e qui bisogna solo vedere la sostanza che di grazia è quella che noi segnaliamo. Guai poi se dovessimo soltanto ricorrere a tutto ciò che la stampa quotidiana e la stampa locale va segnalando nei riguardi dei servizi. Intere colonne della nostra Rivista potrebbero essere riempite dal proseguire di polemiche, discussioni e corrispondenze, che sia pure svuotate del contenuto regionalistico o personale dimostrano che le cose non procedono come dovrebbero procedere.

... Noi dunque continuiamo ad invocare un provvedimento che valga a risolvere la crisi prima che diventi maggiore e continueremo a segnalare i fatti con la maggiore possibile obiettività.

R. N.

## Causerie,, sui Transatlantici

La prima spinta a questa *divagazione* me la offre una vivace lettera, testè pubblicata, di F. T. Marinetti il quale nel corso di un recente viaggio sul *Giulio Cesare*, ha rilevato « come un punto nero, l'assurda e anacronistica introduzione degli stili antichi e stranieri nell'arredamento » di quel transatlantico pur trovandolo, per il resto, un capolavoro d'arte nautica.

« Perché — così continua — non armonizzare l'interno coll'esterno? Gli stili Luigi XVI, Direttorio, Rinascimento ecc., stonano coll'architettura italianissima e modernissima del transatlantico... Gli stili storici ed « esteri non soddisfano i nostri speciali bisogni italiani di « comodità, igiene ed eleganza, bisogni infinitamente superiori a quelli dei nostri avi e dei forestieri... Perché i « geniali direttori della Navigazione Italiana, nell'ideare « i nuovi transatlantici non pensano di distruggere queste « disarmonie e questi anacronismi inventati da artisti ita- « do alla Ditta Ducrot arredamenti inventati da artisti ita- « liani d'oggi? ». Naturalmente il poeta ricorda il nuovo « stile dinamico simultaneo colorato che trionfò alla *Esposizione delle arti decorative* di Parigi e nel quale dominava, per tre quarti, il futurismo italiano e, per un quarto, il cubismo francese. Stile che « ha degli ispirati creatori italiani ormai celebri e imitati in tutto il mondo » i quali