

assodato che il corso forzoso in un paese non si può togliere razionalmente se non con uno di questi tre metodi: 1) o consolidare il tasso esistente dell'aggio, offrendo ai portatori dei biglietti il cambio in oro alla pari reale, non alla pari nominale; 2) o ridurre gradatamente la carta in circolazione, destinando all'uopo avanzi effettivi e non apparenti di bilancio, fino a che la carta per la sua ridotta quantità non si sia elevata di valore fino al livello dell'oro; e solo a questo punto contrarre un prestito ed estinguere i biglietti alla pari nominale; 3) seguire a ridurre la carta-moneta col metodo precedente, senza contrarre prestiti in oro, lasciando che l'oro ritorni da sè in paese a colmare i vuoti della carta via via ritirata e distrutta. Noi invece nel 1881 seguimmo un metodo irrazionale; mentre esisteva l'aggio all'8 o 10 %, una semplice legge impegnò lo Stato a contrarre un prestito in metallo e a cambiare i suoi biglietti alla pari nominale, 100 di oro per 100 di carta. L'aggio scomparve d'improvviso, come per tocco di bacchetta magica. L'esportatore italiano, il quale un momento prima da una sua tratta sull'estero di 100 lire ricavava, vendendola in paese da 108 a 110 in carta (il che non costituiva un guadagno straordinario per lui, il livello dei prezzi e dei profitti essendosi alla lunga aggiustato così, che solo coll'aggio all'8 e 10 % l'esportatore realizzava l'ordinario profitto) di punto in bianco non ricavò più di 100 o 101, perchè chi aveva pagamenti da fare all'estero, poteva avere il cambio dei biglietti di Stato alla pari in oro e spedire oro in luogo di tratte. In breve l'operazione, colla quale fu abolito il corso forzoso, si risolse in un forte premio accordato agli importatori a spese degli esportatori. L'esportazione languì, l'importazione crebbe in pochi anni straordinariamente; il metallo preso a prestito all'estero mediante emissioni di rendita pubblica ripassò in buona parte i confini; e gli industriali protetti, di fronte all'invasione di merci forestiere concorrenti colle loro, si agitarono per una riforma della tariffa doganale in senso più restrittivo. Logicamente invece avrebbero dovuto agitarsi per la riforma della legge del 1881 abolitiva del corso forzoso.

Le industrie-limiti, alle quali si può, per le ragioni dette, accordare protezione, sono ancora le più interessate a che lo Stato e i minori Enti politici non largheggino nelle spese di dubbia produttività. Quando, come pur troppo da noi avvenne per una triste serie d'anni a cominciare dal 1885, lo Stato costruisce su vasta scala ferrovie,