

D'altra parte, se vogliamo fermarci a considerare la situazione così com'è oggi, dobbiamo convenire che la speranza nella quale siamo vissuti, circa la pleora di navi a buon mercato che a noi sarebbe venuta dai lidi d'oltre Manica o d'oltre Oceano, non si è purtroppo realizzata; anche in questo campo gli alleati non hanno dato prova di quel buon volere che noi sollecitavamo, non a titolo di generose elargizioni, ma offrendo pagamenti da gran signori.

Dopo l'armistizio, la verificatasi tendenza al ribasso dei noli, che fece per un momento concepire la possibilità d'una crisi nei cantieri per arresto di costruzioni, sembrò giustificare gli allarmi di coloro che gridavano contro l'immobilizzarsi di forti capitali in nuove imprese navali e confortare il parere di chi riteneva più sbrigativo e più conveniente i nostri acquisti di navi all'estero. Ma quell'indice al ribasso che fu di breve durata, ch'è l'intensificarsi dei traffici riagravò lo squilibrio preesistente; ed ora, dopo parecchi mesi, siamo costretti a domandarci: quali e quanti acquisti Governo ed armatori privati han potuto realizzare fuori del mercato interno? Se guardiamo dietro a noi, troviamo che le trattative del ministro Arlotta non ci assicurarono, almeno sulla carta, che 40,000 tonnellate di acciaio per scafi da parte del governo inglese, e che la famosa concessione di 500,000 tonnellate di navi ottenute dalla stessa Inghilterra per opera del ministro Villa s'è ridotta per ora a 165,000 tonnellate di cui una notevole quantità è costituita da navi con scafi in legno. E difficile era aspettarsi qualche cosa di diverso qualora si fosse considerato la decisione presa dal governo britannico dietro suggerimento della speciale commissione del Board of Trade di mantenere almeno per 5 anni il divieto di passaggio ad altra bandiera delle navi aventi meno di 20 o 25 anni di vita e di subordinare ai bisogni interni l'accettazione di ordinazioni dall'estero. E gli armatori privati cosa hanno potuto ottenere di più? Essi, dopo aver lottato per superare divieti e difficoltà governative, dopo aver scovato qualche mediocre nave di possibile acquisto, hanno dovuto arrestarsi dinanzi ai prezzi esorbitanti praticati nei mercati di vendita; si consideri solamente che il prezzo medio delle poche navi che furono oggetto di compra-vendita in Inghilterra durante il 1919 si è elevato a 31 sterline per tonnellata da 7 sterline che era prima della guerra, ed in qualche caso ha raggiunto la somma di 60 sterline per tonnellata! Si aggiunga a queste cifre la muraglia del cambio, che, invece di abbassarsi, dall'armistizio in poi è venuto dannosamente aggravandosi, e poi si concederà che non tutti i torti sono da attribuirsi, oggi, a coloro che reclamano dall'industria nazionale una maggiore capacità di produzione navale.

Nei sperati aiuti nei cantieri nord-americani potranno realizzarsi tanto presto. Gli Stati Uniti hanno visto aumentare durante la guerra del 382 per cento la loro precedente consistenza di tonnello mercantile; e questo faceva logicamente supporre che i cantieri d'oltre oceano avrebbero potuto essere ottimi fornitori dei mercati europei. Ma cessate le ostilità, si è dovuto constatare che lo sforzo navale degli Stati Uniti non è stato che uno sciupio di mezzi e di risorse incapace di produrre in tempo di pace benefiche ripercussioni sul fabbisogno di tonnello adatto per navigazione transoceanica: difatti le costruzioni « a serie » di navi con scafo di legno si sono dimostrate inadatte per viaggi a lungo percorso e devono essere necessariamente demolite o trasformate. Di qui la conseguenza per gli Stati Uniti di provvedere prima a perfezionare e completare con tecnica moderna il proprio naviglio e poi permettere ai loro cantieri di lavorare per conto di nazioni estere.

Concludendo, in una situazione tanto intricata, si tratta di conciliare, secondo noi, la necessità di far presto con quella di non creare una grandiosa ma artificiosa industria di costruzioni, la quale svilup-

pata eccessivamente non potrà in seguito, ristabilito l'equilibrio tra domanda ed offerta, essere più aumentata da sufficienti commissioni. Sarà quindi opera più saggia e prudente trasformare tenicamente i cantieri già esistenti e metterli in grado di costruire subito speciali tipi di navi (frigoriferi, celeri, ecc.) di più difficile acquisto all'estero; in tal modo anche l'aggravio dei cambi, che impedisce l'acquisto all'estero tanto di navi già costruite quanto di materie prime occorrenti per le costruzioni, si allieverà in maggior misura quanto meno elevato sarà il costo percentuale del materiale grezzo incorporato nelle nuove navi. Ciò non impedirà ai nostri armatori di continuare a vigilare, con vantaggio del paese e senza danno per i nostri costruttori specializzati, sui mercati di vendita al di là dei confini e tentare acquisti di navi a tipo comune.

Il Governo da parte sua, dovrebbe riprendere in esame la vecchia legge del 13 luglio 1911 che regolava i lavori dei cantieri e modificarla in armonia ai bisogni attuali, abrogare ogni disposizione limitatrice dell'importazione dei materiali in franchigia o, quanto meno, istituire, secondo il vecchio concetto tedesco, delle zone franche, in modo da permettere ai costruttori di servirsi liberamente di materiale tanto nazionale che estero.

Da parte di autorità pubbliche di privati occorre aver costanza e spirito d'iniziativa perchè la bandiera nazionale possa degnamente correre per le vie del mare accanto a quelle delle altre nazioni civili.

*l. m.*

### Movimento dei prezzi e del costo alimenti nei diversi paesi durante la guerra <sup>(1)</sup>.

All'indice è attribuito un diseguale coefficiente di comparazione secondo che le carni occupino un posto importante o no, che le bevande siano o no comprese nella lista, che gli articoli di riscaldamento d'illuminazione siano considerati o scartati. Anche quando il numero e la natura degli articoli sono poco differenti l'indice è influenzato dalla tabella dei coefficienti attribuiti a ognuno di essi: i consumi invariabili adottati per ogni articolo sono variabilissimi secondo le abitudini alimentari di ogni popolo.

Concludendo, si possono comparare tra loro gli indici di una stessa colonna della tabella; ma non bisogna attribuire un significato troppo preciso ai valori relativi degli indici iscritti su una stessa linea del seguente prospetto (Tab. B, pag. seg.).

Tenuto conto delle riserve ora accennate, l'esame delle cifre del quadro sopra riportato suggerisce parecchie osservazioni.

L'indice dei prezzi al dettaglio ha subito un aumento ininterrotto che lo ha portato da 100 al principio della guerra a 230 in Inghilterra, 280 in Francia, 400 in Italia sul principio dell'anno 1919. L'aumento relativamente lento fin verso la fine dell'anno 1916 è divenuto assai più rapido in seguito, in Francia ed in Italia; al contrario in Inghilterra l'aumento si è rallentato a partire dal 1° trimestre del 1917. Devesi questo risultato attribuire alla grande severità delle misure prese in seguito alla dichiarazione della guerra sotto marina, all'osservanza più generale e più completa in questo paese dei regolamenti che limitano i consumi? Ciò che è indiscutibile, è che il movimento degli indici dei prezzi di dettaglio va d'accordo con quello degli indici dei prezzi all'ingrosso.

Nei paesi neutri di Europa l'aumento non è stato minore di quello dei paesi belligeranti. Nella Svizzera l'indice, riguardante un gran numero di articoli (38) è passato da 100 nel luglio 1914 a 257 nel gennaio 1919.

Dei tre paesi scandinavi la Danimarca è la meno colpita dal rialzo: l'indice non è che 186 nel gennaio 1919; in Norvegia e Svizzera l'aumento è più considerevole; l'indice calcolato con il sistema dei coefficienti

(1) V. *Economista* n. 2386 del 25 gennaio 1920 pag. 38.