CAPITOLO V

BILANCIA DEI PAGAMENTI

Considerazioni sulla bilancia dei Pagamenti

La bilancia dei pagamenti dell'Italia può essere considerata distintamente in vari periodi caratteristici della storia economica finanziaria dell'Italia dopo la sua unità politica.

La distinzione in periodi anzichè in anni permette d'altro canto di raggruppare tutti gli elementi, attivi e passivi, in modo da poter formulare giudizi più sicuri sulla bilancia stessa e di segnalarne le caratteristiche principali.

Caratteristica precipua di tale bilancia è la preminenza della bilancia mercantile, la quale assorbe quasi tutto o la maggior parte del totale passivo dei conti internazionali, mentre all'attivo notevole importanza hanno avuto dopo il 1880, col rapido sviluppo demografico, industriale e dei trasporti, le rimesse degli emigranti, il turismo ed i noli marittimi, ed in parte notevole i redditi degli scarsi capitali investiti all'estero, il transito, le assicurazioni, ecc.

Nel periodo che va dal 1860 all'ultimo decennio del secolo, la bilancia dei pagamenti si riassume quasi totalmente nella bilancia mercantile, poichè scarsa o nessuna importanza hanno le altre partite cosidette invisibili, anzi i noli che nei periodi successivi divennero notevolmente attivi, furono in quegli anni decisamente passivi. Nè le rimesse degli emigranti, poichè limitato, se non trascurabile, era il loro movimento (1), nè il turismo, per la scarsezza di comode vie di comunicazioni e la arretrata attrezzatura alberghiera, portavano un contributo attivo di grande rilievo. D'altra

---

(1) Secondo il censimento del 1871, gli italiani residenti all'estero erano circa 450 mila, di cui 118 mila in Francia e colonie, 70 negli Stati Uniti, 68 nell'Argentina, 32 in Uruguay e 17 mila in Isvizzera; cifre molto minori rappresentavano gli italiani residenti negli altri paesi.

Col censimento del 1881 risultarono residenti all'estero 1.627 mila italiani (37% in Europa, 56 in America, 6 in Africa, 0,7 in Asia, 0,3 in Oceania).

Certamente si verificò in quegli anni un afflusso di risparmi alla madre patria, ma il loro ammontare per la deficiente organizzazione bancaria di raccolta e di trasferimento non fu molto cospicuo.

parte, la bilancia commerciale presentava un continuo saldo passivo, che se non raggiungeva le proporzioni degli anni posteriori, era pur sempre cospicuo. Esso era saldato da larghi investimenti esteri in titoli del debito pubblico italiano; in un secondo tempo, da investimenti in imprese di pubblica utilità, ferrovie, tranvie, gazometri, impianti di illuminazione pubblica, ed in un periodo successivo da quelli effettuati in grandi imprese industriali, principalmente tessili, meccaniche e imprese elettriche.

Infatti, secondo calcoli attendibili dal 1871 al 1882 oltre il 35 % degli interessi pagati sui debiti pubblici italiani era effettuato all'estero, con una somma che oscillava tra i 46 milioni del 1874 e gli 88 del 1882. La Francia possedeva i 5/6 del consolidato italiano circolante all'estero. Si potevano valutare a due miliardi di lire di capitali i titoli pubblici circolanti in Francia e a 500 milioni quelli a Londra.

Ma oltre gli interessi sui consolidati, il Tesoro italiano pagava in quel periodo in media 26 milioni di lire annue per i prestiti contratti all'estero dai vecchi Stati italiani anteriormente al 1860. In complesso, la somma totale che lo Stato italiano pagava all'estero per interessi sui debiti pubblici tra il 1875 e il 1882 era tra un massimo di 115,3 milioni nel 1882 e un minimo di 81 milioni nel 1876. Era certamente un onere notevole per la bilancia economica dell'Italia, ma era più che largamente compensato dal movimento degli investimenti esteri nel nostro paese, che lasciavano le possibilità valutarie necessarie al pagamento del saldo passivo commerciale e degli interessi passivi.

Nel periodo che va dal 1880 al 1900, con l'intenso sviluppo economico e l'apporto di capitali esteri, specialmente nelle ferrovie e nell'industria meccanica, tessile, trasporti e di imprese di pubblica utilità, assumono, come si è detto, notevole importanza le altre partite correttive attive che sono sufficienti a saldare il saldo sempre maggiore della bilancia mercantile, su cui gravavano le enormi masse di importazione di materie prime e di beni strumentali necessari al nascente sviluppo industriale del paese.

Durante questo periodo l'emigrazione è in continuo aumento: sia quella temporanea verso i paesi europei, sia quella verso i paesi transoceanici; l'afflusso dei forestieri, coll'allacciamento delle linee ferroviarie italiane a quelle degli stati confinanti e europei, con la istituzione di linee regolari di navigazione e di linee per passeggeri, diviene sempre più numeroso e proficuo alla nostra bilancia economica internazionale.

Periodo dal 1901 *al* 1914.

In questo periodo, che è il più fecondo di prosperità economica per l'Italia, la bilancia dei pagamenti è caratterizzata da un equilibrio quasi costante delle partite ricorrenti.

I saldi attivi delle partite invisibili, che avevano acquistato una consistenza molto notevole (rimesse, turismo, ed in parte minore i noli), furono quasi sempre sufficienti a saldare il deficit cronico della bilancia mercantile, che si aggirava a circa un terzo del totale delle importazioni.

Però un qualche contributo attivo fu dato da altre partite minori, che riuscirono a compensare gli altri oneri passivi della bilancia rappresentati dagli interessi sui capitali esteri investiti in Italia. Queste partite erano costituite dagli interessi attivi, dai contributi religiosi, dalle spese degli Stati esteri, dal transito, ecc. (1).

---

(1) La bilancia mercantile di questo periodo è indicata dai dati seguenti:

Anni	Importazioni (in milioni di lire)	Esportazioni (in milioni di lire)	Saldo
1900	1.700	1.338	362
1901	1.718	1.374	344
1902	1.725	1.444	280
1903	1.813	1.493	320
1904	1.878	1.573	305
1905	2.016	1.705	311
1906	2.514	1.906	608
1907	2.881	1.949	932
1908	2.913	1.729	1.184
1909	3.112	1.867	1.245
1910	3.246	2.080	1.166
1911	3.339	2.204	1.185
1912	2.702	2.397	1.305
1913	3.646	2.512	1.134
1914	2.923	2.210	713

Mancano valutazioni complete attendibili, per tutto il periodo, delle partite attive invisibili. Queste furono valutate per il 1909-1910 dallo STRINGHER: *Della bilancia dei pagamenti dell'Italia con l'estero* (Atti della Commissione per lo studio delle statistiche del commercio estero) Roma, 1912:

450 milioni di lire per l'apporto netto del turismo;
200 » » » » i saldi postali attivi, in gran parte rimesse.
450 » » » » le rimesse degli emigranti all'estero.
1.100 Totale partite attive.

A queste si possono aggiungere altri 50 milioni per saldi attivi alle partite minori.

Contro questi 1.150 milioni di attivo si troverebbero ancora i pagamenti sui debiti pubblici italiani all'estero per 60 milioni; 12 milioni per interessi su partecipazioni estere in Italia. In totale, tenuto conto degli altri oneri passivi, il saldo attivo netto delle partite invisibili era valutato prudenzialmente dallo STRINGHER a 965 milioni; una cifra, come si vede, cospicua, più che sufficiente a saldare il deficit della bilancia mercantile.

Che la bilancia economica sia stata in questo periodo in equilibrio quasi continuo è dimostrato dalla stabilità quasi costante del cambio e dal notevole rientro sul mercato interno di grandi masse di titoli pubblici collocati all'estero e dal continuo aumento delle riserve degli istituti di emissione e della Tesoreria (1).

Periodo della guerra 1914-1918.

Lo sforzo bellico dell'Italia fu sostenuto, come è noto, con la collaborazione economica e finanziaria degli alleati, la cui liquidazione pesò duramente sulla bilancia economica dell'Italia del dopoguerra (2).

---

(1) Riserve degli Istituti di emissione e della Tesoreria.

Anni	Fondi metallici (oro e argento) Fondi della tesoreria 000 Lit.	Fondi degli Istituti di Emiss. 000 Lit.
1900	211.360	464.205
1901	208.032	485.385
1902	209.213	519.880
1903	281.941	714.107
1904	278.809	721.942
1905	289.036	914.136
1906	312.586	1.063.434
1907	375.176	1.267.581
1908	438.839	1.310.642
1909	468.700	1.327.899
1910	473.363	1.340.631
1911	502.145	1.393.848
1912	518.925	1.480.760
1913	451.784	1.491.320
1914	467.055	1.527.418

È da notare che una gran parte della circolazione metallica (aurea ed argentea) emessa dallo Stato italiano dopo il 1860 era emigrata all'estero, specialmente in Francia, ove circolavano oltre 500 milioni di valuta metallica italiana, quasi la metà dell'emissione totale italiana.

(2) Durante il periodo bellico le esportazioni si contrassero perchè molti mercati vennero chiusi, mentre le importazioni aumentarono enormemente sia per le necessità belliche sia per i bisogni civili.

Anni	Importazione (milioni di lire)	Esportazione (milioni di lire)	Saldo deficitario
1915	4.704	2.533	2.271
1916	8.390	3.088	5.312
1917	13.990	3.309	10.691
1918	16.039	3.345	13.694
1919	16.623	6.066	9.557
1920	26.822	11.774	15.048
1921	16.926	8.279	8.647

I dati riprodotti non indicano però l'effettivo movimento di merci di quel periodo bellico, perchè una grandissima quantità veniva sottratta al controllo doganale per esigenze belliche. Le cifre dell'indebitamento verso gli S.U.A. e la Gran Bretagna sono molto più segnaletiche delle statistiche doganali del tempo.

In base alle convenzioni di Londra e di Washington, l'ammontare dei due debiti dell'Italia fu stabilito nelle enormi somme di dollari 2.407.677.500 (comprensivo anche degli interessi: 365,7 milioni di $) e di sterline 610.840.000, anche questa comprensiva degli interessi (232,5 milioni di Lg.).

Il pagamento delle quote di interessi ed ammortamenti fu sospeso con la moratoria Hoover del 1931 e da allora non è stato più ripreso.

Periodo postbellico fino alla stabilizzazione della lira (1920-1926).

Dopo il 1920, con la ripresa delle relazioni economiche internazionali, anche l'Italia si avviò ad una rapida ripresa. La bilancia dei pagamenti non presentò in questo periodo un equilibrio costante (1). Le partite invisibili ripresero ad agire favorevolmente, anzi raggiunsero spesso livelli altissimi, ma in complesso non furono sempre sufficienti a saldare il passivo della bilancia commerciale, onerata da una massa imponente di importazioni necessarie alla ricostruzione e allo sviluppo industriale del paese. Anzi, a questo fine furono contratti sui mercati esteri notevoli prestiti, che nel periodo successivo pesarono gravemente sulla bilancia per il pagamento di interessi e delle quote di ammortamento (2).

---

(1) Il movimento commerciale dopo la guerra è stato il seguente:

Anni	Importazione (milioni di lire)	Esportazione (milioni di lire)	Saldo definitivo
1921	16.926	8.279	8.647
1922	15.765	9.302	6.463
1923	17.189	11.093	6.096
1924	19.381	14.373	5.008
1925	26.200	18.274	7.926
1926	25.879	18.665	7.204
1927	20.375	18.634	4.741
1928	21.920	14.559	7.361

(2) I capitali mutuati all'estero durante tutto il periodo furono:

Anni	(milioni di lire)
1925	2.090
1926	1.350
1927	3.088
1928	788
1929	232
1930	356
1931	223
1932	12,5
1933	4,4
Totale	8.053,9 (*)

(*) Per un controvalore di dollari 404.500.000. Cfr. *Relazione sui servizi affidati alla Direzione Gen. del Tesoro*, Roma, 1938, pag. 60. Tali capitali dettero

La collaborazione economica internazionale e sopratutto finanziaria assicura, in quel periodo, all'Italia i mezzi di pagamento di cui aveva bisogno e limitato fu il ricorso alle sue riserve monetarie e di disponibilità all'estero.

Periodo della stabilizzazione monetaria (1928-1934).

A questo periodo conviene particolarmente rivolgere l'attenzione. Esso infatti comprende anni che non furono turbati dagli eventi politici, che si svolsero in seguito. Inoltre, se il periodo stesso comprende qualche anno, in cui si ebbero le ripercussioni della crisi economica mondiale (che peraltro in Italia furono meno sensibili che in parecchi altri paesi), in esso però la politica economica italiana si mantenne ancora sulle linee di una notevole libertà di scambi e su provvedimenti finanziari di controllo molto moderati.

È pertanto opportuno esaminare in questo periodo, singolarmente le varie principali partite della bilancia dei pagamenti, per venire quindi a delle conclusioni, che possono essere tenute presenti anche in considerazione del futuro sviluppo dell'economia nazionale.

Partite della bilancia italiana dei pagamenti (1927-1934).

Bilancia commerciale.

Come si rileva dai dati che seguono, relativi al commercio di importazioni e di esportazioni per quantità e valore — le importazioni considerate nella loro quantità, rispecchiano esattamente la struttura economica del paese e ne rilevano la sua debolezza —, l'Italia deve importare tutte o quasi le materie prime sia per il fabbisogno interno della popolazione, sia per la loro trasformazione in prodotti di esportazione.

Infatti, la quantità dei prodotti importati, pur tra oscillazioni notevoli, presenta una cifra oltremodo imponente con una media di 22,6 milioni di tonnellate annue.

L'Italia è costretta ad importare quasi tutto il carbone, tutti gli olî minerali, parecchi minerali metallici, tutto il cotone, tutta

---

un notevole aiuto alla finanza pubblica (prestito Morgan) ed alle industrie mutuatarie, ma furono d'altra parte, in un periodo successivo — quando si restrinsero i traffici e i rapporti finanziari internazionali — di notevole onere fino a diventare eccessivi per la bilancia dei conti internazionali dell'Italia. Infatti per il pagamento degli interessi e delle quote di ammortamento furono pagati dal 1927 al 1940 ben 7.267 milioni in valute pregiate.

la juta, la maggior parte della lana, rottami di ferro, quasi tutto lo stagno e il rame, le fosforiti, la gomma elastica, la cellulosa, le pelli, quantitativi considerevoli di legname, ecc. Insomma l'Italia è costretta, per la povertà del suo suolo, ad importare la quasi totalità delle materie prime necessarie alla sua vita.

Anche nel settore degli alimentari, malgrado che i consumi italiani pro-capita siano tra i più bassi di tutti i paesi più civili del mondo, l'Italia è costretta in tempi normali ad importare notevolissime quantità di semi oleosi, di carne, di pesci freschi e conservati e ingenti quantità di grano, cereali e legumi secchi.

Viceversa le esportazioni sono costituite da prodotti finiti ed alimentari, a domanda generalmente molto elastica sui mercati mondiali: formaggi, riso, patate primaticce, ortaggi freschi, prodotti agrumari, frutta fresche e secche, conserve alimentari, vini, tra i prodotti alimentari; prodotti tessili in tutta la loro gamma, prodotti dell'industria meccanica, zolfo, mercurio ed altri articoli e manufatti minori, tra i prodotti industriali. Una gamma, come si vede, molto limitata.

Le esportazioni sono quantitativamente molto inferiori, rappresentano appena il 18-19 % delle importazioni. Questa situazione si ripercuoteva dannosamente sulla nostra marina da carico e sul costo dei trasporti, poichè le navi che trasportavano le merci per l'Italia erano costrette a ripartire vuote, poca essendo infatti la quantità di merce italiana che caricavano nei porti italiani. Nè poteva supplire a ciò il traffico di transito anch'esso ridotto.

Alla bilancia quantitativa fra importazioni ed esportazioni che si è rilevata per le sue ripercussioni sul movimento marittimo, si unisce — il che è più grave — un forte sbilancio nei valori, a tutto danno della partita attiva (esportazione), come indicano chiaramente gli annuali deficit della bilancia commerciale segnati nella tabella che segue:

Anni	*Importazioni* Quantità (000 tonn.)	*Importazioni* Valore (mil. Lire)	*Esportazioni* Quantità (000 tonn.)	*Esportazioni* Valore (mil. Lire)	*Deficit* Valore (mil. Lire)
1927	—	20.375	—	15.634	4.741
1928	25.555	22.313	4.383	14.999	7.314
1929	27.474	21.665	4.789	15.236	6.429
1930	25.485	17.348	4.272	12.119	5.227
1931	21.223	11.643	4.201	10.209	1.434
1932	17.688	8.257	3.656	6.881	1.376
1933	18.553	7.431	3.932	5.990	1.441
1934	22.740	7.675	3.788	5.224	2.451

Altre partite.

A) *Partite attive.*

1) *Turismo.* — Secondo calcoli dell'E.N.I.T., la bilancia dell'apporto turistico può essere costituita come segue:

Anni	Stranieri entrati in Italia (migliaia)	Spese degli stranieri in Italia (milioni di lire)	Spese degli italiani all'estero (milioni di lire)
1927	1.070	2.547	335
1928	1.093	2.601	336
1929	1.221	2.418	316
1930	1.290	1.983	272
1931	2.186 (1)	1.506	200
1932	1.905	1.143	189
1933	2.528	1.426	190
1934	3.142	1.337	174
		14.961	2.012

2) *Rimesse degli italiani dall'estero:*

Anni	Rimesse dall'estero (milioni di lire)		Rimesse dall'Italia (milioni di lire)	
1927	2.639 –	2.700	570 –	590
1928	2.553 –	2.614	530 –	550
1929	2.648 –	2.690	540 –	570
1930	2.291 –	2.326	500 –	520
1931	1.998 –	2.020	450 –	470
1932	1.412 –	1.428	520 –	550
1933	1.058 –	1.128	468 –	480
1934	691 –	711	140 –	200
	15.290	15.617	3.718	3.930

3) *Noli:*

Anni	Attivo (milioni di lire)		Passivo (milioni di lire)	
1927	1.550 –	1.600	490 –	550
1928	1.500 –	1.540	440 –	510
1929	1.560 –	1.690	480 –	555
1930	1.420 –	1.475	420 –	480
1931	1.185 –	1.235	449 –	490
1932	900 –	950	250 –	300
1933	857 –	900	484 –	500
1934	830 –	900	531 –	580
	9.902 –	10.290	3.544 –	3.965

(1) I dati, a partire dal 1931, comprendono anche gli stranieri venuti per via ordinaria e il traffico di frontiera.

B) *Partite passive.*

Sono costituite da:

1) interessi sui debiti pubblici italiani collocati all'estero, ridotti in questi ultimi dieci anni a cifre di scarsa entità (tra 25 e 70 milioni di lire all'anno);

2) interessi ed ammortamenti sui prestiti obbligazionari (Prestito Morgan, prestiti ai Comuni e Società industriali, ecc.), con un ammontare oscillante tra 677 e 370 milioni di lire annue;

3) partecipazioni estere in Italia, (i dati sono molto dubbi; comunque, si hanno elementi che permettono di valutare per qualche anno l'ordine di grandezza in 150-250 milioni all'anno.)

Queste partite passive unitamente alle quote di ammortamento e di interesse dei debiti di guerra interalleati hanno imposto pagamenti per i seguenti ammontari (1):

---

(1) Per la ripartizione nelle varie partite vedasi la tabella I qui unita.

Tabella I.

PARTITE PASSIVE:	1927	1928	1929	1930
I. — Interessi, dividendi, ecc.:				
a) interessi sul D. P.	70,3	62,8	56,3	41,8
b) interessi ammortamenti sui prestiti emessi all'estero .	402,9	530,3	554,9	585,7
c) partecipazioni . .	200–300	200–250	200–250	200–250
	673,2–773,2	793,1–843,1	801,2–857,2	827,5–877,5
II. — Debiti interalleati	.	444	490	611
	673,2	1270,1–1320,1	1291,1–1341,2	1438,4–1488,5
I. — Interessi dividendi, ecc.:	1931	1932	1933	1934
a) interessi sul D. P.	45,2	34,5	27,9	39,8
b) interessi, ammortamenti sui prestiti emessi all'estero.	589,7	677,0	477,0	370,6
c) partecipazioni . .	150, –170,	150, –170,	150, –170,	200, –250,
II. — Debiti interalleati	453	29	—	—
	1237,9–1287,9	890,5–910,	654,9–674,9	610,4–660,4

(*) Occorre tener conto che a partire dal 1938 le riserve della Banca d'Italia sono state calcolate (rivalutate) in base alla parità (svalutazione di circa il 41%). Ove si tenga conto di ciò, la diminuzione assoluta delle riserve dal 1935 al 1939 si può calcolare di circa 1.546 milioni di lire vecchia parità (122,3 tonn. di oro).

Anno	Milioni di lire
1927	673 – 773
1928	1.260 – 1.320
1929	1.291 – 1.341
1930	1.438 – 1.488
1931	1.238 – 1.288
1932	890 – 910
1933	655 – 675
1934	610 – 660

Oltre alle partite attive e passive sopra indicate, si hanno partite minori attive e passive (brevetti, spese degli Stati Esteri in Italia e viceversa, assicurazioni, contributi religiosi, altri redditi privati, transito, ecc.), che nel periodo considerato, hanno lasciato un saldo attivo, che si può valutare da 1.700 a 2.000 milioni.

Malgrado ciò, il periodo considerato si chiuse con un deficit complessivo di tutta la bilancia di pagamento dai 7 a 7 miliardi e mezzo, a cui fu fatto fronte con le smobilitazioni delle riserve dell'Istituto di emissioni e con alienazioni patrimoniali.

C) *Movimento capitali.*

1) *Riserve auree ed equiparate.* — Il prospetto (*tabella I*) dà un quadro preciso e sicuro delle diminuzioni delle riserve auree ed equiparate della Banca d'Italia dopo la stabilizzazione del 1927.

Altri movimenti di capitali.

Non è possibile indicare delle cifre complete in proposito: anche in calcoli di bilancia di pagamenti effettuati per altri Stati, questa parte è la più incerta. Comunque, l'ordine di grandezza di un saldo eventuale non può essere che di limitata entità.

Nelle seguenti tabelle si mettono a confronto il deficit commerciale, le tre principali partite attive, le principali partite passive (interessi e ammortamenti di debiti all'estero, interessi sui debiti pubblici all'estero, partecipazioni estere in Italia) e l'andamento delle riserve della Banca d'Italia.

Da tale confronto risulta che — grosso modo — dal 1927 al 1934 le tre principali partite invisibili attive sarebbero state sufficenti a saldare, almeno contabilmente, il deficit commerciale, lasciando anche qualche disponibilità per altre partite passive. Restano però scoperti gli oneri derivanti dalle forti somme per inte-

Tabella I

ANNI	RISERVA DELLA BANCA D'ITALIA						ORO ALL'ESTERO		Totale riserve e oro all'estero (tonn.)
	METALLICA		EQUIPARATA		TOTALE				
	Valore di bilancio (milioni)	Peso (tonn.)	Valore di bilancio (milioni)	Peso oro corrisp.te (tonn.)	Valore di bilancio (milioni)	Peso oro corrisp.te (tonn.)	Valore bilancio (milioni)	Peso d'oro corrisp.	
Fine 1927	4.547,1	360,1	7.558,8	598,6	12.105,9	958,7	1.847,7	146,3	1.105,0
» 1928	5.051,9	400,1	6.018,9	476,6	11.070,8	876,7	1.836,2	145,4	1.022,1
» 1929	5.190,1	411,0	5.151,1	407,9	10.341,2	818,9	1.813,1	143,6	962,5
» 1930	5.296,8	419,5	4.327,5	342,7	9.624,3	762,2	1.784,3	141,3	903,5
» 1931	5.626,3	445,6	2.170,2	171,8	7.796,5	617,4	1.772,8	140,4	757,8
» 1932	5.839,5	462,4	1.304,5	103,3	7.144,0	565,7	1.772,8	140,0	706,1
» 1933	7.091,7	561,6	305,0	24,2	7.396,7	585,8	1.772,8	140,4	726,2
» 1934	5.811,5	460,2	71,7	5,7	5.883,2	465,9	1.772,8	140,4	606,3
» 1935	3.027,3	239,7	367,4	29,1	3.394,6	268,8	1.772,8	140,4	409,2
» 1936	3.958,8	185,2	62,8	2,9	4.021,6	188,1	1.772,8	140,4	328,5
» 1937	3.995,9	186,9	32,4	1,5	4.028,3	188,4	1.772,8	104,4	328,8
» 1938	3.674,0	171,8	152,0	7,1	3.826,0	178,9	1.772,8	104,4	319,3
» 1939	2.738,2	128,1	393,4	18,4	3.131,6	146,5	1.772,8	140,4	286,9
» 1940	2.282,2	106,7	—	—	2.282,2	106,7	1.772,8	140,4	247,1
» 1941	2.348,5	109,8	—	—	2.348,5	109,8	1.772,8	140,4	250,2
» 1942	2.672,6	125,0	—	—	2.672,6	125,0	1.772,8	140,4	265,4
10-9-1943	2.575,0	120,4	—	—	2.575,0	120,4	1.772,8	140,4	260,8

N. B. — Per gli anni 1927-1935 i valori sono espressi nelle lire definite dai provvedimenti di stabilizzazione del 1927-28 (1 lira = 0,07919113 grammi di oro fino); per gli anni 1936-40 nelle lire definite dal decreto sull'allineamento (1 lira = 0,04677 grammi di oro fino).

Bilancia dei pagamenti e riserve della Banca d'Italia.

ANNI	Deficit bilancia commerciale (escluse le colonie)	Saldi tre principali partite attive	Principali partite passive	Riserve Banca d'Italia
		Periodo 1937-1934		
1927	4.969	5.331– 5.382	673– 773	12.105,9
1928	7.538	5.318– 5.389	1.260–1.320	11.070,8
1929	6.623	5.345– 5.402	1.291–1.341	10.341,2
1930	5.428	4.497– 4.517	1.438–1.488	9.624,3
1931	1.605	3.590– 3.601	1.238–1.288	7.791,5
1932	1.639	2.482–2.496	890– 910	7.144,0
1933	1.602	2.199– 2.284	655– 675	7.396,7
1934	2.618	1.974– 2.034 (1)	610– 660	5.883,2
Totale	32.022	30.736–31.105	8.055–8.455	6.222,7 (2)

(1)

Bilancia dei pagamenti nel periodo 1927-1934.

Principali partite attive e passive (esclusa la bilancia commerciale).

(in milioni di lire)

ANNI	Principali partiie attive (saldi)				Principali partite passive	Saldo
	Turismo	Rimesse	Noli	Totale		
1927	2.212	2.069– 2.110	1.050–1.060	5.331– 5.382	673– 773	4.658– 4.609
1928	2.265	2.023– 2.064	1.030–1.060	5.318– 5.389	1.260–1.320	4.058– 4.069
1929	2.102	2.108– 2.120	1.135–1.180	5.345– 5.402	1.891–1.341	4.054– 4.066
1930	1.711	1.791– 1.806	995–1.000	4.497– 4.517	1.438–1.488	3.059– 3.029
1931	1.306	1.548– 1.550	736– 745	3.590– 3.601	1.238–1.288	2.352– 2.313
1932	954	878– 892	650– 650	2.482– 2.496	890–910	1.592– 1.586
1933	1.236	590– 648	373– 400	2.199– 2.284	655–675	1.544– 1.609
1934	1.163	511– 551	300– 320	1.974– 2.034	610–660	1.364– 1.374
Totali periodo 1927–34	12.949	11.518–11.741	6.269–6.415	30.736–31.105	8.055–8.455	22.6811–22.650

(2) Diminuzione assoluta delle riserve dell'Istituto di Emissione.

ressi ed ammortamenti per i debiti contratti sui mercati esteri, che furono coperti col largo ricorso alle riserve monetarie dell'Istituto di emissione (1).

* * *

Non sembra necessario procedere ad un esame della bilancia italiana dei pagamenti nel periodo successivo a quello ora trattato. Troppi elementi politici straordinari hanno influito su di essa, trasformandone la struttura e le caratteristiche, sicchè non potrebbe essere considerata come l'espressione di situazioni di relativa normalità da prendere di base per il futuro (2).

---

(1) A rendere la situazione più pesante contribuirono, negli ultimi anni del periodo considerato, la massa cospicua di crediti congelati, nonchè le perdite dovute a svalutazioni monetarie estere.

(2) Con delle prudenti riserve, si riportano i dati relativi alle principali partite per il periodo 1938-1939

Non tenendo conto dell'esportazione ed importazione con le colonie, che sono pagate in lire, la bilancia mercantile con l'estero è stata la seguente nel periodo indicato:

Anni	Importazioni	Esportazioni	Saldo
1935	7.602	4.488	— 3.184
1936	5.883	3.824	— 2.059
1937	13.584	7.865	— 5.620
1938	11.065	8.049	— 3.016
1939	10.021	8.473	— 1.668

Riassumendo, la situazione contabile dei pagamenti internazionali dell'Italia è stata la seguente:

Periodo 1935-1939

Anni	Deficit commerciale	Partite attive	Partite passive	Riserve Ist. Emiss.
1935 . . .	1.187	1.697 – 1.744	602 – 652	3.394,6
1936 . . .	2.859	2.271 – 3.316	424 – 424	4.021,6
1937 . . .	5.629	3.829 – 3.834	475 – 475	4.028,3
1938 . . .	3.015	3.078 – 3.178	476 – 476	3.826,0
1939 . . .	1.508	2.453 – 2.573	428 – 428	3.131,5

Come si vede, il deficit della bilancia mercantile è molto più grave di quello che appare dalle cifre riportate nello specchietto di sopra. A e saldare tale deficit non furono sufficienti le normali partite attive ricorrenti e fu necessario ricorrere ad alienazioni patrimoniali ed esportazioni di lavoro.

Anno	Movimento merci		Principali partite attive (saldi)					Principali partite passive	Saldo	Situa ione riserva Ist. Emiss.
	Importaz.	Esportaz.	Saldo	Turismo (1)	Rimesse (2)	Noli	Totale			
1935	7.790	3.238	— 2.551	974	370–370	269–400	1.897–1.744	602–652	1.095–1.092	3.394
1936	6.039	5.542	— 497	1.316	665–670	290–330	2.271–2.316	424–424	1.847–1.892	4.021
1937	13.943	10.443	— 3.500	2.352	807–832	670–740	3.829–3.834	475–475	3.354–3.449	4.028
1938	11.273	10.497	— 776	1.870	676–726	532–882	3.878–3.178	476–476	2.602–2.702	3.826
1939	10.309	10.823	— 474	1.109	717–767	627–697	2.493–2.678	428–428	2.226–2.145	3.131

(1) Per le spese dei turisti stranieri in questo periodo bisogna tener conto dei premi di cambio (lire turistiche) e delle altre agevolazioni concesse dal governo italiano e dei biglietti di banca italiani acquistati all'estero ad un cambio molto inferiore a quello ufficiale. Il contributo valutario alla bilancia dei pagamenti è quindi molto inferiore a quello che potrebbe risultare dalle cifre sopra riportate; grosso modo si può valutare al 40-50 % in meno del cambio ufficiale.

(2) In base a valutazioni desunte dal probabile invio di denaro da parte degli emigranti in lettere raccomandate, semplici e a mezzo di banche estere, anche da alcuni esperti si è fatto ascendere a 500 milioni di lire il saldo per il 1935.

Piuttosto è opportuno trarre da quanto è stato esposto, qualche conclusione circa la situazione che presenterà la bilancia stessa negli anni prossimi nei quali si ripercuoteranno tutti gli effetti dei disastri politici e finanziari del periodo bellico.

Come si è visto, la partita ricorrente più importante è quella del movimento commerciale: ad essa fanno corona altre, che costituiscono materia di compenso del disquilibrio fra importazioni ed esportazioni, e cioè: le rimesse degli italiani all'estero, il turismo, i noli, nonchè altre partite minori non sempre facilmente determinabili nella loro entità.

Ora il movimento commerciale italiano nei prossimi anni presenterà la caratteristica normale dello squilibrio fra importazioni ed esportazioni, reso forse più acuto dalla necessità di importare in quantità presumibilmente maggiore del consueto, materie di massa (generi alimentari e materie prime) per il consumo immediato e per opere di ricostruzione.

Allo stato attuale non è facile valutare, sia pure in via largamente approssimativa, l'entità delle nostre importazioni complessive, quale essa potrà risultare dopo un primo assestamento del nostro paese, in quanto mancano per ora elementi di giudizio sulle trasformazioni strutturali che si avranno nella nostra attrezzatura produttiva, e non è possibile fare previsione sui prezzi.

Tuttavia un primo sommario elemento di riferimento si può avere nel piano predisposto dagli organi tecnici per determinare i fabbisogni delle materie di importazione nel 1946, nell'ipotesi di utilizzare al massimo la capacità produttiva dell'industria italiana disponibile in tale anno.

Non è possibile formulare ipotesi per i prossimi anni; certo è da prevedere che le partite tradizionali attive subiranno notevoli falcidie.

Il turismo, infatti, subirà un ristagno; i noli marittimi non solo cesseranno di essere attivi, ma costituiranno una parte passiva; i redditi dei nostri interessi o attività all'estero nella migliore delle ipotesi si ridurranno. È noto infatti che negli anni anteriori alla guerra erano stati da noi realizzati titoli esteri e crediti all'estero per fronteggiare i pagamenti da effettuare all'estero.

Posteriormente i beni, i diritti e gli interessi italiani all'estero sono stati sottoposti a blocchi, sequestri ed anche a liquidazioni, a seguito delle varie legislazioni di guerra, nè è dato per ora fare previsioni sulla sorte che essi avranno.

Circa le rimesse degli italiani all'estero è da rilevare che l'an-

BILANCIA DEI PAGAMENTI DELL'ITALIA DAL 1927 AL 1939 (Partite correnti).

(milioni di lire)

Attivo

VOCI	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
MERCI:													
(escluse le colonie)	15.307	14.264	14.572	11.838	9.922	6.566	5.752	4.935	4.488	3.824	7.864	8.049	8.473
(incluse le colonie)	15.634	14.634	15.884	12.119	10.210	6.812	5.991	5.224	5.238	5.542	10.444	10.497	10.823
METALLI PREZIOSI (ORO)	3,6	7.2	10	8,3	17,5	14,9	75,1	186,9	75,1	75,1	4,0	11,2	4,8
INTERESSI, DIVIDENDI:													
a) interessi debito pubblico e da titoli													
b) dividendi (saldo passivo)				(2)									
NOLI	1.550-1.600	1.550-1.540	1.660-1.690	1.420-1.745	1.185,3	900-950	857,3	850	847,5	1.037	2.140-2.170	8.049	1.647-1.677
TURISMO	2.550	2.600	2.418	2.100-2.200	1.377	1.024	1.232	990	957	1.300	2.020-2.100	10.497	1.450-1.550
RIMESSE EMIGRATI	2.240-2.370	2.250-2.340	2.300-2.350	1.970-2.020	1.996-2.020	1.412-1.427	1.058-1.128	691-711	471-521	720-749	807-832	11,2	717-76
	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)							
RIPARAZIONI IN DIVISA	108	226	231	525	275	—	—	—	—	—	—	—	—
SPESE DI STATI ESTERI ASSICURAZIONI E ALTRE PATITE	300-350	450	420	400	350-400	350-400	350-400	350-400	400-450	320-350	320-400	300-370	320-480

(2) Gli investimenti azionari all'estero si possono valutare nel 1932 a circa 2 miliardi di lire, con un reddito di 100-150.

(*) Il Prof. Borgatta dava come totali lordi per il 1927-1932: milioni di lire 2.639-2.700, 2.553-2.614, 2.648-2.620, 2.291-2.326, 2.291-2.326, 1.998-2.020, 1.412-1.427.

Bilancia dei pagamenti dell'Italia dal 1927 al 1939 (Partite correnti).

(*in milioni di lire*)

Passivo

VOCI	1927	1928	1929	1530	1931	1432	1933	1434	1935	1936	1937	1938	1939
Merci:													
(escluse le colonie) . . .	20.276	21.801	21.196	17.266	11.566	8,205	7.354	7.582	7.673	5.883	13.593	11.064	10.034
(incluse le colonie) . . .	20.375	21.920	21.303	17.347	11.643	8.268	7.432	7.675	7.790	6.039	13.943	11.273	10.309
Oro	154,8	66,6	242,3	107,0	367,0	92,6	1.338,1	68,3	36,9	0,6	1,9	0,8	2,2
Interessi dividendi (1):													
a) interessi debito pubblico italiano	70,3	62,8	56,3	41,8	45,2	34,5	27,9	39,8	24,0	24,6	25,7	26,8	24,5
b) titolo e prestiti (1). .	402,9	530,3	544,9	585,7	589,7	677,0	477,2	370,6	378,0	400,0	450,0	450,0	404,0
Partecipazioni	200–300 (a)	200–250 (a)	200–250 (a)	200 (a)	150–170 (a)	150–170 (a)	150–170 (a)	200–250 (a)	200–250 (a)	—	—	—	—
Debiti interalleati. . . .	—	477,0	490,0	611,0	453,0	29,08	—	—	—	—	—	—	—
Noli.	490–550	440–510	480–555	420–480	449–490	450–500	484,1	531–580	494–541	748–798	1.400-1.500	900–920	950–105
Spese turismo	335	336	316	270	195	189	190	200	210	180–200	238–300	20092 0	150 200
Rimesse dall'Italia. . .	240–300	250	200–230	200	450	520	468	140–200	100–150	50–80	—	—	—
Spese dello Stato all'estero e altre partite.	420–450	210	200	180	200	200–250	200	200	200	(2)	600	434	419

(1) Il Borgatta calcola un saldo netto passivo per tali voci di 900-980 milioni per il 1927, 950-1000 per il 1928, 950-1050 per il 1929, 950-1000 per il 1930, 900 per il 1931, 400-500 per il 1932, 400-450 per il 1933, 400-450 per il 1934. A 400-450 per il 1935, 400 per il 1936, 450 per il 1937, 450 per il 1938, 404 per il 1939, sono stati calcolati dall'Ufficio Valute del Ministero del Tesoro.

(*a*) Dati calcolati dall'Ufficio Trattati.

(*) Il Prof. Borgatta dava come passivo: 579-590 per il 1927, 530-550 per il 1928, 540-570 per il 1929, 500-520 per il 1930.

(2) In quest'anno è da tenere conto delle forniture alla Spagna per lire 5,5 miliardi.

damento di esse nel passato, che indicava una progressiva diminuzione, non è un sintomo incoraggiante. Tuttavia, qualora movimenti di emigranti potessero essere ripresi e gli emigrati avessero la possibilità di risparmi, l'afflusso delle rimesse potrebbe intensificarsi, salvo il caso che la fissazione di cambi rigidi ed antieconomici non l'ostacolasse.

Per le minori partite non è possibile fare delle previsioni; in ogni modo esse di regola, sia per la loro entità sia per il loro compensarsi, non sono tali da influire sensibilmente sulla situazione.

Opinioni emerse dagli interrogatori e dalle risposte ai questionari.

Premessa

Le risposte al questionario sulle partite ricorrenti della bilancia dei pagamenti si ritengono insoddisfacenti ed incomplete, in quanto generiche e non sufficientemente documentate.

Lo scopo, infatti, del questionario, — che nel fondo rispecchia il problema della ricostruzione economica del paese e la sua partecipazione all'economia internazionale — mirava a renderne più palese l'aspetto valutario. Ed è appunto su questo aspetto che si richiamava l'attenzione degli interrogati. Le risposte però non sono state tali da rispecchiare nè un'opinione documentata e ragionata, anche se espresse da organi responsabili. Sono piuttosto impressioni e desideri, anzichè il risultato di un maturo esame dei vari problemi prospettati.

Ciò si nota specialmente nelle risposte al questionario sulle rimesse.

Si era insistito perchè fosse resa nota l'opinione documentata di coloro che per lunga esperienza e per lunga permanenza nei centri di maggiore emigrazione italiana potessero portare un contributo di chiarificazione al vasto e delicato problema. Ciò non vuol dire che le risposte siano tutte da trascurare, esse sono, però insoddisfacenti ai fini che ci si proponeva di raggiungere con l'inchiesta.

Più conclusive sembrano le risposte al questionario sul turismo e sulle assicurazioni; comunque, in questo capitolo si cerca di esaurire nel modo più completo gli aspetti valutari delle principali partite ricorrenti attive invisibili della bilancia dei pagamenti Italiani.

Rimesse degli emigranti

Il problema dell'apporto di notevoli somme in valuta estera provenienti dalle rimesse degli emigranti è in funzione della ripresa di una larga emigrazione e della possibilità di salari superiori alle necessità della vita, i quali permettano ai lavoratori qualche margine di risparmio da trasferire in patria.

La trasferibilità del risparmio è però in funzione di due elementi:

1) vincoli familiari molto stretti o altre relazioni degli emigranti con la madre-patria;

2) assenza di vincoli giuridici alla trasferibilità del risparmio nel paese dove si trova il lavoratore.

Sul quesito previsto dalla domanda n. 1, — se si ritiene possibile nell'attuale situazione di lavoro dei paesi esteri, la cui politica economica è diretta al massimo di occupazione, un largo assorbimento di mano d'opera italiana, — le opinioni sono state in genere concordi nell'ammettere l'eventualità di un abbastanza largo assorbimento di mano d'opera italiana.

Tale possibilità è da ritenersi quasi immediata per i paesi d'Europa centro-occidentale; in prosieguo di tempo per l'America centrale e del sud, nonchè per il Sud-Africa. In particolare, la Francia, con una popolazione relativamente scarsa, potrebbe assorbire rilevanti quote di mano d'opera italiana per ricostruire la la sua attrezzatura produttiva sensibilmente danneggiata dalla guerra; in minor misura il Belgio e l'Olanda. Dove i lavoratori italiani in gran numero, potrebbero trovare occupazione è in Argentina e in Brasile, paesi in cui le unità lavorative scarseggiano rispetto alle risorse economiche il cui sfruttamento è appena all'inizio

Nel senso sopraindicato si sono espressi quasi tutti gli interrogati, l'*Ambasciatore Francesco Pittalis*, il *Ministero Affari Esteri*, il *Ministero dei Trasporti*, la *S.A.Navalmeccanica di Napoli*, le *Camere di Commercio Industria di Varese e di Torino*, e altri.

Il *Centro Economico per la Ricostruzione* ritiene possibile una corrente di emigrazione in Russia, dove è forse possibile l'emigrazione limitata di operai specializzati, ma non di larghe masse, che emigrano per star méglio e non già per peggiorare le condizioni di vita.

Si ritiene da qualcuno che vi sia possibilità di emigrazione italiana: «nei paesi che per la loro denatalità possono dirsi bacini di popolamento (ad es. la Francia), e che hanno il timore di invasioni (ad es. Australia), o sono in via di rapido sviluppo

economico (Brasile, Argentina), ovvero richiedono mano d'opera specializzata (Russia, Jugoslavia) ». Si ritiene inoltre «che la emigrazione continentale, sarà prevalente, almeno durante la fase di ricostruzione. Ma l'America latina, presenta però, in linea astratta prospettive favorevoli per accogliere buona parte del nostro flusso emigratorio, come in passato, trattandosi di paesi in piena trasformazione economica dallo stato agricolo a quello industriale (processo accelerato dalla guerra) e che presentano una affinità di costumi, di religione e di lingua e notevoli vincoli di comune origine che rendono più facile l'acclimatazione dei nostri connazionali ». Il fenomeno naturalmente sarà influenzato in larga misura dal fattore politico, su cui non è attualmente possibile pronunciarsi.

Nella risposta del *Ministero Esteri* si cita a dimostrazione delle possibilità di emigrazione nel Sud America una inchiesta fatta in Argentina dal Presidente delle federazioni industriali, dalla quale ririsultò che gli industriali argentini erano disposti ad assorbirè ogni anno, e per un certo numero di anni, duecento mila lavoratori italiani.

Il *Direttore Generale degli Affari politici al Ministero degli Esteri* ritiene, però, che una ripresa dell'emigrazione sia possibile solo in misura limitata e con esclusione di taluni importanti paesi che in passato offrirono largo sbocco alla mano d'opera italiana (Stati Uniti, Canadà).

In particolare per l'America latina, il Sud Africa e l'Australia, egli pensa che le difficoltà dei trasporti transoceanici, la necessità di far precedere l'immigrazione da studi e piani di bonifica agraria, di trasformazioni industriali, ecc. e di trovare i finanziamenti a tali opere costituiranno di per se stesse un freno al rapido assorbimento, da parte di quei paesi, di folte masse di emigranti italiani, almeno per un certo periodo di tempo.

In senso nettamente negativo (almeno per ora) circa le possibilità della nostra emigrazione si sono pronunciate la *Banca d'America e d'Italia* (per la disoccupazione che fatalmente vi sarà nella generalità dei paesi) e la *Camera di Commercio e Industria di Napoli*.

In complesso, pur ritenendo possibile un largo assorbimento di offerta di lavoro in molti paesi, si è d'avviso che le possibilità di emigrazione italiana immediate siano molto limitate per un complesso di cause, sopratutto politiche, non sempre giustificate, nè determinabili.

Sul quesito circa l'atteggiamento dei sindacati operai dei paesi d'immigrazione nei confronti della emigrazione italiana, — punto

che è certamente il più delicato, — gli interpellati hanno risposto in maggioranza nel senso che, salvo particolari momenti di effervescenza politica, non è da attendersi che i sindacati operai dei paesi, ove più probabilmente potrà dirigersi la nostra emigrazione, facciano una decisa opposizione all'emigrazione italiana. Questo non esclude però che, specie nei paesi ove l'organizzazione operaia è più progredita e più forte (ad es. la Francia), possa esservi un atteggiamento ostile, originato più che da faziosità politica, da preoccupazioni di autodifesa economica e dal desiderio di non deprimere il mercato locale del lavoro con la concorrenza della mano d'opera italiana, come una recentissima esperienza sta dimostrando.

Opinano però per un atteggiamento più o meno ostile, e più o meno superabile, dei sindacati operai altri interrogati, come il *Direttore Generale affari politici del Ministero Esteri*, *Banca d'America e d'Italia*, le *Camere di Commercio di Napoli* e *di Torino*.

Si ritiene pure da parte di autorevoli interrogati (*Dirett. Gen. affari politici del Ministero Esteri*) che una certa influenza più o meno sfavorevole da parte dei sindacati operai, nei paesi ove essi sono più organizzati ed influenti, possa farsi sentire nella elaborazione delle leggi relative alla immigrazione, le quali potranno essere più o meno restrittive in relazione alle condizioni del mercato del lavoro, a pregiudizi razziali, alle necessità democrafiche, economiche, di ricostruzione, ecc.

Si condivide l'opinione secondo cui la resistenza offerta dai sindacati operai indigeni all'emigrazione italiana, debba essere invece fortemente ostile per un complesso di ragioni politiche, economiche, razziali e di prevenzione, rendendo molto difficile il collocamento di notevoli masse operaie italiane all'estero.

Sulla possibilità di formare e di trasferire in patria larghe correnti di risparmio, in relazione al livello di remunerazioni ed al regime valutario vigenti in quei paesi di emigrazione (domanda n. 3), la risposta è stata quasi concordemente affermativa, per le note, tradizionali abitudini di sobrietà del lavoratore italiano.

Interessante appare la risposta del *Ministero Affari Esteri* per quanto concerne l'Argentina. Esso afferma che in detto paese, le cui ricchezze agricole e minerarie possono essere sfruttate, anche nella loro applicazione industriale, i nostri lavoratori hanno non solo la possibilità di poter ottenere un discreto margine di risparmio dai loro salari, ma altresì la possibilità di trasformarsi in poco tempo in lavoratori indipendenti e quindi in proprietari.

È stato anche rilevato (*Ministero Trasporti* e qualche altro) che

maggiore possibilità di formazione di risparmio è da ritenersi vi sia per quei lavoratori che si dirigeranno nel Sud-America, dove il costo della vita ha indubbiamente subito un aumento minore che altrove e non può incidere in misura rilevante sul salario; mentre la formazione del risparmio, nei paesi di emigrazione europea, sembrerebbe (almenò per ora) quasi impossibile, perchè il costo della vita, salvo qualche eccezione (il Belgio), è tanto elevato da assorbire quasi tutto il salario.

Risposta negativa al quesito hanno dato soltanto la *Banca d'America* e *d'Italia* e la *Camera di Commercio di Napoli*. Detti enti hanno risposto pure negativamente al quesito circa la possibilità di largo assorbimento di mano d'opera italiana all'estero.

Si ritiene però che nonostante la sobrietà del lavoratore italiano, il margine di risparmio è oggi minore che nel passato, sia per le maggiori necessità di vita e sia per il bisogno di una vita migliore.

Per quanto riguarda l'invio delle rimesse occorre tener presente che almeno in un primo tempo, saranno posti dei limiti, a meno che non si ristabiliscano le condizioni economiche internazionali che rendano possibile la libertà dei cambi.

Sull'eventuale disciplina giuridica più conveniente ai fini della tutela del lavoro italiano all'estero (quesito 4) — problema molto sensibile dal punto di vista politico, — quasi tutti gli interpellati si sono manifestati per una disciplina giuridica che assicuri, per quanto possibile, la piena parità di trattamento con la mano d'opera locale, sia per il lato economico (il livello del salario) sia per le provvidenze di carattere sociale. Circa il modo di attuazione di una tale disciplina quasi tutti si sono espressi per preventivi accordi con i singoli paesi. Qualcuno, propugna veri e propri trattati di lavoro con garanzie, per quanto concerne le condizioni di lavoro, la previdenza, l'assistenza non esclusa quella spirituale, nonchè l'istituzione di scuole per emigranti, allo scopo di impartire nozioni di lingua straniera, geografia, igiene. Oltre i preventivi accordi, il *Ministero Esteri* ritiene inoltre utile che ogni lavoratore italiano sia ingaggiato mediante regolare contratto di lavoro sia individuale che collettivo.

Il *Direttore Generale affari politici* dello stesso *Ministero Esteri* è d'avviso che nel caso di emigrazione a carattere non individuale, la quale dovrebbe essere lasciata libera, convenga limitarsi, negli accordi da stipularsi paese per paese, a regolare alcuni punti fondamentali (garanzia dell'impiego e sua ragionevole durata, giusta remunerazione e tutela sindacale pari a quella del lavoratore indigeno), evitando rigide norme applicabili in modo uniforme e costante.

In ogni caso, le rappresentanze diplomatiche e consolari italiane, nonchè le Camere di Commercio italiane o miste all'estero dovrebbero vigilare ai fini della tutela del lavoro italiano all'estero.

Si ritiene però che una disciplina rigorosa del lavoro italiano all'estero sembra difficilmente attuabile. Tutti i tentativi fatti in tal senso hanno avuto effetto negativo, e qualche volta, come il caso dei lavoratori italiani in Germania, si sono risolti in una esportazione coatta di lavoro, disastrosa dal punto di vista economico (l'Italia pagava l'alimento agli emigranti ed anticipava le rimesse). Pertanto, ai fini di non ostacolare la ripresa dell'emigrazione, sembra preferibile in un primo tempo non insistere sull'introduzione di una disciplina giuridica molto rigorosa, ma lasciare la più ampia libertà di movimenti agli espatrianti.

Alcuni interrogati si sono dichiarati favorevoli ad un eventuale regolamento internazionale dell'emigrazione, che valga ad esercitare un'influenza sull'afflusso delle rimesse (*Ambasciatore Pittalis, Ministero Esteri, Ministero Trasporti* ed altri).

Ora è evidente che l'influenza di un regolamento internazionale dell'emigrazione sull'afflusso delle rimesse, dipenderà dal contenuto del regolamento stesso. La *Banca d'America e d'Italia* pensa peraltro che sull'afflusso delle rimesse possa influire più che un regolamento internazionale sull'emigrazione, un rafforzamento dei vincoli morali ed economici fra i nostri emigrati e la Patria.

Interessante appare infine il parere espresso dalla *Camera di Commercio di Torino*, secondo la quale i regolamenti internazionali sono tendenzialmente restrittivi, mentre il nostro paese non ha che da guadagnare nel ristabilimento di una libertà totale di spostamento internazionale del lavoro.

Si ritiene di poter concludere che un regolamento internazionale dell'emigrazione, limitato a poche norme di carattere generale sulla tutela giuridica, economica e sociale del lavoro all'estero, riuscendo ad assicurare una maggiore stabilità e regolarità del lavoro stesso, possa influire favorevolmente sull'afflusso della rimessa. Ma clausole più dettagliate, in particolare quelle atte ad assicurare la libera trasferibilità (in denaro o quanto meno in merci) dei risparmi, è più conveniente siano poste in essere mediante accordi particolari fra i singoli paesi interessati. Comunque, la possibilità di stabilire accordi di tal genere dipende dalla situazione economica dei singoli paesi e dallo sviluppo del loro commercio di esportazione.

Altro problema molto grave è quello previsto dalla domanda «se ai fini valutari si ritiene conveniente l'emigrazione dei lavoratori

e non lavoratori; temporanea o definitiva - questione molto grave ai fini della ricostruzione - ed in particolare quali effetti valutari avrebbero i trasferimenti dei nuclei famigliari ».

Le risposte, confortate dalla lunga esperienza italiana ed estera, concordano nel ritenere, in generale, conveniente, ai fini valutari ed economici, l'emigrazione temporanea di lavoratori, con esclusione dei nuclei famigliari.

E la ragione è evidente; con l'emigrazione definitiva, specie se accompagnata dai nuclei famigliari, l'opera di assorbimento che deriva dalle leggi e dal costume locale (la quale fa si che già la prima generazione — figli degli emigrati — è generalmente del tutto assorbita) sarebbe irresistibile e pregiudicherebbe a lungo andare anche l'afflusso delle rimesse.

Secondo calcoli molto attendibili, sembra si possa valutare a due anni la durata media delle rimesse, che cessano o con il ritorno in patria dell'emigrato o con la partenza nella nuova patria dei famigliari prima residenti in Italia.

Secondo la *Camera di Commercio di Torino*, invece, non può darsi una risposta netta al quesito, in quanto l'emigrazione definitiva produce effetti diversi a seconda della potenza assimilatrice del paese ospitante e, per giudicare la conseguenze valutarie di essa, occorrerebbe tener conto, oltre che delle rimesse periodiche, dell'estendersi in paesi di immigrazione (specie dove vi è una forte colonia italiana: ad es. Brasile, Tunisia, Egitto) dell'abitudine al consumo dei prodotti italiani. Tale eventualità non sembra però troppo probabile, in quanto, se è vero che una forte colonia italiana tende ad incrementare ed ampliare l'afflusso di prodotti italiani nel paese ospitante, è anche vero che sussiste una tendenza all'incremento della corrente inversa di traffici dal paese ospitante all'Italia.

Una questione contingente — almeno si spera — ma particolarmente importante nell'attuale momento economico internazionale è prevista dalla domanda n. 7, se, cioè, si ritiene necessario da parte del Governo italiano un intervento diretto ad impedire che eventuali misure di controllo dei cambi adottati dagli Stati esteri rendano difficile il trasferimento dei risparmi dei nostri lavoratori, ed in tal caso ad escogitare delle forme opportune a questo intervento.

Tutti gli interessati (ad eccezione del *sig. Montella* che non reputa necessario l'intervento, ma preferisce dare piena libertà ai lavoratori) hanno manifestato l'opinione che in tale ipotesi l'intervento del Governo sia necessario. Tale intervento dovrebbe attuarsi

attraverso accordi preventivi con ciascun paese interessato, atti ad assicurare in ogni caso la libera trasferibilità dei risparmi; palesandosi poco proficuo un intervento a posteriori, che si effettui cioè quando dai singoli stati esteri vengano adottate misure restrittive.

Il *Ministero Trasporti* ritiene che, in caso di opposizione alla libera trasferibilità, si dovrebbe per lo meno ottenere, sempre mediante accordi preventivi, che i risparmi, depositati presso un determinato ente bancario, costituiscano valuta a disposizione dell'Italia per acquisti di merci assicurando ai lavoratori l'accredito in Italia dei loro risparmi a favore delle famiglie.

Sull'influenza favorevole, come per il passato, che l'emigrazione possa esercitare sulla nostra esportazione, le risposte sono state in maggioranza affermative, pur ritenendosi in genere che tale influenza favorevole sarà minore che in passato.

Le ragioni per le quali tale influenza è ritenuta in genere meno sensibile a quella del passato, e in ogni modo limitata, sono date dal fatto (*Ambasciatore Pittalis*) che nei vari paesi è sorta una produzione locale di merci prima riservate o quasi alla nostra esportazione. Tipico al riguardo il caso dello sviluppo dei pastifici delle conserve alimentari, delle industrie guanti ecc. negli Stati Uniti e nel Sud America, sviluppo che ostacolerà o impedirà l'esportazione che in passato effettuavano in tali paesi i nostri pastifici e le industrie dell'Italia meridionale. Per queste ragioni alcuni degli interpellati (*prof. Troisi, MinisteroEsteri, Camera di Commercio di Napoli, Ministero Trasporti — D. G. Ferrovie Stato*) hanno risposto negativamente al quesito.

Non sembra però che una simile opinione sia del tutto esatta. Se l'emigrazione sarà di grandi masse, un effetto favorevole si avrà certamente e sarà proporzionato al tenore di vita dei nuovi emigranti; se sarà invece limitata, l'effetto sarà nullo o quasi.

Che la naturalizzione dei nostri emigranti nello stato straniero possa arrestare questo stimolo delle nostre esportazioni e della nostra economia è previsto da molti interrogati.

Hanno espresso opinione negativa, nel senso che la naturalizzazione non arresta lo stimolo delle nostre esportazioni l'*Ambasciatore Pittalis*, il *Ministero Trasporti*, la *Direzione Generale affari politici del Ministero Esteri*, (perchè i gusti e le tradizioni si conservano ugualmente), *la Camera di Commercio di Torino* (come è dimostrato dall'esperienza), e qualche altro.

Si sono espressi in senso affermativo, cioè per un arresto o quanto meno una remora, il *prof. Troisi* (tendenza ad assimilare i gusti e le

preferenze del paese di adozione) la *S.A. Navalmeccanica*, il *Ministero Trasporti*, – *D.G. Ferrovie Stato, Banca d'America e d'Italia, Camera di Commercio di Napoli* (non la naturalizzazione di diritto, bensì l'assimilazione di fatto) la *Camera di Commercio di Varese*, ed altri.

In conclusione, dalle risposte che, come si è detto, non si possono considerare soddisfacenti nè esaurienti al questionario e dagli interrogatori compiuti, si può dedurre che:

1) sia possibile un più o meno largo assorbimento di mano d'opera italiana (sia pure in misura inferiore rispetto al lontano passato);

a) in un primo tempo, ed in misura minore, nei paesi dell'Europa centro-occidentale (Francia, Belgio, Olanda), specialmente in Francia;

b) a più lunga scadenza, ma in misura più larga, nei paesi dell'America Latina (Argentina, Brasile, Cile, Perù e forse qualche altro, ad es. Venezuela).

Più difficile, ma possibile, appare l'attuazione di una vasta emigrazione nel Sud Africa e in Australia, che pure offrirebbero larghe possibilità di sbocco alla nostra mano d'opera. Senonchè la politica di questi paesi in tal campo è stata finora di rigorosa restrizione. Resta a vedersi se, specie l'Australia, di fronte al pericolo di invasioni, non defletta da tale politica. Ma è molto difficile dare una risposta su tale punto.

Sulle possibilità di collocamento di mano d'opera italiana in Russia e in altri paesi sotto la sfera d'influenza di quest'ultimo paese non è dato per ora di fare previsioni, in rapporto ai molti fattori politici che giocano nel problema.

2) Che sia possibile ai lavoratori la formazione di risparmio, specie nei paesi dell'America latina, poichè in quelli dell'Europa continentale il costo della vita è talmente elevato da assorbire l'intero salario.

3) Che sia possibile, attraverso opportuni e preventivi accordi da stipularsi con ciascun paese interessato, assicurare la libera trasferibilità dei risparmi stessi (là dove essi possono formarsi), o comunque assicurare l'utilizzo di essi attraverso un'importazione di prodotti e accreditamenti in lire in Italia, a cambi convenienti, a favore dei famigliari del lavoratore.

Tutto ciò è, naturalmente, in gran parte, subordinato a quelle che saranno le condizioni politiche in questo dopo guerra e, sopratutto, per quanto concerne l'Italia, alle condizioni che ci verranno poste nel trattato di pace.

II) Evidentemente l'Italia deve contare sull'apporto delle

rimesse quale contributo attivo alla bilancia dei pagamenti; il problema peraltro presenta soluzioni di lunga scadenza, sulle quali potranno influire fattori attualmente non precisabili, ma non presenta una soluzione favorevole a breve scadenza.

Si ritiene che, anche tra qualche incertezza, l'emigrazione potrà riprendere in un avvenire piuttosto lontano sia pure in misura limitata, per le seguenti ragioni:

1) lo spopolamento della Francia e le necessità di ricostruzione del paese;

2) le larghissime possibilità di sfruttamento dei paesi del centro e Sud America e Australia;

3) le capacità di adattamento e di sobrietà dei lavoratori italiani. Ciò nondimeno si ritiene che, in un avvenire prossimo è da escludere una emigrazione su vasta scala.

Circa le possibilità di larghi margini di risparmio si è obbiettato da taluno che queste devono ritenersi limitate, perchè l'italiano all'estero avrebbe perduto il carattere dell'emigrante che partiva già con l'idea d'una vita di sacrifici e di risparmio, ma andrebbe ora all'estero con l'idea principale di migliorare immediatamente il proprio tenore di vita.

Ora, se è da ritenersi che una guerra come l'attuale, con gli sconvolgimenti che ha determinato in ogni campo, abbia diffuso un generale desiderio di consumare immediatamente tutti i frutti del proprio lavoro, influendo quindi in senso negativo sul naturale istinto del risparmio, è altresì vero che un tale stato d'animo è affatto transitorio e destinato ad affievolirsi man mano che la vita tenderà a normalizzarsi ed a ritornare alle condizioni di uno stato di pace.

Ciò è vero in generale, sia per gli italiani che per tutti gli altri, e non può certo affermarsi che le note tradizionali abitudini di sobrietà del lavoratore italiano, manifestatesi in ogni parte ove si è diretto il flusso della nostra emigrazione, siano scomparse.

In conclusione non si ritiene si possa sperare in una immediata ripresa dell'emigrazione e in un notevole afflusso di rimesse dall'estero, il cui ammontare sarà invece per lungo tempo esiguo.

Noli

L'apporto dei noli marittimi alla bilancia italiana dei pagamenti, apporto, che negli anni precedenti l'ultima guerra poteva calcolarsi a cifre rilevanti, come si è visto nella prima parte di questa capitolo e contribuiva notevolmente a sanare il deficit della bilancia

mercantile, presenta oggi prospettive molto sfavorevoli, anzi negative almeno per il prossimo futuro. La marina mercantile italiana, ora, non esiste più: quello che ci è rimasto è troppo poco perchè si possa parlare di una marina italiana.

Questa marina mercantile, che contava ben 3.400.000 tonnellate di stazza lorda nel 1939, è uscita dalla guerra decimata e la sua consistenza si può valutare oggi a 1/10 di quella prebellica. Se si tiene conto che l'Italia importava via mare venti milioni di tonnellate di merce all'anno e aveva un movimento passeggeri di 3-4 milioni annui, è evidente che l'apporto dei noli non solo è scomparso, ma i noli stessi diventeranno passivi, anche se si dovesse e si potesse procedere ad immediati acquisti in larga scala di navi estere.

Quindi, il problema dei noli si riassume nella ricostruzione, nel più breve tempo possibile, del naviglio mercantile, il cui tonnellaggio necessario ai nostri traffici di importazione (merci in gran parte di massa) non potrà essere molto inferiore a quello anteguerra.

L'acquisto delle navi all'estero, come l'impostazione di un vasto programma di ricostruzione, impone un problema di finanziamento estero per acquisti di materie prime.

Il questionario predisposto è ispirato appunto alla soluzione di questi problemi.

In proposito non può affermarsi, come si è detto, che le risposte siano state esaurienti e tali da illuminare i problemi in tutti i loro multiformi aspetti. Sono state piuttosto generiche e tali da non soddisfare che in parte le esigenze di indagine che ci si era proposta.

Il problema della ricostruzione della marina da carico può avere sia una soluzione a lunga scadenza (ricostruzione totale del naviglio) sia una soluzione a breve scadenza (disponibilità di un minimo indispensabile ai traffici italiani).

Sotto quest'ultimo aspetto e cioè per ridurre la pressione sugli oneri passivi della bilancia dei pagamenti, occorre procedere ad acquisti sul mercato internazionale di naviglio vecchio, che possa soddisfare il più economicamente possibile alle esigenze del nostro traffico. Nello stesso tempo occorre impostare una politica di costruzioni navali che soddisfi alle condizioni di maggiore economicità possibile.

La domanda n. 1 pone, appunto, il problema: se sia possibile una rapida ricostruzione della marina mercantile italiana, e se questa possa in avvenire dare un apporto di noli nella bilancia dei pagamenti dell'Italia in relazione anche alle condizioni dei mercati internazionali dei noli.

Circa la possibilità cioè di una rapida ricostruzione, quasi tutti gli interpellati hanno espresso parere negativo, e ciò non per insufficienza tecnica dei nostri cantieri, ma principalmente per mancanza di materie prime, per gli elevati costi di produzione e per la difficoltà di ottenere valuta estera. (Il *Consorzio autonomo del Porto di Genova*, il *Ministero Esteri*, il *Ministero Trasporti*, le *Camere di Commercio di Torino* e di *Varese* ecc. ecc.).

Una rapida ricostruzione è invece ritenuta possibile da altri interrogati, come la *S.A. Navalmeccanica*, la *Banca d'America e l'Italia*, la *Camera di Commercio di Napoli*, l'armatore *Montella* ecc. Ma le argomentazioni o mancano o non sono convincenti.

Il *Consorzio Autonomo del porto di Genova*, mentre vede difficoltà per una sollecita ricostruzione della flotta da carico, afferma che per quella da cabotaggio le prospettive si presentano più favorevoli.

La risposta dei *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* (Trieste) insiste naturalmente sulla necessità di affidare la ricostruzione, specie delle navi di qualità, ai cantieri nazionali ma con contributi statali. Si sollecita inoltre le relative ordinazioni, per evitare che la capacità dei cantieri stessi sia saturata da ordinazioni dell'estero (Vedi recenti trattative commerciali con la Norvegia e Belgio).

Dagli interrogatori risulta l'opinione secondo la quale l'apporto dei noli alla bilancia dei pagamenti non potrà, per lungo tempo ancora, ritornare attivo, come era anteguerra, ma che tutt'al più si potrà sperare in una progressiva diminuzione dell'onere dei noli stessi. Così il *Consorzio Autonomo porto di Genova*, i *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* (i quali non escludono tuttavia che in un secondo tempo, col progredire della ricostruzione, la nostra marina mercantile, per il suo basso costo di gestione, possa essere avvantaggiata rispetto a quella estera, specie anglo-americana) il *Ministero Esteri*, *Ministero Trasporti*. Si pronunciano per un apporto attivo dei noli specie in avvenire, la *Camera di Commercio di Torino*, la *S.A. Navalmeccanica* (se la ricostruzione avverrà con navi di qualità), il *Ministero Trasporti*, il *Ministero Esteri*, la *Banca d'America e d'Italia* l'armatore *Montella*, ed altri, ma peraltro tale opinione è da considerare come una speranza.

Colla domanda n. 2 si prospettavano tipi di politica marittima da svolgere ai fini valutari; in particolare se debba esser preferibile la ricostruzione nei cantieri in patria o piuttosto l'acquisto di navi all'estero.

Su questo punto, come problema di lunga scadenza, la maggioranza degli interrogati risponde esser preferibile affidare la ricostru-

zione della nostra marina mercantile ai cantieri in patria, per utilizzare la mano d'opera e l'attrezzatura tecnica italiana e favorire l'incremento dell'industria delle costruzioni navali, che vanta gloriose tradizioni e si è sempre in passato affermata anche all'estero, nonchè per conseguire un risparmio di valuta, la quale sarebbe in questa ipotesi necessaria per l'acquisto delle sole materie prime e non anche per la mano d'opera. Più o meno in tale senso si sono espressi i *Cantieri Riuniti dell'Adriatico*, l'*Ambasciatore Pittalis*, la *S.A. Navalmeccanica*, il *Ministero Trasporti D.G. Ferrovie* - la *Banca d'America e d'Italia*, le *Camere di Commercio di Torino* e *di Napoli*, e qualche altra. Non manca tuttavia chi (*Ministero Esteri, Ministero Trasporti, Consorzio Auton. Porto di Genova, Camera di Comm. di Varese*, l'*armatore Montella*) preferisce, almeno per un primo periodo, l'acquisto all'estero, e ciò per permettere una immediata disponibilità di naviglio che ci consenta di far fronte, almeno in parte, alle nostre più elementari necessità d'importazione e al fine di entrare subito nel mercato internazionale dei noli. In particolare, il *Cons. Auton. porto di Genova*, pur ritenendo che sarebbe preferibile la ricostruzione in patria, osserva che attualmente i costi di costruzione dei nostri cantieri sono proibitivi; — è cioè impossibile un programma di costruzioni marittime, — mentre i prezzi delle navi estere, nuove o di seconda mano, sono relativamente bassi. I cantieri nazionali potrebbero ugualmente lavorare anche su commesse straniere che potrebbero essere scambiate con materie prime e prodotti alimentari e industriali indispensabili.

Interessante appare l'opinione di un ignoto, secondo cui, dato che una ricostruzione in patria non sembra attuabile rapidamente, è da ritenere che: «se il complessivo importo dei noli da pagare in attesa che i cantieri nazionali abbiano ricostruito la marina da carico adeguata alle esigenze del paese, è superiore o uguale al costo delle navi da comperare all'estero, col prezzo che si dovrebbe pagare per i noli si potrebbero comperare subito le navi, ridando vita ai nostri porti e lavoro alla nostra gente di mare. I cantieri, se economicamente sani e tecnicamente all'altezza dei tempi potranno vendere le loro navi quando le avranno costruite, tanto ad armatori italiani, quanto ad armatori stranieri». «Ogni monopolio di ricostruzione ai nostri cantieri potrebbe essere un incoraggiamento all'energia tecnica e organizzativa dei cantieri stessi. Nelle ordinazioni ai cantieri nazionali dovranno essere sempre tenuti presenti i prezzi internazionali ed eventuali agevolazioni dovranno avere carattere eccezionale e caso per caso».

Il *dott. De Castro*, (vedi monografia « *Consistenza attuale e necessità di ricostruzione della marina mercantile italiana*), partendo dalla premessa che le nostre importazioni sono costituite in gran parte da merci di massa, ritiene sia necessario dotare al più presto la nostra marina mercantile di una adeguata flotta da carico, delle così dette « carrette », cioè navi non di linea. E per far questo bisogna acquistare quelle attualmente disponibili sul mercato internazionale (praticamente le Liberty), anche se vecchie, anche se non molto economiche giacchè gli alti noli vigenti ne permetteranno un rapido ammortamento e gli armatori italiani le saprebbero gestire con profitto ; la valuta necessaria al loro acquisto sarebbe presto riguadagnata con i noli in entrata che costituirebbero la contropartita e nello stesso tempo la garanzia al venditore straniero. In questo campo occorrerebbe lasciar piena libertà di iniziativa agli armatori. Secondo il *De Castro* l'acquisto di Liberty e di altre navi del genere risponde ad una necessità della congiuntura, il problema assillante essendo oggi quello delle importazioni.

In un secondo tempo occorrerà procedere alla costruzione di navi da passeggeri di medio tonnellaggio (per l'emigrazione, il turismo), di una flotta di linea, di una flotta di cisterne, di una di così dette « fruits » — carrette —, e di una flotta di pescherecci d'alto mare, ecc. ecc.

In conclusione, considerato che, anche nell'ipotesi in cui si dovesse affidare la ricostruzione ai cantieri nostrani, il finanziamento estero sarebbe necessario, sia pure in misura un po' inferiore, perchè limitato all'acquisto delle sole materie prime, sembra più opportuno ai fini valutari, dare la preferenza, almeno in un primo tempo, all'acquisto di navi all'estero. La convenienza risulta evidente ove si considerino i prezzi relativamente bassi di esse in confronto agli alti costi di costruzione in Italia. Ciò non esclude il ricorso, in una certa misura, ai cantieri nazionali. In tal modo si consentirebbe :

a) di usufruire subito di un notevole apporto di noli attivi, o meglio di un risparmio di noli passivi, (l'argomentazione che tale beneficio sarebbe annullato dall'onere dell'ammortamento dei prestiti esteri che necessariamente dovrebbero essere contratti non regge molto in quanto di prestiti esteri avremmo bisogno anche per la ricostruzione nei nostri cantieri) ;

b) di entrare immediatamente nel gioco del mercato internazionale dei noli ;

c) di dare maggiore lavoro ai nostri porti e alla nostra gente di mare.

I cantieri nazionali, d'altra parte, potranno intensamente lavorare anche su ordinazioni straniere (come dimostrano i citati recenti contratti in corso di stipulazione con la Norvegia e il Belgio), che offrono il vantaggio di permettere una importazione in contropartita di materie prime e di prodotti alimentari essenziali.

Sulla politica marittima da suggerire ai fini valutari, se, cioè debba lo Stato intervenire a disciplinare, sia la produzione interna sia l'acquisto all'estero con l'imporre tipi di navi e con elargizione di eventuali premi, le opinioni sono orientate in maggioranza nel senso di lasciare piena libertà agli armatori e costruttori, rifiutando ogni intervento statale dannoso e non rispondente a criteri economici (*Ministero Esteri, Ministero Trasporti, Direzione Generale Ferrovie, Consorzio Auton. porto di Genova, Camera di Commercio di Torino* e *Varese*, ed altri). Della stessa opinione è il *dott. De Castro*. Opinione contraria invece, hanno manifestato il *Ministero Trasporti*, la *S.A. Navalmeccanica*, la *Banca d'America e d'Italia*, per una asserita necessità di assicurare la costruzione di tipi di navi più rispondenti ai bisogni dell'economia nazionale.

Sulla seconda parte del quesito, e cioè sulla opportunità di una elargizione di premi alle nuove costruzioni, gli interpellati si sono manifestati in gran parte in senso affermativo, ad eccezione di pochi.

I *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* chiederebbero l'intervento statale entro questi limiti: concessioni di fondi per le ricostruzioni navali; pagamenti di danni di guerra e indennizzi a cantieri ed armatori; libera disponibilità della valuta ricavata da costruzioni per conto dell'estero; concessione valuta per acquisto materiali; cessione all'industria navale a prezzi minimi dei materiali d'importazione acquistati dallo Stato . Come si vede, vogliono troppo!

Ma sarà possibile in una fase più o meno futura continuare su una politica di privilegio o di eccessivo protezionismo statale? Il *Con. Auton. del Porto di Genova* appare più obbiettivo; esso ritiene non esser possibile abbandonare totalmente il sistema degli incoraggiamenti governativi, proprio ora che si tratta di costruire quasi ex-novo la nostra marina mercantile.

Secondo il *dott. De Castro* (*op. cit.*) la massima automia dovrebbe essere lasciata invece all'iniziativa privata. Però lo Stato ha il dovere di fare il possibile per aiutare l'opera di ricostruzione della marina mercantile, più che con premi, attraverso una opportuna politica fiscale, portuaria e sindacale. Quali siano i limiti di tale politica il *dott. De Castro* non precisa.

Pur nel campo valutario, quale sia la politica marittima da seguire, se cioè le sovvenzioni delle linee marittime regolari debbano essere mantenute, o se sia piuttosto preferibile realizzare linee dirette di stato, le risposte sono negative per la seconda alternativa.

Per la gestione diretta di linee da parte dello Stato si pronunciano infatti soltanto il *prof. Troisi*, nonchè il *Ministero Trasporti*. Quest'ultimo, poi, invoca la gestione statale nel caso in cui interessi vitali del paese lo esigano.

Quasi tutti gli altri interpellati manifestano invece la preferenza per il mantenimento di linee sovvenzionate. Il *Consorzio Auton. Porto di Genova* opina per linee di Stato solo per le comunicazioni con le isole. Il *Montella* e qualche altro sono contrari anche al mantenimento di linee sovvenzionate: "qualora una linea si rilevasse passiva è preferibile ridurla o sopprimerla".

Della medesima opinione è anche il *dott. De Castro*, il quale è contrario sia alla gestione statale che alla concentrazione delle imprese (cita esempi di statizzazione e concentrazione — in Russia in Australia, in Canadà — tutti falliti). Per quanto concerne le linee sovvenzionate egli ritiene che gli scopi economici che dovrebbero giustificarli (necessità di mantenere i collegamenti con le isole e le colonie, incremento del turismo, sviluppo dei traffici di esportazione istituendo nuove linee e aprendo nuovi mercati), potrebbero essere raggiunti anche senza sovvenzioni, le quali si giustificano solo come arma di difesa contro marine rivali che, sovvenzionate dai rispettivi governi, tentassero di estromettere la nostra bandiera da alcuni traffici; tentassero cioè, un dumping ai danni della nostra marina (quando l'avremo).

Da quanto sopra esposto, si può concludere:

a) una rapida ricostruzione in patria della nostra marina mercantile non appare possibile a breve scadenza per mancanza di materie prime, per alti costi di produzione e la mancanza di un immediato finanziamento estero, che pur sarebbe necessario.

b) conseguentemente sembra non solo conveniente ai fini valutari, ma addirittura necessario, ricorrere in un primo tempo anche in larga misura di acquisti ad navi all'estero, specie di navi da carico;

c) l'apporto dei noli marittimi alla bilancia italiana dei pagamenti è da prevedersi ancora per lunghi anni passivo, sia pure in misura via via minore, anche nel caso di un immediato acquisto di navi all'estero, dovendosi tener conto dell' onere per ammortamento dei prestiti esteri necessari all'acquisto;

d) l'intervento dello Stato non dovrebbe scendere ad una disciplina dei tipi da costruire, ma limitarsi a facilitare l'opera di ricostruzione con un'opportuna politica fiscale, portuaria e in genere con una politica di facilitazioni, non abbandonando del tutto il sistema della concessione, dei fondi (o premi) per le costruzioni;

e) non si deve arrivare ad una gestione di linee da parte dello Stato: il sistema delle linee sovvenzionate dovrebbe essere possibilmente ridotto, e comunque mantenuto solo per quelle linee ove se ne manifestasse la necessità per combattere una sleale concorrenza di marina straniera.

In sostanza gli interrogati ritengono che la ricostruzione della marina mercantile, a parte le agevolazioni di carattere fiscale, debba essere lasciata all'iniziativa privata.

Turismo

Come si è visto nella introduzione, l'apporto del turismo alla bilancia italiana dei pagamenti, pur col suo carattere di marcata variabilità da un anno all'altro, è stato sempre dei più considerevoli. Fra le partite attive invisibili di detta bilancia esso occupa, infatti, il primo posto.

La sua misura, molto variabile in dipendenza delle notevoli condizioni che di anno in anno si presentano (condizioni atmosferiche, politiche, verificarsi di dati avvenimenti che possono costituire centro di attrattiva, ecc.), può calcolarsi intorno a 1 o 2 miliardi di lire correnti nel periodo 1934-40, (tenuto conto dei cambi di favore dopo il 1936), con punte a volte notevolissime in determinati anni, in corrispondenza, specialmente, di avvenimenti eccezionali (ad es. nel 1925, Anno Santo. L'apporto netto del turismo alla bilancia dei pagamenti ha raggiunto la cifra di ben 3.175 milioni di lire.

Evidentemente, l'Italia assieme a pochi altri paesi (in Europa, ad es., la Svizzera, l'Austria ed alcune regioni costiere della Francia) si trova, nei riguardi del turismo, in una posizione di privilegio. Le sue incomparabili bellezze naturali, i suoi tesori artistici, il suo clima e nell'attuale momento il ricordo dei campi di battaglia, i cimiteri di guerra ove riposano migliaia di soldati alleati, ne fanno un centro naturale di attrattiva per i turisti di ogni parte del mondo.
E poichè l'afflusso turistico in Italia si rivela, per tali ragioni, come un fenomeno spontaneo ericorrente, che potrà in determinati periodi subire delle compressioni dovute a svariate ragioni (politiche, economiche o altre), ma che non potrà prima o poi non riprendere, una

politica turistica in Italia non dovrà che fare fulcro sulle favorevolissime caratteristiche naturali su accennate, cercando di svilupparle, di completarle con un attrezzatura tecnica (alberghiera, di comunicazioni interne e internazionali) corrispondente, e di diffonderne il più possibile la conoscenza attraverso una opportuna e intensa propaganda. A questi scopi deve ispirarsi, come si è ispirata nel passato, la politica turistica italiana, da quando essa cominciò a svolgersi in forma organica con la creazione nel 1919 dell'*E.N.I.T.* (Ente Nazionale Industrie Turistiche).

L'azione di detto Ente è stata certamente benemerita ed è valsa, assieme all'opera di altri sodalizi (tra i quali il più importante il Touring Club Italiano), a dare nel primo dopoguerra e fino al 1930 un notevole incremento al turismo.

Successivamente però la creazione di organi statali (Direzione Generale del Turismo), la centralizzazione, l'eccessiva burocratizzazione e, sopratutto, il voler perseguire ad ogni costo, specie agli effetti valutari, - che furono poi illusori - fini non strettamente aderenti a quelli che corrispondono ad un naturale svolgersi del fenomeno (come ad es. la fissazione di cambi turistici antieconomici, i buoni « albergo », i clearings turistici), molto spesso non ebbero effetti benefici sullo sviluppo del turismo. Tutte queste misure, assieme a quelle di ordine più generale limitative della libera trasferibilità di valuta da un paese all'altro, rappresentano un onere finanziario ed economico di notevole entità per il nostro paese (1.)

Oggi il problema del turismo in Italia si presenta, quanto ai fini e ai mezzi, con aspetti analoghi al passato, con l'aggravante dato dalla distruzione operata dalla guerra nella nostra attrezzatura alberghiera e sopratutto nelle comunicazioni interne ed inter-

---

(1) La Direz. dell'E.N.I.T. (Mazzacurati) valuta al 50 % del totale in lire l'apporto in divise straniere delle spese dei turisti in Italia nel periodo 1935-39 per le cagioni seguenti:

1) cambio turistico della lira eccezionalmente favorevole;

2) acquisto di biglietti di banca italiani all'estero a cambi bassissimi;

3) spese enormi di propaganda all'estero;

4) incidenza notevole di acquisti di prodotti esteri da parte di stranieri a prezzi bassi che si risolvevano in una perdita (benzina, liquori, vino, articoli di moda ecc.);

5) enormi spese di carattere finanziario da parte dello Stato.

L'analisi delle spese turistiche nel periodo di maggiore intervento dello Stato è dato dal seguente prospetto elaborato dall'E.N.I.T.

nazionali. È evidente quindi che presupposto fondamentale di una ripresa turistica nel nostro paese è la ricostruzione di tale attrezzatura. Tanto più tale ricostruzione rapida sarà, tanto meno le correnti turistiche potenzialmente dirette verso l'Italia si dirigeranno verso paesi europei, come la Svizzera e la Francia, nei quali le

---

Valutazione dell'apporto del turismo straniero negli anni 1937, 1938 e 1939

ELEMENTI CHE HANNO CONTRIBUITO ALL'APPORTO	IMPORTI (cifre espresse in migliaia)				
	1937	1938	% diff. (A)	1939	% diff. (B)
Lire turistiche	1.116.740	734.957	— 34,1	269.320	— 63,4
Clearings	(1) 442.708	(2) 560.259	+ 26,5	(9) 444.018	— 20,8
Banconote italiane	(3) 501.870	(4) 398.300	— 20,6	(10) 248.200	— 37,7
Buoni albergo e benzina	70.000	64.945	— 7,2	(11) 45.366	— 30,2
Biglietti ferroviari	(5) 111.471	(6) 125.106	+ 12,2	(12) 119.619	— 4,4
Passaggi di navigazione	(7) 157.191	(8) 131.091	— 16,6	(13) 93.216	— 28,9
Divise cambiate in Italia	296.879	220.134	— 25,8	124.683	— 43,4
TOTALE	2.696.856	2.234.792	— 17,1	1.344.422	— 39,9
Rimborsi	52.000	62.362	— 19,9	32.154	— 48,5
TOTALE NETTO	2.644.856	2.172.430	— 17,8	1.312.268	— 39,8

(*A*) % differenza del 1938 nei confronti del 1937.
(*B*) % differenza del 1939 nei confronti del 1938.

(1) Germania 354.469, Ungheria 30.734, Cecoslovacchia 35.193, Jugoslavia 5.381, Romania 6.125, Polonia 10.806.

(2) Germania 452.626, Ungheria 32.467, Cecoslovacchia 31.459, Jugoslavia 15.030, Romania 14.933, Polonia 13.744.

(3) 5.018.700 visitatori a L. 100 a persona.

(4) 3. 983.000 visitatori a L. 100 a persona.

(5) 1.898.009 viaggiatori a L. 58,75 a persona (media accertata).

(6) 2.525.320 viaggiatori a L. 49,50 a persona (media accertata).

(7) 104. 794 viaggiatori con bandiera italiana a L. 1.500 a persona.

(8) 87. 394 viaggiatori con bandiera italiana a L. 1.500 a persona.

(9) Germania 379.859, Ungheria 30.661, Boemia Moravia 2.989, Jugoslavia 11.976, Romania 8.809, Polonia 9.724.

(10) 2.481.998 visitatori a L. 100 a persona.

(11) Fino al 30 settembre, poi vennero aboliti.

(12) 2.090.637 viaggiatori a L. 57,20 a persona (media accertata).

(13) 58. 260 viaggiatori con bandiera italiana a L. 1.600 a persona.

distruzioni non vi sono state, o sono state molto inferiori di quelle subite dal nostro.

Altro fattore negativo è dato dalla non indifferente diminuzione sofferta dal nostro patrimonio artistico, la quale potrà in parte essere compensata, come si è detto, dal richiamo dei nuovi campi di battaglia e dei cimiteri alleati, ecc. ecc.

Spesa media

ANNI	Stranieri arrivati (migliaia)	PERMANENZA GIORNATE		Spesa complessiva (migliaia)	Spesa media indv.	Spesa media giornaliera
		Complessiva (migliaia)	Media			
1937	5.019	17.370	3,5	2.644.856	527	150
1938	3.983	14.298	3,6	2.172.430	545	151
1939	2.482	8.633	3,5	1.312.268	529	151

Valute esportate dagli italiani recatisi all'estero negli anni 1937 1938 e 1939

VALUTE ESPORTATE	IMPORTI				
	1937	1938	% diff. (C)	1939	% diff. (D)
Divise estere	244.017.394	258.815.028	+ 6,6	178.974.547	— 30,9
Lire italiana	39.218.402	36.291.951	— 7,4	24.011.071	— 33,9
TOTALE . . .	283.235.796	295.106.979	+ 4,1	202.985.618	— 31,3

(*C*) % di differenza del 1938 nei confronti del 1937.
(*D*) % di differenza del 1939 nei confronti del 1938.

Confronto tra la bilancia commerciale e la bilancia turistica

ANNI	BILANCIA COMMERCIALE (cifre in milioni)			BILANCIA TURISTICA (cifre in milioni)			SALDO TOTALE
	Importazioni	Esportazioni	Saldo passivo	Apporto turismo stran.	Spese it. all'estero	Saldo attivo	
1937	13.942	10.434	3.508	2.645	283	2.362	— 1.146
1938	11.124	10.379	745	2.172	295	1.877	+ 1.132
1939	10.021	8.452	1.569	1.312	203	1.109	— 460

In conclusione, è da ritenersi che il turismo è una delle poste attive sulla quale il nostro paese, per concorde giudizio di esperti, può contare.

Esaminiamo ora brevemente le risposte che sono state date ai quesiti posti dal questionario, nei quali vengono esaminati non solo gli aspetti valutari, ma pure quelli industriali della ricostruzione degli strumenti attivi del turismo.

Sulla domanda « quale possa essere l'apporto del turismo nella bilancia dei pagamenti dell' Italia, in relazione alla possibilità di ricostruzione della nostra attrezzatura alberghiera, al ripristino delle comunicazioni interne ed internazionali », quasi tutti gli interpellati (*Ministero Esteri, Ministero Trasporti, E.N.I.T., Compagnia Italiana Turismo, Federazione italiana Pubblici Esercizi, Camere di Commercio di Napoli* e *di Varese, Banco di Napoli, Banca d'America e d'Italia, S.A. Navalmeccanica,* il *dott. Di Nola,* direttore generale degli affari economici al Ministero Esteri, l'armatore *Montella, Rag. Musso* di *S. Remo*) hanno manifestato l'opinione che il turismo possa a più o meno breve scadenza riprendere la sua antica importanza nel quadro della bilancia italiana dei pagamenti, considerando che in in gran parte è condizionata, come si è detto alla ricostruzione della nostra attrezzatura alberghiera e al ripristino delle comunicazioni interne ed internazionali.

Più complete ed interessanti appaiono le risposte date dall'*Ente Nazionale Industrie Turistiche* (*E.N.I.T.*), dalla *Compagnia Turismo* (*C.I.T.*) e da qualche altro.

L'*E.N.I.T.*, che è certamente l'organo meglio preparato sull'argomento, per essere stato esso il vero disciplinatore del turismo, ritiene che, subordinatamente alla ricostruzione della nostra attrezzatura ricettiva, al ripristino delle comunicazioni interne, nonchè allo stato di tranquillità politica e sociale dell'Italia, il movimento turistico potrà completamente riprendersi in breve tempo, facilitato dagli orientamenti democratici del paese.

Tale opinione è suffragata dalle seguenti considerazioni :

a) notizie pervenute dall'estero confermano la esistenza potenziale di correnti turistiche verso l'Italia ;

b) come alla conclusione dell'altra guerra è prossima l'apertura di un nuovo Anno Santo (1950) ;

c) esistono oggi particolari motivi psicologici che indurranno gli ex combattenti alleati a ritornare nel nostro paese come turisti ;

d) la svalutazione della moneta, ove contenuta, costituisce un elemento favorevole al movimento turistico ;

e) non vi sono motivi perchè il movimento turistico, « che è un fenomeno spontaneo », non debba riprendere in Italia il suo normale afflusso.

Per una più sollecita ripresa e per allontanare il pericolo che le correnti turistiche possano essere deviate dal perdurare nel nostro paese delle condizioni attuali, occorre pianificare l'attività di settore turistico nel senso più ampio della parola, attuare una ben congegnata concentrazione di tutte le risorse nazionali e particolarmente delle iniziative private, sollecitate e coordinate da un organo tecnico efficiente.

Su questa necessità di pianificazione è lecito esprimere dei dubbi, almeno fino a quando l'E.N.I.T., — supposto che rimanga come organismo coordinatore — non precisi come ed entro quali limiti essa dovrà attuarsi. Sembra infatti che un piano a lunga scadenza, rigido, che investa con continuo controllo burocratico tutta l'attività turistica, possa riuscire più dannoso che benefico al settore turistico, possa rallentare e deprimere, anzichè favorire e coordinare, l'iniziativa privata, la quale in questo, come quasi in tutti i rami dell'attività economica, si rivela sempre la molla più efficace. Questa esperienza negativa è avvenuta infatti colla politica del Ministero della Cultura Popolare nel periodo dopo il 1935.

La *Compagnia Italiana Turismo* permette alcune osservazioni su quello che è stato nel passato l'apporto attivo del turismo alla bilancia dei pagamenti in Italia (nel 1925, anno più favorevole, esso fu di 3.175 milioni di lire e rappresentó, rispetto al deficit della bilancia commerciale (5.185 milioni, ben il 60%). Esso calcola che, con una permanenza media del turista stimata nel 1925 in giorni 14,05 e con una spesa media giornaliera che attualmente non è affatto esagerato stabilire grosso modo in L. 2.500, le spese dei forestieri in Italia potrebbero, a parte ogni altra considerazione che potrà influire negativamente sul fenomeno, avvicinarsi ai 50 miliardi negli anni più favorevoli e non rimanere molto al di sotto della metà di tale cifra in quelli meno favorevoli.

Fra i fattori che potranno influire favorevolmente sul turismo la *Compagnia Italiana Turismo* annovera anzitutto il prevedibile sviluppo dell'aviazione, che sarà di enorme portata, specialmente agli effetti dei viaggi dall'America. In passato infatti, la maggior parte degli americani, disponendo in genere di soli 15 giorni di vacanza, non era in grado di compiere un viaggio in Europa, data la lunghezza del viaggio marittimo. Oggi, invece, il viaggio aereo dura tre giorni e, d'altra parte, non costa più di quello di prima classe sui transatlantici.

Altri fattori positivi sono dati: dalle notizie che pervengono, non sembra che l'interesse dei viaggi in Italia sia diminuito in alcune parti del mondo, dall'avvicinarsi dell'Anno Santo 1950; dal fatto, che, mentre dopo l'altra guerra i cimiteri e i campi di battaglia interessarono popoli stremati dalla disfatta, quelli di oggi interessano le nazioni vincitrici e ricche e potranno costituire per molti anni una grande attrazione, se sapremo fare ciò che fece la Francia dopo il primo conflitto mondiale, e sempre che tali spese non siano dagli stati vincitori imposte all'Italia, come tutti gli italiani si augurano fermamente.

I fattori negativi sono sostanzialmente rappresentati dalle condizioni generali dell'economia mondiale e dalla situazione in cui è venuto a trovarsi il nostro paese a causa della guerra, dell'occupazione tedesca e delle requisizioni. Essi, però, andranno perdendo di peso, a mano a mano che le conseguenze della guerra si faranno meno sentire. L'entità, naturalmente, della spesa dei forestieri in Italia sarà condizionata, oltre che dai fattori su accennati, anche e in primo luogo dalla possibilità di riavviare le comunicazioni dall'estero e interne, di rimettere in efficenza gli alberghi e di offrire un comodo soggiorno agli ospiti stranieri.

Queste possibilità, a giudizio della *Compagnia Italiana Turismo*, esistono e tanto meglio si potranno sfruttare, quanto più sarà possibile conciliare un'efficente politica turistica, per la quale solo lo Stato è competente, con un'effettiva e non ostacolata libertà dell'iniziativa privata.

Concludendo, la CIT calcola un modesto apporto del turismo alla bilancia dei pagamenti per l'anno in corso 1946 e il 1947, una netta ascesa nel 1948 e una punta notevolissima nel 1950.

Molto interessanti ed istruttive le argomentazioni svolte nella risposta del *rag. Sebastiano Musso* di S. Remo. Egli fa anzitutto delle osservazioni circa la probabile composizione per nazionalità delle future correnti turistiche. Mentre nell'ultimo decennio anteriore all'ultima guerra, esse erano in gran parte formate da stranieri appartenenti a nazioni centro-europee e le correnti inglesi, americane e francesi per ragioni di contrasto politico erano diminuite, oggi, anche per evidenti ragioni economiche, non ci si può attendere il recupero delle correnti centro-europee, e il turismo straniero sarà dato soltanto da quei paesi che tuttora conservano buone possibilità finanziarie e mezzi di ripresa economica efficienti, cioè, in sostanza dai paesi che hanno vinto la guerra e che hanno conservato forze produttrici destinate all'esportazione.

Anche per il *rag. Musso* le possibilità di avvalerci del gettito turistico per fronteggiare la passività della bilancia commerciale sono legate, principalmente,al verificarsi di due condizioni di fatto, e cioè all'esistenza di alberghi ed all'efficenza delle comunicazioni. Per quanto riguarda l'attrezzatura alberghiera, e specie per le più importanti stazioni climatiche e balneari, egli ritiene che, tutto sommato, le distruzioni e i danneggiamenti per offese belliche, occupazioni militari, requisizioni, asportazioni di materiale e mancata o insufficente manutenzione, possano calcolarsi al 50%, mentre per gli arredamenti (mobili e dotazioni) la situazione è ancora più grave.

Ma quel che più conta rilevare nella risposta del *rag. Musso* è che egli ritiene il fattore prezzi come uno dei più importanti ai fini di un retto giudizio sulla nostra possibilità di ridare al turismo gli effetti benefici che un tempo esso aveva sulla bllancia dei pagamenti. Egli in sostanza afferma che, dato l'attuale alto livello dei costi dei servizi negli alberghi e quindi dei prezzi in Italia e fin quando esso perdurerà, (la pensione — camera, vitto — in un albergo di prima categoria in Italia costa oggi L.2.384 giornaliere, e cioè duvolte e mezzo quello che un turista verrebbe a spendere in Inghilterra, tre volte il costo dell'Olanda, due volte quello della Francia, una volta e mezzo quello dell'America), non si potrà fare assegnamento su importanti correnti turistiche straniere di qualunque provenienza esse siano. Tale situazione, secondo il *Musso*, durerà fino a che la situazione alimentare della Nazione non troverà un adeguamento su costi infinitamente inferiori a quelli attuali e in rapporto ai nuovi valori aggiudicati dal mercato internazionale alla nostra moneta, e cioè fino a quando i prezzi dei servizi in Italia non troveranno una stabilizzazione sullo stesso coefficente di stabilizzazione della nostra moneta.

L'argomentazione del *Musso* è certamente seria e grave, ma appare un po' troppo pessimista. Anche ammesso un divario così profondo nei costi degli alberghi in Italia e all'estero, è da ritenersi che un adeguamento dei prezzi, anche dei generi alimentari, non potrà tardare troppo.

Secondo il *Banco di Napoli*, l'apporto futuro del turismo, oltre che dipendere dalla possibilità di ricostruzione dell'attrezzatura alberghiera e del ripristino delle comunicazioni interne e internazionali, sarà anche in relazione al mantenimento o meno nei vari paesi di restrizioni nella concessione delle divise estere e alla possibilità di contromisure atte a neutralizzare l'effetto di tali restrizioni.

Queste osservazioni sembrano giuste: se non si arriverà ad una libertà dei cambi ed alla abolizione delle difficoltà burocratiche nella concessione dei passaporti, il movimento turistico sarà nei prossimi anni molto ridotto.

Il quesito n. 2 si riferisce alla politica turistica da seguire ai fini valutari:

a) la ricostruzione alberghiera dovrà esser fatta col concorso finanziario dello Stato o in regime di attività privata e con l'intervento del capitale estero?

Le opinioni su questo punto sono un po' discordi: alcuni si sono espressi, ma senza sufficenti argomentazioni, per una ricostruzione alberghiera in regime di attività privata, sia pure assistita dallo Stato con eventuali alleggerimenti e facilitazioni di carattere fiscale (*l'ambasciatore Pittalis*, la *Camera di Commercio di Varese*, ecc. ecc); altri autorevoli interrogati però (*Ministero Esteri, Ministero Trasporti, CIT, Navalmeccanica, Banca d'America e d'Italia, Banco di Napoli, Camera di Commercio di Napoli, ecc. ecc.*) ritengono necessario ed opportuno il concorso finanziario dello Stato. Plausibile, se non del tutto accettabili giustificazioni di tale opinione sono addotte dal *rag. Musso*. Queste sono:

a) ingenti distruzioni e i danneggiamenti subiti dal nostro patrimonio alberghiero (50% e più ancora per i mobili e arredamenti);

b) carattere dell'industria alberghiera: industria di immobilizzo in cui il capitale circolante è trascurabile e comunque già falcidiato in questi anni, e perciò è da escludere che essa abbia oggi mezzi adeguati alle necessità finanziarie della sua ricostruzione;

c) impossibilità, o comunque estrema difficoltà per gli albergatori di procurarsi finanziamenti sul mercato libero del denaro, in quanto il capitale oggi preferisce dirigersi verso altri campi di investimento, che consentono liquidità e profitti immediati, e non verso l'industria alberghiera in cui, per l'attuale situazione monetaria dell'Italia e l'incertezza del suo avvenire, non è possibile fare previsioni sulla possibilità di rivalutazione del capitale e sulla possibilità di redditi;

d) pericolo di affidarsi per la ricostruzione al capi ale estero potendo crearsi delle Compagnie straniere che potrebbero divenire monopolizzatrici delle nostre correnti turistiche, e, riscuotendo in gran parte all'estero i prezzi dei vari servizi vorrebbero privarci di gran parte del beneficio valutario derivante dal turismo (come avveniva prima del 1914 con le Compagnie American Exspress e la Cook e C.).

Per queste ragioni il *Musso* ritiene che la ricostruzione dell'industria alberghiera non potrà avvenire che con l'intervento finanziario dello Stato, a meno di non attendere molti anni, e cioè fintanto che non si manifesti la naturale attrazione del capitale privato in dipendenza di costi inferiori e di redditi certi e continui.

Secondo la *CIT* (Compagia Italiana Turismo), data la vastità dell'impresa di ricostruzione alberghiera (distruzioni belliche, requisizioni, spoliazioni, mancato rinnovo e mancata manutenzione) non sembra che l'industria privata possa provvedervi da sola, nè è da credere che il capitale italiano e straniero possa intervenire efficacemente senza determinate garanzie, non solo sulla sicurezza degli investimenti, ma anche sul metodo di investimento e sulla possibilità di trasferire i redditi. La CIT reputa perciò necessario un grande istituto finanziario, capace di intervenire non solo nel settore alberghiero, ma in quello più vasto del turismo in genereale, e che, senza essere propriamente di stato, offra al risparmio le garanzie su accennate. Stato, capitali italiani e stranieri sarebbero così chiamati ad agire di comune accordo, sostenendosi e integrandosi a vicenda.

Particolarmente interessante appare poi l'opinione dell'*E.N.I.T.* Premesso che in Italia la maggior parte delle aziende alberghiere sono a carattere familiare e solo in piccola misura proprietà di società, l'*E.N.I.T.* ritiene che le prime (a carattere familiare, nonchè tenute da gestori non proprietari) non siano in grado di affrontare da sole l'onere della ricostruzione, mentre i gruppi finanziari che possiedono le aziende più importanti potrebbero far fronte direttamente alle necessità ricostruttive, nonchè con l'aiuto dello Stato derivante dal riconoscimento dei danni, dal pagamento delle indennità di requisizione e da altre eventali provvidenze. Lo Stato, anzichè intervenire direttamente o a fondo perduto, dovrebbe stimolare l'intervento del capitale privato italiano e straniero con garanzie ed agevolazioni tali da far considerare convenienti gli investimenti.

Quanto all'intervento del capitale straniero, quasi tutti gli interpellati lo ritengono necessario. Ma sembra opportuno, come suggeriscono alcuni, che esso non sia troppo largo, tale cioè da non impadronirsi completamente della nostra proprietà alberghiera e poi per le ragioni accennate più sopra (evitare che il nostro paese possa in tal modo essere privato di gran parte del beneficio valutario del turismo).

Circa la domanda contenuta nel paragrafo b, se sia necessario il mantenimento dei clearing turistici e di tutte le altre agevolazioni

(buoni d'albergo, di benzina ecc.), le opinioni manifestate sono contrastanti.

Alcuni si sono espressi per il mantenimento dei clearings turistici e delle altre agevolazioni, ma con scarse o non convincenti argomentazioni o addirittura senza alcuna argomentazione (*Navalmeccanica, Ferrovie dello Stato* —. Il *Ministero Trasporti*) invece, propone l'abolizione dei clearings turistici e dei buoni d'albergo, ma non dei buoni di benzina, la *Banca d'America e d'Italia*, il *Banco di Napoli*, le *Camere di Commercio di Napoli* e *Varese* ed altri molti ancora).

Altri, e con argomenti ben più convincenti, ritengono che tali provvedimenti siano da abolire, o comunque sia da ricorrere ad esse solo eccezionalmente ed in misura limitata (*Ministero Esteri, CIT, Enit, rag. Musso, dott. Pellizzon.*

Interessa osservare però che le opinioni più autorevoli sono per l'abolizione o la limitazione delle agevolazioni. Su questo argomento così si esprime la CIT : « Il ripristino dei clearings turistici o delle altre agevolazioni sembra da scartare senza esitazioni. Nessuna attività più di quella turistica ha bisogno di libertà. Ciò che riuscissimo a guadagnare in un senso andrebbe perduto nell'altro. I buoni di albergo sono indubbiamente una comodità per i molti turisti che devono sapere esattamente, in partenza, ciò che spenderanno durante i loro viaggi, ma si tradurrebbero in danno qualora, come avvenne nel passato, si basassero su prezzi antieconomici ». I buoni benzina potrebbero essere utili solo se la benzina venisse colpita da tasse pesanti. In nessun caso poi si dovrebbe ricorrere a provvedimenti come quello della lira turistica che farebbe rinunciare in misura troppo grave, per un ipotetico aumento nel numero dei turisti, ai benefici valutari del turismo. Bisogna inoltre tener presente che il dumping chiama il dumping e che, messici su quella strada, i paesi concorrenti ci seguirebbero, sicchè il risultato finale sarebbe di costringere tutti a una somma di sacrifici non inevitabili senza raggiungere lo scopo di attirare un maggior numero di forestieri.

Nello stesso senso l'*E.N.I.T* : « Non si ritengono utili i clearings turistici, anche perchè indirettamente significano ingerenza dello Stato nel movimento turistico. Occorre tener presente che il turismo non vuole e non tollera pastoie burocratiche sia finanziarie che valutarie o di altra natura. Pertanto tutte le disposizioni che comunque si oppongano al libero svolgimento del turismo debbono essere abolite o quanto meno semplificate ».

È in sostanza dello stesso parere, pur con alcune limitazioni, il *rag. Musso*. Questi ritiene il clearing turistico ottima soluzione in periodo di economia nazionali protettive delle proprie valute, ma non potrebbe più adattarsi ai principi delle competizioni internazionali in regime di libera concorrenza. Esso inoltre si risolverebbe in un'agevolazione del turismo nazionale verso l'estero, mentre è nostro interesse che i crediti turistici trovino compensazioni nella importazione di materie prime e derrate alimentari. Il buono turistico (come ad es. il buono d'albergo) era originale sostituto del denaro contante. Acquistato facilmente nel paese d'origine, garantiva al forestiero corrrispondenza di quotazioni valutarie, lo poneva al coperto da speculazioni a volte ingorde del venditore della benzina o dell'albergatore. Da tali origini fu trasformato in un mezzo di procacciamento di divisa estera, a spese dell'Erario per il forte scarto abbonato al turista, sul prezzo effettivo delle divise, e alle spalle degli albergatori e del turismo nazionale per l'eccessivo abbuono sul prezzo corrente dei servizi d'albergo. Per queste ragioni, il buono d'albergo fu mal tollerato dagli albergatori, ed il turista straniero, che fiducioso lo acquistava, si vide poi riservato il peggiore trattamento in confronto al resto della clientela. Il *Musso* pertanto opina :

a) che non è da ritenersi utile il clearing turistico se non nei casi di assoluta necessità, per assicurarci, con tal mezzo, in concorrenza con le altre nazioni, correnti turistiche altrimenti non apprensibili ;

b) che qualunque ricorso ad agevolazioni turistiche a favore del forestiero, sarà vantaggioso all'economia nazionale — fine ultimo e solo cui deve tendere il Governo — quando le agevolazioni non abbiano a gravare eccessivamente sull'erario e non rappresentino un sacrificio per l'industria alberghiera ; quando, in sostanza, esse siano contenute in forme di comodità del turista straniero e non in vere e proprie agevolazioni a scapito dell'industria privata e del gettito turistico. Sembra questa l'opinione più accettabile solo in quanto essa possa rappresentare una misura analoga ad eguali forme di agevolazione turistica (clearings, buoni d'albergo, buoni di benzina, ecc.) adottate in tal campo dagli altri paesi, poichè è evidente che, ad es, se tutti i paesi nostri concorrenti in campo turistico adottassero misure di tal genere, non potremmo noi soli non adottarle e non mantenerle.

Si è dell'opinione che il clearings turistico, in un regime di libertà di traffico, debba essere senz'altro scartato. L'esperienza italiana

ha dimostrato che esso si traduce oltre che in un intervento dello Stato, in un onere finanziario eccessivo.

Tenuto conto delle risposte date ai vari quesiti posti nel questionario, si ritiene di poter concludere:

a) che l'apporto attivo del turismo alla nostra bilancia dei pagamenti potrà essere notevole, come nel passato, non subito, ma fra qualche anno (prevedibilmente non prima del 1948), quando, cioè, saranno risolti convenientemente i problemi della ricostruzione alberghiera e del repristino delle comunicazioni, specie ferroviarie.

b) che bisognerà per qualche tempo tener anche conto del fattore negativo dato dalla elevatezza dei costi dei servizi alberghieri in Italia rispetto a quelli di altri stati, (fattore peraltro destinato man mano ad attenuarsi e scomparire);

c) che la ricostruzione alberghiera sembra possibile, in un tempo relativamente breve, purchè vi concorrano coordinatamente lo Stato, il capitale privato nazionale e quello straniero (quest'ultimo con le opportune cautele e limitazioni). L'intervento dello Stato dovrebbe manifestarsi principalmente attraverso una eventuale priorità nel risarcimento dei danni di guerra, nel pagamento di indennità di requisizioni, nelle eventuali facilitazioni fiscali ed nelle altre agevolazioni agli investimenti. Solo in casi limitati ed eccezionali attraverso un concorso finanziario vero e proprio a fondo perduto dovrebbe effettuarsi l'intervento come, quando si tratta di ricostruire opere pubbliche utili allo sviluppo turistico.

d) che i clearings turistici e le altre agevolazioni sono, in linea di massima, da abolire in quanto il vantaggio finale che da esse deriva al nostro turismo è più illusorio che reale, mentre è effettivo il peso che viene a gravare sull'erario e il sacrificio per l'industria alberghiera. Occorrerà, se mai, studiare altre forme di facilitazioni per il trasferimento delle valute o pagamenti di titoli di credito in possesso del viaggiatore.

Comunque la questione delle agevolazioni sarà sempre aperta in relazione a quella che sarà la politica degli altri paesi in questo campo.

Assicurazioni

La nostra organizzazione assicurativa all'estero la quale si era in passato notevolmente sviluppata dopo l'altra grande guerra — specie nel campo della diretta assunzione di rischi all'estero, sia attraverso filiali di Compagnie italiane sia attraverso Compagnie straniere

affiliate o associate - creava un discreto apporto di valuta all'Italia. D'altra parte nel campo delle « riassicurazioni » eravamo e siamo tributari all'estero. Ma l'uscita di valuta per coperture all'estero, sia in riassicurazione (cessione a Compagnie esteer di quote di rischi nazionali) sia in assicurazione (rappresentanza in Italia di Compagnie estere), non uguagliava l'apporto di valuta che derivava dal lavoro svolto dalle Compagnie italiane all'estero, per cui in definitiva, agli effetti valutari, il bilancio poteva considerarsi attivo per qualche centinaia e mezzo o due centinaia di milioni all'anno, ma in realtà molto più notevole se si tiene conto degli scarti lasciati a disposizione delle filiali estere.

La grandi Compagnie italiane, che hanno largamente e con successo operato all'estero e che vi conservano tuttora una vasta bene attrezzata organizzazione sono le due grandi Compagnie triestine: « Le Assicurazioni Generali » e la « Riunione Adriatica di Sicurtà » a cui fanno corona le loro filiazioni dirette od autonome.

Questa tendenza ad estendere la propria attività a zone sempre più estese è del resto corrispondente al principio base dell'assicurazione: la ripartizione dei rischi nello spazio attraverso il loro frazionamento in quote anche piccolissime, in modo da ottenere una compensazione tra i risultati tecnici ed economici nei vari paesi in rapporto di affari tra essi; ed è evidente che in forza di questa tendenza internazionalizzatrice, l'industria assicurativa viene ad essere interessata sugli avvenimenti di tutti i mercati del mondo, ottenendo così quell'equilibrio di risultati difficilmente conseguibile quando l'attività assicurativa venga ristretta ad un solo paese.

Da questo stato di fatto, che in passato ebbe a produrre, anche agli effetti valutari, benefici risultati, e da queste tendenze derivano evidentemente le risposte ai quesiti posti con il questionario.

Sulla domanda n. 1, se ai fini valutari e finanziari sia conveniente conservare la nostra organizzazione assicurativa all'estero e quali provvedimenti debbano essere attuati, tutti gli interpellati si sono espressi per il mantenimento, e possibilmente, per il rafforzamento della nostra organizzazione assicurativa all'estero, (*Ministero Esteri, Ambasciatore Pittalis, Ministero Trasporti, Banca d'America e d'Italia, Camere di Commercio di Napoli, Varese* e *Torino, Ministero Industria* (*Ispettorato Assicurazioni Private*) *Istituto Nazionale Assicurazioni*, la *Soc. Reale Mutua Assicurazioni di Torino*, la *Comp. Assicurazione. « La Fondiaria » di Firenze*, il *dott. Padoa*, il *dott. Sulfina* ed altri. Le ragioni sono date: *a*) dal principio del frazionamento dei rischi assicurativi in spazi sempre più vasti; *b*) dal

notevole grado di sviluppo e affermazione già raggiunte da tale organizzazione specie da parte delle due grandi Compagnie «Le Assicurazioni Generali» e la «Riunione Adriatica di Sicurtà»; *e*) dal contributo attivo alla bilancia generale dei pagamenti.

In particolare l'*Ispettorato Assicurazioni private del Ministero Industria* elenca i seguenti motivi che consigliano il mantenimento della nostra organizzazione assicurativa:

a) in dipendenza del lavoro assicurativo italiano all'estero vengono trasferiti in Italia oltre gli utili industriali conseguiti dalle filiali istituite nei paesi esteri anche quelli, non meno cospicui, delle società affiliate od associate operanti in detti paesi;

b) che una notevole parte della riassicurazione delle Compagnie affiliate ed associate viene collocata in Italia, dando luogo ad un ulteriore miglioramento della bilancia dei pagamenti;

c) che in virtù della nostra organizzazione assicurativa è stato possibile coprire una parte delle riserve tecniche all'estero mediante l'impiego di titoli italiani di stato o azionari; contribuendo così al loro collocamento sui mercati stranieri;

d) che nel passato è stato possibile addivenire al trasferimento di valuta estera in Italia in cambio di titoli italiani quotati all'estero.

Circa i provvedimenti da adottare sia l'*Ispettorato Assicurazioni Private del Ministero Industria* che la *Società reale mutua di assicurazioni di Torino* e la *Compagnia di assicurazioni «La Fondiaria» di Firenze* suggeriscono:

a) piena libertà di ripresa del lavoro con l'estero con revoca delle restrizioni che tuttora ostacolano la piena ripresa del funzionamento della nostra organizzazione assicurativa all'estero;

b) eliminazione delle attuali difficoltà valutarie e libera disponibilità dei fondi di valuta estera (quest'ultima condizione è difficilmente realizzabile a breve scadenza).

Nel questionario (n.2) si è domandato se si ritiene possibile una collaborazione finanziaria internazionale più ristretta tra i nostri assicuratori e quelli esteri e in quale forma.

Tutti gli interpellati (meno un ignoto) sono concordi nel ritenere opportuno e anche possibile una più stretta collaborazione fra assicuratori nazionali ed esteri sulla base di una reciprocità di trattamento.

Circa le forme di tale collaborazione, il *Ministero Trasporti* (*Ferrovie Stato*) le suggerisce in accordi che stabiliscano le quote di rischio da ripartire fra assicuratori nazionali ed esteri e che determinino le rispettive partite di dare ed avere e il modo di regolare i

conguagli ai fini valutari. Secondo l'*Istituto Nazionale Assicurazioni* le forme di collaborazione potrebbero essere quelle di «riassicurazione», «coassicurazione» ed anche «lavoro indiretto» (ad es.: costituzione o rilievo in paesi di più larga immigrazione italiana di società locali con la partecipazione anche di capitali appartenenti alle collettività italiane).

L'*Ispettorato Assicurazioni private del Ministero Industria* ritiene che, quanto alle forme, la scelta debba essere lasciata agli assicuratori stessi, i quali sono evidentemente meglio in grado di stabilire le modalità e i limiti più opportuni in relazione alle diverse caratteristiche che presentano i singoli mercati assicurativi.

Secondo «*La Fondiaria*», la collaborazione deve attuarsi principalmente sotto forma di assicurazione, la quale però ha bisogno, per adempiere alla sua funzione, di libertà di disporre in qualunque momento della valuta che può essere richiesta dall'estero o all'estero.

La domanda n. 3 poneva poi un problema particolarmente delicato: quale disciplina si ritiene debba essere applicata alle società assicuratrici straniere operanti in Italia, sia nei confronti dei loro rapporti con le analoghe tariffe degli istituti italiani, sia nei rispetti del trasferimento in valuta.

Le risposte a questo quesito rivelano tutte, in sostanza, l'opinione che la disciplina debba consistere nella parità di trattamento con le imprese nazionali e nel principio di reciprocità, anche nei rispetti del trasferimento in valuta. Il che del resto è già sancito dalla vigente legislazione in materia (art. 20 penultimo comma del Decreto Legge 29-4-1923, n. 965).

Per quanto in particolare riguarda le tariffe, due sono le alternative: o stabilire che le Compagnie estere operanti in Italia non debbono applicare tariffe inferiori a quelle analoghe italiane, o (come opina l'*Istituto Nazionale Assicurazioni*) lasciar libera ciascuna Compagnia operante nel territorio di applicare le proprie tariffe in quanto gli scarti fra una tariffa e l'altra, specie nel ramo «Vita», risulterebbero così lievi da non poter determinare una pericolosa concorrenza e perchè in genere le Compagnie estere stesse troveranno conveniente uniformarsi al sistema tariffario adottato dalle nostre in armonia con le esigenze del mercato nazionale.

Per quanto concerne i trasferimenti valutari è opportuna e non pericolosa una completa libertà, a condizione di reciprocità da parte dei vari paesi, in quanto l'esperienza dimostra che, quando sia consentito alle nostre imprese di operare all'estero con la stessa intensità con cui potevano farlo prima della guerra, l'esodo di valuta

dipendente dalla gestione in Italia dalle rappresentanze di imprese straniere è notevolmente inferiore all'afflusso valutario prodotto dall'attività svolta all'estero da imprese italiane (l'*Ispettorato Assicurazioni private del Ministero Industria*).

Dalle risposte date alle domande del questionario si può concludere :

a) essere non solo opportuno ed utile ai fini valutari, ma anche necessario all'economia, il mantenimento della già notevole e attrezzata organizzazione assicurativa all'estero, lasciando piena libertà di lavoro alle nostre Imprese ed eliminando le attuali difficoltà valutarie ;

b) essere opportuna e possibile una più stretta collaborazione fra assicuratori italiani ed esteri, lasciando, anche qui, completa libertà di scelta delle varie forme agli assicutarori stessi ;

c) la disciplina da applicare alle Società straniere operanti in Italia deve essere basata sulla parità di trattamento con le Società italiane e sul principio della reciprocità.

Transito

Il commercio di transito ha sempre avuto per l'Italia, in relazione alla sua stessa posizione geografica che la pone come punto di passaggio obbligato dai traffici fra oriente ed occidente, fraEuropa ed Africa, una grande importanza. Per tale ragione, con la ripresa economica susseguente alla guerra, esso non potrà non riacquistare il suo valore economico.

Alla domanda se si ritiene possibile che il commercio di transito possa riprendere la vecchia posizione, anzi migliorarla, e quali provvedimenti di carattere di politica interna ed internazionale suggerite siano i più opportuni, tutti gli interpellati hanno risposto affermativamente fra gli altri l'*Ambasciatore Pittalis, Ministero Esteri, Ministero Trasporti, Camera di Commercio di Napoli, Varese* e *Torino, Banca d'America e d'Italia, Banco di Napoli*.i Tale possibilità naturalmente è subordinata ai mezzi di trasporto efficienti, alla regolarità degli orari. alla sicurezza di servizi e delle tariffe applicate.

Svariate misure sono suggerite ai fini di facilitare la ripresa del commercio di transito attraverso il nostro paese. Per quanto concerne la Svizzera, ad esempio, il *Ministero Trasporti — D. G. Ferrovie Stato* — osserva che è sempre da tener presente la possibile concorrenza al porto di Genova dei porti francesi mediterranei non

chè la tendenza del traffico marittimo transoceanico che può interessare la Svizzera a far scalo ad Anversa. Occorrerà con facilitazioni portuali, ferroviarie e doganali spingere la Confederazione Elvetica a preferire il porto di Genova, del quale invero la Svizzera costituisce un naturale retroterra. Molto utili potranno anche essere le progettate costruzioni di canali navigabili per le comunicazioni con l'Adriatico, specialmente al movimento di transito attraverso i porti dovranno essere concesse agevolazioni doganali, fiscali, ferroviarie.

Interessanti le considerazioni dell'armatore *Montella*: per agevolare il transito occorrono accordi internazionali sulla base di documenti cumulativi, grandi facilitazioni doganali e di smistamento sia nelle stazioni ferroviarie che nei porti, per i quali ultimi occorre adottare tariffe speciali cumulative per i transiti via mare, e speciale trattamento di magazzinaggio. Il successo dei transiti consiste nella speditezza dell'inoltro e nella economia della spesa.

D'altra parte il *Banco di Napoli* propone, come misure atte ad agevolare il transito, la creazione di punti franchi, la concessione di tariffe marittime e ferrovie convenienti, la riduzione al minimo della formalità di frontiera.

La istituzione di punti e porti franchi, il miglioramento, con la collaborazione del capitale straniero interessato, delle grandi vie internazionali terrestri di comunicazione della Valle Padana (trafori alpini, autostrade, idrovie) nonchè istituzione di conti valutari speciali, sono auspicatidalla *Camera di Commercio di Torino*. Il *prof. Troisi* prevede uno sviluppo in Italia del Commercio di transito nei trasporti aerei (scali di Milano Bari, Brindisi e forse Foggia e Roma).

In definitiva può ritenersi che il commercio di transito in Italia abbia la possibilità di riprendere una posizione di notevole sviluppo. E fra le misure atte a facilitarlo sembrano siano più idonee:

a) accordi internazionali sulla base di documenti cumulativi e di tariffe speciali cumulative:

b) facilitazioni doganali, fiscali, ferroviarie e portuali, specie per il movimento di transito nei porti, tali da far preferire ai paesi interessati i nostri scali;

c) miglioramento e incremento delle vie di comunicazione della Valle Padana, specie con la costituzione di canali navigabili. Tutto ciò, naturalmente, dovrà essere accompagnato da un progressivo miglioramento dei mezzi di trasporto, dei servizi, degli orari ecc.

Brevetti

Gli interpellati sono quasi d'accordo nel ritenere che, date le imponenti realizzazioni tecniche verificatesi all'estero durante la pausa della guerra e le loro grandi applicazioni nelle industrie di pace, è prevedibile per noi un maggior onere per brevetti nella bilancia dei pagamenti.

Tutti gli interrogati hanno sostanzialmente manifestato questa opinione. E in gran maggioranza hanno anche espresso l'avviso che non si debba prendere alcuna misura atta a diminuire tale onere, anzitutto perchè esso non costituirà mai una somma eccessiva e comunque potrà essere diminuito dalle invenzioni tecniche che certamente anche in Italia non mancheranno; in secondo luogo perchè ogni misura atta a diminuire l'onere non può che ripercuotersi sfavorevolmente sull'economia italiana impedendo la libera circolazione dei miglioramenti tecnici e quindi del progresso industriale.

Questa opinione si può accettare. Infatti l'eventuale e seppure lieve beneficio valutario che potrebbe derivare da qualsiasi misura restrittiva nel campo dei brevetti esteri — come sarebbe ad esempio il subordinare la concessione dell'autorizzazione all'acquisto dei brevetti esteri ad un preventivo esame caso per caso come avviene ora — si rivela più che altro illusorio, in quanto con tali misure restrittive si ostacola l'introduzione in Italia di determinate innovazioni tecniche che potrebbero arrecare un vantaggio alla nostra economia nazionale anche ai fini di influire sui costi delle noste esportazioni. Però un esame preventivo tecnico è sempre da consigliare per evitare che si brevettino pretese invenzioni nuove o si paghino i relativi diritti di brevetto.

Le spese per i brevetti non sono infatti da considerare infruttifere, perchè pongono le nostre industrie in condizioni di poter offrire sul mercato internazionale prodotti pregiati similari a quelli stranieri ricavati con applicazione dei più recenti brevetti e di sostenere quindi, con prospettive più favorevoli, la concorrenza straniera. Esse potranno dare all'Italia, come dice qualche interrogato nuove possibilità di esportazioni che consentiranno maggiori entrate di valuta con vantaggio per la bilancia valutaria.

In sostanza, il problema dell'onere valutario dei brevetti è un problema di miglioramento dell'attrezzatura produttiva del paese e pertanto non è opportuno, in genere, ridurre l'onere valutario, perchè potrebbe rinviare quel perfezionamento della nostra economia, necessario per la concorrenza internazionale.

Conclusioni.

Si ritiene opportuno raggruppare brevemente le conclusioni alle quali si è giunti, nel modo seguente:

Rimesse — La ripresa di un largo afflusso di rimesse, derivanti dalla formazione di nuovo risparmio italiano all'estero è in funzione di una larga ripresa dell'emigrazione italiana, sia definitiva che temporanea.

È quindi un grave problema internazionale, alla soluzione del quale il Governo italiano può difficilmente influire in senso favorevole.

Le prospettive di una soluzione favorevole a breve scadenza sono molto limitate, in quanto gravi problemi di politica interna (economici, sociali e psicologici) ostacolano la riapertura delle frontiere degli Stati di immigrazione all'offerta di lavoro italiano.

Si ritiene che la massa degli italiani che possono emigrare nei prossimi anni sia di limitata ampiezza (60-70 mila unità al massimo, forse anche meno) e quasi certamente queste emigrazioni avranno carattere specifico, nel senso che si tratterà di operai, che emigreranno per compiere determinati lavori per un periodo di tempo determinato, con scarse o nulle possibilità di sistemazione definitiva nel paese ospitante (minatori, muratori, sterratori ecc.).

Per quanto riguarda l'attività politica e contrattuale del Governo italiano in materia di emigrazione, si è di avviso che esso debba consentire la più ampia libertà di movimento, riducendo, nei limiti delle convenzioni internazionali, al minimo possibile le formalità burocratiche, e non vincolando in alcun modo la condotta degli espatrianti nei paesi di immigrazione. A tali paesi bisognerà chiedere, al massimo, e sem-pre che gli emigrati siano legati da vincoli di parentela con persone residenti in Italia, la libertà di trasferimento dei loro risparmi in Patria: qualunque tentativo o richiesta di disciplina statale dell'emigrazione non potrebbe che influire dannosamente sulle correnti dell'offerta di lavoro italiano all'estero.

Si è quindi di avviso che siano infine da lasciare libere il più possibile le emigrazioni singole degli italiani in tutti i paesi, nei quali possono trovare lavoro in via definitiva o transitoria.

Turismo — Si ritiene che questa importante partita possa riprendere la sua funzione benefica nel lasso di alcuni anni.

Il punto principale della questione è la ricostruzione degli strumenti produttivi del turismo: vie di comunicazione nazionali e internazionali, attrezzatura alberghiera, ricostruzione della ma-

rina, restaurazione della libertà di movimento di persone e dei cambi.

Il problema è certamente molto grave e non può essere che inserito nel vasto quadro della ricostruzione economica del paese; alla cui soluzione occorre l'intima collaborazione dell'iniziativa privata con l'attività di coordinamento e di direzione dello Stato.

Si è però d'avviso che nel campo della ricostruzione turistica, questa non può essere che affidata principalmente e si potrebbe dire esclusivamente, all'iniziativa privata, in particolar modo per quanto riguarda la ricostruzione alberghiera, limitando l'intervento dello Stato solo ad assicurare le condizioni ottime all'attività privata per il suo svolgimento, offrendo agevolazioni fiscali ed, eventualmente, la priorità nella restaurazione dei danni per cause di guerra.

Si ritiene infine che sia da sconsigliare qualsiasi iniziativa statale nella disciplina dell'attività turistica, che deve essere lasciata esclusivamente all'iniziativa privata, ed evitare nello stesso tempo qualsiasi disciplina internazionale o contrattuale e autonoma, (clearings turistici, cambi di favore, lira turistica, buoni di albergo, di benzina ecc.) che finisce sempre col provocare a sua volta una disciplina all'interno del turismo, dannosa ad una rapida ripresa di questo.

Noli — Anche per tale partita, la questione si risolve nella ricostruzione della marina mercantile italiana. Problema che ha riflessi internazionali, in quanto il possesso di una grande marina da carico e passeggeri da parte dell'Italia è in funzione di molti elementi politici internazionali.

Comunque, la ricostruzione di una marina mercantile italiana, con riflessi benefici sulla bilancia dei pagamenti, è possibile se si procederà in un primo periodo, all'acquisto di navi all'estero.

Il problema più delicato è come procedere alla ricostruzione di tale marina: se i cantieri devono costruire secondo piani fissati dallo Stato e secondo sue direttive oppure liberamente.

Si è convinti che anche per questa ricostruzione del tonnellaggio sia da spingere al massimo l'iniziativa privata, pur rendendosi necessaria la elaborazione di un piano organico di ricostruzione. Ci si rende però conto che in questo settore esiste uno statalismo ed interventismo diretto, non solo finanziario, che difficilmente si potrà eliminare nell'attuale clima politico italiano. Tuttavia si ritiene che sia opera saggia di politica economica *ricostruttiva*, siccome la più rispondente agli interessi del paese, liberare lo Stato italiano di questi interventi diretti, che sono in definitiva dan-

nosi ad una immediata ripresa dei cantieri, che hanno perduta la grande spinta della concorrenza, essendo gestiti dallo Stato, che provvede a tutte le loro necessità finanziarie.

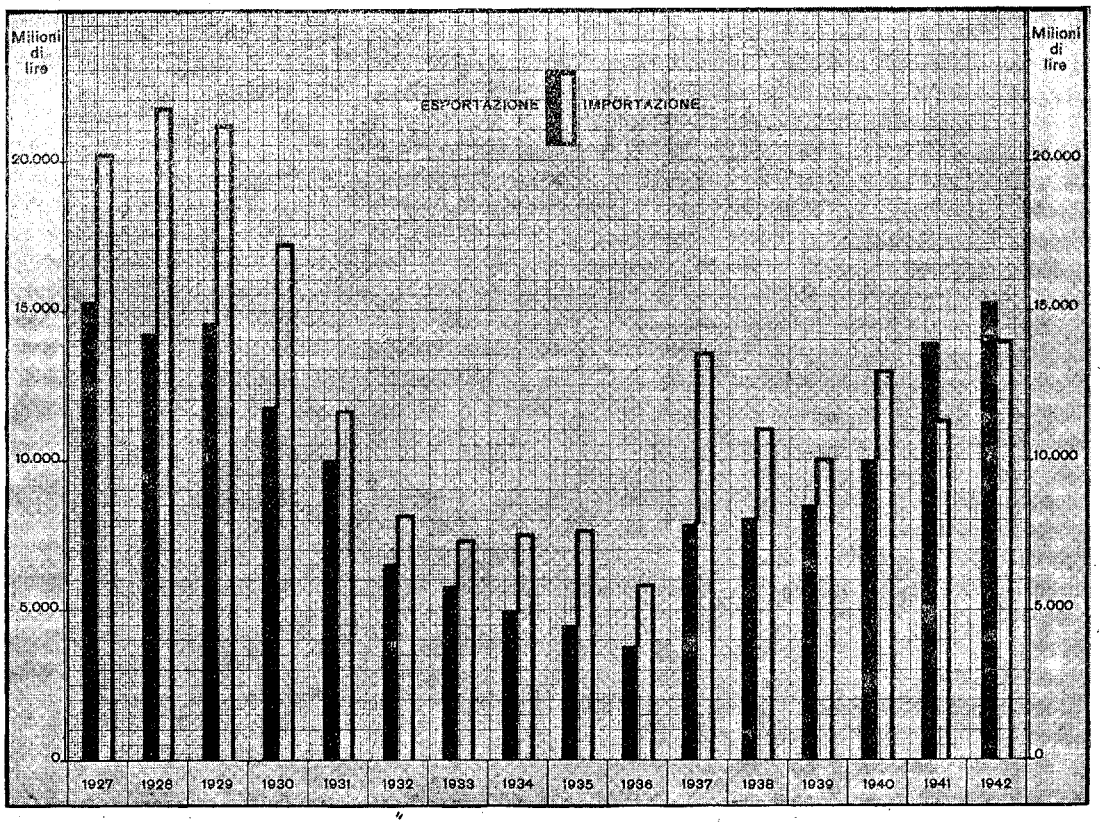
Assicurazioni — La posizione internazionale nel campo assicurativo è tale che consiglia di considerare con molta tranquillità il futuro di questa importante partita attiva della bilancia dei pagamenti.

Si è d'accordo con gli interrogati di consigliare al Governo di lasciare la più ampia libertà alle nostre compagnie ed istituti sia all'interno sia all'estero, con l'abolire, appena sarà possibile, tutti i vincoli che potessero ancora sussistere all'esercizio della loro attività.

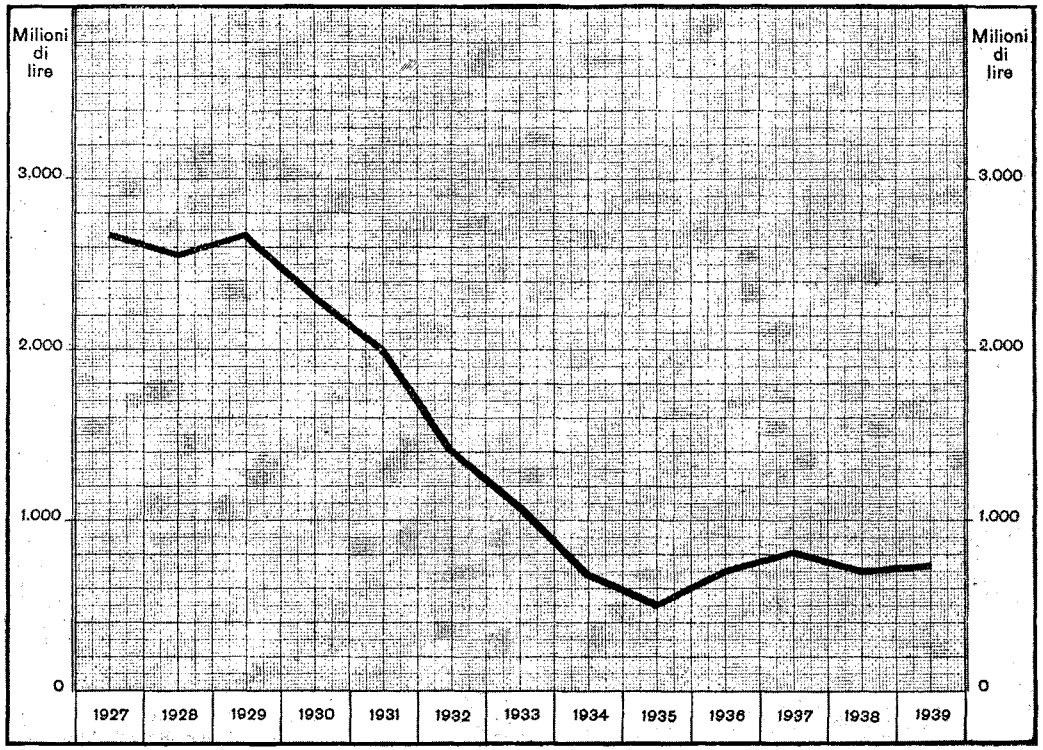
Transito — Si ritiene, d'accordo in massima con gli interrogati, che il problema di uno sviluppo del commercio di transito possa trovare una favorevole soluzione nel piano della ricostruzione economica europea e della sistemazione politica dell'Europa.

Poichè però la possibilità di ripresa è condizionata allo sviluppo dell'economia europea e mondiale, è evidente che lo Stato italiano deve limitarsi a garantire le condizioni ottime, affinchè il commercio di transito possa svolgersi in piena efficenza e godere di quelle garanzie di economicità, sicurezza e libertà di movimento, che gli sono necessarie.

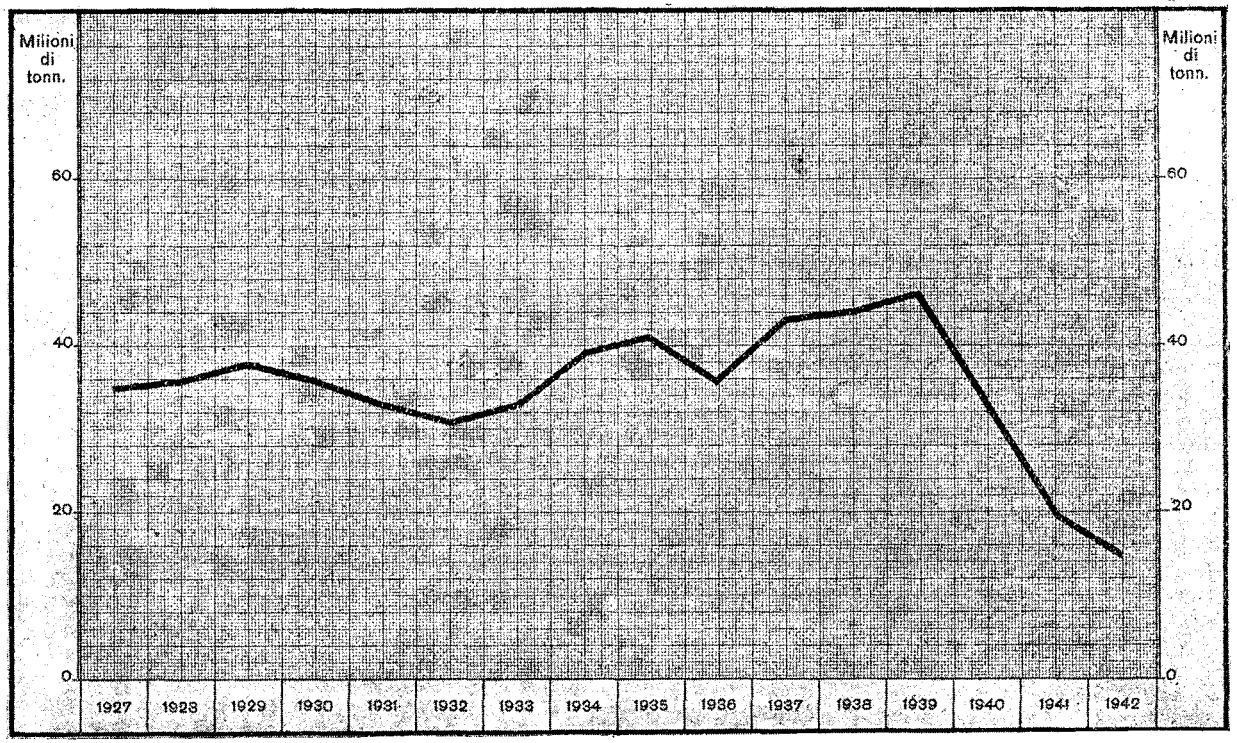
BILANCIA COMMERCIALE



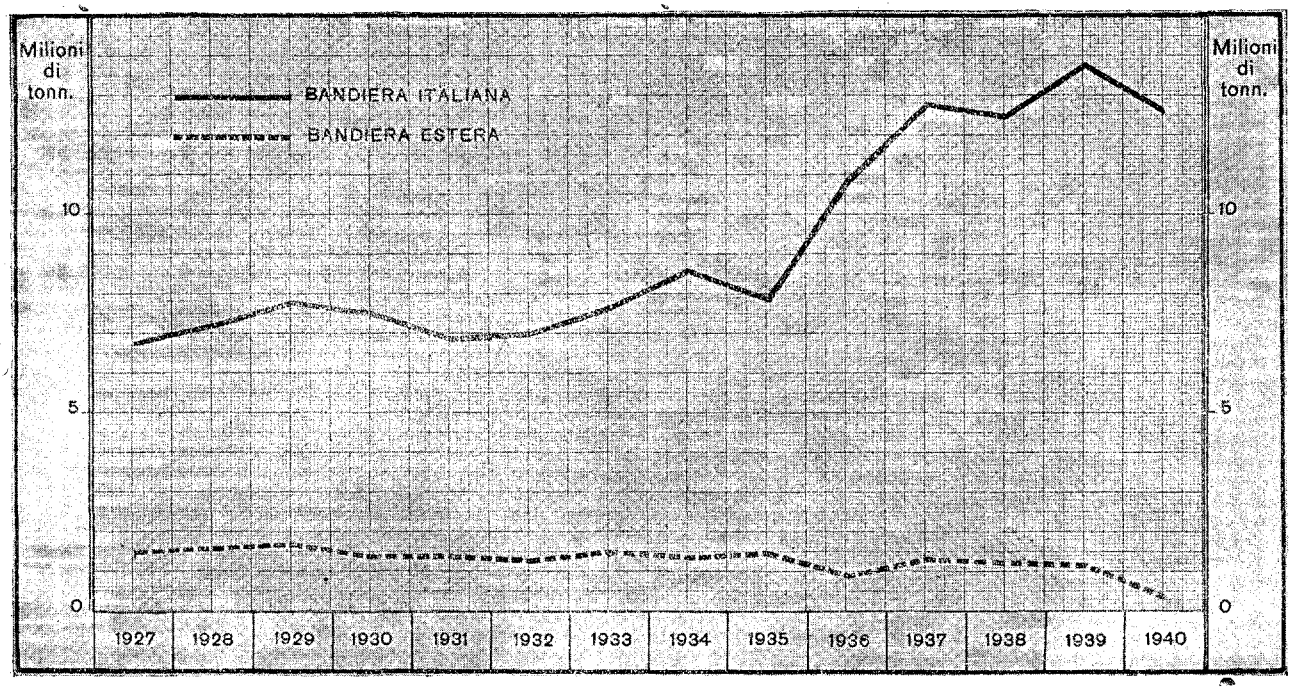
RIMESSE DEGLI EMIGRANTI
(TOTALI ANNUALI LORDI)



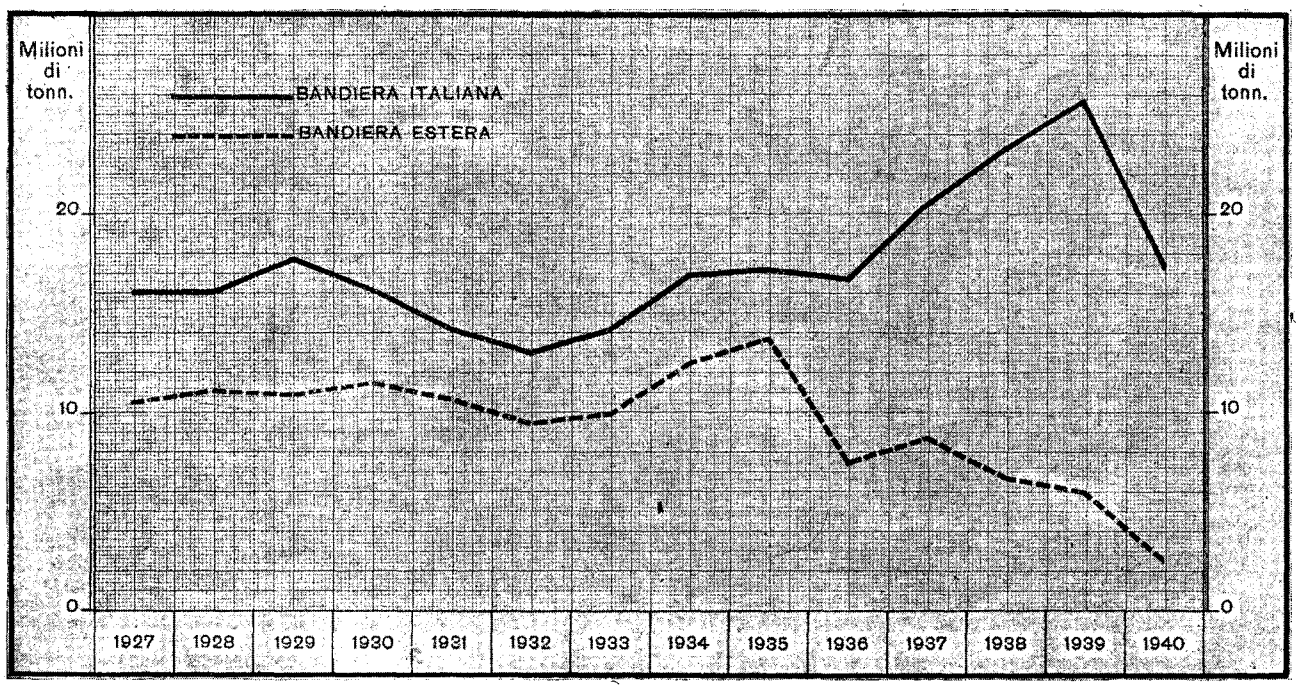
MERCI IMBARCATE E SBARCATE IN ITALIA
E TRASPORTATE DALLE NAVI DI BANDIERA
ITALIANA ED ESTERA



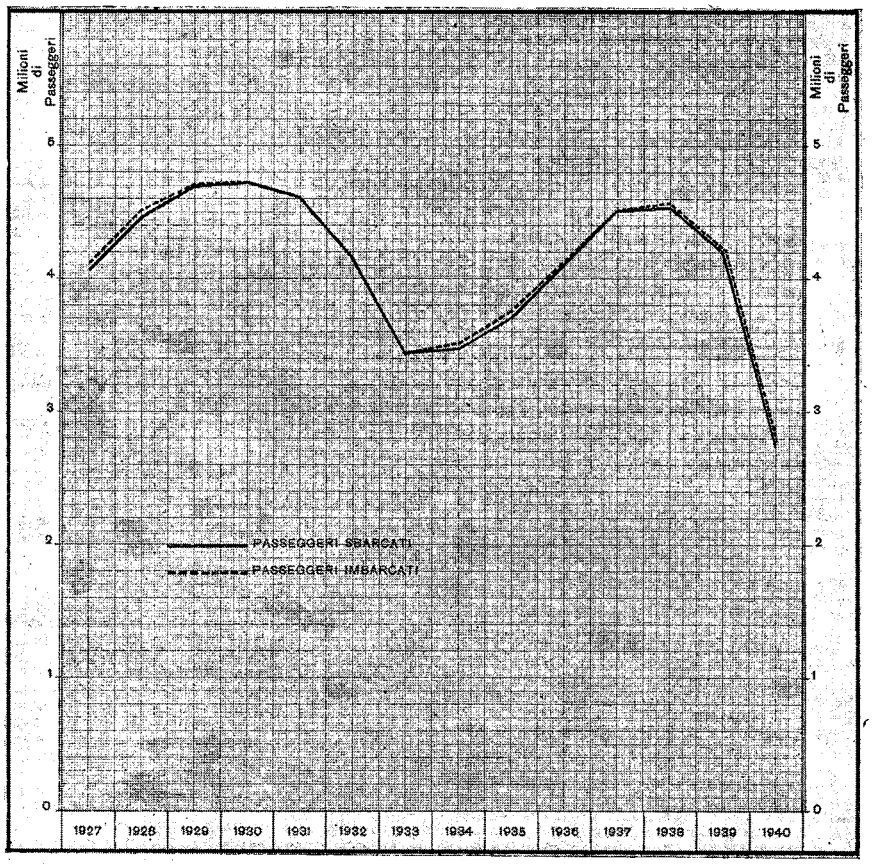
MERCI IMBARCATE IN ITALIA



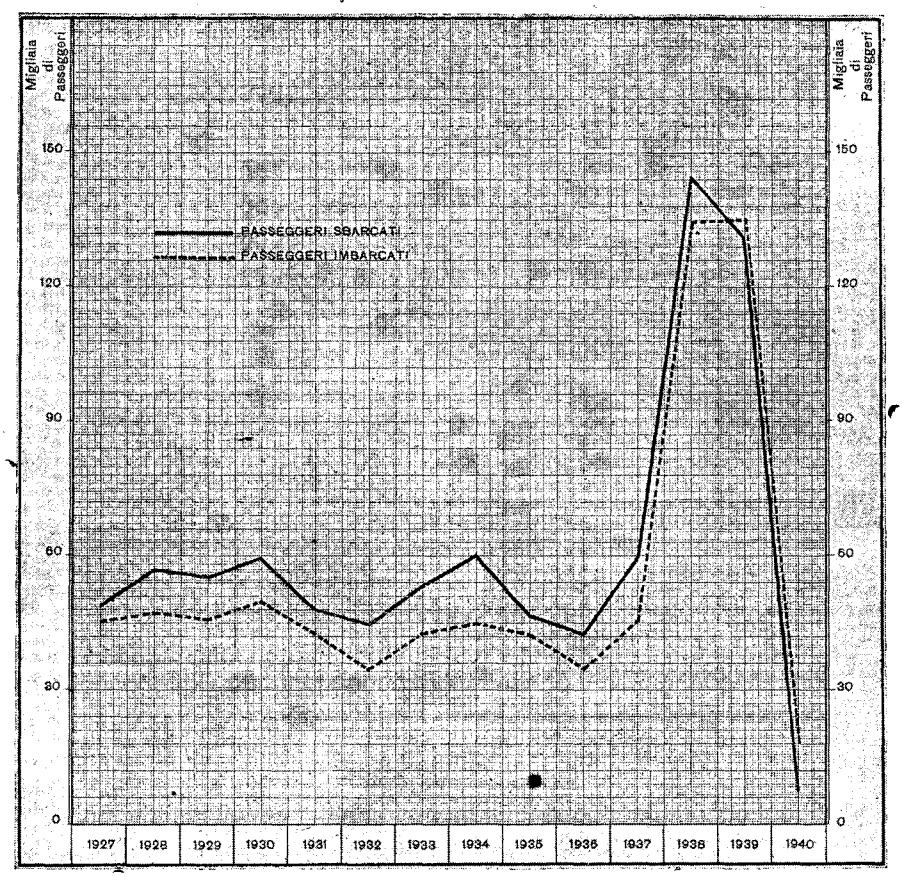
MERCI SBARCATE IN ITALIA



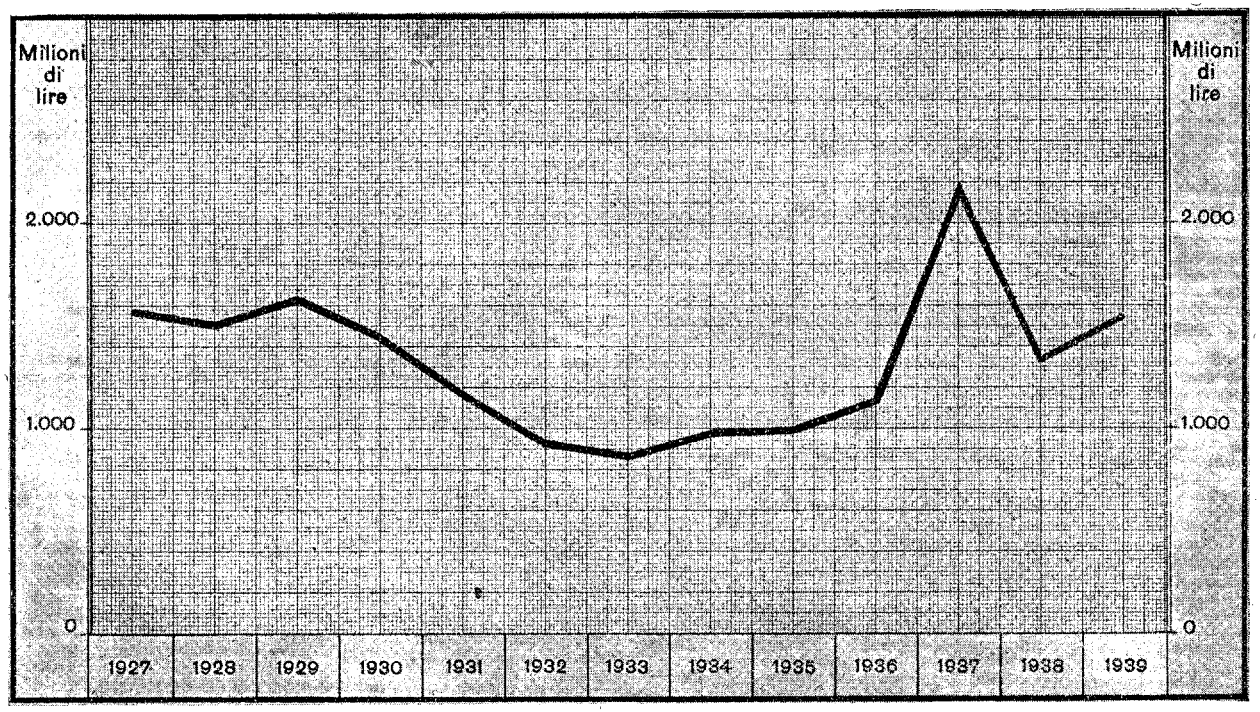
PASSEGGERI IMBARCATI E SBARCATI IN ITALIA
(NAVI ITALIANE)



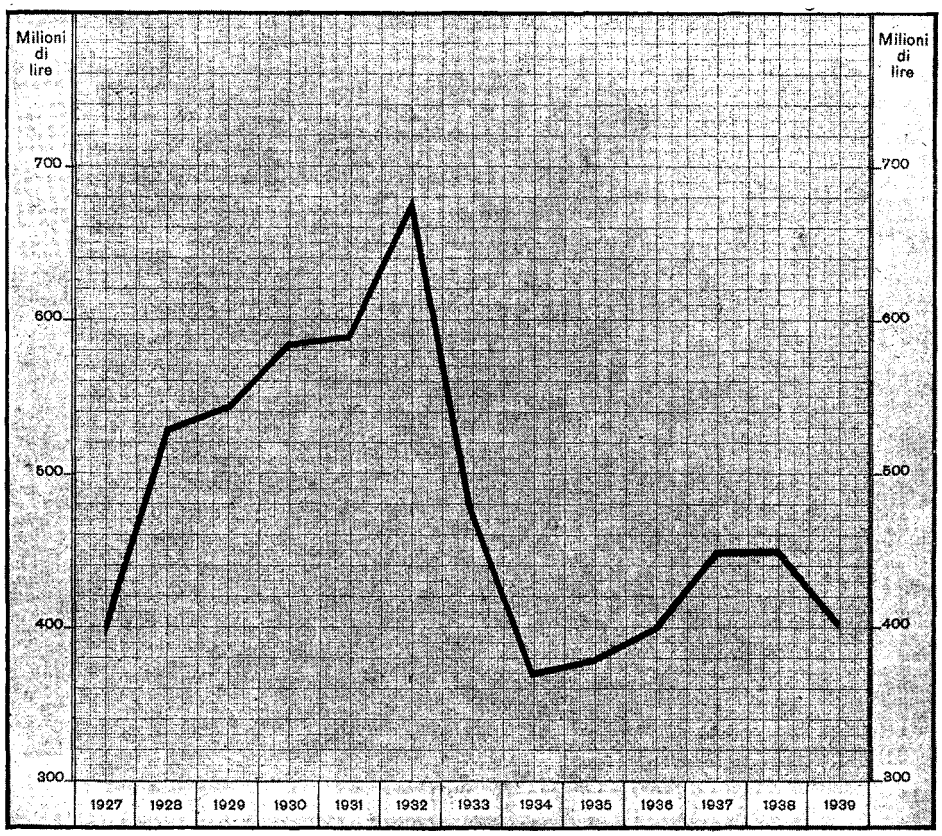
PASSEGGERI IMBARCATI E SBARCATI IN ITALIA
(NAVI ESTERE)



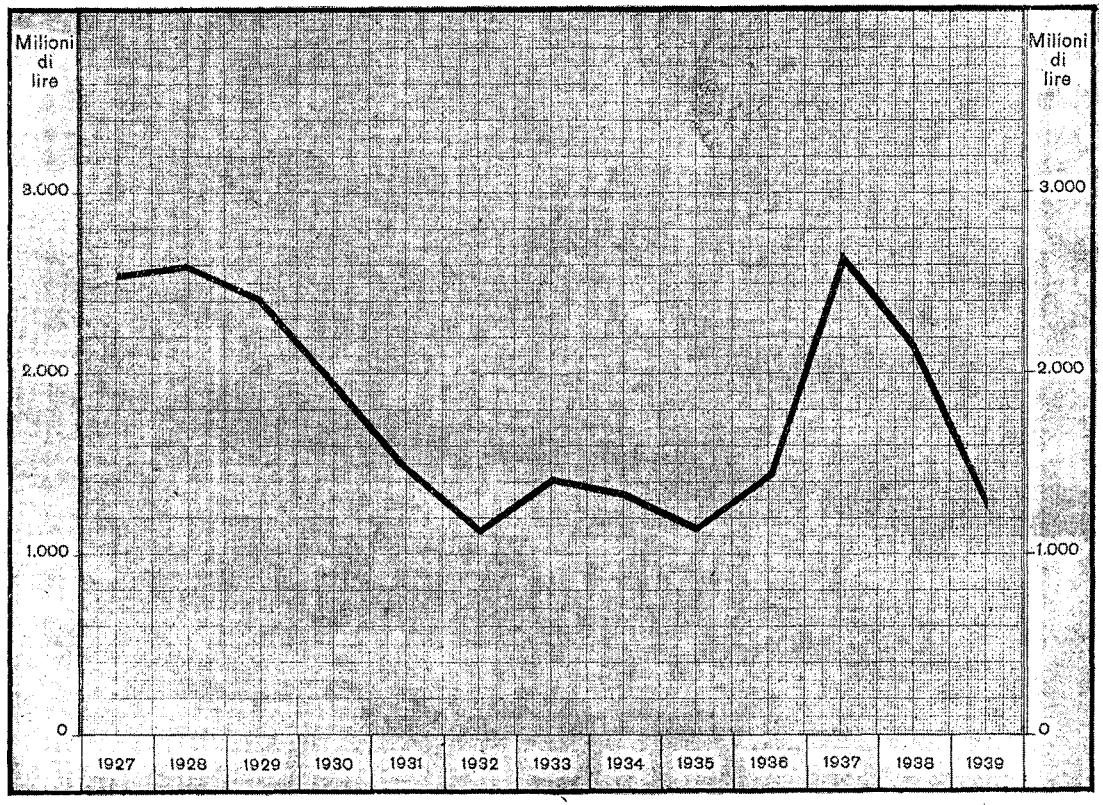
NOLI INCASSATI DALLE NAVI DI BANDIERA ITALIANA
(NOLI LORDI)



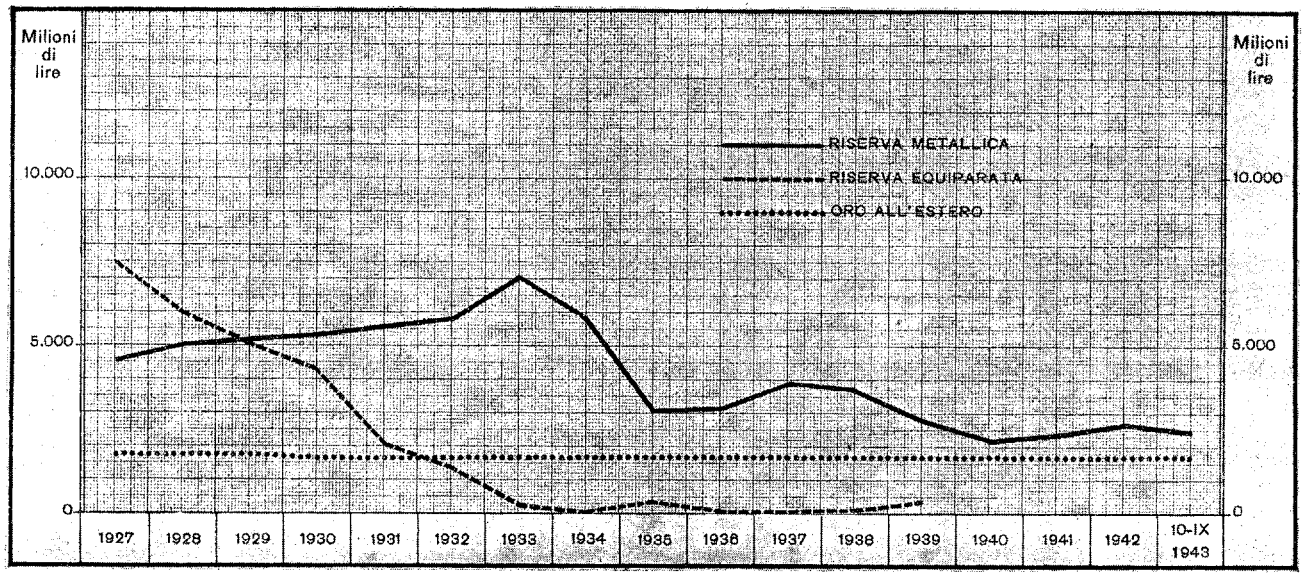
INTERESSI E DIVIDENDI SU PRESTITI ITALIANI EMESSI ALL'ESTERO



SPESA DEGLI STRANIERI IN ITALIA



RISERVE DELLA BANCA D'ITALIA
(VALORI DI BILANCIO)



RISERVE DELLA BANCA D'ITALIA
(IN PESO)