

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA
DEL REGNO D'ITALIA

SERIE VI - VOL. XXI.

1931 - X.

Annali di Statistica

ANGELO DI COMITE — I Noli e la Bilancia dei Debiti e dei Crediti in Italia, nel periodo 1925-26-27-28.



ROMA
ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO
LIBRERIA
1931 - ANNO X

INDICE

Presentazione.....	Pag. VII
--------------------	----------

INTRODUZIONE.

1. Scopo del lavoro — 2. Accenno ai calcoli su l'argomento fatti da altri — 3. Relazioni dei guadagni marittimi con le altre voci della bilancia e partizione della materia ..	Pag. 1
--	--------

CAPITOLO I.

TRASPORTO PASSEGGERI.

1. Considerazioni generali — 2. Fonti statistiche — 3. Noli medi — 4. Analisi e critica dei dati — 5. Guadagni derivanti da passeggeri sbarcati nel 1926 — 6. Idem nel 1928 — 7. Guadagni derivanti da passeggeri imbarcati nel 1926 e 1928 — 8. Calcolo per gli anni 1925 e 1927	Pag. 7
---	--------

CAPITOLO II.

TRASPORTO MERCI.

1. Considerazioni generali — 2. Fonti statistiche — 3. Noli guadagnati per il trasporto del carbone — 4. Idem per il trasporto del grano-mais — 5. Idem per le altre merci sbarcate — 6. Idem per le merci imbarcate — 7. Ripartizione dei guadagni tra navi italiane e navi estere	Pag. 42
---	---------

CAPITOLO III.

SPESE E CONFRONTI.

1. Spese — 2. Calcoli di controllo e guadagni di navi italiane per merci trasportate tra porti esteri — 3. Confronto con le altre voci della bilancia internazionale	Pag. 74
--	---------

Riassunto	Pag. 86
Appendice	» 93
Bibliografia	» 120



PRESENTAZIONE

Il presente volume riproduce una dissertazione, con cui il Sig. Angelo Di Comite ha conseguito, nel novembre 1929, la laurea presso il R. Istituto Superiore Navale di Napoli. Essa ottenne un premio di L. 1.000 nel concorso per le migliori tesi di laurea, bandito, per l'anno accademico 1928-29, da questo Istituto Centrale di Statistica.

Chi conosce le lacune e le incertezze che, in questa materia, presentano i dati, apprezzerà lo sforzo non inutilmente compiuto dal Dr. Di Comite per giungere a conclusioni attendibili in così importante argomento.

Roma, li 5 ottobre 1931-IX

IL PRESIDENTE
dell'Istituto Centrale di Statistica
CORRADO GINI.



INTRODUZIONE

SOMMARIO. — 1. Scopo del presente lavoro. — 2. Accenno di calcoli sull'argomento fatti da altri. — 3. Relazione dei guadagni marittimi con le altre partite della bilancia e partizione della materia.

1. Con questo lavoro mi propongo di portare un modesto contributo allo studio dell'importanza che ha, per la bilancia internazionale dei paesi marittimi, l'attività della loro marina mercantile, o in altri termini al calcolo, sia pure largamente approssimativo, dell'entità delle somme che il commercio marittimo fa guadagnare ai varii paesi che ad esso si dedicano.

Delle non molte pubblicazioni su l'argomento e dei sistemi adottati per la valutazione di questa importante voce della bilancia, dirò a suo luogo.

Va notato che non poche di queste valutazioni sono fatte per via indiretta e in maniera soggettiva, metodo che richiede da parte di chi lo adotta una profonda conoscenza della materia e che, ad ogni modo, lascia sempre campo a incertezze sull'attendibilità dei risultati raggiunti. Io mi propongo invece di fare una valutazione essenzialmente obbiettiva, per quanto me lo permettono i dati statistici sul commercio estero, sul movimento della navigazione e sui noli, che ho a disposizione.

Volendo seguire tali direttive, si impone una limitazione del calcolo nello spazio e nel tempo ed io, per ovvie ragioni, ho limitato all'Italia ed al periodo 1925-28 la mia indagine.

2. Molti economisti, principalmente per combattere i numerosi pregiudizi nascenti da un'errata interpretazione della bilancia commerciale, pregiudizi diffusi purtroppo ancor oggi anche tra le classi colte, hanno avuto occasione di far rilevare, come l'attività della marina di un paese possa costituire una importante partita attiva della bilancia internazionale dei paesi marittimi; pochi però si sono accinti alla non facile impresa di calcolare le entrate che ad un paese derivano da tale fonte. Un primo tentativo del genere è stato

fatto dal Giffen (1) il quale, in un suo lungo discorso letto dinanzi alla Società di Statistica di Londra e diretto a combattere delle tendenze protezioniste, più o meno interessate, allora manifestatesi in Inghilterra e fondate sul forte squilibrio, tutt'oggi esistente, tra le importazioni e le esportazioni inglesi, metteva in evidenza l'importanza di tutte le altre relazioni internazionali che concorrono a costituire la bilancia dei debiti e dei crediti, e, quel che a me più importa, calcolava l'entrata derivante all'Inghilterra dalla sua attività marittima.

Poichè mi servirò di questo metodo, con opportune modifiche, quando verranno a mancarmi i dati statistici diretti, mi sembra opportuno riportarlo.

Il Giffen considerando le cifre di importazione e esportazione mondiale del 1879, nota che nonostante si tratti delle stesse merci, essendo l'esportazione di un paese l'importazione di un altro e viceversa, pure le cifre che le rappresentano sono notevolmente diverse tra loro; infatti ad una importazione di Lst. 1768 milioni corrisponde una esportazione di Lst. 1606 milioni.

Egli ritrova la ragione di questa differenza nel diverso modo di valutazione della merce e propriamente nota che, mentre le esportazioni sono generalmente valutate al luogo di partenza senza comprendervi il costo del trasporto, le importazioni sono generalmente valutate al luogo di arrivo includendovi questo costo.

Basandosi su tale differenza, calcola il guadagno mondiale derivante dall'industria dei trasporti marittimi nel modo seguente.

Toglie da detta differenza (Lst. 162 milioni) il 20 % (Lst. 32 milioni) perchè questa percentuale è costituita da elementi estranei al trasporto vero e proprio quali assicurazioni, provvigioni, spese varie, ecc., ed ottiene un residuo di 130 milioni di lire sterline che rappresentano i noli effettivamente riscossi. Su tale somma calcola la quota spettante all'Inghilterra nella percentuale del 55 % (Lst. 71,5 milioni), quale era appunto nell'anno considerato la percentuale del tonnelloaggio britannico rispetto al tonnelloaggio mondiale, e dai 71,5 milioni di sterline toglie $\frac{1}{6}$ per le maggiori spese

(1) GIFFEN ROBERT: *Sull'uso delle statistiche di importazione ed esportazione*. B. E. IV. vol. 1º.

incontrate dalle navi inglesi all'estero, rispetto a quelle sostenute da navi straniere in Inghilterra. Ottiene così una somma di 60 milioni di sterline, che rappresentano il contributo netto apportato alla bilancia internazionale dell'Inghilterra, dalla propria marina mercantile, nell'anno 1879.

Questo metodo, nonostante il vantaggio della sua speditezza e semplicità, presenta il fianco a non poche critiche di cui dirò più avanti; io non lo applicherò che quando mi faranno completamente difetto i dati statistici relativi al commercio estero ed ai noli, come era probabilmente il caso per il Giffen.

Per quanto riguarda l'Italia, è opportuno ricordare un calcolo parziale, fatto dal prof. Jannaccone per il 1921 e il 1922.

Il Jannaccone si è limitato a calcolare i saldi delle seguenti partite:

1° differenza tra noli attivi e passivi per il trasporto di emigranti e passeggeri di classe;

2° differenza tra le spese della marina italiana all'estero e le spese della marina estera in Italia;

3° noli attivi per merci importate ed esportate da navi italiane.

Va notato che il Jannaccone non calcola i noli guadagnati da navi estere per merci importate in Italia, essendo tale partita passiva già compresa nella somma indicante il debito per merci importate che sono valutate c. i f., nè calcola i noli guadagnati da navi straniere per merci esportate perchè questi sono a carico di importatori stranieri.

Ciò non significa che la partita 3° non abbia la sua contropartita, questa si trova conglobata nella cifra che indica l'importazione di merci (1).

Nella partita 3° sono considerati come noli attivi non solo le somme guadagnate da navi italiane per merci esportate, il che si comprende facilmente, essendo tali noli pagati da stranieri e non essendo compresi nel valore delle merci esportate che sono valutate f. o. b., ma anche le somme guadagnate da navi italiane per merci importate; tali noli sono effettivamente pagati da italiani, essi sono compresi all'attivo non già perchè costituiscano una partita attiva vera e propria, ma come contropartita di una passività

(1) Tali notizie sono ricavate dall'*Economia dei trasporti marittimi* del prof. Corbino (pagina 320), non avendo potuto procurarmi la relazione del Ministro De Stefani, in cui il calcolo era riportato.

inesistente e pur nonostante compresa nella cifra delle merci importate che sono valutate comprendendovi il costo del trasporto, come se esso fosse completamente effettuato da navi straniere.

Il Jannaccone ha poi continuato le indagini sulla bilancia internazionale italiana e ha valutata l'attività derivante dai trasporti marittimi a due miliardi di lire carta per il triennio 1922-1924 e a sei miliardi trecentocinquanta milioni di lire carta per il decennio 1915-1924 (1).

Un'analogha indagine viene annualmente fatta per molti paesi, dalla Società delle Nazioni; l'autore della bilancia dei pagamenti italiana per il 1925 è il prof. Borgatta (2) per il detto anno sono stati pubblicati i seguenti dati:

ATTIVO.

1. Noli, locazioni di navi per Charter-party, noli per il trasporto di viaggiatori e redditi simili, guadagnati da navi italiane in tutte le operazioni di commercio estero: Lit. 1390 milioni - 1465 milioni.

2. Diritti di porto pagati da navi straniere in porti italiani: Lit. 55 - 70 milioni.

PASSIVO.

1. Noli, locazioni di navi per Charter-party, noli per il trasporto di passeggeri e redditi simili, guadagnati da navi straniere in tutte le operazioni di commercio estero: Lit. 960 milioni (3).

2. Diritti portuali pagati da navi italiane all'estero: Lit. 370 - 465 milioni.

3. Commissioni, premi di assicurazione, courtage, ecc.: Lit. 50-60 milioni.

Sul metodo usato in queste valutazioni dirò più avanti.

Il Borgatta ha costruita la bilancia internazionale anche per il 1927, da essa risultano i seguenti dati.

(1) Cfr. JANNACCONI: *La bilancia del dare e dell'avere internazionale*, pag. 106 e 109.

(2) SOCIÉTÉ DES NATIONS: *Balances des Paiements*, ecc., anno 1927.

(3) Questa cifra è costituita quasi totalmente da noli guadagnati da navi straniere per merci importate, perchè i guadagni delle navi estere per il trasporto di passeggeri italiani sono molto bassi (20-40 milioni Lit.), e i noli guadagnati per merci esportate, non vanno considerati essendo pagati da stranieri a navi estere. Tale cifra non è quindi iscritta nella bilancia ma riportata in nota essendo già compresa nella cifra dell'importazione di merci.

ATTIVO.

1. Noli per merci e viaggiatori: Lit. 1.490-1510 milioni.

2. Diritti portuali, ecc., pagati da navi estere: Lit. 60-90 milioni.

PASSIVO.

Diritti portuali, ecc., pagati da navi italiane all'estero: Lit. 490-540 milioni (1).

3. Avevo in un primo momento creduto di poter calcolare il contributo che la marina mercantile apporta alla bilancia dei debiti e dei crediti, senza alcun riferimento alle altre voci della bilancia stessa, ma alcune complicazioni sopravvenute nel corso dell'indagine mi hanno convinto che, a meno che non si voglia fare un calcolo puramente statistico, di scarsa importanza pratica, non essendo i risultati ottenuti confrontabili con quelli delle altre voci della bilancia, è necessario, non dico di calcolare le altre partite, la qualcosa sarebbe per me impossibile, ma almeno di tener presente nel calcolo tutte le reciproche relazioni esistenti tra i guadagni della marina mercantile e le altre voci della bilancia, ciò essenzialmente allo scopo di evitare doppi computi.

Nella tavola I dell'appendice riporto un prospetto, che ritengo completo, di quella parte della bilancia internazionale che riguarda l'attività marittima dell'Italia, compilato seguendo, nelle linee generali, le indicazioni date dal prof. Corbino (2) e senza tener conto delle altre voci della bilancia.

Lo riporto, non già perchè di esso mi serva nell'indagine, ma per far meglio risaltare quanto si è detto sopra.

Si vede infatti che non poche delle voci indicate nel quadro sono già comprese in altre voci più generiche della bilancia, per es. le obbligazioni derivanti da compre e vendite di navi sono comprese nelle cifre dell'importazione ed esportazione di merci, così può dirsi delle spese per combustibili, provviste di bordo, ecc., e ancora, le quote di profitto per proprietà su navi straniere sono comprese, o dovrebbero esserlo, nei redditi derivanti da capitali nazionali im-

(1) Cfr. *L'Economia Nazionale*, agosto 1929, pag. 65.

(2) Cfr. CORBINO: *Op. cit.*, p. 320.

piegati all'estero, e un analogo discorso in senso inverso può farsi per la contropartita. Ma vi è qualcosa di più e di maggiore importanza; ho già fatto notare come, essendo le esportazioni valutate f. o. b. e le importazioni c. i. f., si viene a considerare il trasporto come completamente effettuato da navi estere; da ciò deriva che tutti i noli guadagnati da navi nazionali per merci importate, esportate, o trasportate tra porti esteri rappresentano un articolo attivo della bilancia senza che ad esso corrisponda, almeno apparentemente, alcuna passività.

In definitiva quindi questa sezione della bilancia va fatta nel modo seguente:

ATTIVO.

1. Noli guadagnati da navi italiane per il trasporto di passeggeri stranieri.
2. Noli guadagnati da navi italiane per merci importate.
3. Noli guadagnati da navi italiane per merci esportate.
4. Noli guadagnati da navi italiane per merci trasportate tra porti esteri.
5. Spese di porto, diritti marittimi, ecc. pagati da navi straniere in Italia.

PASSIVO.

1. Noli guadagnati da navi straniere per il trasporto di emigranti e passeggeri italiani.
2. Spese fatte da navi italiane all'estero.

Sarebbe senza dubbio utile conoscere anche l'entità delle altre partite indicate nella tavola 1, ma un calcolo di esse riguarda solo indirettamente la bilancia e importa una gran perdita di tempo non compensata dalla attendibilità dei risultati raggiunti, data la mancanza quasi assoluta di statistiche.

Il presente lavoro sarà diviso in tre capitoli: nel primo mi occuperò del trasporto dei passeggeri, nel secondo del trasporto delle merci, nel terzo delle spese e dei confronti con le altre cifre della bilancia.

CAPITOLO I

TRASPORTO PASSEGGIERI.

SOMMARIO. — 1. Considerazioni generali. — 2. Fonti statistiche. — 3. Noli medi. — 4. Analisi e critica dei dati. — 5. Guadagni derivanti da passeggeri sbarcati nel 1926. — 6. Idem 1928. — 7. Guadagni derivanti da passeggeri imbarcati nel 1926 e 1928. — 8. Calcolo per gli anni 1925 e 1927.

1. Per determinare l'entità dei noli guadagnati per il trasporto di passeggeri, è necessario conoscere il numero dei passeggeri trasportati da un lato, e d'altra parte bisogna calcolare il nolo unitario medio pagato da ogni viaggiatore, tenendo conto della classe frequentata a bordo e dei vari paesi di provenienza e destinazione.

Per la presente indagine ha importanza limitata la conoscenza del numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati in porti italiani, perchè io dovrò determinare solamente i noli incassati da navi estere per il trasporto di italiani, e i noli incassati da navi italiane per il trasporto di stranieri.

È bene notare che la distinzione tra noli attivi e passivi, fatta basandosi sulla nazionalità dei viaggiatori, non è teoricamente esatta; effettivamente dovrebbero considerarsi come noli attivi quelli pagati a navi italiane da persone abitualmente residenti all'estero, o meglio ancora da persone il cui reddito viene prodotto all'estero e viceversa per i noli passivi. Una distinzione basata su tale principio è però praticamente impossibile a realizzare; è infatti già molto difficile rilevare dalle statistiche esistenti, con una certa approssimazione, la semplice nazionalità dei passeggeri trasportati. Esiste, del resto, una così stretta relazione tra la nazionalità delle persone e il luogo in cui il loro reddito è prodotto, che non si commette certo grande errore sostituendo l'una distinzione all'altra; tanto più che la classificazione dei passeggeri per nazionalità si limita, in questo caso, a distinguere gl'italiani dagli stranieri.

Se noi ci domandiamo qual'è, per un dato anno, il numero degli italiani trasportati da navi straniere, vediamo subito che a tale domanda non si può dare una risposta completamente esauriente;

senza dubbio la massima parte degli italiani trasportati proviene da porti italiani o ad essi è diretta e per il calcolo di questi potranno essere utili le statistiche che danno il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati in porti nazionali, per la determinazione degli altri invece si può procedere solo per via indiziaria.

Lo stesso può dirsi degli stranieri trasportati da navi italiane, anche una parte di questi, molto limitata invero, viene trasportata tra porti esteri e quindi la cifra calcolata tenendo conto solo degli stranieri imbarcati e sbarcati in porti italiani sarà, per questo fatto, da ritenere minore del vero. Bisogna inoltre osservare che la determinazione degli italiani o stranieri trasportati tra porti esteri rispettivamente da navi straniere o italiane, oltre che essere molto difficoltosa non sarebbe di grande utilità, poichè in questo caso si può legittimamente ritenere insufficiente il criterio della nazionalità per la distinzione tra partita attiva e passiva. Per tali ragioni io calcolerò questa voce della bilancia, tenendo conto solo dei viaggiatori imbarcati o sbarcati in Italia, ritenendo che le due quantità trascurate vengano a compensarsi tra loro; la diminuzione che tale fatto porterà nei valori assoluti, viene in parte ad essere compensata da un aumento nei noli medi adoperati, aumento derivante dall'aver ammesse alcune ipotesi esemplificative, come si vedrà più avanti (pag. 10).

2. Le statistiche ufficiali che danno il movimento dei viaggiatori nei porti italiani sono: il « Movimento della Navigazione » pubblicato dal Ministero delle Finanze, i cui due ultimi volumi si riferiscono al 1925; la « Relazione annuale del Direttore Generale della Marina Mercantile », che conterrebbe dati preziosi per la presente indagine se la pubblicazione non si fosse purtroppo arrestata al 1914; le tavole dell'Annuario Statistico; i dati rilevati trimestralmente dalla Direzione Generale delle Dogane che distinguono il traffico a seconda della bandiera (italiana o estera) e secondo la specie di navigazione per operazioni di commercio (internazionale, di scalo e di cabotaggio) e quelli mensili calcolati dalla Direzione Generale della Marina Mercantile, che contengono anche la distinzione per paesi di provenienza e destinazione (1).

(1) Le tavole di queste ultime due fonti sono riportate nel Bollettino Mensile di Statistica.

Tali statistiche sono per il mio scopo del tutto insufficienti; a me infatti occorre conoscere almeno la nazionalità dei passeggeri trasportati e la classe frequentata a bordo dei piroscafi.

Questi dati si possono in parte rilevare dalle statistiche pubblicate dell'E. N. I. T. (Ente Nazionale Industrie Turistiche).

L'Enit pubblica, a partire dal 1926, delle statistiche riferentisi ai passeggeri sbarcati in Italia con provenienza dall'estero e distingue i dati a seconda della nazionalità dei viaggiatori, della classe frequentata a bordo, della bandiera dei piroscafi, dei luoghi di provenienza, ecc. (1). I dati però si riferiscono ai soli passeggeri sbarcati, per quelli imbarcati non si può procedere in altro modo che basandosi sui dati dei passeggeri sbarcati e ammettendo delle ipotesi per quanto è possibile prossime al vero.

3. Non esistono statistiche ufficiali che diano i noli medi per il trasporto dei passeggeri, ad eccezione dei noli per il trasporto degli emigranti che sono fissati dall'autorità statale e pubblicati trimestralmente nella *Gazzetta Ufficiale*; del resto tali noli medi non avrebbero alcun significato nè alcun'importanza pratica, poichè ogni compagnia di navigazione possiede proprie tariffe che variano col variare dei piroscafi e del traffico a cui questi sono addetti.

Si comprende facilmente come un piroscafo d'elevata velocità e munito di tutto il *comfort* moderno, faccia pagare a parità di classe, di distanza, ecc., un nolo più elevato di un'altra nave che non possiede tali requisiti. Questo fatto rappresenta una difficoltà nel calcolo di un nolo medio per una data via e una data classe; tale difficoltà è però molto minore di quanto sembri a prima vista, poichè esiste una stretta relazione tra una determinata via marittima e le caratteristiche dei piroscafi che a questa sono addetti, il che si spiega facilmente considerando il continuo sforzo fatto dalle varie compagnie di navigazione per destinare a ogni singola via di traffico, quei piroscafi che hanno caratteristiche tali da assicurare loro il massimo reddito netto. Così per es. noi troviamo nelle linee tra l'Italia e il Nord-America piroscafi come il « Roma », l' « Augustus », « Il Conte Grande », il « Conte Biancamano » ecc. che sono navi aventi

(1) Cfr. ENIT: *Entità del traffico turistico in Italia* 1925 e altre pubblicazioni analoghe del 1926 e 1927. Parte dei dati sono riportati nel Bollettino Mensile di Statistica.

una stazza lorda superiore alle 20 mila tonnellate, con velocità tra i 20 e i 21 nodi e munite di tutto il *comfort* moderno, mentre nelle linee del Sud-America si trovano piroscafi in genere con un tonnellaggio minore, con velocità relativamente più bassa ecc., ovvero navi dello stesso tipo delle prime, ma aventi un'età maggiore.

Si può quindi in linea generale, dalla media dei noli di un numero limitato di piroscafi appartenenti a varie compagnie, determinare il nolo medio per una data via marittima. Un'altra difficoltà che s'incontra nella determinazione di questo nolo medio è data dall'esistenza di più prezzi di tariffa per una stessa classe. Ciò si verifica principalmente per le grandi navi, per es. la tariffa delle cabine di prima classe del « Conte Biancamano », per il 1928, oscilla tra un massimo di Lst. 490 per cabine esterne del Ponte A munite di bagno ed un minimo di Lst. 250 per cabine interne del Ponte E e tra i due estremi vi è tutta una gamma di valori intermedi. La tariffa per le classi di lusso e le prime classi varia inoltre a seconda che le cabine siano occupate da una o più persone e in tutti i casi, di fronte a una tariffa normale, esiste una tariffa ridotta applicabile in un determinato periodo dell'anno.

Nel calcolo delle medie ho cercato di tener conto, per quanto mi è stato possibile, di tutti questi elementi; non ho invece potuto tener conto della riduzione da apportarsi ai noli per il trasporto di fanciulli e domestici, nè delle tariffe speciali ridotte per il trasporto di comitive turistiche. Tutti questi passeggeri sono considerati come se avessero pagato il nolo intero, l'aumento nei guadagni calcolati rispetto ai veri, derivante da questo fatto è compensato dal nolo pagato per il trasporto di bagagli e da altre spese fatte a bordo dai passeggeri e non comprese nella tariffa, ed essenzialmente dall'aver trascurati i passeggeri trasportati tra porti esteri.

Le fonti di cui mi sono servito per il calcolo delle medie sono state: per il 1927 e il 1928 le tariffe della « Navigazione Generale Italiana », del « Lloyd Sabaudò », della « Cosulich », della « Sitmar »; per il 1925 e 1926 non ho potuto disporre che delle sole tariffe della « Navigazione Generale Italiana » e del « Lloyd Sabaudò » e di alcuni dati fornitimi dalla « Sitmar ».

In complesso i noli del 1927 sono quasi identici a quelli del 1928, quelli del 1926 non differiscono molto in valore assoluto (Lst. e

dollari) dai noli dei due anni seguenti, mentre quelli del 1925 sono alquanto più bassi (ciò deriva essenzialmente dal fatto che in quest'anno non erano ancora entrati in lizza i transatlantici di recente costruzione).

In base alle direttive sopra indicate son riuscito, dopo un calcolo alquanto laborioso, a compilare le tavole 2 e 3 dell'appendice, in cui i noli medi sono riportati.

4. Il mio calcolo si limiterà agli anni 1926 e 1928; i valori corrispondenti per il 1926 e il 1927 saranno determinati basandosi sulle cifre calcolate per i due anni predetti, tenendo beninteso conto delle variazioni che i dati possono presentare da un anno all'altro.

I dati statistici riguardanti il movimento dei passeggeri, così come vengono rilevati dalle varie fonti, non concordano tra loro.

La Direzione Generale delle Dogane fornisce per il 1926 i seguenti dati (1):

		Viaggiatori sbarcati	Viaggiatori imbarcati	
		—	—	
Bandiera italiana	{	Navig. Internaz.	102.696	130.750
		» di scalo	15.141	36.092
		TOTALE . . .	117.837	166.842
Bandiera estera	{	Navig. Internaz.	43.202	33.068
		» di scalo	4.520	4.601
			47.722	37.669
TOTALE Navig. Intern. e di scalo . . .		165.559	204.511	

Dall'Enit (2) si rileva che i passeggeri sbarcati in Italia con provenienza dall'estero nel 1926 furono 166.596 di cui 128.598 trasportati da navi italiane e 37.998 da navi estere.

(1) Rilevati dal Bollettino Mensile di Statistica, febbraio 1928, pag. 108. Questi dati differiscono un poco da quelli riportati nel corrispondente fascicolo di febbraio 1927 per correzioni apportate a questi ultimi in seguito a migliori accertamenti.

(2) Bollettino Mensile di Statistica, febbraio 1927, pag. 136.

Elaborando i dati della tavola a pag. 204 dell' « Annuario Statistico 1928 », ho calcolati i seguenti valori del movimento dei passeggeri con l'estero nel 1926. (Cfr. tavola 4-A in appendice).

	Passeggeri sbarcati	Passeggeri imbarcati
da navi italiane	176.735	221.268
da navi straniere	47.729	37.669
TOTALE...	224.464	258.937

Non è indicato su quali fonti è stata compilata la tavola dell'Annuario Statistico, dal modo di esposizione dei dati (ripartiti per ogni singolo paese di provenienza o destinazione) sono portato a credere che essa sia stata costruita con i dati rilevati dalla Direzione Generale delle Dogane per la compilazione del « Movimento della Navigazione ».

Per il 1928 i dati sono i seguenti (1):

DIREZIONE GENERALE DELLE DOGANE (2).

		Passeggeri sbarcati	Passeggeri imbarcati
Bandiera italiana	{ Navig. Internaz.	109.684	129.603
	{ » di scalo	18.694	18.028
	TOTALE...	128.378	147.631
Bandiera estera	{ Navig. Internaz.	50.229	42.333
	{ » di scalo	4.586	3.361
	TOTALE...	54.815	45.694
TOTALE navigaz. internaz. e di scalo...		183.193	193.325

(1) Credo appena necessario fare osservare che i dati del 1928 sono provvisori; è quasi certo però che essi ben poco differiranno dai definitivi, come si può arguire dalle lievi differenze tra i dati provvisori e definitivi degli anni precedenti.

(2) Bollettino Mensile di Statistica, febbraio 1929.

ENIT (1).

Passeggeri provenienti dall'estero 163.193 di cui 129.423 su navi italiane e 33.770 su navi estere.

Un calcolo da me fatto sui dati mensili forniti dalla Direzione Generale della Marina mercantile dà i seguenti risultati (2).

	Passeggeri sbarcati	Passeggeri imbarcati
Da navi italiane	299.135	258.409
Da navi estere	56.023	43.960
TOTALE...	285.158	302.369

Un osservatore superficiale potrebbe, dal lieve scarto che presentano le cifre fornite dall'Enit (passeggeri sbarcati 166.596 nel 1926 e 163.193 nel 1928), rispetto alla somma dei dati della navigazione internazionale e di scalo della Direzione generale delle Dogane (passeggeri sbarcati 165.559 nel 1926 e 183.193 nel 1928), essere indotto a credere che questi siano i valori più attendibili e che quelli forniti dall'Annuario Statistico e dalla Direzione Generale della Marina Mercantile, che danno come sbarcati 224.464 passeggeri nel 1926 e 285.158 nel 1928, siano gonfiati da errori nella rilevazione.

La verità è però un'altra e per ben intenderla è necessario premettere la distinzione tra navigazione internazionale, di scalo e di cabotaggio, e mettere in rilievo i criteri seguiti nella classificazione dei passeggeri (e delle merci) imbarcati e sbarcati, tra le varie categorie. Poichè una tale distinzione mi sarà utile anche quando tratterò delle merci, per evitare ripetizioni, preferisco esporla in termini generici.

Nella navigazione internazionale sono comprese le navi che arrivano direttamente da un porto estero o che si recano direttamente all'estero.

Nella navigazione di scalo sono comprese le navi che effettuano la navigazione tra un porto nazionale e l'altro per trasportare *esclusivamente* merci e persone imbarcate o da sbarcare all'estero.

(1) Bollettino Mensile di Statistica, febbraio 1929.

(2) Tavola 4-B in appendice, calcolata sui dati del Bollettino Mensile di Statistica da marzo 1928 a febbraio 1929.

Alla navigazione di cabotaggio sono infine ascritte le navi che si muovono da un punto all'altro delle coste del Regno per trasportare merci o viaggiatori imbarcati o da sbarcare *in tutto o in parte* nei porti nazionali.

Da questa distinzione deriva che le merci e i viaggiatori, imbarcati o sbarcati da navi iscritte sotto la denominazione di navigazione internazionale, sono merci e viaggiatori destinati all'estero o provenienti da l'estero e lo stesso può dirsi della navigazione di scalo. Ciò però non esclude che una parte del traffico con l'estero, possa essere compresa nella navigazione di cabotaggio; questo infatti si verifica tutte le volte che una nave, con originaria provenienza o con definitiva destinazione estera, nel suo viaggio lungo le coste nazionali sbarca o imbarca merci e viaggiatori provenienti da o destinati a l'estero, contemporaneamente a merci e viaggiatori imbarcati o da sbarcare in porti del Regno (1).

Così per es. una nave proveniente dall'estero e portante 500 passeggeri diretti a Genova, la quale approda a Napoli, dove imbarca un certo numero di passeggeri da sbarcare nello stesso porto di Genova, sarà compresa nella navigazione di cabotaggio, non solo per i passeggeri imbarcati a Napoli ma anche per i 500 passeggeri provenienti da l'estero, nelle statistiche del porto di Genova.

Ciò premesso, a me sembra indiscutibile che le statistiche dell'Enit, ottime sotto molti punti di vista, siano purtroppo viziate da un errore di origine, quello di escludere completamente, nel calcolo dei passeggeri provenienti dall'estero, la navigazione di cabotaggio; la qual cosa, oltre che dal quasi coincidere delle cifre fornite dall'Enit con quelle date dalla somma della navigazione internazionale e di scalo, è confermata da alcune parole del dottor Marco Avancini (capo dell'ufficio statistico dell'Enit): «È bene dire subito che tale statistica riguarda solamente il movimento di sbarco in Italia di passeggeri imbarcati all'estero. Quello che è semplice traffico di cabotaggio è completamente trascurato...» (2) e ancora parlando dei viaggiatori provenienti dall'estero per via mare dice: «Le navigazioni

(1) Cfr. le note introduttive del « Movimento della Navigazione »

(2) Cfr. l'articolo sul Movimento turistico verso l'Italia per le vie del mare in « Le Vie d'Italia », 1927, pag. 1082

internazionale e di scalo recano perciò in Italia dei passeggeri provenienti dall'estero. Quella di cabotaggio, svolgendosi unicamente lungo la costa italiana, rimane navigazione interna e quindi non può offrire alcun elemento che possa essere utile alla nostra indagine » (1).

C'è del resto un metodo, dirò così, statistico che permette di provare la deficienza delle cifre dell'Enit.

Nell'Annuario Statistico 1928 (pag. 202) sono riportati i viaggiatori provenienti dall'estero nel 1926 che sono compresi nella navigazione di cabotaggio.

Viaggiatori sbarcati 58.898, imbarcati 54.426.

Sommando i 58.898 passeggeri sbarcati con i 166.596 forniti dall'Enit per il 1926 si ottiene un totale di 225.494 passeggeri che quasi coincide con i 224.464 indicati dall'Annuario Statistico.

Ammissa quindi la maggiore attendibilità dei dati di quest'ultimo, poichè essi non danno la nazionalità dei passeggeri nè la distinzione per classe frequentata a bordo, è necessario procedere ad un integramento delle due statistiche.

5. Per il 1926 i dati statistici non sono tali da permettere una buona approssimazione nel calcolo, cercherò di usare quelli che esistono in maniera da raggiungere un risultato che non si discosti molto dalla realtà.

I dati rilevati dall'Annuario Statistico, che sono al riguardo i più attendibili, danno un totale di 398.003 passeggeri trasportati da navi italiane dei quali 221.268 diretti all'estero e 176.735 provenienti da l'estero; per le navi straniere le tre cifre sono rispettivamente: totale 85.398, passeggeri imbarcati 37.669, passeggeri sbarcati 47.729 (2).

I dati dell'Enit che possono avere una certa importanza per la presente indagine, oltre a quelli compresi nella tavola 5 in appendice, sono i seguenti (3).

(1) Cfr. ENIT: *Traffico turistico in Italia*. Roma, 1925.

(2) Cfr. Tav. 4-A in appendice.

(3) Cfr. ENIT: *Relazione sull'attività svolta nell'anno 1926*, pag. 41 e Bollettino Mensile di Statistica, febbraio 1927, pag. 136 e marzo, pag. 195.

		Classe frequentata				Classe frequentata	
Italiani sbarcati	}	lusso	567	trasportati da navi italiane	}	lusso	4.141
		1 ^a classe	7.189			1 ^a classe	27.964
		2 ^a »	17.079			2 ^a »	32.381
		3 ^a »	55.168	3 ^a »		64.112	
		TOTALE..	80.003	trasportati da navi estere		12.644	TOTALE..	128.598
		Classe frequentata				Classe frequentata	
Stranieri sbarcati	}	lusso	3.699	trasportati da navi italiane	}	lusso	125
		1 ^a classe	39.064			1 ^a classe	18.289
		2 ^a »	22.942			2 ^a »	7.640
		3 ^a »	20.888	3 ^a »		11.944	
		TOTALE..	86.593	trasportati da navi estere		25.354	TOTALE..	37.998

Quanti dei 176.735 passeggeri sbarcati da navi italiane erano stranieri? I dati dell'Enit che riguardano i passeggeri sbarcati nella navigazione internazionale e di scalo ci dicono che su 128.598 passeggeri sbarcati da navi italiane 67.359 erano italiani e 61.239 stranieri.

In rapporto percentuale, si ha:

Bandiera italiana, passeggeri sbarcati:

Italiani	67.359	52,4
Stranieri	61.239	47,6
	TOTALE....	128.598
		100 —

Cioè il 47,6 % dei viaggiatori sbarcati da navi italiane nella navigazione internazionale e di scalo è costituito di stranieri; estendendo tale rapporto anche a quei passeggeri che, pur provenendo dall'estero, sono compresi nella navigazione di cabotaggio (e l'estensione mi sembra lecita, non esistendo a mio modo di vedere alcun nesso di causalità tra la nazionalità dei viaggiatori provenienti da l'estero e il loro figurare tra la navigazione di cabotaggio, anzi che tra quella internazionale e di scalo), si ha un totale di 84.126 stranieri, che rappresentano il 47,6 % dei 176.735 passeggeri sbarcati da navi italiane.

Un analogo ragionamento per gli italiani sbarcati da navi straniere dà i seguenti risultati:

Bandiera straniera, passeggeri sbarcati:

Italiani	12.644	33,3
Stranieri	25.354	66,7
TOTALE ...	37.998	100,0

Il 33,3 % su un totale di 47.729 passeggeri dà 15.894 italiani sbarcati da navi straniere.

Consideriamo ora la ripartizione dei passeggeri per classe frequentata a bordo. Si sa, e del resto risulta chiaramente dai dati dell'Enit (pag. 16), che gli stranieri preferiscono la 1^a classe (nel 1926 il 45,1 % del totale degli stranieri sbarcati) e gli italiani la 3^a classe (nel 1926 il 68,9 % del totale degli italiani sbarcati). Quel che però a me importa vedere è se la bandiera della nave abbia influenza sulla scelta della classe; tale indagine si impone perchè l'Enit per il 1926 dà la ripartizione per classe in complesso, cioè dai dati non risulta la classe frequentata dagli stranieri sbarcati da navi italiane, ma la classe degli stranieri sbarcati da navi italiane e straniere insieme, e lo stesso può dirsi degli italiani sbarcati da navi straniere.

È ovvio che se si arriva a rispondere negativamente al quesito, cioè che la scelta della classe non è influenzata dalla bandiera della nave, si possono senz'altro adoperare i dati percentuali calcolati su quelli generici dell'Enit, per il caso da me considerato.

Da un esame sommario dei dati risulta che i passeggeri di lusso sono trasportati quasi esclusivamente da navi italiane, per la prima classe i passeggeri trasportati da navi italiane rappresentano il 21,7 % del totale (27.964 su 128.598), mentre quelli trasportati da navi straniere costituiscono il 48,1 % del totale (18.289 su 37.998) e così via, cioè esiste una certa relazione tra la classe frequentata e la bandiera della nave quando le classi vengono considerate isolatamente. Per la mia indagine però è sufficiente considerare i soli totali, potendo le differenze dei dati parziali compensarsi tra loro. A tal uopo ho proceduto nel modo seguente.

La percentuale delle varie classi è la seguente:

Bandiera Italiana				Bandiera Estera			
Lusso	4.141	3,2		Lusso	125	0,3	
1 ^a Classe	27.964	21,7		1 ^a Classe	18.289	48,1	
2 ^a »	32.381	25,2		2 ^a »	7.640	20,1	
3 ^a »	64.112	49,9		3 ^a »	11.944	31,5	
TOTALE	128.598	100,0		TOTALE	37.998	100,0	

Queste percentuali non dicono molto, bisogna vedere quale è il peso di ogni singola classe rispetto al totale. Per determinare ciò ho fatto dei raffronti tra le tariffe delle varie classi per le linee principali e ho ottenuto i rapporti seguenti.

Fatto uguale a uno il nolo pagato da un passeggero di 3^a classe i noli pagati dai passeggeri di 2^a classe, 1^a classe e di lusso diventano rispettivamente 2,3 - 3 - 5,2.

Moltiplicando tali cifre per i valori percentuali si ha:

BANDIERA ITALIANA.

Lusso	3,2	×	5,2	=	16,64
1 ^a Classe	21,7	×	3	=	65,10
2 ^a »	25,2	×	2,3	=	57,96
3 ^a »	49,9	×	1	=	49,90
TOTALE ...	100,0				189,60

BANDIERA ESTERA.

Lusso	0,3	×	5,2	=	1,56
1 ^a Classe	48,1	×	3	=	144,30
2 ^a »	20,1	×	2,3	=	46,23
3 ^a »	31,5	×	1	=	31,50
TOTALE ...	100,0				223,59

Da quanto precede si deduce che un determinato numero x di passeggeri di qualsiasi classe e nazionalità dà un guadagno di 223,59 alle navi straniere che sbarcano passeggeri in Italia e sola-

mente di 189,60 a quelle italiane; quindi il minor guadagno delle navi italiane per passeggero sbarcato dovuto alla elevata frequenza della 3^a classe non è compensato dal maggior guadagno derivante dalla maggior frequenza della classe di lusso.

Va però notato che il gruppo dei passeggeri di terza classe sbarcati da navi italiane (50 % del totale) è costituito quasi esclusivamente da italiani, difatti il 69 % degli italiani sbarcati nell'anno considerato frequenta la 3^a classe, il che si spiega facilmente ricordando che la massima parte degli emigranti che rimpatriano vengono in 3^a classe e su navi italiane.

Dopo tale considerazione mi sembra che si possa ritenere che la scelta della classe da parte dei passeggeri non emigranti che vengono in Italia, non è influenzata dalla nazionalità delle navi che li trasportano; ciò vale beninteso solo per il totale, e non per le classi prese isolatamente, e solo per l'anno 1926.

Tale asserto è comprovato dal fatto che, escludendo la 3^a classe per le ragioni sopra indicate, le cifre percentuali variano nel modo seguente.

BANDIERA ITALIANA.

Lusso	4.141	6,5	×	5,2	=	33,80
1 ^a Classe	27.964	43,3	×	3	=	129,90
2 ^a »	32.381	50,2	×	2,3	=	115,46
TOTALE ...	64.486	100,0				279,16

BANDIERA ESTERA.

Lusso	125	0,5	×	5,2	=	2,60
1 ^a Classe	18.289	70,2	×	3	=	210,60
2 ^a »	7.640	29,3	×	2,3	=	67,39
TOTALE ...	26.054	100,0				280,59

La differenza tra 280,59 e 279,16 è infatti minima (circa $\frac{1}{2}$ %). Ammettendo quindi l'ipotesi predetta e in gran parte giustificata, il numero dei passeggeri stranieri sbarcati da navi italiane viene ad essere distinto tra le varie classi nelle seguenti proporzioni.

STRANIERI SBARCATI (Enit)

lusso	3.699	4,3
1 ^a classe	39.064	45,1
2 ^a »	22.942	26,5
3 ^a »	20.888	24,1
	86.593	100,0
TOTALE ...		

Cioè degli 84.126 stranieri sbarcati da navi italiane (vedi pag. 16) il 24,1 % è venuto in 3^a il 26,5 % in 2^a ecc. Non calcolo i valori corrispondenti perchè non mi sarebbero di alcuna utilità.

Ritengo appena necessario far notare che con questo sistema si viene ad estendere, anche agli stranieri non compresi nei dati dell'Enit, la stessa ripartizione per classe che risulta dalle cifre dell'Enit. (1).

Applicando agli italiani sbarcati da navi estere la stessa ripartizione per classe degli italiani sbarcati, si ha:

ITALIANI SBARCATI

lusso	567	0,7
1 ^a classe	7.189	9,0
2 ^a »	17.079	21,3
3 ^a »	55.168	69,0
	80.003	100,0
TOTALE ...		

Quindi i 15.894 italiani sbarcati da navi straniere (v. p. 17) vanno distinti per classe secondo le percentuali sopra indicate.

E veniamo ora ad occuparci della distinzione dei passeggeri per luogo di provenienza.

Le statistiche dell'Enit forniscono i dati riportati nella tavola 5 dell'appendice. È di questi dati che mi servirò poichè

(1) Non mi nascondo che qualcuna delle ipotesi ammesse, altre che ammetterò in seguito o alcune, per così dire, implicite nel ragionamento, sono alquanto arbitrarie. Esse non possono essere giustificate che dalla deficienza delle statistiche esistenti. Dal complesso del lavoro si vedrà come ho sempre cercato di ridurre l'arbitrio al minimo.

essi contengono anche la ripartizione per paese di provenienza degli italiani trasportati da navi estere e degli stranieri trasportati da navi italiane, non è però inutile confrontarli con quelli della tavola 4-A.

Da tale raffronto risulta:

	ENIT		ANNUARIO STATISTICO	
	Passeggeri sbarcati da navi italiane	Passeggeri sbarcati da navi estere	Passeggeri sbarcati da navi italiane	Passeggeri sbarcati da navi estere
Mediterraneo	45.169	28.026	76.566	29.367
Nord-America	40.886	5.593	45.409	5.971
America Sud e Centr.	38.544	1.034	43.236	412
Oriente e Australia. .	3.991	1.861	4.604	8.656

Come si vede per i passeggeri sbarcati da navi italiane, che rappresentano la massima parte dei passeggeri sbarcati, le cifre dell'Enit sono notevolmente inferiori a quelli della tavola 4-A ed in rapporto non molto diverso da quello dei due totali. Per i passeggeri sbarcati da navi estere fanno eccezione a questo principio i passeggeri provenienti dal Sud e Centro America, per i quali la cifra dell'Enit è più elevata e il gruppo Oriente e Australia le cui cifre sono molto diverse l'una dall'altra.

Queste due anomalie sono da imputare più che altro al diverso metodo seguito nel raggruppamento dei dati (1).

Da questo confronto risulta in parte giustificata l'estensione ai passeggeri non compresi nelle statistiche dell'Enit, dalla ripartizione per luogo di provenienza che questo fornisce. Ho perciò ripartito il totale degli stranieri sbarcati da navi italiane (84.126), in base alle percentuali calcolate sui dati dell'Enit (3^a colonna tavola 5). Lo stesso ho fatto per gli italiani (5^a colonna tavola 5).

I risultati sono i seguenti:

(1) Per es. è molto probabile che i passeggeri provenienti dalle Canarie, Azzorre, ecc., e quelli provenienti dall'Africa Occidentale siano dall'Enit conglobati in quelli provenienti dal Sud e Centro America, mentre nella Tav. 4-A i primi (Canarie, Azzorre, ecc.) sono compresi nel gruppo « Paesi europei oltre Gibilterra » e quelli provenienti dall'Africa Occidentale, nel gruppo Africa Occidentale, Orientale e Meridionale.

Stranieri sbarcati da navi italiane:

Provenienza	Cifre dell' Enit	%	Cifre calcolate
Mediterraneo.....	29.456	48,1	40,465
Europa Nord-Ovest.	8	—	—
America del Nord..	20.982	34,3	28.855
Centro e Sud America	8.093	13,2	11.105
Oriente e Australia.	2.700	4,4	3.701
TOTALE...	61.239	100,0	84.126

Italiani sbarcati da navi straniere:

Provenienza	Cifre dell' Enit	%	Cifre calcolate
Mediterraneo.....	8.268	65,4	10.395
Europa Nord-Ovest.	8	—	—
America del Nord..	3.514	27,8	4.418
Centro e Sud America	641	5,1	811
Oriente e Australia.	213	1,7	270
TOTALE...	12.644	100,0	15.894

Resta infine da superare un ultimo scoglio, la ripartizione secondo la classe per ogni singolo luogo di provenienza. È ovvia l'importanza di questa suddivisione, basta pensare alla differenza che deriverebbe nel totale dei noli guadagnati dal fatto, per es., che i passeggeri di prima classe per la linea Nord-America fossero doppi in percentuale di quelli indicati dal totale e che tale differenza fosse compensata dai passeggeri provenienti dal Mediterraneo.

Un esame dei dati del 1928 mi ha convinto che l'ammettere una distribuzione dei passeggeri tra le classi frequentate per ogni luogo di provenienza non dissimile da quella del totale, o, per essere più esatti, il ritenere che le differenze che i dati parziali possono presentare sui totali, si compensino tra loro, porta ad un risultato non molto lontano dal vero.

Considerando infatti gli stranieri sbarcati da navi italiane nel 1928, che sono distinti per classe e provenienza (Enit Tavola 6

in appendice) e raggruppandoli in due grandi categorie: provenienti dal Mediterraneo e provenienti dalle Americhe si hanno i seguenti risultati:

Stranieri sbarcati da navi italiane (Enit).

Classe di lusso e 1 ^a	2 ^a classe	3 ^a classe	Totale
Provenienti dal Mediterraneo:			
12.246 (40 %)	9.614 (31 %)	8.775 (29 %)	30.635 (100)
Provenienti dalle Americhe:			
10.358 (31 %)	12.842 (38 %)	10.580 (31 %)	33.780 (100)

Da queste cifre, che rappresentano oltre il 90 % del totale (64.415 su 68.828), risulta una maggiore frequenza della classe di lusso e 1^a per il Mediterraneo rispetto alle Americhe e una maggior frequenza della seconda classe per le Americhe; per la terza classe le cifre, in valori percentuali, all'incirca si equivalgono. La maggior frequenza delle classi più costose (lusso e 1^a) per luoghi di provenienza relativamente vicini (Mediterraneo), tenderebbe a far diminuire i guadagni calcolati sui valori medi del totale; però una tale diminuzione viene ad essere quasi completamente compensata dal fatto che nelle linee per l'Oriente, rappresentanti circa il 70 % della parte trascurata, si ha una elevatissima frequenza della classe di lusso e 1^a (1946 stranieri su 3148) ed una frequenza minima della 3^a classe (201 stranieri).

Con ciò viene almeno in parte giustificata l'ipotesi ammessa.

Un simile procedimento può essere obbietto di non poche critiche. Si può, ad esempio, notare che il ragionamento fatto si riferisce ai dati del 1928 e non del 1926, ovvero che è in certo modo arbitrario riunire in un sol gruppo tutti i paesi mediterranei da una parte e quelli di oltre Atlantico dall'altra. Queste critiche sono giuste, va però notato che io non intendo fare un calcolo esatto, ma approssimarmi di quanto è possibile al vero.

In base alle ipotesi ammesse, ho costruite le tavole 7-A e 7-B dell'appendice. Dopo quanto precede ritengo appena necessario far

notare che i dati parziali figuranti in queste tavole non hanno alcun valore per sè, ma servono solo per il calcolo del totale.

Il numero dei passeggeri distinti per le varie provenienze è di quello calcolato a pag. 22. I noli medi che figurano nella terza colonna delle due tavole sono medie ponderate calcolate nel modo seguente.

La tariffa dei passeggeri provenienti dal Nord America è (1):

<u>Lusso</u>	<u>1^a</u>	<u>2^a</u>	<u>3^a (2)</u>
Lit. 12.446	7.260	5.186	2.250

La ripartizione per classe degli stranieri sbarcati da navi italiane è quella di pag. 20, cioè:

<u>Lusso</u>	<u>1^a</u>	<u>2^a</u>	<u>3^a</u>
4,3 %	45,1 %	26,5 %	24,1 %

Applicando, in base a l'ipotesi ammessa a pag. 22 queste percentuali riferentisi al totale, ai dati delle singole provenienze, si ha.

Nolo medio per gli stranieri provenienti dal Nord-America sbarcati da navi italiane:

$$\frac{4,3 \times 12.446 + 45,1 \times 7.260 + 26,5 \times 5.186 + 24,1 \times 2.250}{100} =$$

$$= \frac{53.517 + 327.426 + 137.429 + 54.225}{100} = \frac{572.597}{100} = \text{Lit. 5.726}$$

In modo analogo ho proceduto per i noli riferentisi al Centro e Sud America e all'Oriente e Australia che risultano rispettivamente di Lit. 7.704 e Lit. 7.460.

(1) Tav. 2 in appendice.

(2) Circa la scelta del nolo di 3^a classe cfr. anno 1928, n. 3, pag. 28.

Per gli italiani sbarcati da navi straniere il calcolo è identico, l'unica differenza sta nelle percentuali di ripartizione per classe che sono (pag. 20).

Lusso	1 ^a	2 ^a	3 ^a
0,7 %	9 %	21,3 %	69 % (1)

La determinazione di un nolo medio per il Mediterraneo ha richiesto un calcolo più laborioso, avendo dovuto prima calcolare un nolo medio per le singole classi (cfr. anche anno 1928 n. 6 pag. 29).

A tal uopo ho proceduto nel modo seguente:

Ho riuniti gli stranieri sbarcati da navi italiane con provenienza dal Mediterraneo in tre gruppi (2) e ne ho fatta la ripartizione per centuale:

provenienti dai Balcani e Asia Minore ...	15.365	52
» dall'Egitto	11.305	38
» da Francia, Spagna e altri paesi	2.786	10
» dal Mediterraneo	29.456	100

e lo stesso ho fatto per gli italiani sbarcati da navi straniere (3):

provenienti dai Balcani e Asia Minore...	2.997	36
» dall'Egitto	763	9
» da Francia, Spagna e altri paesi	4.508	55
	8.268	100

Servendomi poi delle tariffe della tavola 2, ho calcolati i noli per ogni singola classe e provenienza, e più particolarmente: per la provenienza dai Balcani e Asia Minore ho fatta la media aritmetica

(1) Il calcolo è il seguente:

Nolo medio per gli italiani provenienti dal Nord-America

$$= \frac{0,7 \times 12.446 + 9 \times 7.260 + 21,3 \times 5.186 + 69 \times 2.250}{100} =$$

$$= \frac{8.712 + 65.340 + 110.461 + 155.250}{100} = \frac{339.763}{100} = \text{Lit. 3.398}$$

Idem. dal Sud e Centro America = Lit. 4.052.

Idem. dall'Oriente e Australia = Lit. 5.412.

(2) Cfr. Tav. 5, colonna 3.

(3) Cfr. Tav. 5, colonna 5.

dei noli Pireo e Costantinopoli (1), per l'Egitto ho usato i noli di Alessandria (2), per la provenienza dalla Spagna e Francia ho fatta prima la media dei noli di Barcellona e Gibilterra (nolo della Spagna) e poi la media di questo con il nolo di Villafranca (Francia) (3).

In base a questi noli e alle percentuali di ripartizione dei passeggeri mediterranei per luogo di provenienza ho calcolato i noli medi per ogni classe.

Così per es. il nolo di lusso e 1^a classe per gli stranieri è ottenuto prendendo il 52 % del nolo di lusso e 1^a, riferentesi ai Balcani e Asia Minore (1447), il 38 % del nolo di lusso e 1^a, riferentesi all'Egitto (4027), e il 10 % del nolo riferentesi a Francia e Spagna (870). Lo stesso ho operato per la 2^a e 3^a classe.

(1) I calcoli sono:

	Lusso e 1 ^a	2 ^a	3 ^a
Nolo dal Pireo	1132	755	478
" da Costantinopoli	1762	1259	692
	-----	-----	-----
	2894	2014	1170
Media	1447	1007	585

	Lusso e 1 ^a	2 ^a	3 ^a
(2) Nolo da Alessandria	4027	2391	1384

	Lusso e 1 ^a	2 ^a	3 ^a
(3) Nolo di Barcellona	755	478	302
Nolo di Gibilterra	1685	933	570
	-----	-----	-----
	2440	1411	872

	Lusso e 1 ^a	2 ^a	3 ^a
Nolo della Spagna	1220	706	436
Nolo di Villafranca	519	334	208
	-----	-----	-----
	1739	1040	644
Nolo medio per la Francia e Spagna	870	520	322

(Cfr. nota (1) a pag. 30).

In modo analogo ho proceduto per gli italiani applicando però le percentuali che ad essi si riferiscono (1).

Ho infine fatta la media ponderata di questi noli medi come per le altre provenienze (2).

6. Per il 1928 ho a mia disposizione più ampie notizie, posso quindi procedere con maggiore speditezza e fare un calcolo più approssimato.

Nella tavola 6 dell'appendice riporto i dati dell'Enit (3) che sembrano calcolati apposta per un'indagine come questa. I dati però, come ho fatto notare più volte, sono notevolmente inferiori al vero, perchè sono esclusi i passeggeri provenienti dall'estero che figurano nella navigazione di cabotaggio.

(1) I calcoli sono:

Nolo per gli stranieri
Nolo di lusso e 1^a

$$\begin{aligned} & \frac{52 \times 1.447 + 38 \times 4.027 + 10 \times 870}{100} = \\ = & \frac{72.244 + 153.026 + 8.700}{100} = \frac{236.967}{100} = \text{Lit. } 2.370 \end{aligned}$$

Nolo di 2^a classe = Lit. 1484.

Nolo di 3^a classe = Lit. 862.

Nolo per gli italiani.

Nolo di lusso e 1^a classe

$$\begin{aligned} & \frac{36 \times 1.447 + 9 \times 4.027 + 55 \times 870}{100} = \\ = & \frac{111.078 + 39.326 + 20.774}{100} = \frac{132.185}{100} = \text{Lit. } 1.772 \end{aligned}$$

Nolo di 2^a classe = Lit. 864.

Nolo di 3^a classe = Lit. 512.

(2) Noli del Mediterraneo:

per gli stranieri sbarcati

$$\begin{aligned} & \frac{4,3 + 45,1 \times 2.370 + 26,5 \times 1.484 + 24,1 \times 862}{100} = \\ = & \frac{111.078 + 39.326 + 20.774}{100} = \frac{177.178}{100} = \text{Lit. } 1.772 \end{aligned}$$

per gli italiani sbarcati

$$\begin{aligned} & \frac{0,7 + 9 \times 1.362 + 21,3 \times 864 + 69 \times 512}{100} = \\ = & \frac{13.211 + 18.403 + 35.328}{100} = \frac{66.942}{100} = \text{Lit. } 669 \end{aligned}$$

(3) Tavola rilevata dal Bollettino Mensile di Statistica, febbraio 1929.

Mentre l'Enit dà, per il 1928, 129.423 passeggeri sbarcati da navi italiane, di cui 68.828 stranieri, il numero dei passeggeri sbarcati da navi italiane è stato di 229.135 (1); operando anche qui come ho fatto per il 1926, ammessa cioè per questa cifra la stessa ripartizione tra italiani e stranieri data dell'Enit, si hanno 121.900 stranieri (pari al 53,2 % del totale) sbarcati da navi italiane. Sempre secondo i dati dell'Enit i passeggeri sbarcati da navi straniere sono stati 33.770 di cui 8.677 italiani (25,7 % del totale) mentre la bandiera straniera ha effettivamente sbarcati 56.023 passeggeri provenienti dall'estero, cioè, in base a l'ipotesi ammessa, 14.397 italiani (2).

Dovrei quindi trasformare completamente la tavola dell'Enit e servirmi delle percentuali su di essa calcolate per applicarle alle cifre corrette, per semplicità preferisco usare i dati così come sono e determinare poi con una semplice proporzione la cifra totale cercata.

I noli medi che figurano nella tavola 8-A e 8-B, accanto alle cifre dell'Enit, sono calcolati su quelli riportati nella tavola 3. I principali criteri seguiti nel calcolo sono:

1. Poichè i passeggeri di classe di lusso sono conglobati con quelli di prima classe, il dato medio è costituito per 9/10 dalla tariffa di 1^a classe e per 1/10 da quella di lusso (da 1 a 9 era appunto il rapporto medio tra i passeggeri di lusso e quelli di prima classe nell'anno precedente).

Per es. per la linea Nord-America il nolo per la classe di lusso era di dollari 500, pari a Lit. 9.510 e per la 1^a classe era di dollari 320, pari a Lit. 6.086; il nolo usato è costituito da 1/10 di 9.510 (951)

(1) Tavola 4-B in appendice. I dati sono calcolati su quelli mensili della Direzione Generale della Marina Mercantile; forse un calcolo fatto su cifre analoghe a quelle fornite dall'Annuario Statistico per il 1926 darebbe un totale alquanto minore. Senza dubbio ove i dati di quest'ultimo fossero già pubblicati, sarebbero preferibili a quelli da me adottati, non fosse altro per usare negli anni considerati le stesse fonti statistiche.

Invece gli ultimi dati dell'Annuario si riferiscono al 1926, piuttosto che calcolare per induzione quelli del 1928 ho preferito usare quelli della Direzione Generale della Marina Mercantile.

(2) Con tale sistema si vengono ad estendere le ripartizioni per classe e provenienza date dall'Enit, anche a quei passeggeri che nelle statistiche dell'Enit non sono compresi e che possono avere avuta diversa provenienza e aver frequentata una classe diversa da quelle che in tal modo vengono ad essi assegnate.

Questo fatto però non può portare a delle differenze notevoli tra le cifre calcolate e le effettive (Cfr. in proposito, la giustificazione data per il 1926).

e 9/10 di 6.086 (5477) cioè uguale a Lit. 6.428. Lo stesso dicasi per le altre provenienze.

2. Per le linee del Centro e Sud America, ho usato il nolo delle linee Brasile Plata, ciò si giustifica col fatto che la massima parte di passeggeri figuranti in questo gruppo proviene appunto da tali regioni; gli altri o provengono dalle coste Pacifiche del Sud-America o dal Golfo del Messico; per la prima provenienza il nolo è più alto di quello usato, per la seconda più basso e la media tra i due è molto vicina al nolo per le linee Brasile Plata.

3. Per la 3^a e 4^a classe dell'Enit s'intende la 2^a economica e la 3^a classe. Il numero di coloro che vengono nella 2^a economica è molto minore del numero di coloro che vengono in 3^a classe, ho perciò usato il nolo della terza classe aumentandolo del supplemento di cabina.

4. Circa il gruppo Oriente e Australia, per le classi di lusso, 1^a e 2^a, ho adoperato un nolo unico (classe di cabina) ed è il nolo dell'Australia Media.

5. La denominazione di « Altri paesi oltre Gibilterra » si riferisce ai passeggeri provenienti dall'Africa Atlantica, dal Portogallo, dal Mar del Nord ecc., il loro numero è esiguo per l'ovvia ragione che per i paesi europei non Mediterranei (tranne forse per il Portogallo) vi è, in riguardo ai passeggeri, una decisa preferenza per i trasporti terrestri rispetto ai marittimi, non esistono quindi per tali paesi tariffe di sorta, non esistendo linee di navigazione; ho fatta tale tariffa doppia di quella Genova-Gibilterra, questo arbitrio data l'esiguità dei passeggeri trasportati non porta ad alcuna conseguenza sul totale.

6. Volendo fare un calcolo abbastanza preciso per il Mediterraneo occorrerebbero dei dati molto particolareggiati; per es., oltre a conoscere con esattezza i vari luoghi di provenienza bisognerebbe conoscere anche i porti di destinazione (non è infatti lo stesso che un passeggero proveniente dai Balcani sbarchi a Brindisi e a Genova), occorrerebbe vedere se i passeggeri sono stati trasportati da grandi transatlantici o da navi più piccole, e così via. Ho cercato di usare i dati in mio possesso nella maniera migliore, calcolando una media ponderata nel modo seguente.

Ho scelto tra le provenienze date dell'Enit quelle che hanno una maggiore importanza e cioè Balcani, Egitto, e Francia e Spagna

rappresentanti oltre l'80 % del totale (25.205 su 30.635 per gli stranieri trasportati da navi italiane e 4.173 su 4.652 per gli italiani trasportati da navi straniere), per tali provenienze ho calcolati i noli medi e di essi ho fatto le medie ponderate che ho usate come noli medi per il Mediterraneo.

Per la classe di lusso e 1^a si sono avuti 12.246 stranieri sbarcati da navi italiane con le seguenti provenienze: 3.959 dai Balcani, 996 da Francia e Spagna, 5.786 dall'Egitto, 549 da Malta e 956 da altri paesi. D'altro lato, dai noli medi della tavola 3 rilevo che il nolo della Spagna è di Lit. 967 (media tra Barcellona Genova e Gibilterra Genova), il nolo della Francia di Lit. 476, quello dell'Egitto di Lit. 3.424 e quello della penisola balcanica di Lit. 1.157 (media tra Pireo Napoli e Costantinopoli Napoli).

Poichè per i passeggeri provenienti dalla Francia e quelli provenienti dalla Spagna l'Enit dà una unica cifra, ho fatta la media tra i due noli $967 + 476 : 2 = \text{Lit. } 722$ (1).

Servendomi di questi dati ho calcolata la media ponderata nel modo seguente:

	Classe di lusso e 1 ^a	
prov. dai Balcani	3.959 × 1.157 =	Lit. 4.580.563
» dall'Egitto	5.786 × 3.424 =	Lit. 19.811.264
» da Francia e Spagna...	996 × 722 =	Lit. 719.112
	10.741	Lit. 25.110.939
	$25.110.939 : 10.741 = \text{Lit. } 2.337$	

Questo è il nolo medio usato per la detta classe per tutti gli stranieri provenienti dal Mediterraneo (2).

(1) Gli stranieri che vengono in Italia dalla Francia per via mare sono di gran lunga più numerosi di quelli provenienti dalla Spagna, però i primi sono in massima parte trasportati da navi straniere, i secondi quasi totalmente da navi italiane, e però gli stranieri trasportati da navi italiane dalle due anzidette provenienze, possono ritenersi all'incirca eguali tra loro (Cfr. Annuario Statistico 1928, tavola a pag. 204). Con ciò resta giustificato l'uso della semplice media aritmetica.

2) Per le altre classi i risultati sono:

nolo medio 2^a classe = Lit. 1258;

nolo medio 3^a classe = Lit. 789.

E per gli italiani sbarcati da navi straniere (seguendo lo stesso metodo) i noli sono:

lusso e 1^a classe = Lit. 1247 — 2^a classe = Lit. 754 — 3^a classe = Lit. 297.

Ritenendo esatti i dati della Direzione Generale della Marina Mercantile il guadagno lordo delle navi italiane per stranieri sbarcati in Italia è dato da:

$$220.648.552 : x = 68.828 : 121.900$$

$$x = \text{Lit. } 390.000.000 \text{ circa}$$

e il guadagno lordo delle navi straniere per italiani sbarcati è dato da:

$$14.715.165 : y = 8677 : 14.397$$

$$y = 24.000.000. \text{ circa}$$

7. La deficienza delle statistiche riferentisi ai passeggeri sbarcati ha avuto come conseguenza di complicare molto un problema per se stesso relativamente semplice, la quasi mancanza delle statistiche riguardanti i passeggeri imbarcati rende addirittura il problema quasi indeterminato. Le fonti principali da cui ho rilevate la distinzione fra italiani e stranieri e la ripartizione dei passeggeri per classe e per luogo di provenienza, vengono completamente a mancare in questa seconda parte dell'indagine, poichè i dati dell'Enit si riferiscono ai soli passeggeri sbarcati.

Le ipotesi da ammettersi per i passeggeri imbarcati devono quindi essere per forza di cose più ampie e meno precise di quelle ammesse finora.

Il primo problema da risolvere è quello di determinare quanti dei 258.937 passeggeri imbarcati nel 1926 (di cui 221.268 su navi italiane e 37.669 su navi straniere) (1) erano stranieri. Mi pare che non sia del tutto inesatto il ritenere che il numero degli stranieri imbarcati nei porti italiani in un dato anno, sia all'incirca uguale al numero degli stranieri sbarcati, ciò deriva dalla semplice considerazione che la quasi totalità degli stranieri che vengono in Italia è costituita da turisti e da uomini di affari che si trattengono in Italia un numero relativamente limitato di giorni (l'Enit calcola per il 1926 la permanenza media dei turisti in 18-20 giorni). Tale ipotesi può essere accusata di eccessivo semplicismo, si può ad esempio obiettare che gli stranieri venuti negli ultimi giorni dell'anno, pur

(1) Cfr. tavola 4-A.

rimanendo breve tempo in Italia, ripartiranno l'anno successivo e quindi essi, compresi nelle statistiche dei passeggeri sbarcati in un dato anno, figureranno come imbarcati solo l'anno seguente.

A tale obiezione si può facilmente rispondere facendo rilevare che il numero degli stranieri che vengono in Italia non presenta da un anno a l'altro notevoli differenze e che quindi il numero degli stranieri che figurano solo come sbarcati perchè venuti verso la fine dell'anno, può ritenersi compensato dal numero di coloro che figurano solo come imbarcati perchè venuti in Italia verso la fine dell'anno precedente. Un'altra obiezione, più importante, è che l'Italia non è una isola e che una parte degli stranieri venuti per via mare, può lasciare l'Italia per via terrestre e viceversa. Questo caso, per quanto in pratica non molto comune, è però alquanto probabile; poichè nemmeno le statistiche ferroviarie danno la distinzione tra italiani e stranieri è necessario ammettere che questa ragione di differenza trovi in sè la sua correzione, cioè che il numero degli stranieri che vengono per via mare e lasciano l'Italia per via terrestre, sia all'incirca uguale a quello degli stranieri che venendo per ferrovia se ne vanno per via marittima.

Ho cercato ad ogni modo di trovare, se non proprio una conferma, una giustificazione alla predetta ipotesi con la seguente indagine statistica.

I dati dell'Enit danno nel 1926 come passeggeri sbarcati (navigazione internazionale e di scalo) 86.593 stranieri e 80.003 italiani, cioè in totale 166,596 passeggeri. Il totale dei passeggeri provenienti dall'estero per via marittima, è invece di 224.464; assegnando a questo l'istessa ripartizione tra italiani e stranieri che fornisce l'Enit si ha:

Stranieri.....	86.593	52	116.721
Italiani.....	80.003	48	107.743
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTALE...	166.596	100	224.464

Cioè nel 1926 sono sbarcati in Italia, provenienti dall'Estero 116.721 stranieri e 107.743 italiani.

I passeggeri imbarcati, sono stati invece 258.937. Se si ritiene giusta l'ipotesi suaccennata (stranieri imbarcati uguale a stranieri

sbarcati) sottraendo i 116.721 stranieri si ottengono 142.216 italiani imbarcati).

Servendomi dei dati dell'emigrazione (1) ho potuto controllare se tali cifre rispondono al vero oppure no.

Togliendo dagli italiani sbarcati gli immigranti provenienti da paesi transoceanici si hanno $107.743 - 79.000 = 28.743$ italiani. E togliendo da quelli imbarcati gli emigranti per paesi transoceanici si hanno $142.216 - 129.000 = 13.216$ italiani.

Per il numero dei passeggeri italiani imbarcati e sbarcati ora calcolato (non essendo questi emigranti transoceanici) si potrebbe all'incirca sostenere la stessa ipotesi fatta per gli stranieri (2) cioè il numero degli italiani sbarcati dovrebbe essere uguale a quello degli imbarcati; non è precisamente così; vi è una differenza di 15.527 passeggeri. Ove si volesse la coincidenza fra le due cifre bisognerebbe fare il numero degli stranieri imbarcati uguale a 101.194.

Le due cifre di 116.721 e 101.194 sono abbastanza diverse tra loro, potrebbero forse considerarsi come un massimo ed un minimo; ciò però sarebbe giustificato solo nel caso che i dati statistici usati fossero esatti, il che ovviamente non è; basta considerare le sole ragioni di differenza derivanti dal fatto che i dati sono stati presi da svariate fonti che adoperano sistemi di rilevazione completamente diversi e che sono stati integrati in base ad ipotesi certamente non molto precise. Ciò basta a spiegare la non trascurabile differenza fra le due cifre.

A me sembra quindi che, in mancanza di meglio, la miglior cosa da farsi sia di ritenere che nel 1926 si sono imbarcati 116.721 stranieri.

Ammettendo l'istessa ipotesi per il 1928 (non controllabile, mancando finora i dati del movimento emigratorio) si ha:

(1) I dati dell'emigrazione qui adoperati sono abbastanza esatti, essi sono quelli calcolati dall'Istituto Centrale di Statistica (Boll. Mensile dicembre 1928 p. 1072). L'Istituto facendo rilevare le varie cause di errore che alterano i dati statistici della Direzione Generale degli Italiani all'Estero, ha cercato di correggerli. Per maggiori notizie Cfr. Boll. Mens. giugno 1927 p. 369.

(2) Con minor ragione però perchè in queste cifre sono compresi emigranti e immigranti per paesi del Bacino Mediterraneo e inoltre perchè nei dati dall'Istituto Centrale di Statistica sono compresi anche gli emigranti partiti da un porto estero e gli immigranti sbarcati in porti esteri.

Anno 1928	dati dell'Enit (1)		
Stranieri sbarcati	93.921	57,5	163.966
Italiani sbarcati	69.272	42,5	121.192
TOTALE	163.193	100,0	285.158 (2)

cioè in tale anno si sono imbarcati 163.966 stranieri.

Qual'è il numero degli stranieri imbarcati su navi italiane e quale quello degli italiani imbarcati su navi straniere?

È da osservare che i 37.669 passeggeri imbarcati su navi straniere (tav. 4-A) sono in massima parte stranieri; ciò deriva da un duplice ordine di circostanze:

1° dal fatto che in seguito a vari provvedimenti legislativi riguardanti l'emigrazione, la bandiera straniera è stata quasi totalmente esclusa, di fatto se non di diritto, dal traffico emigratorio;

2° Perchè i passeggeri di classe italiani preferiscono imbarcarsi su navi italiane; nel 1928 solo il 9 % (2.214 su 23.240 secondo l'Enit) degli italiani provenienti dall'estero nelle classi di lusso 1^a e 2^a è stato sbarcato da navi straniere e tale rapporto è da presumersi, per ovvie ragioni, ancora minore nel caso di italiani che s'imbarcano in Italia.

Sottraendo ad ogni modo da 37.669, 2.500 passeggeri che stanno a rappresentare gli emigranti imbarcati su navi straniere nel 1926 (3) e 1.190 passeggeri italiani di classe imbarcati su navi straniere nello stesso anno (4) si ottengono 33.979 stranieri imbarcati su navi estere. Togliendo tale cifra dal totale degli stranieri imbarcati (116.721), si

(1) Cfr. tavola 6.

(2) Cfr. tavola 4-B.

(3) Tale cifra è ottenuta nel modo seguente:

Nel 1925, ultimo anno in cui questa cifra ha avuto notevole importanza, furono imbarcati su navi straniere 13.200 emigranti ed erano ammesse al traffico emigratorio tante navi estere per un totale di 259.710 tonnellate di stazza lorda; cioè ad ogni emigrante corrisposero circa 20 tonnellate di stazza (Cfr. Relazione sulla Marina Mercantile). Nel 1926, (come negli altri due anni seguenti), i piroscafi esteri muniti di patente erano sei: Patria (Tonn. lorde 11.885), Providence (11.996), Alsina (8404), Mendoza (8199), Florida (8931), Plata (5605) (Cfr. *Gazzetta Ufficiale*); in totale circa 50.000 tonnellate di stazza. Ammesso lo stesso rapporto da 20 a uno tra tonnellate di stazza e emigranti, si ottengono 2500 emigranti.

(4) Il 9 % di 13.216.

hanno 82.742 passeggeri che rappresentano gli stranieri imbarcati su navi italiane.

In conclusione si ha:

ANNO 1926.

Passeggeri imbarcati su navi italiane	Passeggeri imbarcati su navi estere
Stranieri 82.742	Stranieri 33.979
Italiani 138.526	Italiani 3.690
<u>TOTALE . . . 221.268</u>	<u>TOTALE . . . 37.669</u>

ANNO 1928 (seguendo lo stesso metodo).

Passeggeri imbarcati su navi italiane	Passeggeri imbarcati su navi estere
Stranieri 124.720	Stranieri 39.246
Italiani 133.689	Italiani 4.714
<u>TOTALE . . . 258.409</u>	<u>TOTALE . . . 43.960 (1).</u>

Per la ripartizione per classe degli stranieri imbarcati su navi italiane si può senz'altro usare la ripartizione per classe degli stranieri sbarcati in Italia, perchè si tratta in linea di massima delle stesse persone, e molto raramente un passeggero viene in una classe e riparte in una classe diversa.

Lo stesso farò per gli italiani imbarcati su navi estere, sia perchè si tratta di un numero esiguo di persone, sia perchè gli emigranti imbarcati su navi straniere rappresentano circa i 2/3 degli italiani imbarcati su navi estere, e tale è all'incirca il rapporto tra i passeggeri di 3^a classe e il totale degli italiani sbarcati.

Resta infine da considerare la ripartizione dei passeggeri per luogo di destinazione.

Per gli stranieri imbarcati adotterò l'istesso rapporto relativo alla ripartizione degli stranieri sbarcati, per luogo di provenienza. Ciò non

(1) Somma di 2500 emigranti e 2214 passeggeri italiani di classe. I passeggeri italiani di classe sbarcati da navi straniere secondo l'Enit sono stati appunto 2214 (Cfr. Tavola 6), la cifra effettiva corrispondente è però più elevata essendo i dati dell'Enit incompleti. Ho usata questa perchè per ovvie ragioni il numero degli italiani che s'imbarcano su navi straniere in Italia è da ritenere minore del numero degli italiani che s'imbarcano su navi straniere all'estero.

significa che ogni straniero deve nella partenza dirigersi allo stesso luogo da cui proveniva, ma solamente che il numero degli stranieri arrivati da un dato paese deve essere, col numero degli stranieri che a tal paese si dirigono, nello stesso rapporto in cui si trova il totale degli stranieri sbarcati rispetto a quello degli imbarcati; nel caso presente quindi eguale.

Tale ipotesi è senza dubbio inesatta e può essere giustificata solo dall'assoluta mancanza di statistiche al riguardo, ritengo del resto che tal fatto non sposterà di molto il totale dei noli guadagnati, perchè le differenze tra le cifre ipotetiche e quelle reali vengono in gran parte a compensarsi tra loro.

Senza dilungarmi eccessivamente su tale argomento fo notare che togliendo dai passeggeri imbarcati distinti per destinazione (tav. 4-A e 4-B), gli emigranti ripartiti per destinazione (dati dalla Direzione Generale degli Italiani a l' Estero) e dai passeggeri sbarcati gli immigranti ripartiti per provenienze e confrontando infine i risultati si vedrebbe essere l'ipotesi ammessa molto meno arbitraria di quanto sembra a prima vista.

Anche per gli italiani imbarcati su navi straniere seguirò il detto criterio di ripartizione per destinazione.

Ammesse le ipotesi su indicate il calcolo dei noli guadagnati per passeggeri imbarcati diventa semplicissimo: esso è il seguente:

Anno 1926:

Guadagni lordi delle navi italiane per stranieri imbarcati
= $82.742 \times 4.161 = (1)$ Lit. 344.000.000 circa.

Guadagni lordi delle navi straniere per italiani imbarcati
= $3.690 \times 1.679 =$ Lit. 6.000.000 circa.

Anno 1928:

Noli guadagnati da navi italiane per stranieri imbarcati
= $124.720 \times 3.200 =$ Lit. 399.000.000 circa.

Noli guadagnati da navi straniere per italiani imbarcati
= $4.714 \times 1.695 =$ Lit. 8.000.000 circa.

(1) Nolo unitario medio riferentesi agli stranieri trasportati da navi italiane, ottenuto dividendo il totale dei guadagni lordi delle navi italiane derivante dal trasporto di passeggeri stranieri sbarcati (350 milioni) per il numero corrispondente di stranieri (84.126) (Cfr. tavola 7-A). Un analogo procedimento ho seguito per il calcolo degli altri noli medi.

8. Le partite, attiva e passiva, della bilancia internazionale, riferentisi al trasporto dei passeggeri, possono, essere calcolate basandosi sulle cifre del 1926 per l'anno 1925, e su quelle del 1928 per l'anno 1927.

Gli elementi, che con le loro variazioni possono più facilmente e profondamente mutare, da un anno a l'altro, l'entità delle due partite, sono: 1) le tariffe, 2) il numero dei passeggeri trasportati, 3) i cambi.

Da un esame fatto sulle tariffe di varie compagnie di navigazione risulta che i noli per il trasporto dei passeggeri dell'anno 1925 sono stati in cifre assolute (monete estere) alquanto inferiori a quelli del 1926, tale differenza è stata da me calcolata intorno ad una media del 10 %. Per l'anno 1927 poi i prezzi di tariffa (espressi in Lst. e dollari) quasi coincidono con quelli del 1928; si possono quindi al 1927, senza commettere grande errore, applicare i noli del 1928.

Il numero dei passeggeri (da o per l'estero) trasportati nell'anno 1925 è stato di:

(1) Pass. sbarc.	{	Navi ital. 179.942	» str. 47.217	Pass. imb.	{	Navi ital. 201.940	» str. 34.669	TOTALE 236.600
		TOTALE 227.159						

L'Enit adopera per il 1925 la stessa ripartizione fra italiani e stranieri del 1926 (2).

Applicando tale metodo si ha (Cfr. pag. 16 e 17) che il 47,6 % dei passeggeri sbarcati da navi italiane, sono stranieri e il 33,3 % dei passeggeri sbarcati da navi straniere sono italiani, cioè:

$$\text{Stranieri sbarcati da navi italiane} = \frac{179.942 \times 47,6}{100} = 85.652$$

$$\text{Italiani sbarcati da navi straniere} = \frac{47.217 \times 33,3}{100} = 15.733$$

Per i passeggeri imbarcati, seguendo l'ipotesi ammessa per gli altri anni considerati, che il numero degli stranieri sbarcati sia uguale a quello degli imbarcati, si ha:

(1) Secondo i dati dell'Annuario Statistico 1927.

(2) Cfr. Enit 1926.

Totale passeggeri sbarcati 227.159 di cui il 52 % stranieri (cfr. pag. 32); cioè il numero degli stranieri imbarcati è uguale a 118.123 passeggeri.

Secondo i dati della « Relazione sulla Marina Mercantile » si imbarcarono su navi straniere, nel 1925, 13.200 emigranti, ammesso che gli italiani di classe imbarcati su navi straniere siano stati 1.500 si ottiene un totale di italiani imbarcati su navi straniere di 14.700 passeggeri.

Togliendo questa cifra dal totale dei passeggeri imbarcati su navi estere si ottengono. $34.660 - 14.700 = 19.960$ stranieri imbarcati su navi estere che tolti dal totale degli stranieri imbarcati danno il numero degli stranieri imbarcati su navi italiane; cioè

$$118.123 - 19.960 = 98.163.$$

Per il 1927 i dati sono (1)

Passeggeri sbarcati		Passeggeri imbarcati	
Band. italiana	195.576	Band. italiana	234.606
» estera	47.099	» estera	44.277
TOTALE ...	242.675	TOTALE...	278.883

L'Enit fornisce per il 1927 le cifre seguenti (2).

PASSEGGIERI SBARCATI.

Bandiera Italiana			Bandiera Straniera		
Italiani	66.352	51,3	Italiani	9.426	27,2
Stranieri	63.709	48,7	Stranieri	45.214	72,8
TOTALE	130.561	100,0	TOTALE	34.640	100,0

(1) Dati calcolati in base a quelli forniti dalla Direzione Generale delle Dogane (usando cioè la stessa fonte da cui sono rilevati i dati per la compilazione delle tavole dell'Annuario Statistico) e ottenuti sommando; per la bandiera italiana i passeggeri sbarcati o imbarcati da navi nazionali nella navigazione internazionale e di scalo e quelli provenienti o destinati a l'estero compresi nel cabotaggio (che sono tutti trasportati da navi italiane essendo esclusa dal cabotaggio la bandiera straniera) e per la bandiera straniera i passeggeri trasportati da navi estere, nella navigazione internazionale e di scalo.

(2) Cfr. Boll. Mensile Febbraio 1928, pag. 117.

In base alla ipotesi precedentemente ammesse si ha:

Stranieri sbarcati da navi italiane = $195.576 \times 48,7 = 95.246$

Italiani sbarcati da navi estere = $47.099 \times 27,2 = 12.811$

Dai dati dell'Enit. risulta anche:

Italiani sbarcati	76.278	46,2
Stranieri »	88.923	53,3
TOTALE »	165.201	100

Cioè gli stranieri sbarcati in Italia nel 1927 (quindi gli imbarcati) furono il 53,8 % del totale degli sbarcati e però:

$$\frac{242.675 \times 53,8}{100} = 130.559 \text{ stranieri imbarcati.}$$

I passeggeri imbarcati su navi estere sono stati 44.277; ammesso che di questi 2.500 siano emigranti (1) e che gli altri italiani di classe imbarcati su navi straniere ammontino a 2.120 (2) si ottiene un totale di italiani imbarcati su navi straniere di $2.500 + 2.120 = 4.620$ passeggeri, che tolti da 44.277 danno 39.657 stranieri imbarcati su navi straniere.

Sottraendo quest'ultimi dal totale degli stranieri imbarcati si hanno $130.559 - 39.657 = 90.902$ stranieri imbarcati su navi italiane.

Consideriamo ora il terzo elemento di variazione.

Le differenze dei cambi per i quattro anni considerati non sono trascurabili.

Le medie annue sono (3):

	Lst.	Dollari	Peso Argentino (oro)	Oro
1925	121,15	25,09	23,00	484,24
1926	125,87	26,93	23,94	500,27
1927	95,28	19,61	18,87	378,33
1928	92,55	19,02	18,31	366,89

(1) Cfr. nota (1) a pag. 34.

(2) Cfr. Enit, op. cit. 1927.

(3) Dati dell'Istituto Centrale di Statistica.

Poichè le monete cartacee straniere che compaiono nelle tariffe (Lst. e dollari) sono monete a pieno valore cioè non presentano aggio rispetto all'oro (come risulta anche dalle cifre riportate) si intende facilmente che la differenza nei cambi deriva dalla variazione dell'aggio della lira italiana, variazione che viene misurata dal corso dell'oro (1).

Il calcolo risulta quindi molto semplice.

Si ha:

Anno 1926.

Nolo medio per stranieri trasportati da navi italiane = Lit. 4.161 (2)

$$4.161 : 5,0027 = \text{lire oro } 832.$$

Il nolo corrispondente per il 1925 (pari ai 9/10 di quello del 1926 è di lire-oro 748,8 (3) e in lire-carta $748,8 \times 4,8424 = \text{Lit. } 3.626.$

Nolo medio per italiani trasportati da navi straniere = lire italiane 1.679.

$$1.679 : 5,0027 = \text{lire-oro } 336.$$

Nolo corrispondente per il 1925 = $9/10 \times 336 = \text{lire-oro } 302,4$
 $302,4 \times 4,8424 = \text{Lit. } 1.464.$

Anno 1928.

Nolo medio per stranieri trasportati da navi italiane = Lit. 3.200

$$3.200 : 3,6689 = \text{lire-oro } 872.$$

Nolo corrispondente per il 1927 = lire-oro 872 (vedi pagina 37)

$$872 \times 3,7833 = \text{Lit. } 3.299.$$

Nolo medio per italiani trasportati da navi straniere = Lit. 1.695

$$1.695 : 3,6689 = \text{lire-oro } 462.$$

Nolo corrispondente del 1927 = $462 \times 3,7833 = \text{Lit. } 1.748$ (4).

(1) Le oscillazioni dei cambi tra i punti d'oro possono ritenersi compensate in una media annua, esse del resto, poichè di piccola entità non hanno alcuna importanza in un calcolo come il presente.

(2) Per questo e per gli altri noli medi vedi nota a pag. 36.

(3) È implicito in ciò che, per questo, come per i calcoli seguenti, le variazioni del nolo medio dovute ad una diversa frequenza delle classe e ad una differente ripartizione dei passeggeri per paesi di provenienza o destinazione, si compensano tra loro.

(4) Il metodo di calcolo seguito non è preciso perchè i noli della terza classe sono quotati nelle tariffe in lire italiane carta, per essi si viene a considerare che il cambio della lira rispetto all'oro sia stato lo stesso per il 1925 e 1926 e per il 1927 e 1928; vi è invece una differenza del 3,2 % nel primo caso (16,03 su 500,27) e del 3 % nel secondo (11,44 su 378,33) ciò porta alla differenza di qualche lira nel valore dei noli medi.

In definitiva quindi i guadagni lordi sono per il 1925:

Noli guadagnati da navi italiane per stranieri sbarcati
 $85.652 \times 3.626 = \text{Lit. } 310.000.000$ circa.

Noli guadagnati da navi italiane per stranieri imbarcati
 $98.163 \times 3.626 = \text{Lit. } 356.000.000$ circa (1);

Noli guadagnati da navi straniere per italiani sbarcati
 $15.723 \times 1.464 = \text{Lit. } 23.000.000$ circa.

Noli guadagnati da navi straniere per italiani imbarcati
 $14.700 \times 1.464 = \text{Lit. } 22.000.000$ circa.

E per il 1927:

Noli guadagnati da navi italiane per stranieri sbarcati
 $95.246 \times 3.299 = \text{Lit. } 314.000.000$ circa.

Noli guadagnati da navi italiane per stranieri imbarcati
 $90.902 \times 3.299 = \text{Lit. } 300.000.000$ circa.

Noli guadagnati da navi straniere per italiani sbarcati
 $12.811 \times 1.748 = \text{Lit. } 22.000.000$ circa.

Noli guadagnati da navi straniere per italiani imbarcati
 $4620 \times 1.748 = \text{Lit. } 8.000.000$ circa.

(1) Con vera soddisfazione fo rilevare che i dati da me calcolati per il 1925 sono molto vicini a quelli del Borgatta (Cfr., Balances des Paiements anno 1927 pag. 140-141). Il Borgatta calcola a Lst. 8.495.369 (pari a Lit. 1.029.000.000) il guadagno lordo delle navi italiane per tutti i passeggeri trasportati e da tale cifra toglie 180-200 milioni per emigranti imbarcati su navi italiane, 140 milioni per altri passeggeri italiani imbarcati su navi italiane e 34 milioni per passeggeri trasportati tra l'Italia e le Colonie, ottenendo così un guadagno di (1.029.000.000 - 354.000.000 = Lit. 655 milioni); (1.029.000.000 - 374.000.000 = Lit. 635 milioni) cioè cifre vicinissime a quella da me ottenuta sommando $310.000.000 + 356.000.000 = 666.000.000$ guadagnati da navi italiane per il trasporto di passeggeri stranieri.

CAPITOLO II

TRASPORTO MERCI.

SOMMARIO. — 1. Considerazioni generali. — 2. Fonti statistiche. — 3. Noli guadagnati per il trasporto del carbone. — 4. Noli guadagnati per il trasporto del grano. — 5. Noli guadagnati per le altre merci sbarcate. — 6. Noli guadagnati per le merci imbarcate. — 7. Ripartizione dei guadagni tra navi italiane e navi estere.

1. Nell'introduzione ho avuto occasione di far notare che, per questa voce basterebbe calcolare la somma riguardante i noli guadagnati dalla nostra marina per il trasporto di merci, essendo compresa la corrispondente voce passiva, cioè i noli guadagnati da navi straniere per il trasporto di merci dall'estero in Italia, nella cifra delle importazioni.

È però molto interessante conoscere l'entità di tale partita e, poichè nel corso dell'indagine me ne riuscirà facile la determinazione, la calcolerò, senza però segnalarla nella bilancia, per evitare doppi computi.

Varie sono le vie attraverso cui si può arrivare ad una valutazione più o meno approssimata di questa importante partita della bilancia internazionale; il metodo più preciso, o meglio meno inesatto, è però, senza dubbio, quello di determinare da un lato la quantità delle merci trasportate, dall'altro i noli pagati per effettuarne il trasporto e di farne il prodotto. Un tale metodo, molto semplice in teoria, presenta nella sua pratica attuazione gravi difficoltà non sempre superabili, dovute essenzialmente alla mancanza e alla poca attendibilità dei dati statistici.

Il nolo delle merci per via marittima, varia secondo un gran numero di circostanze: esso è diverso da merce a merce e per una stessa merce varia, con la distanza da percorrere, secondo i porti di provenienza e destinazione (possibilità o meno di trovare carichi di ritorno), secondo che il trasporto sia effettuato da navi libere o di linea, ecc., inoltre varia nel tempo seguendo la legge della domanda e dell'offerta.

Bisognerebbe quindi, per ottenere dei risultati molto prossimi al vero, conoscere:

1. le quantità di merci sbarcate e imbarcate;
2. la specie di tali merci (grano, cotone, carbone, ecc.);
3. il loro luogo di provenienza e destinazione e il porto di sbarco e imbarco;
4. se sono trasportate da navi di linea o da tramps;
5. se sono trasportate su navi nazionali o estere.

Occorrerebbe inoltre conoscere i noli unitari medi, per ogni singola via di traffico e per ogni singola merce, riferentisi a periodi di tempo relativamente brevi. Essendo infatti tali medie generalmente delle semplici medie aritmetiche delle quotazioni giornaliere, settimanali, ecc., se si scegliesse un periodo di tempo relativamente lungo (per es. un anno), durante il quale i noli possono avere subite delle forti variazioni, non essendo la quantità delle merci trasportate, uniformemente ripartita nel tempo considerato, l'applicazione delle semplici medie aritmetiche potrebbe condurre ad errori, per evitare i quali necessiterebbe calcolare delle medie ponderate, la qualcosa non è facile, in molti casi anzi è impossibile.

È ovvio che il materiale statistico necessario per effettuare un calcolo seguendo tutte le distinzioni accennate non esiste, del resto anche ove esistesse l'elaborarlo per tutte le merci importerebbe un tale dispendio di tempo e di forze da non essere compensato dal risultato raggiunto. Userò tale metodo per il trasporto del frumento e del carbone che rappresentano una parte cospicua del totale delle merci sbarcate nei porti italiani (1) e per cui dispongono di statistiche relativamente complete.

(1) Nel 1927 per es. il totale delle merci sbarcate è stato di tonn. 21.096.531 cioè l'86 % del totale delle merci imbarcate e sbarcate (24.430.351) (cfr. tav. 9-B). La quantità di carbone sbarcata nei principali porti è stata di tonn. 9.630.926 e quella dei cereali 2.761.859. (Dati dell'Istituto Centrale di Statistica. Boll. Mens. gen. 1928, p. 41). Questi dati, inferiori al vero essendo escluse le merci scaricate nei porti minori, rappresentano oltre la metà del totale delle merci imbarcate e sbarcate. In rapporto analogo stanno i dati degli altri anni considerati.

Dell'enorme importanza che ha per il traffico marittimo il trasporto del carbone e dei cereali (dal punto di vista della quantità) si può del resto avere un'idea osservando i dati del commercio mondiale. Nel 1913 per es., su un totale di tonn. 178.570.000, tonn. 96.120.000 (più della metà) erano costituite da carbone e 41.700.000 (oltre la metà del rimanente) da cereali, cioè il carbone e i cereali costituiscono in quest'anno oltre i $\frac{3}{4}$ del totale delle merci trasportate, Cfr. Corbino, op. cit. App. Tav. I). Per gli anni recenti il rapporto non è molto diverso.

2. Numerose sono state le statistiche da me consultate, delle quali per brevità non indicherò che quelle da cui ho potuto ricavare dei dati utili per la mia indagine.

Il risultato non è stato completamente esauriente, perchè pur esistendo non poche pubblicazioni, ufficiali o non, riguardanti il traffico delle merci e i noleggi, queste sono compilate per scopi del tutto diversi dal mio.

Per le merci importate ed esportate ho consultati: il « Movimento Commerciale del Regno » il cui ultimo volume (parte unica) si riferisce al 1925, di esso ho ben poco potuto servirmi; la « Statistica del Commercio Speciale di Importazione e di Esportazione », pubblicazione mensile della Direzione Generale delle Dogane, che in appendice pubblica i dati riferentisi all'esportazione e importazione delle principali merci distinte per paesi di destinazione e provenienza. I dati di questa statistica oltre che a riferirsi al solo *commercio speciale* e non al *commercio generale*, presentano per me l'inconveniente che non è indicata quale parte delle merci si importa o esporta per ferrovia e quale per via marittima; essi ad ogni modo mi sono stati di grande utilità come si vedrà in seguito; il « Movimento della Navigazione », pubblicazione annuale del Ministero delle Finanze. Questa statistica viene purtroppo pubblicata con quattro anni di ritardo, gli ultimi due volumi si riferiscono al 1925, essi mi sono stati perciò di scarso aiuto nel calcolo; l'« Annuario Statistico » (anni 1927 e 1928). Gli ultimi dati analitici contenuti nell'Annuario si riferiscono al 1926, essi sono stati usati per la compilazione della tavola 9-A dell'appendice; la « Relazione sulle Condizioni della Marina Mercantile Italiana 1915-25 », ottima sotto molti punti di vista, ma che si arresta al 1925, da essa ho rilevati dati e notizie di vario genere (1).

I dati statistici recenti riguardanti il movimento della navigazione sono stati ricavati dai dati trimestrali pubblicati dalla Direzione Generale delle Dogane e da quelli mensili pubblicati dalla Direzione Generale della Marina Mercantile (2).

È opportuno fare un confronto tra i dati rilevati dalle varie fonti.

(1) Statistiche molto più complete e particolareggiate esistono per alcuni porti, per es. i dati pubblicati nel Bollettino Ufficiale del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, essi però, come si comprende facilmente, non sono utilizzabili in un'indagine come la presente.

(2) Pubblicati gli uni e gli altri nel Bollettino Mensile di Statistica.

I dati dell'Annuario Statistico non differiscono da quelli forniti dalla Direzione Generale delle Dogane che per le merci provenienti o dirette all'estero comprese nel cabotaggio. Ciò si spiega facilmente ricordando quanto ho avuto occasione di dire, parlando del trasporto dei passeggeri, cioè che le tavole contenute nell'Annuario Statistico sono costruite sui dati rilevati dalla Direzione Generale delle Dogane per la compilazione del « Movimento della Navigazione »; per il 1926 infatti i dati sono:

Direzione Generale delle Dogane (1):

	BANDIERA ITALIANA	
	Merci sbarcate	Merci imbarcate
Navigaz. internaz.	7.777.307	1.036.356
» di scalo	1.692.360	600.827
TOTALE	9.469.667	1.637.183

	BANDIERA ESTERA	
	Merci sbarcate	Merci imbarcate
Navigaz. internaz.	7.752.502	850.700
» di scalo	1.024.062	559.390
TOTALE	8.776.567	1.410.090

ANNUARIO STATISTICO.

Merci con provenienza o destinazione da o per l'estero (2):

BANDIERA ITALIANA		BANDIERA ESTERA	
Sbarcate	Imbarcate	Sbarcate	Imbarcate
9.958.891	2.230.032	8.794.777	1.414.248

Se ai primi aggiungiamo le merci riguardanti il traffico con l'estero comprese nel cabotaggio (per il 1926) come sono fornite dall'Annuario Statistico (3) e cioè:

BANDIERA ITALIANA		BANDIERA ESTERA	
Merci sbarcate	Merci imbarcate	Merci sbarcate	Merci imbarcate
489.224	592.849	18.210	4.158

(1) Boll. Mensile febb. 1928, pag. 109.

(2) Cfr. Annuario Statistico 1928, pag. 204 e tav. 9 in appendice.

(3) Cfr. Annuario Statistico 1928, pag. 202 a piè di pagina.

si ottengono cifre perfettamente identiche, a quelle dell'Annuario Statistico.

Per gli anni 1927 e 1928 ho dovuto invece servirmi dei dati mensili della Direzione Generale della Marina Mercantile (1). Si impone quindi un confronto tra questi dati e quelli dell'Annuario Statistico, o, il che è la stessa cosa, quelli della Direzione generale delle Dogane.

Già da un semplice paragone tra la tavola 9-A e la tavola 9-B in appendice si può dedurre una certa attendibilità delle cifre fornite dalla Direzione generale della Marina Mercantile, ma si può fare un confronto più preciso. Per il 1928 la Direzione generale delle Dogane fornisce i seguenti dati (2):

		BANDIERA ITALIANA	
		Merci sbarcate	Merci imbarcate
Navigaz. internaz.	piroscafi ...	8.240.813	869.178
	velieri	328.864	145.333
» di scalo	piroscafi ...	2.189.359	667.288
	velieri	45.700	4.212
TOTALE ..		10.804.736	1.686.011

		BANDIERA ESTERA	
		Merci sbarcate	Merci imbarcate
Navigaz. internaz.	piroscafi ...	9.892.833	973.378
	velieri	32.400	24.822
» di scalo	piroscafi ...	1.303.014	387.717
	velieri	3.431	4.386
TOTALE ...		11.231.678	1.590.303

I dati della tavola 9-B sono:

BANDIERA ITALIANA		BANDIERA ESTERA	
Merci sbarcate	Merci imbarcate	Merci sbarcate	Merci imbarcate
10.891.274	2.188.161	11.269.503	1.438.298

(1) Dati riportati mensilmente nel Bollettino di Statistica, per il 1927 dal fascicolo marzo 1927 a febb. 1928 e per il 1928 dal fascicolo marzo 1928 a febb. 1929.

(2) Cfr. Boll. Mensile febb. 1929.

Come si vede, i dati della Direzione Generale della Marina Mercantile, comprendenti anche il traffico estero incluso nel cabotaggio, sono relativamente più elevati di quelli della Direzione generale delle Dogane, in totale le cifre sono rispettivamente tonnellate 25.787.236 e tonnellate 25.312.728.

L'unica anomalia è rappresentata dalle due cifre riguardanti le merci imbarcate su navi straniere; per queste il dato della Direzione Generale delle Dogane è più elevato di quello della Direzione generale della Marina Mercantile mentre dovrebbe essere minore o al massimo eguale. Questa differenza può in parte spiegarsi con la natura provvisoria dei dati, ma senza dubbio essa è dovuta essenzialmente al diverso metodo di rilevazione dei dati; la differenza ad ogni modo è, come si vede, trascurabile.

Dopo tale confronto si può senz'altro affermare la bontà delle statistiche di entrambe le fonti, perchè la quantità delle merci provenienti o destinate all'estero compresa nel cabotaggio era da ritenersi, dato il modo come si svolge il traffico odierno, logicamente molto piccola rispetto al totale e più grande per le navi italiane che per le straniere (1), e tale risulta dal confronto delle cifre.

Non esiste in Italia alcuna pubblicazione, nè ufficiale nè privata che indichi la variazione dei noli che riguardano il traffico marittimo italiano così come ne esistono in altri paesi (2), per es. i noli del «Lloyd's List» e del «Farplay» e i numeri indici dell'«Economist» e dello «Statist» per l'Inghilterra, quelli del «Departement of Commerce» degli Stati Uniti per l'America, ecc.

Si comprende facilmente come tali dati si riferiscano essenzialmente al commercio marittimo dei paesi che li hanno calcolati, anche quelli dell'Inghilterra che hanno carattere mondiale, dato il grande sviluppo della marineria inglese, sono solo in parte applicabili all'Italia.

Fino al 1909 la «Relazione sulla Marina Mercantile Italiana» pubblicava dei dati abbastanza completi al riguardo, così per esempio

(1) Le navi straniere sono in linea generale escluse dal cabotaggio lungo le coste italiane e non possono parteciparvi che dietro autorizzazione del nostro Governo.

(2) I noli contenuti nel «Corriere Mercantile» di Genova non sono che la copia di quelli del «Lloyd's List» e i numeri indici dei noli riportati da qualche rivista sono anch'essi presi da pubblicazioni estere, generalmente inglesi.

oltre ai noli del carbone e dei cereali importati in Italia, i quali si possono tuttora rilevare da altre fonti, pubblicava i noli per altre merci importate: guano dal Perù, fosfati dalla Tunisia, ecc., e per le merci esportate pubblicava, per le varie destinazioni, i noli del sale, degli agrumi, dello zolfo, del marmo. Tale pubblicazione è completamente cessata e la « Relazione sulle condizioni della Marina Mercantile 1915-1925 » non contiene che i noli del carbone e dei cereali importati fino al 1925.

Invano si cercherebbero dati analoghi a quelli predetti riferentisi a tempi recenti.

Tale fatto mi ha indotto a dividere il calcolo in due parti; una prima in cui tratterò il trasporto del carbone e del grano-mais, una seconda in cui, seguendo per necessità un procedimento di più larga approssimazione, mi occuperò delle altre merci.

3. Non è possibile conoscere con esattezza la quantità di carbone sbarcata nei nostri porti, poichè le statistiche che riguardano il movimento della navigazione non danno alcuna distinzione qualitativa delle merci. Un'idea approssimata possiamo averla dai dati, pubblicati dall'Istituto Centrale di Statistica, riguardanti le merci più importanti sbarcate nei principali porti del Regno (1).

I dati complessivi sono :

Carbone sbarcato	1926	1927	1928
Tonn.	7.183.191	9.630.926	9.224.039

Questi dati non rappresentano certo la totalità del carbone sbarcata nei nostri porti e ciò per due ragioni:

1° perchè sono esclusi i porti minori che nel loro complesso rappresentano una cifra senza dubbio molto notevole;

2° perchè è esclusa la quantità di merce proveniente dall'estero e compresa nel cabotaggio (questa seconda causa di variazione, almeno per quanto riguarda il carbone, è da considerarsi trascurabile).

(1) Dati contenuti nel Boll. Mensile di Statistica. I dati annui sono nei fascicoli di gennaio, eccetto per il porto di Trieste il cui dato annuo si trova nei fascicoli di marzo. I porti considerati sono 12 (Genova, Savona, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Catania, Trieste, Fiume, Venezia, Ancona, Bari). Nei dati del 1926 è escluso il porto di Civitavecchia in cui si sbarca annualmente circa $\frac{1}{2}$ milione di tonnellate di carbone.

La quantità di carbone importata in Italia si può invece rilevare con esattezza dalla « Statistica di Importazione e Esportazione » I dati di questa statistica sono (1):

Carbone importato	1925	1926	1927	1928
Tonn.....	10.552.872	12.257.981	14.058.721	12.697.081

È ovvio che i dati delle merci sbarcate con provenienza dall'estero non possono coincidere con quelli delle merci importate. Le principali cause di variazione tra le due cifre sono quelle derivanti dal fatto:

1° che nelle merci importate (comm. speciale) non si comprende il commercio di transito, nè le merci importate temporaneamente e destinate a subire una semplice lavorazione, nè le merci reimportate dopo aver subita una semplice lavorazione, mentre quella parte di tutte queste merci, che viene in Italia per via marittima, è compresa nelle merci sbarcate nei nostri porti;

2° che le merci vengono comprese nella statistica di importazione quando sono introdotte nel Regno per il consumo anche se estratte dai depositi, mentre esse vengono iscritte, nelle statistiche delle merci sbarcate, con il semplice passaggio di esse, dal natante a terra;

3° che le merci importate comprendono anche quelle provenienti per ferrovia o qualsiasi altra via terrestre (2).

Di queste cause di variazione quella che ha notevole importanza per il traffico del carbone è solo la terza ed è necessario tenerne conto.

Si sa che le merci povere in genere e il carbone in ispecie non possono sopportare un lungo trasporto per via interna, perchè le spese per effettuarlo sarebbero molto elevate ed aumenterebbero notevolmente il prezzo della merce. Affinchè un tale trasporto si verifichi sono necessarie delle specialissime condizioni (essenzialmente geografiche) che lo rendano economico.

Tali condizioni se si escludono i paesi confinanti con l'Italia (Francia-Jugoslavia) esistono di fatto solo per uno dei paesi esporta-

(1) Compreso il carbone importato in conto riparazioni.

(2) Vi sono altre cause secondarie che qui non è il caso di indicare.

tori di carbone in Italia, la Germania, la quale, usufruendo della superba via navigabile interna del Reno e dei suoi canali, riesce a spingere l'esportazione del carbone dei bacini renani (essenzialmente del Bacino della Ruhr) fino a Lione, Vienna, Milano e a tratti fino a Genova.

Bisogna quindi sottrarre dal carbone proveniente dalla Germania la parte di carbone entrata in Italia per via terrestre, la differenza indicherà la quantità di carbone tedesco sbarcata nei nostri porti.

Per gli altri paesi da me considerati: Inghilterra, Stati Uniti e Polonia, non sorge alcun dubbio sul mezzo di trasporto adoperato e si possono quindi usare senz'altro i dati della « Statistica di Importazione e Esportazione » (1).

La riduzione da apportarsi al carbone tedesco è stata calcolata al 25 % del totale (2).

Tale percentuale è stata determinata in base al seguente ragionamento.

Nel 1925 in Germania furono imbarcate merci dirette in Italia per un totale di tonnellate 142.856 (bandiera italiana 3.248, bandiera estera 139.608) e nel 1926 merci per un totale di tonnellate 440.101 (bandiera italiana 50.211, bandiera estera 389.890) (3).

Queste cifre potrebbero far credere che la quasi totalità del carbone tedesco (tonnellate 2.518.497 nel 1925 e tonnellate 5.103.044 nel 1926) sia venuta in Italia per via terrestre. Le cose stanno però diversamente; il carbone tedesco destinato all'esportazione è quello prodotto dal Bacino della Ruhr, dalle Sarre, ecc., cioè da regioni che trovano il loro sbocco marittimo naturale nel porto di Rotterdam; quindi nelle statistiche del movimento della navigazione il carbone tedesco figura imbarcato in porti olandesi, ed infatti furono im-

(1) Il mio calcolo si riferisce solo ai quattro paesi suddetti, ne sono esclusi la Francia, la Jugoslavia, la Russia e gli « Altri Paesi », rappresentanti nel complesso oltre un milione di tonn. Tale esclusione non importa una riduzione sul totale dei noli guadagnati, ma solamente l'applicazione alla parte di carbone trascurata di un metodo meno preciso come si vedrà facilmente più avanti.

(2) Nel carbone tedesco è compreso quello importato in conto riparazione e quello proveniente dalla Sarre.

(3) Cifre dell'Annuario Statistico 1927 per i dati del 1925 e di quello del 1928 per i dati del 1926.

barcati in Olanda (paesi in sè e per sè certamente non grande esportatore di merci pesanti) nel 1925 tonnellate 1.931.216 e nel 1926 tonnellate 4.349.709 di merci dirette in Italia (1).

Queste ultime cifre sono quindi costituite in massima parte da carbone tedesco e il carbone tedesco esportato in Italia per via marittima è d'altra parte nella sua quasi totalità in esse cifre compreso. Togliendo dal totale del carbone tedesco importato in Italia (nel 1925 tonnellate 2.518.497 e nel 1916 tonnellate 5.103.044) (2) i dati predetti si ottengono:

1925	1926
tonn. 587.281	tonn. 753.335

Queste cifre aumentate di qualche centinaio di migliaia di tonnellate (non maggiore è da ritenersi la quantità delle merci imbarcate in Olanda e dirette in Italia, se da esse si esclude il carbone tedesco) stanno a rappresentare, grosso modo, la quantità di carbone tedesco importato per via terrestre, cioè in media circa $\frac{1}{4}$ del totale del carbone da noi importato dalla Germania (3).

Nelle tavole 11-A, 11-B, 11-C e 11-D, figurano i dati trimestrali della tavola 10 per l'Inghilterra e la Germania (per quest'ultima ridotti del 25 %); i dati della Polonia e degli Stati Uniti sono quelli annui e ciò sia per la loro minore importanza relativa, sia perchè non dispongono per essi dei noli mensili o trimestrali.

I noli riferentisi a tonnellate inglesi che figurano nella 5ª colonna delle suddette tavole sono ricavati da varie fonti e per essi sono necessarie alcune osservazioni.

I noli per l'anno 1925 sono stati calcolati su quelli mensili forniti dal « Bollettino di notizie economiche » (4).

) Cfr. Annuario Statistico 1927 e 1928.

(2) Cfr. tavola 10 in appendice.

(3) Questa percentuale è inesatta, effettivamente essa è notevolmente variata nei 4 anni considerati, ciò non ha però alcuna influenza sul totale dei noli guadagnati (cfr. pag. 62).

(4) Le medie mensili riportate dal Bollettino (che non vanno oltre i primi mesi del 1926) sono medie aritmetiche dei dati giornalieri del Lloyd's List e si riferiscono per il carbone alle seguenti vie: Cardiff-Italia, Tyne-Italia, Anversa-Rotterdam-Italia, Nord America-Italia. Il Bollettino calcola inoltre un supplemento di nolo per i porti dell'Alto Adriatico per tener conto del nolo più elevato che si paga per tali porti. Il supplemento medio annuo è di 2 scellini.

Per i noli dell'Inghilterra ho fatto la media tra il nolo della Tyne e quello di Cardiff (1).

Il nolo del carbone polacco è stato fatto del 20 % superiore a quello medio annuo della Tyne.

Il supplemento di 2 scellini è stato applicato al 20 % del totale (2)

Il calcolo dei noli per gli anni 1926, 1927 e 1928 è stato fatto seguendo un unico metodo. I noli base di cui mi sono servito sono i noli medi calcolati dal Consiglio Provinciale dell'Economia di Genova (3).

Per l'Inghilterra ho fatto la media tra il nolo della Tyne-Ovest Italia e quello di Cardiff-Ovest Italia (4).

Per il carbone tedesco ho applicato il nolo della Tyne (5).

Il nolo del carbone polacco è stato fatto, come per il 1925, del 20 % superiore a quello della Tyne.

Per gli Stati Uniti d'America ho fatto la media aritmetica tra il nolo massimo e minimo per tale via forniti dal Farplay (6).

(1) La semplice media aritmetica è giustificata dal fatto che la quantità di carbone sbarcata in Italia con provenienza del Canale di Bristol non è annualmente molto diversa da quella proveniente dalla Tyne. Per il 1925 infatti erano imbarcate nel Canale di Bristol (Cardiff, Swansea, Newport) circa 2.000.000 tonn. di merci (quasi tutto carbone) dirette in Italia e sulla Tyne (Newcastle, Sunderland, Tynemouth) circa 2.500.000 tonn. (Cfr. Movimento della Navigazione 1925). Del resto le differenze tra i noli delle due provenienze non sono grandi; le medie trimestrali per il 1925 sono :

	1°	2°	3°	4°
da Cardiff	9/7	8/9	7/11	9/5
dalla Tyne	9/7	9/2	8/2	9/10

(2) Tale era all'incirca nel 1925 la quantità di carbone diretta ai porti dell'Adriatico rispetto al totale del carbone sbarcato in Italia.

(3) Questi noli rappresentano quanto di meglio si può desiderare in simile materia; il Consiglio Provinciale dell'Economia di Genova fornisce direttamente i noli trimestrali che sono medie ponderate delle medie mensili, a loro volta medie aritmetiche ponderate dei noli giornalieri del « Lloyd's List »; essi però si riferiscono solo al carbone inglese (Cfr. Bollettino Mensile di Statistica, gennaio 1928, pag. 45).

(4) Porti di Savona, Genova, Spezia, Livorno.

(5) Il nolo Tyne-Italia è quasi identico a quello Rotterdam-Italia. Nel 1925, ultimo anno di cui dispongo dei noli per quest'ultima via, le medie trimestrali coincidevano perfettamente; esse erano :

	1°	2°	3°	4°
Tyne-Italia	9/7	9/2	8/2	9/10
Rotterdam-Italia	9/7	9/2	8/2	9/10 (Cfr. Bollettino di Notizie Economiche).

(6) I noli massimi e minimi sono :

	1926	1927	1928
Noli carbone dal Nord-America in Italia massimo	dollari 9,50	dollari 4	dollari 2,55
minimo	» 2,30	» 2	» 2,25
media	» 5,90	» 3	» 2,40

Nella seconda metà del 1926 i noli, a causa dello sciopero minerario inglese, subirono forti oscillazioni con decisa tendenza all'aumento, e però la media tra il massimo e il minimo per

Per tener infine conto del maggior nolo pagato dal carbone sbarcato nei porti dell'Adriatico (1) ho calcolato un supplemento annuo di nolo prendendo il nolo medio annuo del carbone Bristol-Ovest Italia e sottraendolo dal nolo medio annuo del carbone Bristol-Venezia (2). Tale supplemento ho applicato al carbone diretto ai porti adriatici calcolato in base alle percentuali della nota (1) (3).

Dalle tavole risultano le seguenti cifre:

Noli guadagnati per il carbone sbarcato in Italia nel 1925
Lst. 4.408.578;

Noli guadagnati per il carbone sbarcato in Italia nel 1926
Lst. 5.236.145;

Noli guadagnati per il carbone sbarcato in Italia nel 1927
Lst. 5.991.091;

Noli guadagnati per il carbone sbarcato in Italia nel 1928
Lst. 4.552.377.

Il calcolo della percentuale di questi guadagni che spetta all'Italia sarà fatto più avanti.

4° Per il grano ho seguito un metodo in gran parte analogo a quello usato per il carbone. Nel caso presente però il calcolo è stato fatto sui dati mensili e non trimestrali, e ciò perchè le oscillazioni

quest'anno, mi sembra che si sposti notevolmente dalla media aritmetica dei singoli noli: ho perciò fatto il nolo medio del 1926 pari a 4 e non 5,90. Il nolo di 4 è all'incirca nello stesso rapporto con gli altri noli del carbone del 1926 di quello in cui si trova il nolo del carbone Stati Uniti-Italia rispetto a quello degli altri paesi, per gli altri anni considerati.

(1) Le percentuali del carbone sbarcato nei principali porti adriatici, sul totale del carbone sbarcato nei principali porti del Regno, sono secondo i dati dell'Ufficio Centrale di Statistica (cfr. nota pag. 48) del presente lavoro:

	1926	1927	1928
Carbone sbarcato totale ...	7.183.101	9.630.926	9.24.099
Carb. sbarcato porti adriatici	1.594.255 (22 %)	2.282.337 (24 %)	2.117.860 (24 %)

(2) Le differenze sono: Nolo Bristol-Venezia Bris.-Ov. It. Diff.

1926	12.3 ³ / ₄	10.1	2.2 ³ / ₄
1927	12.1	9.2 ³ / ₄	2.11 ¹ / ₄
1928	10.4 ³ / ₄	8.3 ³ / ₄	2.1

(3) Il nolo per il carbone sbarcato nei porti di Bari, Ancona, ecc., è lievemente inferiore a quello di Venezia, questa differenza è però compensata dal fatto che il nolo per Napoli e Tirreno Meridionale è lievemente maggiore di quello per Ovest Italia.

dei noli del frumento sono notevolmente più ampie di quelle dei noli del carbone.

Il calcolo riportato nelle tavole da 12 a 15 dell'appendice si riferisce al frumento duro, frumento tenero e mais (1) importati da: Stati Uniti, Canada, Argentina, Australia, Russia, Romania. Le quantità importate dagli altri paesi sono minime. Nel 1925 infatti sono state importate tonnellate 2.408.737 tra frumento duro, tenero e mais, mentre la quantità importata dai paesi da me considerati è stata di tonnellate 2.222.702, per il 1926 i dati sono rispettivamente tonnellate 2.629.053 e tonnellate 2.219.555, per il 1927 tonnellate 2.722.587 e tonnellate 2.666.169 e per il 1928 tonnellate 3.658.503 e 3.605.577 (2). La differenza non trascurabile tra le 2 cifre per il 1925 e il 1926 è dovuta essenzialmente all'importazione di grano e granturco dalla Jugoslavia e Germania, cioè da paesi che inviano il loro grano in Italia essenzialmente per via terrestre; ad ogni modo per quella parte (molto piccola rispetto al totale) di frumento e mais sbarcata nei nostri porti e non compresa nel calcolo, vale la stessa osservazione fatta a proposito del carbone (v. nota (1) a pag. 50).

I dati figuranti nelle colonne 2 delle suddette tavole sono ricavati da quelli forniti dalla « Statistica di Importazione ed Esportazione » (3).

Ho riuniti in un unico gruppo il grano importato dagli Stati Uniti e Canada, perchè il nolo è quasi identico per le due provenienze.

Lo stesso ho fatto per il grano mais importato dalla Russia-Ucraina e Romania. Effettivamente il nolo del Danubio è alquanto più elevato di quello del Mar Nero (in media $\frac{1}{4}$), però esso è quotato per Regno Unito-Continento; quello corrispondente per l'Italia è da ritenersi alquanto minore; al gruppo ho applicato quindi il nolo dal Mar Nero.

(1) Il nolo del granturco, per le stesse provenienze, è uguale a quello del grano.

(2) Dati della Statistica di Importazione ed Esportazione.

(3) Le cifre di questa statistica sono espote nel modo seguente: mese di gennaio, dal 1° gennaio a tutto febbraio, dal 1° gennaio a tutto marzo, ecc.; per modo che facendo la differenza tra un dato e il precedente, si ottengono i dati mensili. Va notato che i dati si riferiscono a fine mese solo per i mesi di giugno e dicembre, per febbraio si riferiscono al 25 e per tutti gli altri mesi al 27; da ciò deriva che i mesi di giugno e dicembre sono considerati come aventi 34 giorni, il mese di febbraio 29, maggio e ottobre 30, ecc. Questo fatto però non può produrre che differenze trascurabili sul totale dei noli guadagnati.

Circa i noli mensili che figurano nelle tavole, quelli che si riferiscono agli anni 1925, 1926 e 1927 sono medie aritmetiche dei noli settimanali pubblicati dal « Bollettino di Statistica Agraria e Commerciale » (1).

Per il 1928 non mi son potuto servire di quest'ottima fonte, poichè con il marzo 1928 il Bollettino inizia una nuova serie, e nei nuovi fascicoli i noli non sono più riportati.

I noli del 1928 riferentisi all'Argentina e all'Australia sono quelli mensili dello « Shipping World » riportati in « La Marina Italiana » (2); quelli riguardanti gli Stati Uniti e Canada sono stati da me calcolati direttamente sui dati giornalieri del « Lloyd's List »; per la Russia, Ucraina e Romania, data la scarsità delle quotazioni, ho preferito calcolare una media annua pari a 12 scellini per tonnellata inglese (3).

Per i quattro anni considerati i noli guadagnati per l'importazione del frumento e mais in Italia risultano:

Anno 1925:

da Stati Uniti e Canada.....	Lst.	1.449.118
» Russia-Ucraina e Romania.....	»	30.549
» Argentina	»	268.495
» Australia	»	708.747
TOTALE...	Lst.	2.456.909

Anno 1926:

da Stati Uniti e Canada.....	Lst.	1.115.608
» Russia-Ucraina e Romania.....	»	291.193
» Argentina	»	539.536
» Australia	»	188.370
TOTALE...	Lst.	2.134.707

(1) Le medie calcolate sui noli pubblicati dal detto Bollettino per il 1925 quasi coincidono con quelle calcolate dal Bollettino di Notizie Economiche.

(2) I noli sono quotati Argentina-R. U. Cont. e Australia -R. U. Cont., essi sono però vicinissimi a quelli riferentisi all'Italia.

(3) Il calcolo dei noli guadagnati per questa via è:

Romania 1928	{ grano 22.037 mais 205.577	tonn. 228.397 = tonn. inglesi 224.800
Russia Ucraina			grano 783	224.800 × 0,6 = Lst. 134.880
TOTALE tonn. ...		228.397

Anno 1927:

da Stati Uniti e Canada.....	Lst.	1.223.483
» Russia-Ucraina e Romania.....	»	248.133
» Argentina	»	587.533
» Australia	»	701.052
TOTALE...	Lst.	2.760.201

Anno 1928:

da Stati Uniti e Canada.....	Lst.	1.289.120
» Russia-Ucraina e Romania.....	»	134.880
» Argentina	»	1.456.715
» Australia	»	485.462
TOTALE...	Lst.	3.366.177

5° Passiamo ora a considerare le altre merci importate.

Sottraendo dal totale delle merci sbarcate (colonna 8 delle Tavole 9-A e 9-B) quelle già considerate e cioè: dal gruppo «Mar Nero Marmara» il grano e granturco importato dalla Russia-Ucraina e Romania; dal gruppo «Europa oltre Gibilterra» il carbone proveniente dall'Inghilterra, Germania e Polonia; dal «Nord America» il grano importato dal Canada e Stati Uniti e il carbone degli Stati Uniti; dal gruppo «Centro e Sud America» il grano e il maïs importato dall'Argentina; dall'Australia il grano importato da questa regione; si ottengono per i 4 anni considerati i dati riportati nella colonna 2 della tavola 16 in appendice.

Bisogna ora determinare per ogni singolo gruppo un nolo medio annuo riferentesi a tutte le merci trasportate su ciascuna via.

Per calcolare un nolo che non si discosti troppo dalla realtà occorre tener conto di vari elementi, i due principali sono: la natura della merce trasportata, il fatto che questa sia trasportata da navi della marina libera o di linea.

Il genere delle merci può, per i principali paesi essere rilevato grosso modo (1) dalla Statistica di Importazione ed Esportazione.

(1) Cfr. a proposito delle differenze tra i dati di questa statistica e quelli del «Movimento della Navigazione» quanto è stato detto a pag. 49.

Non esistono invece per gli ultimi anni dati analitici riguardanti la distinzione tra merci trasportate da navi di linea e merci trasportate da navi libere, i dati complessivi si possono però rilevare per il 1925 e il 1926 dall'Annuario Statistico. Le cifre sono:

Merci trasportate da navi di linea:

anno 1925 tonn. 2.641.929 (bandiera italiana 1.401.710, bandiera straniera 1.240.219);

anno 1926 tonn. 2.817.323 (bandiera italiana 1.722.300, bandiera straniera 1.095.023) (1).

Inoltre nella navigazione di cabotaggio sono state sbarcate nel 1925 tonn. 620.224 di merci da navi di linea italiane addette al traffico estero e nel 1926 tonn. 805.309. È quasi impossibile dire quale parte di tali merci proveniva dall'estero, è da ritenere ad ogni modo che essa non sia trascurabile. D'altro lato va notato che parte del grano proveniente dagli Stati Uniti e dall'Argentina è trasportato da navi di linea (2); ritenendo tale quantità all'incirca uguale alle merci provenienti dall'estero sbarcate da navi di linea e iscritte nel cabotaggio, possiamo ammettere che delle 8.499.413 tonn. sbarcate nel 1925 (2^a colonna, tavola 16) 2.642.000, siano state trasportate da navi di linea (31 %) e che tale rapporto sia per il 1926 del 39 % (2.817.000 su 7.063.372). In linea generale quindi si può ritenere che la quantità delle merci rappresentata dalle cifre della tavola 16 è stata trasportata da navi di linea per poco più di $\frac{1}{3}$.

Cominciamo ora ad esaminare i singoli gruppi.

Mediterraneo.

Questo è il gruppo quantitativamente più importante, i noli che ad esso si riferiscono sono però notevolmente più bassi di quelli delle altre vie.

(1) Cifre ottenute sommando i dati della navigazione internazionale e di scalo forniti dall'Annuario Statistico 1927, tav. a pag. 188, per il 1925 e dall'Annuario Statistico 1928, pag. 202 per il 1926.

(2) L'aver applicato anche a questa quantità il nolo delle navi libere, non può portare a differenze notevoli sui guadagni, sia perchè la parte trasportata da navi di linea è relativamente piccola rispetto al totale del grano importato, sia perchè il nolo delle navi di linea non può essere in questo caso molto più elevato di quello del mercato delle navi da carico. Infatti il frumento viene imbarcato dalle navi di linea solo in mancanza di merci più ricche, per non navigare con le stive vuote; e d'altro lato, il grano non sarebbe disposto a pagare un nolo notevolmente più alto di quello di mercato, essendo per esso di scarsa importanza il vantaggio della maggior rapidità del trasporto.

Esso può dividersi nei seguenti sottogruppi:

1° merci provenienti da Algeria-Tunisia-Marocco (totale 1925 tonn. 1.200.000);

merci provenienti da Algeria-Tunisia-Marocco (totale 1926 tonn. 1.205.000);

2° merci provenienti dalla Jugoslavia (totale 1925 tonnellate 706.000 (1));

merci provenienti dalla Jugoslavia (totale 1926 tonn. 750.000);

3° merci provenienti dall'Egitto (totale 1925 tonn. 147.000);

merci provenienti dall'Egitto (totale 1926 tonn. 132.000);

4° merci provenienti dalla Grecia (totale 1925 tonn. 202.000);

merci provenienti dalla Grecia (totale 1926 tonn. 170.000);

5° merci provenienti dalla Francia (2) (totale 1925 tonnellate 218.000);

merci provenienti dalla Francia (totale 1926 tonn. 255.000).

6° merci provenienti dalla Spagna (3) (totale 1925 tonnellate 261.000);

merci provenienti dalla Spagna (totale 1926 tonn. 183.000).

Gli altri paesi esportano in Italia per via marittima meno di 50.000 tonn. annue ciascuno.

Le merci provenienti da Tunisia-Algeria-Marocco sono in massima parte costituite da fosfati minerali: tonn. 816.000 nel 1925, tonn. 856.000 nel 1926, tonn. 804.000 nel 1927, tonn. 552.000 nel 1928); da sale (media annua tonn. 30.000), avena (15.000 tonn. annue), rottami di ferro (tonn. 16.000), ecc. In complesso si tratta di merci molto povere; il nolo dei fosfati rappresenta quindi abbastanza bene questa linea. Le medie annue di questo nolo sono:

1925	1926	1927	1928
4/6	6	4/9	4/6

(1) I dati riguardanti le merci sbarcate sono stati calcolati su quelli delle due tavole più volte citate dall'Annuario Statistico, le cifre riferentisi a la natura delle merci sono prese dalla Statistica di Importazione ed Esportazione, i noli figuranti in questo paragrafo sono stati in massima parte calcolati su quelli del « Journal de la Marine Marchande » e del « Lloyd's List ».

(2) Francia atlantica e mediterranea compresa la Corsica.

(3) Spagna mediterranea e atlantica.

Le merci importate dalla Jugoslavia sono: legnami (media annua 1.000.000 di tonn.), pietre da calce, e cementi (oltre 300.000 tonn. annue), carbone (75.000 tonn. in media), ecc. È di queste merci poverissime che è in massima parte costituito il traffico marittimo tra la Jugoslavia e l'Italia; considerando inoltre la brevità della navigazione (dai porti jugoslavi ai porti adriatici italiani), mi sembra che il nolo unitario non si possa fissare a più di 2 scellini per tonn.

Il terzo gruppo, costituito dalle merci importate dall'Egitto, ha caratteristiche notevolmente diverse, esso è in parte formato da merci povere: fosfati (media 25.000 tonn.), rottami di ferro (10.000 tonn.), semi di palma dum, granturco, ecc., ed in parte, relativamente maggiore, da merci proprie delle navi di linea; essenzialmente da cotone. (L'importazione annua italiana è di solo 18-20.000 tonn., però la quantità sbarcata ai nostri porti è molto più elevata, rappresentando puro commercio di transito una parte notevole del cotone egiziano sbarcato). Mi sembra quindi che il nolo del cotone possa esser preso come nolo medio della linea.

Tale nolo è in scellini per tonnellata:

1925	1926	1927	1928
16	18	18	17

Le merci provenienti dalla Grecia sono in massima merci povere e il nolo medio per esse può ritenersi compreso tra 4 e 5 scellini.

Per quanto riguarda la Francia, questa esporta in Italia grandi quantità di merci, in massima parte però per via terrestre, anche quando trattasi di merci povere e pesanti, come: rottami di ferro, ghisa in pani, acciaio in barre (media annua di tutti e tre 500.000 tonn.), carbone (400.000 tonn.), concimi fosfatici (120.000 tonn.), ecc. Applicherò alla Francia un nolo del 10 % minore di quello Cardiff-Italia; ciò è giustificato dal fatto che una parte notevole del traffico è rappresentata dai porti francesi della Manica (la metà) e che la diminuzione del nolo per i porti mediterranei, dovuta alla vicinanza, può considerarsi compensata dall'aumento del nolo dovuto alla qualità della merce.

Il nolo medio calcolato in base a questa ipotesi è :

<u>1925</u>	<u>1926</u>	<u>1927</u>	<u>1928</u>
8/1	9/1	8/4	7/6

Le merci provenienti dalla Spagna sono costituite da (dati medi annui) piriti e altri minerali di ferro (tonn. 55.000), minerali di piombo (20.000 tonn.), pesci (18.000 tonn.) e altre merci relativamente povere.

Il nolo dei minerali metallici Huelva-Italia può ben rappresentare questo gruppo.

Le medie in scellini per tonn. sono :

<u>1925</u>	<u>1926</u>	<u>1927</u>	<u>1928</u>
9/3	11/3	9/6	9

Ciò premesso il nolo del Mediterraneo è stato calcolato nel modo seguente.

Le merci per il 1925 e il 1926 sono così distribuite :

	Merci in migliaia di tonnellate		Merci in migliaia di tonnellate	
	1925	%	1926	%
Algeria, Tunisia, Marocco	1.200	44	1.205	44
Jugoslavia.....	706	26	750	28
Egitto	147	5	132	5
Grecia	202	7	170	7
Francia	218	8	255	9
Spagna	261	10	183	7
	<u>2.734</u>	<u>100</u>	<u>2.695</u>	<u>100</u>
Totale Mediterraneo...	<u>2.918</u>		<u>2.867</u>	

Come si vede i paesi considerati rappresentano la quasi totalità delle merci sbarcate in Italia con provenienza dal Mediterraneo.

Il nolo medio figurante nella tavola 16 è la media ponderata dei noli dei singoli gruppi calcolata in base alle percentuali sopra indicate (1).

Mar Nero e di Marmara.

Questo gruppo è costituito dalle merci importate dalla Russia-Ucraina-Georgia, dalla Romania, dalla Turchia Europea, dalla Bulgaria. Da questi due ultimi paesi s'importano complessivamente circa 50.000 tonn. di merci annualmente, molto più importanti sono i due primi.

Dalla Romania (esclusi il grano e il granturco considerati a parte) s'importano annualmente in media : petroli (2) (oltre 200.000 tonn.), legnami (90.000 tonn.), avena e legumi (20.000 tonn.), ecc. Dalla Russia-Ucraina-Georgia si importano: petroli (220-230 mila tonn.), carbone (80.000 tonn.), minerali di ferro (10-12 mila tonn.), ecc.; le altre merci sono in linea di massima adatte per navi da carico.

Si può al complesso delle merci applicare il nolo riferentesi ai petroli, le cui medie annue per tonn. d. w. (1.015 kg.) sono :

1925	1926	1927	1928
—	—	—	—
13/6	15	14	13/9

Data la natura forzatamente imprecisa di questa parte del calcolo, le differenze centesimali sono del tutto trascurabili, ritengo quindi inutile di ridurre questi noli a tonn. di 1000 kg., lo stesso valga per tutte le altre provenienze considerate in questo paragrafo nelle quali il nolo è quotato per tonn. d. w.

Europa oltre Gibilterra.

Considerando le cifre di questa provenienza si nota una forte differenza tra i vari anni: tonn. 1.312.722 nel 1925 e tonn. 1.472.327

(1) Per es. per il 1925 si ha :

$$\begin{aligned} \text{nolo medio} &= 0,44 \times 4,5 + 26 \times 2 + 0,05 \times 16 + 0,07 \times 4 + 0,08 \times 8,1 + 0,10 \times 9,25 \\ &= 1,98 + 0,52 + 0,80 + 0,28 + 0,65 + 0,92 = 5,15 \text{ scellini a tonnellata.} \end{aligned}$$

Per il 1927 e 1928 sono state applicate le percentuali del 1926 che sono quasi identiche a quelle del 1925.

(2) La parola « petroli » va intesa in senso generico, essa comprende il petrolio vero e proprio, gli oli minerali ; la benzina, la nafta, ecc.

nel 1928, di fronte a sole tonn. 201.459 nel 1926 e tonn. 128.678 nel 1927.

Questa differenza è dovuta in massima parte al fatto che l'ipotesi ammessa per il carbone tedesco non risponde alla realtà (v. p. 51); è molto probabile che la quantità di carbone da noi importata dalla Germania per via terrestre sia stata lievemente superiore alla percentuale del 25 % annuo per gli anni 1925 e 1928 e alquanto inferiore a questa percentuale negli anni 1926 e 1927 (1). Ciò però non porta ad alcuna conseguenza sul totale dei noli guadagnati, poichè ritengo che il nolo che meglio possa rappresentare questo gruppo sia il nolo della Tyne, cioè il nolo usato per il carbone tedesco.

Le merci provenienti dai paesi figuranti in questo gruppo (escluso il carbone) sono infatti essenzialmente esportate dall'Inghilterra, Germania, Olanda, Belgio; la Svezia e Norvegia rappresentano complessivamente 50-60 mila tonn. annue, il Portogallo 25.000 tonn. annue. Le merci sono inoltre, ad eccezione dei macchinari e altri prodotti manufatti (non più di 25-30 mila tonn. annue), merci povere alle quali ben può adattarsi il nolo del carbone.

Le medie annue adoperate per questa via sono quindi :

1925	1926	1927	1928
$\frac{9}{2}$	$\frac{10}{2}$	$\frac{9}{5}$	$\frac{8}{2}$

Africa Orientale, Occidentale e Meridionale.

Questo gruppo è molto eterogeneo sia per le provenienze (tutta la costa africana esclusa la mediterranea), sia per le merci : carni, lana, rottami di ferro dall'Africa Australe; prodotti tropicali, arachidi, ecc., dall'Africa Occidentale Francese, merci varie dall'Eritrea, ecc.

Un nolo medio non può essere fissato che per via puramente indiziaria, esso è ad ogni modo da ritenere alquanto elevato perchè

(1) Una spiegazione plausibile di questo fatto può esser ritrovata nello sciopero minerario britannico che, rendendo quasi nulla la esportazione inglese di carbone durante il secondo semestre del 1926 e i primi mesi del 1927, costrinse l'Italia a rivolgersi ad altri paesi. La quantità di carbone da noi importata dalla Germania in questi anni infatti aumenta fortemente; è molto probabile che il carbone addizionale da noi richiesto alla Germania sia stato quasi tutto trasportato per via marittima (data la grande disponibilità di navi), mentre la quantità inviata per via terrestre è rimasta probabilmente stazionaria o è aumentata molto lievemente.

le merci di queste regioni sono importate su navi di linea di tipo misto. Si può ammettere che esso abbia oscillato nel quadriennio tra i 30 e i 35 scellini a tonnellata (1).

Nord-America.

Questo gruppo importantissimo è costituito dalle merci provenienti dagli Stati Uniti e dal Canada; il Messico rappresenta meno di 20.000 tonn. annue.

Le merci provenienti dal Canada (escluso il grano già considerato) sono: baccalà e salmone (12 mila tonn. annue), cellulosa (8.000-10.000 tonn.), rottami di ferro, acciaio, ecc. (8.000 tonn.), e piccole quantità di altre merci povere (avena, amianto greggio, granturco).

Le medie delle principali merci (esclusi grano e carbone) importate dagli Stati Uniti sono: cotone (trasportato da navi di linea, 170.000 tonnellate), petroli (1925 - tonn. 380.000, 1926 - tonn. 330.000, 1927 - tonn. 300.000, 1928 - tonn. 300.000), legnami (110.000 tonn.), rottami di ferro, ecc. (50.000 tonn.), rame e sue leghe (45.000 tonn.), fosfati minerali (25-30.000 tonn.), avena-mais-farina (24.000 tonn.), quasi tutto il resto è costituito da merci in piccole partite: macchine (6.000 tonn.), tessuti, metalli vari, prodotti chimici, pelli, ecc.

La quantità di merci importate su navi di linea per questo gruppo è notevole, mancano i dati statistici al riguardo, ma, dalla stessa natura delle merci trasportate, si può ritenere che all'incirca il 45-50 % (2) sia venuto in Italia su navi di linea.

Ho creduto quindi opportuno distinguere le merci in tre categorie:

a) petroli, che, dato il mezzo di trasporto (navi cisterne), hanno un nolo speciale, le cui medie annue per tonnellata di 1000 kg. (3):

1925	1926	1927	1928
21	24	22	20

(1) Il nolo medio per il 1928 dalla Costa d'Oro a Bordeaux per carichi vari fu di 23/6 quello Dakar-Marsiglia (Arachidi) di 22, ecc. Cfr. « Journal de la Marine Marchande ».

(2) Intendo sempre riferirmi alle cifre della tavola 16 e non al totale delle merci importate.

(3) Medie dei noli Stati Uniti (Costa Est) a R. U. Cent. e Golfo a R. U. Cent. Mediterraneo.

b) merci trasportate da navi di linea (60 % di quello che resta del gruppo tolto il petrolio), a cui applicherò il nolo medio del cotone (merce classificata nella 4^a categ. delle tariffe, (1), i cui noli per i 4 anni sono :

1925	1926	1927	1928
<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
50	50	60	60

c) merci trasportate da navi da carico (40 %) a cui si può applicare il nolo del grano ; le medie annue ridotte a scellini per tonn. sono :

1925	1926	1928	1928
<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
16	17/9	16/4	15

Il nolo che figura nella tavola 16 è dato dalla media ponderata dei 3 gruppi (2).

Sud-America.

Fanno parte di questo gruppo: l'Argentina che occupa il primo posto (anche escludendo il grano e il mais), il porto di Curaçao (130.000 tonn. annue), il Brasile, il Cile; gli altri paesi hanno importanza trascurabile.

Se si eccettuano i nitrati del Cile (60.000 tonn. annue) e le seguenti merci dell'Argentina: avena-crusca (60-70.000 tonn.) rottami di ferro, ecc. (40.000-50.000 tonn.), semi di lino (20.000 tonn.), in complesso poco più di 1/3 del totale; tutte le altre merci: caffè (37.000 tonn.), carni (50.000-60.000 tonn.), lana (10.000 tonn.), spezie, ecc. sono trasportate da navi di linea. Dopo un'analisi delle tariffe e

(1) Circa le categorie delle tariffe vedi più avanti a pag. 68.

(2) Nel 1925 per es. si ha :

Petrolio.....	in migliaia di tonnellate	380 × 21 =	7.980
Merci trasportate da navi di linea	» » »	614 × 50 =	30.700
» » » libere	» » »	409 × 16 =	6.544
		<u>1.403</u>	<u>45.224</u>

45-233 : 1.403 = 32,2 nolo medio, e così per gli altri anni.

dei noli dei nitrati, son venuto alla conclusione, che si possa adottare per l'intero gruppo un nolo di $\frac{2}{3}$ più elevato di quello del grano mais (1).

In base a tale ipotesi i noli per i quattro anni risultano (in scellini per tonn.):

1925	1926	1927	1928
30	42	43	35,6

Oriente.

La parte preponderante del traffico delle linee dell'Oriente, è costituita dalle merci importate dall'India (oltre i $\frac{2}{3}$); seguono nell'ordine: Persia (100.000 tonn.), Cina (30.000 tonn.), Giava (22.500 tonn.), ecc. Il nolo medio dell'India può quindi rappresentare ottimamente tutto il gruppo.

Le merci di questa provenienza semi oleosi (260.000 tonn.), juta (55.000 tonn.), cotone (35.000 tonn.), copra (20.000 tonn.), minerali ferrosi (30.000 tonn.), ecc., hanno in genere una quotazione unica (carico generale) ed il nolo delle tariffe delle navi di linea è molto vicino a quello del mercato delle navi libere (2). Il nolo medio annuo calcolato risulta:

1925	1926	1927	1928
29/6	30/6	33	30

Australia.

Data l'esiguità del gruppo (72.000 tonn. nel 1926), (32.000 tonn. nel 1927) (12.000 tonn. nel 1928) (vedi tav. 16), applico a queste merci senz'altro il nolo medio annuo del grano australiano.

(1) Questo metodo è alquanto inesatto, perchè le notevoli oscillazioni che si sono avute nei noli del grano-mais, vengono a riflettersi nella loro interezza sui noli delle navi di linea, i quali invece sono rimasti per i quattro anni considerati relativamente stabili. Ho seguito tale metodo per evitare eccessive complicazioni nei calcoli.

(2) Per es. nel gennaio 1928 il nolo di tariffa del « Lloyd Sabaudò » Colombo-Mediterraneo era di 30 scellini, il nolo di mercato Madras-Mediterraneo (semi oleosi) 31 scellini, il nolo Bombay-Mediterraneo (carico generale) 24, ecc.

Le medie sono :

1925	1926	1927	1928
—	—	—	—
37/9	37	40	38/3

Dalla tavola 16 risultano le seguenti cifre:

Noli guadagnati per il 1925	Lst. 7.277.550
» » » 1926	» 6.637.080
» » » 1927	» 6.347.703
» » » 1928	» 6.989.188

6° Il calcolo dei noli guadagnati per merci esportate presenta caratteristiche alquanto diverse da quelle del calcolo precedente, perchè in questo caso vi è preponderanza del traffico di linea sul traffico delle navi libere, cosa che si spiega facilmente tenendo presente la diversa natura delle merci trasportate.

Di fronte ad un totale di merci esportate per via marittima di tonnellate 4.000.000 nel 1925 e tonnellate 3.650.000 nel 1926, sono state trasportate da navi di linea (navig. inter. + navig. di scalo) rispettivamente tonnellate 1.711.000 e tonnellate 1.780.000. Nel cabotaggio inoltre, sono iscritte merci per un totale di tonnellate 755.000 (1925) e tonnellate 928.000 (1926), trasportate da navi di linea addette al traffico estero (1).

Queste merci sono trasportate da compagnie di navigazione (generalmente sovvenzionate), le cui navi, prima di dirigersi all'estero, toccano più porti del Regno per raccogliervi le varie merci destinate all'esportazione. In questo traffico esse possono trasportare merci anche tra i porti del Regno, ma questa quantità è probabilmente piccola rispetto al totale. Ammettendo ad ogni modo che solo il 50% delle due cifre sia costituito da merci dirette all'estero, risulta che nel 1925 le merci esportate da navi di linea rappresentano oltre il 50% del totale delle merci imbarcate per l'estero e nel 1926 oltre il 60%.

Mancano i dati statistici per determinare per le varie destinazioni un rapporto analogo al suddetto, tenendo però presenti, le varie correnti del traffico di linea e la natura delle merci trasportate, si

(1) Cfr. Annuario Statistico, tavole citate.

può affermare che vi è una prevalenza assoluta dalle merci esportate su navi di linea rispetto a quelle esportate su navi libere, nelle linee per il Nord America e il Sud America. Questa prevalenza sussiste ancora, per quanto più attenuata per le linee dell'Oriente, del Levante Mediterraneo e dell'Africa; vi è invece prevalenza delle merci esportate da navi libere, per il Mediterraneo Occidentale e per il gruppo Europa oltre Gibilterra.

Prima di analizzare i vari gruppi è necessario premettere alcune notizie sommarie sulle tariffe. I noli delle tariffe a differenza di quelli della marina libera, hanno una grande stabilità nel tempo. Per esempio negli anni 1926-1927-1928 le tariffe, per le principali destinazioni, non sono gran che mutate; il nolo per qualche merce è aumentato per qualche altra diminuito; alcune merci sono passate da una categoria ad un'altra, ma nel complesso si può affermare che le tariffe sono rimaste stazionarie (i prezzi delle tariffe sono espressi in scellini o in lire-oro).

Altro fatto da notare è che i noli delle merci, a differenza di quelli dei passeggeri che mutano da nave a nave e per una stessa nave e classe secondo il *comfort*, la posizione delle cabine, ecc.; sono identici per tutte le navi addette ad una data linea; l'unica eccezione è costituita per alcune linee dal nolo delle merci trasportate da piroscafi « espressi » che è del 10 % superiore a quello ordinario.

L'azione degli accordi tra le varie compagnie tende poi a fissare un nolo unico per tutte le navi (a qualsiasi compagnia appartengano) esercenti un dato traffico; così per esempio negli anni 1926-27-28 una unica tariffa di noli valeva per tutte le merci dirette dall'Italia al Nord America, trasportate dalle seguenti compagnie: « Navigazione Generale Italiana » « Lloyd Sabaudò », « Cosulich », « Transatlantica Italiana », « Anchor Line », « Cunard Line », « Dollar Line », « Fabre Line », « White Star Line ». Lo stesso può ritenersi per le altre vie di traffico. Ho voluto premettere ciò per porre in rilievo, che, nel caso presente, il calcolo di un nolo medio non richiede l'esame delle tariffe di tutte le compagnie di navigazione interessate in un dato traffico, nè la consultazione di tutte le tariffe pubblicate, a determinati intervalli di tempo, da ogni singola compagnia, perchè le variazioni tra una tariffa e la successiva sono in genere trascurabili in un calcolo di medie.

È inoltre da tener presente che i noli delle tariffe sono in genere quotati f. a. s. partenza (free along side) e con la clausola consegna sotto paranco, all'arrivo, cioè nel nolo non sono comprese le spese di imbarco e sbarco che sono a carico della merce.

Il nolo è quotato a peso (1000 kg) o a misura (1 m³.) ovvero a peso e misura contemporaneamente (option vapore).

Dal nolo di tariffa è esclusa la cappa (media 5 %) e oltre a questa sono da aggiungere al nolo: un extranolo per valore (per le merci ricche), un extra nolo per volume (per le merci voluminose), ecc. In definitiva i noli segnati nelle tariffe sono alquanto inferiori a quelli effettivamente incassati dalle compagnie; di ciò ho tenuto conto nel calcolo delle medie.

Il calcolo è stato condotto in base a criteri in parte analoghi a quelli del paragrafo precedente, e cioè: rilevando dalla Statistica di Importazione ed Esportazione la natura delle merci esportate (solo per le principali) e dalle tariffe, e in qualche caso (come per il sale, lo zolfo, ecc.) dai noli di mercato, il nolo medio corrispondente e facendo poi, per quanto i dati lo permettevano, delle medie ponderate.

Riporto a titolo di esempio il calcolo del Nord America.

Le tariffe del Nord America distinguono le merci per categorie (1).

Le categorie più importanti sono la 4^a e la 5^a.

Le principali merci di 5^a categoria, esportate (conserva di pomodoro, olio di oliva, marmo greggio, pietre da costruzioni, pomice, sommacco, ecc.) rappresentano oltre 135.000 tonnellate annue (30 % del totale). Le merci di 4^a categ. (paste alimentari, patate, canapa, tessuti di canapa, juta, lino, cotone, prodotti chimici, ecc.) costitui-

(1) Le categorie sono sette:

1 ^a categoria	nolo	150	scellini	a tonn.	o m ³ .
2 ^a	»	»	100	»	»
3 ^a	»	»	75	»	»
4 ^a	»	»	60	»	»
5 ^a	»	»	40	»	»
6 ^a	»	»	30	»	»
7 ^a	»	»	25	»	»

Vi sono poi alcune merci che hanno noli diversi, per es. la seta (40 scellini a quintale), gli agrumi (2/9 per cassa di 43 kg. rispondente a 64 scellini a tonn.), ecc.

Un raggruppamento dei noli per categorie può farsi anche per le altre linee, per facilitare i calcoli l'ho eseguito per le linee del Sud America e dell'Oriente.

scono un 15 % 20 % del totale; seguono nell'ordine la 3^a categoria la 6^a e 7^a la 2^a e 1^a. Vi sono inoltre alcune merci con nolo elevatissimo, ma hanno scarsa importanza quantitativa, la seta, che viene al primo posto staccando tutte le altre non supera infatti i 2.250.000 kg. annui.

Il nolo medio calcolato risulta di 58 scellini, che sale a 63-64 se si tien conto dei vari supplementi da aggiungere.

Tenendo infine presente che una parte, sia pur piccola, delle merci è stata trasportata da navi libere ad un nolo molto più basso, ho fissato il nolo del gruppo per tutti e 4 gli anni a scellini 60 la tonnellata.

Con identico metodo è stato calcolato il nolo riferentesi al Centro e Sud America che risulta di lire oro 65 (pari a scellini 51/6) e quello riguardante l'Oriente (scellini 42 per il 1925 e 1926 e scellini 44 per il 1927 e 1928).

Data la quantità ridottissima di merci annualmente esportate, in Australia (meno di 25.000 tonn.), ho ritenuto inopportuno applicare un metodo così laborioso; il nolo è stato fatto del 50 % più elevato di quello del grano australiano.

Per il gruppo Africa Occidentale, Orientale e Meridionale, ho usato lo stesso nolo delle merci importate. Anche per il gruppo Mar Nero, Mar di Marmara, ho fatto lo stesso, perchè se è vero che le merci esportate sono relativamente più ricche ed hanno quindi un nolo più alto di quello del petrolio, è anche vero che esse sono dirette in massima (55-60 %) ad un paese più vicino (Turchia Europea).

Restano da considerare il Mediterraneo e l'Europa oltre Gibilterra.

Quest'ultimo gruppo è costituito da merci relativamente povere e pesanti, perchè le merci ricche e quelle deperibili: agrumi, pomodoro, ortaggi, uva, frutta fresche, piante vive ecc., inviate in Germania, Belgio, Olanda, Inghilterra, Svezia, Norvegia e Portogallo (la Francia e la Spagna atlantiche sono anche qui considerate nel gruppo Mediterraneo), che rappresentano in complesso oltre 350.000 tonnellate annue, sono esportate a mezzo ferrovia (1).

(1) La Svezia e la Norvegia hanno poca importanza, nel caso dell'Inghilterra, queste merci fanno per via marittima il solo breve tragitto del Passo di Calais.

Il grosso di questo gruppo (oltre il 50 %) è costituito da merci aventi un nolo uguale, e magari inferiore, a quello del carbone; esse sono: sale circa 100 mila tonnellate, di cui oltre il 70 % diretto in Norvegia, minerali di zinco circa 110.000 tonnellate, diretto quasi tutto nel Belgio, marmo circa 130.000 tonnellate, talco, asfalto, pietre circa 130.000 tonnellate, zolfo 50.000 tonnellate, quasi tutto in Inghilterra, ecc. Tenendo presente che le altre merci trasportate hanno in genere un nolo notevolmente più elevato di quello del carbone, ho fatto il nolo per questa via del 25 % più elevato di quello Canale di Bristol-Italia.

Per il Mediterraneo occorre distinguere il traffico del Levante dal resto; il primo rappresenta circa il 25 % del totale ed il nolo che gli compete (calcolato sulle tariffe) è di circa 15 scellini a tonnellata; per il rimanente, non esistendo alcuna indicazione statistica riguardante i noli, questi sono stati calcolati basandosi sui noli dell'importazione; essi risulano di:

1925	1926	1927	1928
7/9	7/6	7/3	7

Prendendo i 3/4 dei noli suddetti e 1/4 del nolo del Levante si ottengono i seguenti noli medi:

1925	1926	1927	1928
scellini 9,20	9,35	9,20	9

I noli medi figurati nella tavola 17 sono quelli calcolati in questo paragrafo. Da detta tavola risultano i seguenti guadagni lordi per merci esportate:

Anno 1925	Lst. 4.680.000 circa
» 1926	» 4.650.000 »
» 1927	» 4.150.000 »
» 1928	» 4.175.000 »

Veniamo infine a considerare la ripartizione dei guadagni derivanti dal trasporto di merci tra navi italiane e navi estere. Un metodo

di calcolo semplicissimo ma non molto preciso è quello basato sulla ipotesi che i guadagni siano ripartiti in base al rapporto esistente tra le merci trasportate da navi italiane e quelle trasportate da navi estere. Così, per esempio, se il totale delle merci sbarcate da navi straniere in Italia in un dato anno è il 60% del totale delle merci sbarcate, i noli incassati per merci importate sarebbero divisi nel modo seguente :

Noli guadagnati da navi estere 60 %;

Noli guadagnati da navi italiane 40 %.

Così facendo si viene implicitamente ad ammettere che il nolo vari in funzione della sola quantità delle merci trasportate; si trascurano, o meglio si fa affidamento che si compensino tra loro le variazioni del nolo derivanti dalla qualità della merce e della diversità dei luoghi di provenienza e destinazione. Questa compensazione avviene però solo parzialmente. Con i dati statistici esistenti non è possibile prendere in considerazione le variazioni dovute al 1° elemento (diversa qualità della merce), non è inutile però osservare che, ov si potesse tener conto di esso, i guadagni delle navi italiane risulterebbero, molto probabilmente, un po' più elevati, e questo perchè nelle merci trasportate da navi di linea (con nolo quindi più alto), la partecipazione delle navi italiane è maggiore di quella che esse hanno nel totale del traffico.

Del secondo elemento (diversità di luoghi di provincia di destinazione) potevo tenere e ho effettivamente tenuto conto nel calcolo. Il trascurarlo porta a differenze non lievi nei risultati. Così per esempio se la cifra totale dei guadagni per merci sbarcate nel 1925 (Lst. 14.143.037, cfr., più avanti pag. 73) venisse divisa in base alla predetta ipotesi il guadagno delle navi italiane per merci sbarcate risulterebbe di Lst. 6.152.221 (435 ‰ del totale); tenendo invece conto dei luoghi di provenienza esso risulta di oltre 200.000 sterline maggiore (Lst. 6.358.828).

Per tener conto di ciò ho seguito un metodo molto semplice; invece di calcolare le percentuali di ripartizione sul solo totale, le ho calcolate per i vari luoghi di provenienza e destinazione.

Per le merci imbarcate anzi, non è stato nemmeno necessario tale calcolo; non ho fatto altro che sostituire alle cifre delle colonne 2 della tavola 17 (totale merci imbarcate), i dati delle colonne 3 delle

tavole 9-A e 9-B (merci imbarcate su navi italiane); ho ottenuto così i dati della tavola 18-A che nel loro totale sono :

Noli guadagnati da navi italiane per merci imbarcate.

1925	Lst.	3.065.230	pari a	Lit.	371.352.614
1926	»	3.179.457	»	»	400.198.252
1927	»	2.557.361	»	»	243.691.081
1928	»	2.756.841	»	»	255.145.634

Per differenza, sottraendo cioè dai totali della tavola 17 i totali della tavola 18-A ho ottenuto i guadagni corrispondenti riguardanti le navi estere; essi sono :

Guadagni navi estere per merci imbarcate.

1925	Lst.	1.613.879	pari a	Lit.	195.521.440
1926	»	1.466.696	»	»	184.613.025
1927	»	1.587.168	»	»	151.225.367
1928	»	1.417.999	»	»	131.235.807

La ripartizione dei guadagni per merci importate è un po' meno semplice.

Per i gruppi: Mediterraneo, Africa Occidentale, Orientale e Meridionale e Oriente (i cui dati della tavola 16 rappresentano il totale delle merci sbarcate), ho seguito lo stesso metodo delle merci imbarcate, ho cioè sostituito alle cifre delle colonne 2 della tavola 16, quelle delle colonne 2 (merci sbarcate da navi italiane) delle tavole 9-A e 9-B, e facendo i prodotti ho ottenuti i guadagni riportati nella tavola 18-B.

Per gli altri cinque gruppi ho prima aggiunte alle cifre delle colonne 4 della tavola 16 (guadagni totali per merci sbarcate escluso il grano-mais e il carbone), i noli guadagnati per il trasporto di queste 2 merci che ho rilevati dalle tavole che ad essi si riferiscono e del totale ottenuto ho presa una percentuale pari a quella che le merci sbarcate da navi italiane rappresentano sul totale delle merci sbarcate, per ogni singolo gruppo.

Per chiarimento riporto il calcolo riferentesi al Nord America per l'anno 1925.

Noli guadagnati per merci sbarcate con provenienza dal Nord America esclusi il grano e il carbone Lst. 2.258.450 (col. 4, tav. 16).

Noli guadagnati ecc. per carbone sbarcato Lst. 320.564 (col. 6, tav. 11-A).

Noli guadagnati ecc. per grano sbarcato Lst. 1.449.118 (col. 7, tav. 12-A).

Totale Lst. 4.028.132.

Totale merci provenienti dal Nord America tonnellate 3.386.588 (col. 8, tav. 9-A).

Merci provenienti dal Nord America sbarcate da navi italiane tonnellate 2.099.306 (col. 2, tav. 9-A).

percentuale 62 %

$$4.028.132 \times 0,62 = \text{Lst. } 2.497.442$$

È questa la cifra che figura nella tavola 18-B.

I totali di questa tavola sono:

Noli guadagnati da navi italiane per merci sbarcate:

1925	Lst.	6.358.838	pari a	Lit.	770.373.223
1926	»	7.510.880	»	»	945.394.465
1927	»	7.855.932	»	»	748.513.200
1928	»	7.227.295	»	»	668.886.152

Togliendo dai totali dei guadagni per merci sbarcate (1) che sono:

1925	.....	Lst.	14.143.037
1926	.....	»	14.007.932
1927	.....	»	15.098.995
1928	.....	»	14.907.742

i guadagni delle navi italiane corrispondenti, si ottengono i noli guadagnati da navi straniere per merci sbarcate, essi sono:

1925	Lst.	7.784.199	pari a	Lit.	943.055.708
1926	»	6.497.052	»	»	817.783.935
1927	»	7.243.063	»	»	690.119.042
1928	»	7.680.447	»	»	710.825.369

(1) Ottenuti sottraendo i noli guadagnati per il trasporto del carbone, quelli del grano e quelli delle altre merci sbarcate.

CAPITOLO III

SPESE E CALCOLI DI CONTROLLO.

SOMMARIO. — 1. Spese. — 2. Calcoli di controllo e guadagni di navi italiane per merci sbarcate tra porti esteri. — 3. Confronto con le altre voci della bilancia internazionale.

1. Quest'ultima parte della presente indagine non può essere condotta in base ai criteri informativi seguiti finora, la mancanza assoluta di statistiche fa sì che molta parte del calcolo sia riservata all'intuito ed alle conoscenze tecniche specifiche dello studioso.

In primo luogo è necessario intendersi sul significato e la portata della parola « spese ». Senza pretendere di dare una definizione precisa, possiamo dire che le spese fatte dalla marina mercantile di un paese all'estero, sono costituite da quella parte di spese di produzione delle aziende marittime nazionali che non resta nel paese, ma viene guadagnata da stranieri, o meglio, viene consumata in paesi diversi da quello a cui appartenevano le aziende marittime che tali spese hanno sostenute.

Per l'Italia queste spese possono essere così raggruppate:

1° spese per il carico e lo scarico delle merci in porti esteri, per quella parte di esse che è a carico delle navi e il cui prezzo è compreso nel nolo pagato;

2° tasse di ancoraggio, pilotaggio, diritti consolari, diritti marittimi vari, ecc., pagati da navi nazionali in paesi esteri;

3° spese per combustibili e provviste di bordo (1);

4° spese di transito nei canali;

5° salari guadagnati da stranieri imbarcati su navi nazionali meno i salari guadagnati da nazionali imbarcati su navi estere;

6° spese fatte dall'equipaggio di navi nazionali all'estero;

7° spese di agenzie situate all'estero di compagnie di navigazione nazionali (queste spese possono anche essere comprese in altre partite della bilancia per esempio sotto l'indicazione « spese fatte all'estero da società nazionali », nel qual caso non devono comprendersi nel calcolo presente);

(1) Cfr. più avanti pag. 77.

8° quote di profitto spettanti a stranieri residenti all'estero per proprietà su navi nazionali (anche questa voce deve essere esclusa da questa sezione della bilancia se compresa in altre, per esempio in «guadagni di stranieri per capitali impiegati in Italia»);

9° premi di assicurazione marittima pagati a compagnie estere meno le somme ricevute per sinistri verificatisi.

Delle spese elencate, a cui potrebbe senza dubbio aggiungersene qualche altra, si può fare una cernita: i numeri 7, 8 e 9 possono essere esclusi, considerando le spese in essi indicate comprese in altre voci della bilancia, le spese dei numeri 5 e 6 possono essere trascurate data la loro scarsa importanza e l'impossibilità di una loro valutazione, restano quindi i numeri 1, 2, 3 e 4.

Per le spese fatte da navi straniere in Italia, che costituiscono la contropartita attiva, è sufficiente tener conto delle spese elencate nei primi tre gruppi.

Non potendosi calcolare le spese nel loro effettivo ammontare, il miglior sistema di valutazione è quello di determinarle come una percentuale delle spese totali di produzione.

Le spese di produzione sono però a me ignote, conosco invece il reddito lordo, dato dal totale dei noli guadagnati (1); e poichè la differenza tra reddito lordo e spese di produzione (reddito netto) è solo una piccola percentuale dei noli guadagnati, si può senz'altro determinare la percentuale su indicata riferendosi al totale dei noli guadagnati.

Le spese di carico e scarico delle merci rappresentano di per sè stesse una cifra molto notevole, va però notato che tali spese non sono generalmente comprese nei noli di mercato da me usati per il calcolo dei redditi lordi, nè sono comprese nei noli di tariffa delle società di navigazione, ma vengono conteggiate a parte nei contratti di noleggio.

AmMESSO che un 40 % del totale delle spese di carico e scarico sia compreso nei noli e che la metà di esse, sia fatta in porti esteri, bisogna tener conto nella bilancia solo del 20 % di queste spese e poichè

(1) Sarebbero da aggiungere anche altre entrate, essenzialmente: sovvenzione dello Stato, premi di navigazione, ecc.; queste però, se, nel loro complesso, costituiscono una cifra notevole rispetto al reddito netto, hanno importanza del tutto trascurabile se comparate col reddito lordo.

esse si aggirano intorno al 20 % delle spese totali si può fissarle, per quanto ho detto sopra, al 4 % dei noli guadagnati.

Le spese indicate al numero 2, di cui le più importanti sono le tasse di ancoraggio, vanno prese in diversa considerazione a seconda che si tratti di navi nazionali o di navi straniere. Per quest'ultime si sa che nel 1925 (1) le tasse di ancoraggio pagate in Italia ammontarono a circa 15.000.000 di lire su un totale di tasse di ancoraggio e diritti marittimi riscossi di 36.000.000 (42 %). Negli anni successivi i proventi doganali derivanti da questa fonte, furono lievemente maggiori fino ad arrivare a 38.000.000 nel 1928 ed è molto probabile che un lieve aumento sia avvenuto anche nelle tasse di ancoraggio pagate da navi straniere.

Aggiungendo ai 15-16 milioni suddetti altri 4 o 5 milioni per spese di pilotaggio, diritti consolari ecc. si ottiene una cifra di circa 20 milioni annui (tra il 2 % ed il 3 % dal totale dei noli guadagnati da navi straniere).

Per le navi italiane la cosa è diversa; l'importanza di queste spese è di gran lunga maggiore e ciò per parecchie ragioni:

1° perchè le navi italiane toccano un numero di porti esteri molto più grande del numero dei porti italiani toccati da navi straniere;

2° perchè le somme pagate ad ogni approdo da navi italiane all'estero sono, in linea generale, maggiori di quelle pagate ad ogni approdo da navi straniere in Italia;

3° perchè i redditi lordi derivanti dai noli delle navi delle compagnie sovvenzionate, sono molto bassi.

Ritengo che queste spese vadano valutate ad un 10 % del totale dei noli guadagnati, alle quali va aggiunto un 2 % per tasse di transito nei canali.

Per le spese per combustibili e provviste di bordo può a prima vista sembrare che la ripartizione tra partita attiva e passiva vada fatta come per le precedenti spese, cioè che vadano segnate all'attivo le spese per combustibili e provviste fatte da navi straniere in Italia e al passivo quelle fatte da navi italiane all'estero; in questo caso però il problema presenta caratteristiche del tutto diverse.

(1) Cfr. Relazione sulle Condizioni della Marina Mercantile.

Bisogna ricordare che nella statistica del *commercio speciale* le provviste di bordo (sotto questa denominazione sono compresi anche i combustibili) sono escluse nel caso dell'importazione, salvo (caso poco comune e ad ogni modo di importanza trascurabile) quando sono vendute per il consumo in Italia; nel caso dell'esportazione invece esse figurano nelle statistiche con la loro natura. Nel « Movimento Commerciale del Regno » poi esse vengono distinte in provviste di bordo di navi italiane e provviste di bordo di navi estere (1).

Ciò premesso è chiaro che vanno segnate al passivo :

1° le spese per le provviste di bordo e combustibili fatte da navi italiane all'estero, perchè non sono comprese nell'importazione;

2° le spese per le provviste di bordo e combustibili fatte da navi italiane in Italia perchè esse sono comprese nelle cifre dell'esportazione, mentre, almeno dal punto di vista della bilancia internazionale, non si può parlare di esportazione di merci.

Non esiste invece, almeno apparentemente, la contropartita attiva, perchè le spese fatte a questo titolo da navi straniere in Italia, sono già comprese nelle cifre dell'esportazione.

In definitiva si verifica qui, in senso inverso, l'analogo problema che, in termini molto più ampi, si presenta nel caso dei guadagni totali della marina mercantile.

Le spese totali fatte per combustibili e provviste di bordo, da navi italiane non possono valutarsi a meno del 20-22 % del totale dei noli incassati.

Riassumendo le percentuali delle spese da iscriversi nella bilancia sono :

	ATTIVO (navi estere)	PASSIVO (navi italiane)
Spese per carico e scarico di merci	4 %	4 %
Spese di ancoraggio, diritti marittimi, ecc.	2 %-3 %	10 %
Spese di transito nei canali . .		2 %
Spese per combustibili e provviste di bordo		20 %-22 %
TOTALE . . .	6 %-7 %	36 %-38 %

(1) Cfr. le note introduttive al « Movimento Commerciale del Regno d'Italia ».

Le somme in cifre assolute risultano :

NAVI ITALIANE.

	Noli guadagnati in milioni di Lit. (1)	Spese	
		36 %	38 %
1925	1.807	650	687
1926	2.039	734	775
1927	1.607	578	610
1928	1.713	617	651

NAVI ESTERE.

	Noli guadagnati in milioni di Lit (1)	Spese	
		6 %	7 %
1925.....	1.184	71	83
1926.....	1.036	62	73
1927.....	871	52	61
1928.....	874	52	61

3° A questo punto è opportuno confrontare i risultati della presente indagine con quelli ottenuti da altri che hanno fatto il medesimo calcolo; intendo parlare delle cifre ottenute dal prof. Borgatta nella sua compilazione della bilancia internazionale dell'Italia.

I dati del Borgatta sono quelli riportati nella introduzione di questo lavoro (pag. 3-4).

Per il 1925 i risultati sono:

DATI DEL BORGATTA.

Attivo :

1° Noli guadagnati per passeggeri e merci trasportati da navi italiane in milioni di Lit. 1.390-1.465.

2° Diritti portuali pagati da navi estere in Italia 55-70.

(1) Somme dei guadagni per merci importate ed esportate e dei noli guadagnati per il trasporto dei passeggeri.

Passivo :

3° Diritti portuali, courtage ecc. pagati da navi italiane all'estero
420-515.

DATI MIEI CORRISPONDENTI.

Attivo :

1° Idem come sopra	1.800
2° Idem come sopra	71-83

Passivo :

3° Idem come sopra	650-687
--------------------------	---------

e per il 1927

BORGATTA

DATI MIEI CORRISPONDENTI

Attivo :

1° Idem come sopra	1.500	1.600
2° Idem come sopra	60-90	52-61

Passivo :

3° Idem come sopra	490-540	578-610
--------------------------	---------	---------

I risultati del 1927 sono abbastanza vicini tra loro. Le cifre mie e quelle del Borgatta danno infatti un reddito netto di circa 1 miliardo e la differenza, non molto forte, tra le spese, può derivare dall'aver il Borgatta prese in considerazione una parte delle spese diminuendo il nolo medio adoperato.

Per l'anno 1925 le cose stanno invece diversamente; mentre dalle cifre del Borgatta risulta un reddito netto di 950 milioni, le mie cifre indicano un reddito netto di 1.113-1.150 milioni.

La differenza tra i due risultati, considerando le grandi difficoltà che presentano i calcoli di questo genere, non può dirsi eccessiva, essa è ad ogni modo considerevole.

Quale delle due cifre è la più attendibile?

Prima di rispondere a questa domanda è necessario mettere in rilievo che mentre il prof. Borgatta, dovendo compilare l'intera bilancia, ha dovuto, per forza di cose; ammettere nel suo calcolo delle

ipotesi semplificative non sempre giustificabili, io, avendo limitata l'indagine ad una sola voce, ho potuto seguire un metodo molto più laborioso se si suole, ma, a mio modo di vedere, meno impreciso.

La ragione della suddetta discordanza sta nei guadagni derivanti dal trasporto di merci, perchè i guadagni, da me calcolati riguardanti il trasporto dei passeggeri sono, come ho già avuto occasione di far notare (cfr. nota 4 a pag. 40), molto vicini a quelli ottenuti dal Borgatta.

Per il calcolo di questi noli il prof. Borgatta moltiplica il totale delle merci trasportate da navi italiane (tonn. 11.029.030 per un nolo medio di scellini $12\frac{1}{2}$ ed ottiene il totale dei guadagni in Lire sterline 6.768.748 (1). Anche ammesso che questo nolo sia depurato di parte delle spese (e la diminuzione a tal uopo apportata non può essere molto forte perchè il Borgatta calcola a parte molte spese), esso è sempre molto basso per rappresentare il nolo medio di tutte le merci; tale nolo invece può star bene a rappresentare il nolo medio ponderato delle merci in massa; di ciò può facilmente convincersi chiunque, osservando i noli del grano e del carbone da me riportati nelle tavole che a queste merci si riferiscono.

In definitiva ritengo che il Borgatta non abbia voluto, o potuto, tener conto dei noli, di gran lunga più elevati, pagati dalle merci trasportate su navi di linea (oltre il 20 % del totale). Questo fatto basta da solo a spiegare la differenza tra i due risultati.

C'è un'altra via per sincerarsi della maggiore attendibilità dei miei risultati.

Il Borgatta calcolando a 950 milioni il contributo netto dei noli alla bilancia internazionale nel 1925 e ad 1 miliardo nel 1927, viene ad ammettere che i guadagni delle navi italiane siano, nel breve periodo di due anni, aumentati di oltre il 25 %, infatti eliminando l'elemento cambio, cioè riducendo entrambi i valori in Lst. i 950 milioni del 1925 risultano pari a Lst. 7.841.000 ed il miliardo del 1927 pari a Lst. 10.415.000. Non è chi non veda come un tale aumento sia eccessivo. È ben vero che il livello medio dei noli di mercato è aumentato di circa il 6 % (2) e che la partecipazione delle navi italiane

(1) Cfr. Balances des Paiements, pagg. 140-141.

(2) I numeri indici totali del Lloyd's List sono: 1925: 93,04 — 1927: 98,6.

al traffico internazionale è aumentata passando da tonnellate 11.029.030 a tonnellate 12.822.561, ma è anche vero che i noli di tariffa sono rimasti stazionari e che l'aumento delle merci trasportate da navi italiane è avvenuto in maniera da non avere che scarsa influenza sull'aumento dei guadagni. Infatti (cfr. tavola 9-A e 9-B) sono aumentati i gruppi che hanno noli bassi: « Europa oltre Gibilterra » da tonnellate 2.873.076 a tonnellate 4.752.402 e « Mar Nero, « Marmara » da tonnellate 623.912 a tonnellate 1.237.998; mentre sono diminuiti i gruppi con noli alti: « Nord America » da tonnellate 2.403.308 a tonnellate 1.989.847, « Sud e Centro America » da tonnellate 1.010.889 a tonnellate 961.023 ecc. Inoltre, e questo ha maggior importanza di quel che non sembri a prima vista, sono fortemente diminuite le esportazioni, cioè è diminuito il trasporto di merci che si servono essenzialmente di navi di linea (1).

L'aumento effettivo dei guadagni non può essere superiore ad un 11-12%, delle mie cifre risulta appunto un aumento di circa il 12%.

Fra i metodi rapidi, ma poco precisi, di valutazione di questa partita della bilancia, il migliore è senza dubbio quello ritrovato dal Giffen, di cui ho parlato nell'introduzione (2). A questo metodo possono muoversi molte obiezioni, alcune che si riferiscono alle cifre dell'importazione e esportazione mondiale, le quali sono inficiate da varie cause di errore che non ritengo sia qui il luogo di esporre e che sono state del resto chiaramente poste in rilievo dallo stesso Giffen, dal Bodio (3) e da altri, altre che si riferiscono alla ripartizione dei guadagni mondiali fatta in base al tonnellaggio di ciascuna nazione, di cui dirò due parole.

(1) Non ritengo opportuno di soffermarmi più oltre sull'esame degli elementi che hanno contribuito, con le loro variazioni, a spostare i guadagni in un senso piuttosto che in un altro; un'indagine approfondita di ciò non costituirebbe altro che una ripetizione, sotto altra forma, del metodo di calcolo da me seguito nell'indagine.

(2) Un altro buon metodo è quello di determinare, dall'esame dei bilanci, il guadagno lordo delle compagnie di navigazione nazionali e di togliere da questo una certa percentuale per le spese incontrate all'estero.

Non ho potuto seguire un tal metodo perchè i bilanci riportati nella pubblicazione dell'Associazione delle Società per azioni « Società per azioni - Notizie Statistiche 1928 », danno i guadagni lordi solo per qualche compagnia. Lo stesso può dirsi delle precedenti pubblicazioni analoghe del Credito Italiano.

(3) Cfr. Bodio Luigi « Sulle discordanze che si osservano nelle statistiche commerciali dei vari paesi ». B. E. Serie IV, vol. I, pag. 75 e segg..

Non mi pare che si possa dire che due paesi aventi una flotta mercantile di pari tonnellaggio, debbano avere per questo solo fatto, dei guadagni eguali; prima di affermare ciò bisognerebbe tener conto dell'età media delle navi, del tonnellaggio medio, dell'efficienza del naviglio, della composizione di esso (una tonn. di stazza lorda, di un grande transatlantico è qualcosa di ben diverso da una tonn. di stazza di una nave da carico) ecc. Oltre all'entità del tonnellaggio, poi, vi sono altri elementi, come: la diversa organizzazione delle aziende di navigazione, la capacità degli organi direttivi, il fatto che la marina di un paese si sia sviluppata attraverso sovvenzioni o per mezzo di premi o altri provvedimenti protettivi, ecc., che non possono non influire sul totale dei guadagni che un determinato paese ritrae dai trasporti marittimi (1).

Ad ogni modo i dati mondiali dell'esportazione e dell'importazione per il 1925 sono (2):

	Esportazioni	Importazioni	Differenza
Milioni di	\$ 30.708	32.164	1.456

Togliendo da quest'ultima cifra il 20 % per elementi estranei al trasporto (assicurazioni, provvigioni, spese varie, ecc.), si ottiene il guadagno lordo mondiale dei trasporti marittimi che risulta di \$ 1.165.000.000. Il 4,7 % (3) di questa cifra spetterebbe, secondo l'ipotesi del Giffen, all'Italia, il guadagno delle navi italiane, perciò sarebbe di \$ 54.755.000 pari a Lit. 1.374.000.000.

(1) Non pochi degli elementi suaccennati vengono trascurati quando si confrontano le marine dei vari paesi. In genere il confronto viene fatto solo tra le cifre del tonnellaggio totale, ciò è senza dubbio molto comodo, ma poco preciso.

A me pare che si possa dire che la marina di un paese è superiore a quella di un altro solo quando il reddito della marina del primo è superiore al reddito di quella del secondo.

Ciò ho voluto dire per porre in rilievo che un calcolo come il presente, oltre all'importanza che ha dal punto di vista della bilancia internazionale, può servire per far dei confronti, tra le marine dei vari paesi, meno grossolani di quelli che permettono di fare i dati del tonnellaggio totale.

(2) Dati dell'ufficio statistico della Società delle Nazioni (*Balances des Paiements*, anno 1927, pag. 12). Queste cifre sono le migliori esistenti, data la gran cura usata dai compilatori di questa statistica, nel rendere omogenei i dati relativi ai vari paesi.

(3) Questa percentuale è stata calcolata sui dati del Lloyd's Register riguardanti il tonnellaggio lordo dei piroscafi e delle motonavi superiori a 100 tonn.

I due dati per il 1925 sono: tonnellaggio mondiale 62.380.376 — tonnellaggio italiano 2.930.836-‰ 4,7.

Questa cifra è più elevata di quella ottenuta sommando i guadagni lordi delle merci importate su navi italiane (770.372.223) e di quelle esportate su navi italiane (371.352.614), che risulta di Lire italiane 1.141.725.000. La differenza (Lit. 232 milioni) può essere interpretata come costituente i guadagni lordi delle navi italiane per merci trasportate tra porti esteri, essa ridotta di un 40 % per le spese incontrate all'estero darebbe un guadagno netto di Lit. 130 milioni. Quest'ultima cifra è senza dubbio molto inesatta e non mi meraviglierei se altri, disponendo di mezzi migliori, riuscisse a calcolare un valore magari del 100 % diverso.

Non mi pare che valga la pena di calcolare questa cifra anche per gli altri anni, mi basta porre in rilievo che i guadagni lordi, ottenuti tenendo conto nel calcolo solo delle merci imbarcate e sbarcate in Italia, dovrebbero essere aumentati di un 8 %-10 % prima di iscriverli nella bilancia.

3. In quest'ultimo breve paragrafo accennerò all'importanza che hanno i noli guadagnati dalla marina mercantile rispetto alle altre voci della bilancia. Sarà bene premettere qualche notizia sommaria sul carattere della bilancia dei debiti e dei crediti. Come si sa questa bilancia, per il metodo stesso che viene seguito nella sua compilazione, è ad ogni istante in pareggio, questo è però un pareggio finanziario e non economico.

Per vedere se la bilancia è in pareggio economico è necessario isolare quelle partite che rappresentano veri e propri scambi di merci e servizi da quelle che costituiscono movimento di capitali.

La bilancia si dirà in pareggio se sono eguali i totali del primo gruppo (crediti e debiti derivanti da scambi di merce e servizi), attiva se il totale dell'attivo di questo gruppo è superiore al totale del passivo e passiva nel caso contrario (1). Un paese che ha una bilancia econo-

(1) Per es. una bilancia così fatta :

	<u>attivo</u>	<u>passivo</u>
Debiti e crediti dovuti a scambi di merci e servizi, saldo passivo ...	—	100
Movimento di capitali, saldo attivo	100	—
	<u>100</u>	<u>100</u>

È una bilancia economicamente passiva di 100, non di 200 come pretenderebbe qualcuno che vorrebbe sommare la parte attiva del movimento di capitali (indebitamento verso l'estero) con il saldo passivo della 1ª parte della bilancia, ciò facendo si verrebbe ovviamente a computare due volte la stessa cosa.

micamente passiva, raggiunge il pareggio finanziario con la importazione di capitale straniero (contrazione di debiti all'estero, alienazione di titoli esteri o nazionali, ecc.). Non c'è quindi niente di catastrofico in una bilancia economicamente passiva, essa non può del resto rimanere tale per un periodo di tempo indefinito ma presto o tardi, con il pagamento dei debiti contratti, dovrà mutarsi in una bilancia attiva.

La bilancia dell'Italia negli ultimi anni (1925, 26 e 27) si chiude con un disavanzo effettivo di 800-1000 milioni (1) di Lit. Il passivo commerciale che si aggira intorno a 7 miliardi è in gran parte coperto dalle entrate derivanti da tre fonti:

- Movimento turistico (saldo attivo) 2.500-2.800 milioni;
- Rimesse degli emigranti (saldo attivo) circa altrettanto;
- Noli della marina mercantile 1000-1300 milioni.

Come si vede i noli della marina mercantile riescono a colmare $\frac{1}{6}$ - $\frac{1}{7}$ del disavanzo commerciale.

Circa l'entità che questa importante partita attiva assumerà in un prossimo futuro, nulla si può dire di preciso; è probabile ad ogni modo che il contributo dei noli tenda a crescere, come lasciano sperare le cifre dei quattro anni considerati che mostrano un continuo crescendo, passando da lire-oro 237 milioni nel 1925 a lire-oro 306 milioni nel 1928 (tav. 19). Con ciò non voglio affatto affermare aver ragione coloro che sostengono un intervento dello Stato a favore della marina mercantile per cercare di aumentare il contributo che essa apporta alla bilancia internazionale, in tal caso infatti (senza considerare il danno economico derivante da un impiego di capitali in una attività poco redditizia, tanto da aver bisogno di aiuti) lo scopo sarebbe raggiunto a discapito delle altre voci della bilancia e, nella migliore delle ipotesi, la situazione generale della bilancia resterebbe inalterata, molto probabilmente anzi questa peggiorerebbe.

Prima di finire è necessario chiarire un equivoco in cui potrebbero cadere le persone non competenti nel leggere lavori di natura analoga al presente. Il dire che la marina italiana concorre annualmente alla bilancia internazionale per un miliardo o poco più, non significa affatto che i noli e le spese pagati da stranieri a italiani

(1) « L'Economia Nazionale », agosto 1929.

siano di un miliardo maggiori dei noli e spese pagati da italiani a stranieri.

Se il problema viene impostato in questo modo se si vuole cioè determinare il saldo tra i noli ecc. pagati e quelli riscossi, il risultato a cui si giunge è tutt'altro.

Piglio a titolo di esempio i dati del 1925 (tav. 19).

Andranno segnati all'attivo :

i noli guadagnati da navi italiane per il trasporto di stranieri (666 milioni);

i noli guadagnati da navi italiane per merci imbarcate (371 milioni);

le spese fatte da navi straniere in Italia (71-83 milioni);

in totale 1.108-1.120 milioni. Saranno invece esclusi i noli guadagnati da navi italiane per merci sbarcate, perchè questi sono pagati da italiani.

Al passivo compariranno :

i noli guadagnati da navi estere per il trasporto di italiani (45 milioni);

i noli guadagnati da navi straniere per merci sbarcate in Italia (943 milioni) (1);

le spese fatte da navi italiane all'estero (650-687 milioni);

in totale 1.638-1.675 milioni.

Si ottiene quindi un saldo passivo di 518-567 milioni.

Nel caso che si volessero segnare nella bilancia questi valori e non quelli precedentemente calcolati, bisognerebbe correggere la cifra indicante la importazione di merci, togliendo da essa i noli guadagnati da navi italiane (770 milioni) e da navi straniere (943 milioni) per merci importate, occorrerebbe cioè eliminare dal valore delle importazioni il costo del trasporto.

Una bilancia compilata in questo modo risulta forse più semplice e di più facile lettura ai non tecnici.

(1) Cfr. pag. 73.

RIASSUNTO

Questo breve riassunto è dedicato a quei lettori i quali, pur volendo avere un'idea generale del metodo seguito nella compilazione del lavoro e dei risultati cui si è giunti, non abbiano il tempo o la pazienza necessaria per leggerlo tutto; esso vuole anche essere una specie di sprone ai lettori un po' pigri per invogliarli a leggere il libro.

Si sa che la cosiddetta bilancia commerciale non è in alcun modo sufficiente a dare un'idea, sia pure grossolanamente approssimativa, delle obbligazioni internazionali che si stabiliscono tra i vari Stati e ciò perchè, insieme con lo scambio di merci, vi sono altri scambi di servizi e capitali che concorrono a formare la bilancia dei debiti e dei crediti.

Tra questi scambi, detti comunemente importazioni ed esportazioni invisibili, vi sono, avuto riguardo alla bilancia italiana, tre partite attive di grande importanza: le entrate derivanti dal movimento turistico, le rimesse degli emigranti e i noli della marina mercantile.

Mentre si è cercato di determinare in vario modo l'ammontare annuo delle due prime fonti di entrata, non si è fatto nulla di analogo per i noli della marina mercantile, se si eccettuano alcuni rapidi calcoli del Prof. Jannaccone e del Prof. Borgatta. Con il presente lavoro ho cercato di colmare tale lacuna, determinando il contributo che l'attività della marina mercantile italiana ha apportato alla nostra bilancia dei debiti e dei crediti per il quadriennio 1925-28, separatamente per ogni anno.

Chiunque conosca le deficienze quantitative e qualitative delle statistiche necessarie per condurre un simile calcolo, comprenderà facilmente le difficoltà che si devono superare per arrivare a risultati che possano dirsi attendibili. Dando una scorsa al libro il lettore potrà facilmente vedere come ho sempre cercato di ridurre al minimo indispensabile le ipotesi semplificative ed arbitrarie che il

più delle volte falsano i risultati delle indagini di natura analoga alla presente.

L'indagine, condotta in maniera che i risultati possano essere confrontati con quelli delle altre voci della bilancia, è stata divisa in tre parti: trasporto passeggeri, trasporto merci, spese.

Per il trasporto dei passeggeri ho considerati come noli attivi quelli guadagnati da navi italiane per il trasporto di stranieri dall'Italia all'estero e dall'estero in Italia, e viceversa per i noli passivi. Gli stranieri e gli italiani trasportati tra porti esteri non sono stati presi in considerazione che in via indiretta, e ciò per la mancanza di statistiche al riguardo.

Nel calcolo, ho tenuto distinti i passeggeri per luoghi di provenienza e destinazione e per classe frequentata a bordo.

Il numero dei passeggeri trasportati e la bandiera della nave sono stati rilevati dalle statistiche della Direzione Generale delle Dogane e della Direzione Generale della Marina Mercantile, la distinzione per Paesi di provenienza e destinazione dalla Direzione Generale della Marina Mercantile, dall'Annuario Statistico e dall'E.N.I.T., e da quest'ultima fonte la ripartizione per classe frequentata a bordo.

Chi volesse rendersi conto del modo come i dati statistici di queste diverse fonti siano stati presi in considerazione e integrati fra loro non avrebbe che da leggere il primo capitolo del libro.

I noli medi, distinti anch'essi per classi e per Paesi di provenienza e destinazione, sono stati calcolati sulle tariffe delle principali compagnie di navigazione italiane, cercando di tener conto degli svariati fattori che concorrono alla formazione di un dato nolo. I risultati principali sono riportati nelle Tavole 2 e 3 dell'appendice.

Per gli anni 1926 e 1928 il calcolo dei guadagni per il trasporto dei passeggeri è stato fatto direttamente. Ho, cioè, determinato da un lato, i numeri dei viaggiatori distinti per nazionalità, bandiera della nave, per classe e paesi di provenienza e destinazione; ho calcolato, dall'altro, i noli medi corrispondenti e ho fatto i prodotti di questi per quelli; di questi prodotti ho, infine, eseguito la somma.

Per gli anni 1925 e 1927 invece tale calcolo è stato fatto basandosi sui risultati dei due anni seguenti, tenendo conto delle varia-

zioni avvenute nel numero dei passeggeri trasportati, nelle tariffe e nei cambi.

I risultati ultimi di questa parte dell'indagine sono:

ANNI	Noli guadagnati da navi italiane in milioni di Lit.			Noli guadagnati da navi estere in milioni di Lit.		
	Per stranieri sbarcati	Per stranieri imbarcati	Totale	Per italiani sbarcati	Per italiani imbarcati	Totale
1925	310	356	666	23	22	45
1926	350	344	694	27	6	33
1927	314	300	614	22	8	30
1928	390	399	789	24	8	32

La valutazione dei guadagni riguardanti il movimento delle merci va fatta considerando come noli attivi i noli guadagnati dalle navi italiane per il loro trasporto, tanto per le merci esportate quanto per le importate, come pure per le merci trasportate tra porti esteri (cfr. testo pag. 2 e 3, pag. 4 e segg., pag. 84 e segg.). Non esiste invece, almeno apparentemente, alcuna contropartita passiva.

Anche qui ho seguito, nelle linee generali dell'indagine, lo stesso procedimento usato per i passeggeri, cioè ho cercato di determinare la quantità delle merci trasportate, da un lato; dall'altro, i noli unitari medi e di farne il prodotto.

Per ottenere risultati abbastanza prossimi al vero occorrerebbe tener conto, a rigor di termini, oltre che della quantità delle merci, del loro luogo di provenienza e destinazione e della bandiera della nave che le trasporta, anche della qualità di tali merci (grano, carbone, cotone, ecc.) e del mezzo di trasporto adoperato (navi di linea o navi libere) ed ancora; dell'intervallo di tempo intercorrente tra il giorno in cui è stipulato il nolo ed il giorno in cui la merce viene a figurare nelle statistiche (periodo di tempo che in qualche caso può estendersi ad alcuni mesi), delle varie forme di contratto di noleggio e di altri elementi secondari.

Di molti di questi elementi ho cercato di tener conto nel calcolo sia direttamente (trasporto del carbone e grano-mais) sia indi-

rettamente. Il trascurarli affatto può portare a valutazioni molto lontane dalla realtà.

Le principali fonti statistiche di cui mi sono servito per la rilevazione dei dati sono le seguenti.

La quantità delle merci e la loro ripartizione per paesi di provenienza e destinazione è stata rilevata dai dati dell'Annuario Statistico e della Direzione Generale della Marina Mercantile (essi sono molto vicini a quelli forniti dalla Direzione Generale delle Dogane), mentre la loro natura è stata rilevata dalla « Statistica di Importazione ed Esportazione ». I noli di mercato sono stati presi da varie fonti che danno le medie settimanali, mensili, ecc., dei noli pubblicati dal Lloyd's List, quelli delle navi di linea invece sono stati calcolati sulle tariffe delle principali compagnie di navigazione italiane.

Ho dapprima considerato il totale dei guadagni per tutte le merci imbarcate e sbarcate nei nostri porti e in un secondo tempo ho calcolata la percentuale che spetta all'Italia.

Ho anche cercato di dare un'idea dei noli guadagnati dalle navi italiane per il trasporto di merci tra porti esteri (cfr. pag. 83).

Sono state tenute distinte nel calcolo le merci imbarcate dalle sbarcate, perchè, mentre le prime sono generalmente esportate da navi di linea, le seconde sono invece, generalmente, merci in massa trasportate da navi libere, con un nolo quindi molto diverso.

Per il carbone ed il grano, data l'importanza che hanno queste due merci per il traffico marittimo, ho fatto un calcolo a parte. Il calcolo dei guadagni derivanti dal trasporto del carbone è stato fatto sulle medie trimestrali dei noli che a questa merce si riferiscono, quello per il grano sulle medie mensili, essendo il nolo di quest'ultimo più variabile di quello del carbone.

I guadagni complessivi ottenuti dalle navi italiane per il trasporto delle merci sono i seguenti (in milioni di lire):

	1925	1926	1927	1928
Noli guadagnati per merci sbarcate	770	945	749	669
Noli guadagnati per merci imbarcate	371	400	244	255
TOTALE ...	1.141	1.345	993	924

Nel terzo capitolo del lavoro mi sono finalmente occupato delle spese fatte dalla nostra marina all'estero e di quelle fatte dalla marina estera in Italia.

Tali spese sono state valutate in percentuali del reddito lordo.

Per la parte passiva ho calcolate le seguenti voci:

1° spese di carico e scarico fatte da navi italiane in porti esteri, per quella parte di esse che è a carico delle navi ed il cui prezzo è compreso nel nolo pagato;

2° tasse di ancoraggio, pilotaggio, diritti consolari, diritti marittimi vari, ecc., pagati da navi italiane all'estero;

3° diritti di transito nei canali;

4° spese per combustibili e provviste di bordo.

Non ho tenuto conto di varie altre spese perchè di poca importanza e difficile valutazione, come i salari guadagnati da stranieri imbarcati su navi italiane, le spese fatte dall'equipaggio di navi italiane all'estero, ecc.; nè ho considerato le spese di assicurazione marittima, le spese di agenzie estere di compagnie di navigazione italiane, le quote di profitto spettanti a stranieri per comproprietà su navi italiane, ecc. perchè ho ritenute tali spese già comprese in altre partite della bilancia.

La contropartita attiva è costituita invece dalle voci attive corrispondenti ai numeri 1° e 2°; mancano le contropartite delle voci indicate ai numeri 3° e 4°.

Che il numero 3° non abbia contropartita è cosa ovvia. La mancanza, solo apparente invero, della contropartita riferentesi alle spese per combustibili e provviste di bordo deriva dal fatto che le spese fatte per questo titolo dalle navi estere in Italia sono già comprese nelle esportazioni di merci. È inoltre da notare che le spese per combustibili e provviste di bordo fatta da navi italiane in Italia vanno segnate al passivo della bilancia perchè sono anch'esse comprese nelle esportazioni di merci mentre esportazioni non sono, almeno per la bilancia dei debiti e dei crediti (cfr. testo pag. 76-77).

Circa i criteri seguiti per la determinazione delle percentuali delle varie spese, confronta il testo a pag. 75 e segg

Tali percentuali sono:

	Attivo (navi estere)	Passivo (navi italiane)
Spese per il carico e lo scarico delle merci.....	4 %	4 %
Spese di ancoraggio, diritti marittimi	2 % - 3 %	10 %
Spese di transito nei canali ..	—	2 %
Spese per combustibili e provviste di bordo.....	—	20 % - 22 %
	<hr/> 6 % - 7 %	<hr/> 36 % - 38 %

E in valore assoluto (in milioni di Lit.)

	navi italiane	navi straniere
1925.....	650 - 687	71 - 83
1926.....	734 - 775	62 - 73
1927.....	578 - 610	52 - 61
1928.....	617 - 651	52 - 61

All'indagine sulle spese segue nel testo un confronto fra i risultati ai quali son pervenuto e quelli ottenuti dal Prof. Borgatta per gli anni 1925 e 1927, ed un raffronto dei guadagni della Marina Mercantile con le altre partite della bilancia.

Il contributo che il traffico marittimo ha apportato alla bilancia dei debiti e dei crediti dell'Italia nei 3 anni considerati è indicato nella Tavola 19 dell'appendice.

APPENDICE

MARINA MERCANTILE

Noli	} <i>Trasporto passeggeri</i>	<i>Attivo</i> — Noli guadagnati da navi italiane per il trasporto di passeggeri stranieri.
		<i>Passivo</i> — Noli guadagnati da navi straniere per il trasporto di passeggeri italiani.
} <i>Trasporto merci</i>	} <i>Attivo</i>	1) Noli guadagnati da navi italiane per merci esportate (1).
		2) Noli netti per merci trasportate da navi italiane tra porti esteri.
		<i>Passivo</i> — Noli guadagnati da navi straniere per merci importate.
} <i>Attivo</i>	} <i>Attivo</i>	1) Spese per combustibile, provviste di bordo, ecc., fatte da navi straniere in Italia (2).
		2) Spese portuali e diritti marittimi pagati da navi straniere in Italia.
		3) Paghe guadagnate da italiani imbarcati su navi straniere (3).
		4) Quote di profitto spettanti a italiani residenti in Italia per comproprietà su navi straniere.
} <i>Passivo</i>	} <i>Passivo</i>	1) Spese per combustibile, provviste di bordo, ecc., fatte da navi italiane all'estero.
		2) Spese portuali, diritti marittimi, courtage, ecc., pagati da navi italiane all'estero.
		3) Paghe guadagnate da stranieri imbarcati su navi italiane.
		4) Quote di profitto spettanti a stranieri residenti all'estero per comproprietà su navi italiane.
} <i>Attivo</i>	} <i>Attivo</i>	1) Navi italiane vendute a stranieri.
		2) Crediti concessi da stranieri a italiani per l'acquisto di navi estere.
} <i>Passivo</i>	} <i>Passivo</i>	1) Navi straniere vendute a italiani.
		2) Quote di interesse e capitale pagate per debiti contratti all'estero per l'acquisto di navi.
} <i>Attivo</i>	} <i>Attivo</i>	1) Navi italiane vendute a stranieri.
		2) Crediti concessi da stranieri a italiani per l'acquisto di navi estere.
} <i>Passivo</i>	} <i>Passivo</i>	1) Navi straniere vendute a italiani.
		2) Quote di interesse e capitale pagate per debiti contratti all'estero per l'acquisto di navi.

(1) Essendo il nolo pagato dall'importatore, cioè da stranieri.

(2) Anche le spese per il combustibile figurano all'attivo, figurando per il totale importato al passivo della bilancia.

(3) Per la parte consumata in Italia.

N. B. — Sulle numerose osservazioni che possono farsi ad una bilancia così fatta, confronta l'Introduzione § 3

NOLI MEDI PER IL TRASPORTO DI PASSEGGIERI NELL'ANNO 1926 (1)

calcolati sulle tariffe della " Navigazione Generale ,, " Lloyd Sabauda ,, e " Sitmar ,, .

PAESI DI PROVENIENZA E DESTINAZIONE	Lusso		I CLASSE		II CLASSE		II CLASSE ECONOMICA		III CLASSE in lire Italiane	
	in monete estere	in Lit	in monete estere	in Lit	in monete estere	in Lit	in monete estere	in Lit		
Nord America	\$ 480	12.446	\$ 280	7.260	\$ 200	5.186	—	3.000	2.050 + 200 (3)	
Sud America (2)	P.oro 600	14.364	P.oro 450	10.773	P.oro 260	6.224	—	3.200	2.375	
Centro America	—	—	Lst 70	8.881	Lst 36	4.531	—	—	2.450	
Sud Pacifico	—	—	Lst 100	12.587	Lst 55	6.923	—	—	—	
Australia Media	Classe di cabina Lst. 68 = Lit 8.559.							—	—	4.000
Mediterraneo (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Barcellona	Lst 6	755	Lst 6	755	Lst 3,8	478	Lst 2,4	302	—	
Gibilterra	\$ 65	1.685	\$ 65	1.685	\$ 36	933	\$ 22	570	—	
Villafranca	» 20	519	» 20	519	fr. 400	334	fr. 250	208	—	
Alessandria	Lst 32	4.027	Lst 32	4.027	Lst 19	2.391	Lst 11	1.384	—	
Pireo	» 9	1.132	» 9	1.132	» 6	755	» 3,8	478	—	
Costantinopoli	» 14	1.762	» 14	1.762	» 10	1.259	» 5,5	692	—	

(1) Vedi testo pag. 9 a 11. - (2) Pesos oro argentino. - (3) Per supplemento di cabina. - (4) Unica tariffa per lusso e I.

N. B. Il corso del cambio adoperato è quello calcolato dall'Istituto Centrale di Statistica; per il 1926 il cambio era Fr. 100 = Lit 83,40; Lst 1 = Lit 125,87; \$ 1 = Lit 25,93; Pesos oro 1 = Lit 23,94.

NOLI MEDI PER IL TRASPORTO DI PASSEGGIERI NELL'ANNO 1928 (1)

calcolati sulle tariffe della " Navigazione Generale ,, " Lloyd Sabauda ,, " Cosulich ,, " Sitmar ,,.

PAESI DI PROVENIENZA E DESTINAZIONE	LUSO		I CLASSE		II CLASSE		II CLASSE ECONOMICA		III CLASSE in lire Italiane
	in monete estere	in Lit	in monete estere	in Lit	in monete estere	in Lit	in monete estere	in Lit	
Nord America	\$ 500	9.510	\$ 320	6.086	\$ 200	3.804	—	3.000	2.050 + 200 (2)
Brasile	Lst 140	—	Lst 90	—	Lst 42	—	—	—	—
Plata	» 150	—	» 100	—	» 46	—	—	—	—
Sud America (media)	» 145	13.419	» 95	8.792	» 44	4.072	—	—	2.300 + 200 (2)
Centro America	» 110	10.168	» 80	7.404	» 40	3.702	—	—	2.450
Sud Pacifico	» 140	12.957	» 110	10.180	» 58	5.368	—	—	—
Colombo	Classe di cabina Lst 42,60 = Lit 3.943						—	—	—
Australia Media	» » » » 73,60 = » 6.811						—	—	3.900
Mediterraneo (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barcellona	Lst 6,50	602	Lst 6,50	602	Lst 4,10	380	Lst 2,6	241	—
Gibilterra	\$ 70	1.331	\$ 70	1.331	\$ 40	761	\$ 25	476	—
Villafranca	» 25	476	» 25	476	Fr. 400	298	Fr. 240	179	—
Alessandria	Lst 37	3.424	Lst 37	3.424	Lst 21	1.944	Lst 11,5	1.064	—
Pireo	» 10	926	» 10	926	» 7	648	» 4	370	—
Costantinopoli	» 15	1.388	» 15	1.388	» 11	1.018	» 6	555	—

(1) Cfr. testo pag. 9 a 11. — (2) Per supplemento di cabina. — (3) Unica tariffa per lusso e I Classe.

N. B. — I cambi per il 1928 sono Fr. 100 = Lit 74,56; Lst 1 = Lit 92,55; \$ 1 = Lit 19,02.

Tav. 4-A.

MOVIMENTO DEI PASSEGGERI CON L'ESTERO NEL 1926

calcolato sui dati della tavola a pag. 204 dell'Annuario Statistico 1928.

PAESI DI PROVENIENZA O DESTINAZIONE	BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			TOTALE
	in arrivo	in partenza	totale	in arrivo	in partenza	totale	
Mediterraneo	76.556	69.084	145.640	29.367	23.079	52.446	198.086
Mar Nero e Marmara	4.160	2.755	6.915	204	67	271	7.186
Europa oltre Gibilterra	767	658	1.425	3.041	1.380	4.421	5.846
Africa Orient., Occident. e Merid. .	2.003	1.721	3.724	78	61	139	3.863
Nord America	45.409	53.673	99.082	5.971	5.239	11.210	110.292
Sud e Centro America	43.236	86.985	130.221	412	2.016	2.428	132.649
Estremo Oriente	4.106	2.637	6.743	6.720	3.414	10.134	16.877
Australia	498	3.755	4.253	1.936	2.413	4.349	8.602
TOTALE . . .	176.735	221.268	398.003	47.729	37.669	85.398	483.401

Tav. 4-B.

MOVIMENTO DEI PASSEGGERI CON L'ESTERO NEL 1928

calcolato sui dati mensili della Direz. Gen. della Marina Mercantile.

PAESI DI PROVENIENZA O DESTINAZIONE	BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			TOTALE
	in arrivo	in partenza	totale	in arrivo	in partenza	totale	
Mediterraneo	119.536	131.562	251.098	23.349	22.171	45.520	296.618
Mar Nero e Marmara	10.255	8.142	18.397	352	115	467	18.864
Europa oltre Gibilterra	184	83	267	8.856	3.129	11.985	12.252
Africa Orient., Occident. e Merid. .	1.255	128	1.383	97	—	97	1.480
Nord America	57.778	64.508	122.286	6.989	2.887	9.876	132.162
Sud e Centro America	31.746	46.176	77.922	3.217	4.764	7.981	85.903
Estremo Oriente	7.698	5.686	13.384	10.663	8.766	19.429	32.813
Australia	683	2.124	2.807	2.500	2.128	4.628	7.435
TOTALE . . .	229.135	258.409	487.544	56.023	43.960	99.983	587.527

PASSEGGIERI PROVENIENTI DALL'ESTERO SBARCATI IN ITALIA
NEL 1926

secondo i dati dell' E. N. I. T.

PAESI DI PROVENIENZA	BANDIERA ITALIANA		BANDIERA ESTERA		TOTALE italiani	TOTALE stranieri
	Pass. sbarcati totale	stranieri sbarcati	Pass. sbarcati totale	italiani sbarcati		
Balcani	18.716	12.165	13.923	2.967	9.518	23.121
Asia Minore	3.855	3.200	302	30	685	3.472
Egitto	15.633	11.305	1.745	763	5.091	12.287
Altri paesi mediterranei	6.965	2.786	12.056	4.508	8.687	10.334
TOTALE MEDITERRANEO . . .	45.169	29.456	28.026	8.268	23.981	49.214
Europa Nord-Ovest	8	8	1.484	8	8	1.484
America del Nord	40.886	20.982	5.593	3.514	23.418	23.061
Sud e Centro America	38.544	8.093	1.034	641	31.092	8.486
Oriente e Australia	3.991	2.700	1.861	213	1.504	4.348
TOTALE . . .	128.598	61.239	37.998	12.644	80.003	86.593

VIAGGIATORI PROVENIENTI DALL'ESTERO
SBARCATI IN ITALIA NEL 1928

(dati dell' E. N. I. T.)

BANDIERA ITALIANA.

PAESI DI PROVENIENZA	STRANIERI				ITALIANI	TOTALE
	lusso e I	II	III e IV	totale		
Balcani	3.959	4.408	2.216	10.583	5.129	15.712
Spagna e Francia	996	562	431	1.989	3.172	5.161
Malta	549	343	99	991	249	1.240
Egitto	5.786	3.391	3.456	12.633	4.523	17.156
Altri paesi mediterranei	956	910	2.573	4.439	1.497	5.936
TOTALE MEDITERRANEO	12.246	9.614	8.775	30.635	14.570	45.205
Nord America	8.618	11.054	7.128	26.800	21.929	48.729
Sud e Centro America	1.740	1.788	3.452	6.980	22.667	29.647
Altri paesi oltre Gibilterra	71	52	86	209	70	279
Oriente	1.946	1.001	201	3.148	248	3.396
Africa orientale e Oceania	343	409	304	1.056	1.111	2.167
TOTALE	24.964	23.918	19.946	68.828	60.595	129.423

BANDIERA ESTERA.

PAESI DI PROVENIENZA	ITALIANI				STRANIERI	TOTALE
	lusso e I	II	III e IV	totale		
Balcani	523	621	274	1.418	10.488	11.906
Spagna e Francia	39	186	2.460	2.685	1.628	4.313
Malta	165	253	53	471	4.049	4.520
Egitto	31	9	30	70	1.450	1.520
Altri paesi mediterranei	1	1	6	8	443	451
TOTALE MEDITERRANEO	769	1.070	2.823	4.652	18.058	22.710
Nord America	17	157	555	729	3.775	4.504
Sud e Centro America	35	90	2.159	2.284	331	2.615
Altri paesi oltre Gibilterra	11	9	8	28	1.381	1.409
Oriente	26	4	482	512	1.246	1.758
Africa orientale e Oceania	36	—	436	472	302	774
TOTALE	884	1.330	6.463	8.677	25.093	33.770

Tav. 7-A.

NOLI GUADAGNATI DA NAVI ITALIANE
PER STRANIERI SBARCATI IN ITALIA NEL 1926.

PAESI DI PROVENIENZA	Numero dei pass. sbarcati (1)	Noli medi (2)	Guadagni lordi in Lit
Mediterraneo	40.465	1.772 (3)	71.703.980
America del nord	28.855	5.726	165.223.370
Sud e Centro America	11.105	7.704	85.552.920
Oriente e Australia	3.701	7.460	27.609.460
TOTALE	84.126	4.161	350.000.000 circa

- (1) Cfr. testo pag. 22.
(2) Medie ponderate cfr. testo pag. 24.
(3) Cfr. testo pag. 27.

Tav. 7-B.

NOLI GUADAGNATI DA NAVI ESTERE
PER ITALIANI SBARCATI IN ITALIA NEL 1926.

PAESI DI PROVENIENZA	Numeri dei pass. sbarcati (1)	Noli medi (2)	Guadagni lordi in Lit
Mediterraneo	10.395	669 (3)	6.930.171
America del Nord	4.418	3.398	15.012.364
Sud e Centro America	811	4.052	3.286.172
Oriente e Australia	270	5.412	1.461.240
TOTALE	15.894	1.679	26.689.947

- (1) Cfr. testo pag. 22.
(2) Medie ponderate come sopra.
(3) Cfr. testo pag. 27.

Tav. 8-A.

NOLI GUADAGNATI DA NAVI ITALIANE PER STRANIERI SBARCATI IN ITALIA NEL 1928

(secondo i dati dell' E. N. I. T.) (1).

PROVENIENZE	LUSSO E I CLASSE			II CLASSE			III CLASSE			TOTALI	
	Passeggeri	Noli medi	Guadagno lordo in Lit	Passeggeri	Noli medi	Guadagno lordo in Lit	Passeggeri	Noli medi	Guadagno lordo in Lit	Passeggeri	Guadagno lordo in Lit
Mediterraneo	12.246	2.337	28.618.902	9.614	1.258	12.094.412	8.775	789	6.923.475	30.635	47.636.789
America del Nord	8.618	6.428	55.396.504	11.054	3.804	42.049.416	7.128	2.250	16.038.000	26.800	113.483.920
Sud e Centro America	1.740	9.255	16.103.700	1.788	4.072	7.280.736	3.452	2.500	8.630.000	6.980	32.014.436
Altri paesi oltre Gibilterra	71	2.662	189.002	52	1.522	79.144	86	952	81.872	209	350.018
Oriente e Australia	2.289	6.811	15.590.379	1.410	6.811	9.603.510	505	3.900	1.969.500	4.204	27.163.389
TOTALE	24.964		115.898.487	23.918		71.107.218	19.946		33.642.847	68.828	220.648.552

Tav. 8-B.

NOLI GUADAGNATI DA NAVI ESTERE PER ITALIANI SBARCATI IN ITALIA NEL 1928

(secondo i dati dell' E. N. I. T.) (1).

PROVENIENZE	LUSSO E I CLASSE			II CLASSE			III CLASSE			TOTALI	
	Passeggeri	Noli medi	Guadagno lordo in Lit	Passeggeri	Noli medi	Guadagno lordo in Lit	Passeggeri	Noli medi	Guadagno lordo in Lit	Passeggeri	Guadagno lordo in Lit
Mediterraneo	759	1.247	946.473	1.070	754	806.780	2.823	297	838.431	4.652	2.591.684
America del Nord	17	6.428	109.276	157	3.804	597.228	555	2.250	1.248.750	729	1.955.254
Sud e Centro America	35	9.255	323.925	90	4.072	366.480	2.159	2.500	5.397.500	2.284	6.087.905
Altri paesi oltre Gibilterra	11	2.662	29.282	9	1.522	13.698	8	952	7.616	28	50.596
Oriente e Australia	62	6.811	422.282	4	6.811	27.244	918	3.900	3.580.200	984	4.029.726
TOTALE	884		1.831.238	1.330		1.811.430	6.463		11.072.497	8.677	14.715.165

(1) I dati sono incompleti e però il totale dei guadagni è notevolmente più elevato Cfr. testo pag. 27 e pag. 30.

MERCI TRASPORTATE TRA L'ITALIA E L'ESTERO NEL 1925 E 1926

Calcolata sui dati dell'Annuario Statistico 1927 (pag. 190) e 1928 (pag. 204).

PROVENIENZA O DESTINAZIONE	BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			Totale	Totale	TOTALE
	in arrivo	in partenza	totale	in arrivo	in partenza	totale	in arrivo	in partenza	GENERALE
<i>Anno 1925.</i>									
Mediterraneo	2.314.019	995.089	3.309.108	603.843	291.409	895.252	2.917.862	1.286.498	4.204.360
Mar Nero Marmara	486.996	136.916	623.912	401.446	28.014	429.460	888.442	164.930	1.053.372
Paesi europei oltre Gibilterra	2.540.273	332.803	2.873.076	7.451.477	1.077.071	8.528.548	9.991.750	1.409.874	11.401.624
Africa occ. or. e merid.	66.738	42.679	109.417	32.162	7.900	40.062	98.900	50.579	149.479
Nord America	2.099.306	304.002	2.403.308	1.287.282	233.226	1.520.508	3.386.588	537.228	3.923.816
Sud e Centro America.	624.028	386.861	1.010.889	672.202	9.162	681.368	1.296.234	396.023	1.692.257
Oriente.	471.023	142.648	613.671	274.787	58.024	332.811	745.810	200.672	946.482
Australia.	65.408	20.241	85.649	549.131	1.420	550.551	614.539	21.661	636.200
TOTALE . . .	8.667.791	2.361.239	11.029.030	11.272.334	1.706.226	12.978.560	19.940.125	4.067.465	24.007.590
<i>Anno 1926.</i>									
Mediterraneo	2.330.404	919.330	3.249.734	536.678	268.323	805.001	2.867.082	1.187.653	4.054.735
Mar Nero Marmara	921.447	134.981	1.056.428	762.006	6.961	768.967	1.683.453	141.942	1.825.395
Paesi europei oltre Gibilterra	3.354.456	182.807	3.537.263	5.372.479	831.188	6.203.667	8.726.935	1.013.995	9.740.930
Africa occ. or. e merid.	93.368	44.364	137.732	34.640	21.166	55.806	128.008	65.530	193.538
Nord America	2.312.991	319.640	2.632.631	1.105.600	184.859	1.290.459	3.418.591	504.499	3.923.090
Sud e Centro America.	552.347	340.737	893.084	557.166	19.964	577.130	1.109.513	360.701	1.470.214
Oriente.	361.737	265.859	627.596	253.999	79.170	333.169	615.736	345.029	960.765
Australia.	32.141	22.314	54.455	172.209	2.617	174.826	204.350	24.931	229.281
TOTALE . . .	9.958.891	2.230.032	12.188.923	8.794.777	1.414.248	10.209.025	18.753.668	3.644.280	22.397.948

MERCI TRASPORTATE TRA L'ITALIA E L'ESTERO NEL 1927 E 1928

calcolata sui dati mensili della Direzione Generale della Marina Mercantile.

PROVENIENZA O DESTINAZIONE	BANDIERA ITALIANA			BANDIERA ESTERA			Totale	Totale	TOTALE
	in arrivo	in partenza	totale	in arrivo	in partenza	totale	in arrivo	in partenza	GENERALE
<i>Anno 1927.</i>									
Mediterraneo	2.127.586	768.476	2.896.062	481.374	232.647	714.021	2.508.960	1.001.123	3.610.083
Mar Nero e Marmara	1.013.483	224.415	1.237.998	514.799	16.225	531.024	1.528.282	240.740	1.769.022
Paesi europei oltre Gibilterra	4.590.455	161.947	4.752.402	7.000.161	787.197	7.787.358	11.590.616	949.144	12.539.760
Africa occid. orient. e merid. .	129.193	47.677	176.870	53.392	8.023	61.415	182.585	55.700	238.285
Nord America	1.768.255	221.592	1.989.847	970.222	188.196	1.158.418	2.738.477	409.788	3.148.265
Sud e Centro America	692.855	268.168	961.023	507.889	65.004	572.893	1.200.744	333.172	1.533.916
Oriente	518.861	219.038	737.899	344.021	98.871	442.892	862.882	317.909	1.180.791
Australia	53.123	17.337	70.460	330.862	8.907	339.769	383.985	26.244	410.229
TOTALE	10.893.811	1.928.750	12.822.561	10.202.720	1.405.070	11.607.790	21.096.531	3.333.820	24.430.351
<i>Anno 1928.</i>									
Mediterraneo	1.892.381	876.675	2.769.056	476.972	252.271	729.243	2.369.353	1.128.946	3.498.299
Mar Nero e Marmara	959.422	228.665	1.188.087	422.273	31.160	453.433	1.381.695	259.825	1.641.520
Paesi europei oltre Gibilterra	4.676.312	259.859	4.936.171	7.235.112	815.854	8.050.966	11.911.424	1.075.713	12.987.137
Africa occid. orient. e merid. .	152.382	54.874	207.256	77.792	2.224	80.016	230.174	57.098	287.272
Nord America	1.848.358	221.912	2.070.270	1.036.651	159.787	1.196.438	2.885.009	381.699	3.266.708
Sud e Centro America	783.952	320.839	1.104.791	1.399.028	65.454	1.464.482	2.182.980	386.293	2.569.273
Oriente	548.776	205.861	754.637	380.188	107.138	487.326	928.964	312.999	1.241.963
Australia	29.691	19.476	49.167	241.487	4.410	245.897	271.178	23.886	295.064
TOTALE	10.891.274	2.188.161	13.079.435	11.269.503	1.438.298	12.707.801	22.160.777	3.626.459	25.787.236

QUANTITÀ DI CARBONE IMPORTATA IN ITALIA
DAI PAESI SOTTOINDICATI

dalla " *Statistica di Importazione e Esportazione* „ .

PAESI DI PROVENIENZA	I° trimestre	II° trimestre	III° trimestre	IV° trimestre	ANNO
	tonnellate	tonnellate	tonnellate	tonnellate	tonnellate
<i>Anno 1925.</i>					
Germania e Sarre (1)	626.206	612.958	581.590	697.743	2.518.497
Gran Bretagna	1.639.834	1.861.587	1.379.750	1.852.524	6.733.695
Stati Uniti	85.419	137.984	173.797	141.582	538.782
Polonia	735	2.205	37.377	16.150	56.467
TOTALE					9.847.441
<i>Anno 1926.</i>					
Germania e Sarre (1)	988.771	1.443.183	1.442.647	1.228.443	5.103.044
Gran Bretagna	1.743.593	1.850.361	188.425	44.112	3.826.491
Stati Uniti	136.353	172.039	280.825	356.048	945.265
Polonia	18.873	94.450	362.945	395.434	871.702
TOTALE					10.746.502
<i>Anno 1927.</i>					
Germania e Sarre (1)	1.236.715	1.343.484	1.484.309	1.116.848	5.181.356
Gran Bretagna	1.453.041	1.968.099	1.403.861	1.593.218	6.418.219
Stati Uniti	386.103	38.139	17.337	8.334	449.913
Polonia	550.157	247.718	269.674	90.153	1.157.702
TOTALE					13.207.190
<i>Anno 1928.</i>					
Germania e Sarre (1)	1.314.976	1.510.494	1.037.049	1.156.699	5.019.218
Gran Bretagna	1.430.253	1.590.961	1.900.929	1.516.470	6.438.613
Stati Uniti	51.514	24.610	34.527	22.828	133.519
Polonia	84.003	70.894	30.544	50.703	236.144
TOTALE					11.827.494

(1) Compreso il carbone importato in conto riparazioni.

Tav. 11-A.

**NOLI GUADAGNATI
PER IL TRASPORTO DEL CARBONE NEL 1925.**

PROVENIENZA	Trimestri	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonnellate inglesi	Guadagni in Lst
Germania	I	469.654	462.258	9/7	221.500
	II	459.719	452.479	9/2	207.385
	III	436.193	429.324	8/2	175.306
	IV	523.308	515.067	9/10	253.243
Inghilterra	I	1.639.834	1.614.010	9/7	773.385
	II	1.861.587	1.832.271	8/11 ¹ / ₂	820.711
	III	1.379.750	1.358.022	8/1 ¹ / ₂	546.047
	IV	1.852.524	1.823.350	9/7 ¹ / ₂	878.417
Polonia		56.467	55.577	11	30.567
Stati Uniti		538.782	530.297	2, 92 (1)	320.564
TOTALE		9.217.818	9.072.655		4.227.125
Supplemento per i porti adriatici			1.814.531	2	181.453
TOTALE					4.408.578

(1) Nolo in \$, calcolato sulle medie mensili del Guarneri e pari a scellini 12,09.

Tav. 11-B.

**NOLI GUADAGNATI
PER IL TRASPORTO DEL CARBONE NEL 1926.**

PROVENIENZA	Trimestri	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonnellate inglesi	Guadagni in Lst
Germania	I	741.579	729.901	10/1 ¹ / ₂	369.520
	II	1.082.388	1.065.343	9/1 ¹ / ₄	480.512
	III	1.081.986	1.064.947	10/2 (1)	541.345
	IV	921.330	906.821	11/3 ¹ / ₂	511.982
Inghilterra	I	1.743.593	1.716.135	10	858.068
	II	1.850.361	1.821.221	9/2	834.720
	III	188.425	185.457	10/2 ¹ / ₄ (1)	94.466
	IV	44.112	43.417	11/2 ³ / ₄	24.376
Polonia		871.702	857.975	12/3	525.510
Stati Uniti		945.265	930.378	4 (2)	767.090
TOTALE		9.470.741	9.321.595		5.007.589
Supplemento per i porti adriatici			2.050.750	2/2 ³ / ₄	228.556
TOTALE					5.236.145

(1) Media dei due trimestri che lo comprendono perchè manca la quotazione a causa dello sciopero inglese.

(2) Nolo in \$ pari a scellini 16,49.

Tav. 11-C.

**NOLI GUADAGNATI
PER IL TRASPORTO DEL CARBONE NEL 1927.**

PROVENIENZA	Trimestri	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonnellate inglesi	Guadagni in Lst
Germania	I	927.537	912.930	10/6 1/2	481.196
	II	1.007.613	991.745	10/1	500.008
	III	1.113.231	1.095.700	8/2 3/4	450.826
	IV	837.636	824.445	8	329.778
Inghilterra	I	1.453.041	1.430.158	10/6	750.833
	II	1.968.099	1.937.105	10 1/2	972.601
	III	1.403.861	1.381.753	8/3 1/2	572.861
	IV	1.593.218	1.568.128	8/1	633.790
Polonia		1.157.702	1.139.470	11/4	645.703
Stati Uniti . . .		449.913	442.828	3 (1)	263.668
TOTALE . . .		11.911.851	11.724.262		5.601.264
Supplemento per i porti adriatici			2.813.823	2/11 1/4	389.827
TOTALE . . .					5.991.091

(1) Nolo in \$; media tra il massimo e il minimo (Farplay); pari a scellini 12,36.

Tav. 11-D.

**NOLI GUADAGNATI
PER IL TRASPORTO DEL CARBONE NEL 1928.**

PROVENIENZA	Trimestri	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonnellate inglesi	Guadagni in Lst
Germania	I	986.232	970.701	7/9 3/4	379.175
	II	1.132.869	1.115.029	7/6	418.136
	III	777.786	765.537	7/10	299.838
	IV	867.525	853.863	9/7 1/4	410.034
Inghilterra	I	1.430.253	1.407.729	7/11 1/2	560.164
	II	1.590.961	1.565.907	7/6 1/2	590.488
	III	1.900.929	1.870.993	7/11	740.595
	IV	1.516.470	1.492.588	9/7	715.203
Polonia		236.144	232.425	9/9 1/2	113.793
Stati Uniti . . .		133.519	131.416	2,40 (1)	64.788
TOTALE . . .		10.572.688	10.406.188		4.292.214
Supplemento per i porti adriatici			2.497.485	2/1	260.163
TOTALE . . .					4.552.377

(1) Nolo in \$; media tra il massimo e il minimo (Farplay); pari a scellini 9,86.

Tav. 12-A.

**NOLI GUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS
IN ITALIA NEL 1925 DAGLI STATI UNITI E CANADÀ.**

M E S I	Quantità in tonnellate metriche dagli S. U.	Quantità in tonnellate metriche dal Canada	Quantità in tonnellate metriche totale	Quantità in quarters (480 lbs)	Nolo in scellini per quarter	Guadagni in Lst
Gennaio	210.295	56.289	266.584	1.224.420	4/4	265.295
Febbraio	212.885	24.814	237.699	1.091.752	4/9	259.291
Marzo	148.420	8.164	156.584	719.190	4/8	167.809
Aprile	159.076	15.560	174.636	802.103	4/5	177.128
Maggio	139.447	7.567	147.014	675.235	4/2	140.672
Giugno	80.335	6.833	87.168	400.363	4/4	86.747
Luglio	60.242	17.344	77.586	356.352	4/5	78.693
Agosto	40.451	8.529	48.980	224.965	4/7	51.555
Settembre	26.166	3.882	30.048	138.011	4/7	31.628
Ottobre	31.163	8.623	39.786	182.737	4/10	44.162
Novembre	59.255	19.985	79.240	363.949	3/5	62.172
Dicembre	67.726	31.991	99.717	458.000	3/8	83.895
TOTALE	1.235.461	209.581	1.445.042	6.637.077		1.449.118

Tav. 12 - B.

DA LA RUSSIA, UCRAINA E ROMANIA.

M E S I	Quantità in tonnellate metriche dalla Russia Ucraina	Quantità in tonnellate metriche dalla Romania	Quantità in tonnellate metriche totale	Quantità in tonnellate metriche inglesi	Nolo in scellini per tonnellate inglesi	Guadagni in Lst
Gennaio	—	2.237	2.237	2.202	13/8	1.505
Febbraio	—	2.141	2.141	2.107	13/2	1.387
Marzo	—	2.251	2.251	2.216	11/9	1.302
Aprile	—	1.634	1.634	1.608	10/4	831
Maggio	—	1.566	1.566	1.541	11/2	860
Giugno	—	2.093	2.093	2.060	12/5	1.279
Luglio	—	2.183	2.183	2.149	12/2	1.307
Agosto	—	1.924	1.924	1.894	12/10	1.215
Settembre	—	621	621	611	13/6	412
Ottobre	3.607	635	4.242	4.175	12/4	2.575
Novembre	7.454	4.941	12.395	12.200	12/3	7.473
Dicembre	4.837	10.919	15.756	15.507	13/5	10.403
TOTALE	15.898	33.145	49.043	48.270		30.549

NOLI GUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS IN ITALIA NEL 1925

DALL' ARGENTINA.

Tav. 12-C.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi (1)	Guadagni in Lst
Gennaio	8.384	8.252	26	11.728
Febbraio	11.745	11.560	21	12.138
Marzo	68.122	67.049	18	60.344
Aprile	68.116	67.043	16	53.634
Maggio	55.736	54.858	16	43.886
Giugno	25.666	25.262	15	18.947
Luglio	8.880	8.740	18	7.866
Agosto	4.390	4.321	15	3.241
Settembre	8.157	8.029	15	6.022
Ottobre	11.825	11.639	15	8.729
Novembre	17.107	16.838	18	15.154
Dicembre	27.235	26.806	20	26.806
TOTALE	315.364	310.397		268.495

DALL' AUSTRALIA.

Tav. 12-D.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi	Guadagni in Lst
Gennaio	360	354	47	832
Febbraio	5.684	5.594	49	13.705
Marzo	61.033	60.121	41/2	123.749
Aprile	116.496	114.661	35/8	204.478
Maggio	109.995	108.263	35/3	190.814
Giugno	71.285	70.162	30/2	105.827
Luglio	36.652	36.075	27/6	49.603
Agosto	4.893	4.816	25	6.020
Settembre	5.165	5.084	39/9	10.104
Ottobre	1.403	1.381	39/10	2.750
Novembre	323	317	39/6	626
Dicembre	114	112	42	239
TOTALE	413.453	406.940		708.747

(1) Nolo medio tra Down e Up River.

Tav. 13-A.

NOLI GUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS
IN ITALIA NEL 1926, DAGLI STATI UNITI E CANADÀ.

M E S I	Quantità in tonnellate metriche dagli S. U.	Quantità in tonnellate metriche dal Canadà	Quantità in tonnellate metriche totale	Quantità in quarters (480 lbs)	Nolo in scellini per quarter	Guadagni in Lst
Gennaio	76.846	37.854	114.700	526.817	3/4	87.805
Febbraio	65.777	27.412	93.189	428.017	2/7 1/2	56.182
Marzo	95.398	18.133	113.531	521.448	2/4 1/2	61.927
Aprile	99.427	19.645	119.072	546.898	2/5	66.082
Maggio	123.083	12.497	135.580	622.719	2/11	90.811
Giugno	101.869	14.592	116.461	534.905	3/5	91.378
Luglio	79.132	44.788	123.920	569.165	4/1	116.206
Agosto	49.419	24.493	73.912	339.478	4/2	70.723
Settembre	39.822	13.574	53.396	245.248	4/6	55.180
Ottobre	42.596	11.219	53.815	247.172	6/10	84.451
Novembre	89.253	40.719	129.972	596.961	6/7	196.502
Dicembre	82.496	53.918	136.414	626.550	4/5	138.361
TOTALE	945.118	318.844	1.263.962	5.805.377		1.115.608

Tav. 13-B.

DA LA RUSSIA, UCRAINA E ROMANIA.

M E S I	Quantità in tonnellate metriche dalla Russia Ucraina	Quantità in tonnellate metriche dalla Romania	Quantità in tonnellate metriche totale	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonnellate inglesi	Guadagni in Lst
Gennaio	3.218	14.909	18.127	17.842	13	11.597
Febbraio	8.960	7.184	16.144	15.890	12/5	9.865
Marzo	5.117	13.939	19.056	18.756	13	12.191
Aprile	8.821	15.698	24.519	24.133	13	15.686
Maggio	13.294	18.862	32.156	31.650	12/3	19.386
Giugno	6.838	27.969	34.807	34.259	12/5	21.269
Luglio	4.188	66.779	70.967	69.849	13/5	46.856
Agosto	2.975	26.643	29.618	29.152	14/3	20.771
Settembre	5.489	15.851	21.340	21.004	17/5	18.291
Ottobre	10.163	10.795	20.958	20.628	26/4	27.160
Novembre	19.132	18.556	37.688	37.094	28/9	53.323
Dicembre	19.296	12.131	31.427	30.932	22/6	34.798
TOTALE	107.491	249.316	356.807	351.188		291.193

NOLI GUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS IN ITALIA NEL 1926

DALL' ARGENTINA.

Tav. 13-C.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi (1)	Guadagni in Lst
Gennaio	5.417	5.332	17	4.532
Febbraio	13.994	13.724	13/3	9.092
Marzo	25.900	25.492	14/3	18.163
Aprile	49.372	48.594	17/8	42.925
Maggio	81.608	80.323	17/4	69.614
Giugno	84.471	83.141	18/11	78.637
Luglio	73.531	72.373	26/2	94.387
Agosto	34.173	33.635	26/1	43.866
Settembre	34.647	34.101	26/8	45.468
Ottobre	20.136	19.812	39/2	38.971
Novembre	24.534	24.148	48/9	58.861
Dicembre	18.604	18.311	38/3	35.020
TOTALE . . .	466.417	459.086		539.536

DALL' AUSTRALIA.

Tav. 13-D.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi	Guadagni in Lst
Gennaio	88	87	35/6	154
Febbraio	730	718	30/4	1.089
Marzo	9.015	8.873	25/7	11.350
Aprile	35.062	34.510	25/4	43.713
Maggio	40.256	39.622	27/5	54.315
Giugno	21.157	20.824	25	26.030
Luglio	16.939	16.672	39/2	32.649
Agosto	4.143	4.078	40/8	8.292
Settembre	2.563	2.523	40/5	5.099
Ottobre	1.461	1.438	44/11	3.230
Novembre	488	480	52/6	1.260
Dicembre	467	459	51/10	1.189
TOTALE . . .	132.369	130.284		188.370

(1) Nolo medio tra Down e Up River.

Tav. 14-A.

**NOLI QUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS
IN ITALIA, NEL 1927, DAGLI STATI UNITI E CANADÀ**

M E S I	Quantità in tonnellate metriche dagli S. U.	Quantità in tonnellate metriche dal Canadà	Quantità in tonnellate metriche totale	Quantità in quarters (480 lbs)	Nolo in scellini per quarter	Guadagni in Lst
Gennaio	105.380	39.383	144.763	664.896	4	132.979
Febbraio	138.761	61.325	200.086	918.995	3/10	176.144
Marzo	143.445	45.756	189.201	869.000	3/10	166.561
Aprile	100.861	34.070	134.931	619.738	3/9	116.201
Maggio	96.710	14.841	111.551	512.354	3/9	96.066
Giugno	60.256	41.523	101.779	467.471	3/3	75.964
Luglio	80.497	51.980	132.477	608.467	2/10	86.202
Agosto	16.473	32.063	48.536	222.926	3/1	34.369
Settembre	58.049	33.067	91.116	418.496	3/4	69.751
Ottobre	35.240	34.277	69.517	319.292	3/7	57.208
Novembre	67.534	51.091	118.625	544.845	3/7	97.620
Dicembre	87.772	69.567	157.339	722.658	3/2	114.418
TOTALE	990.978	508.943	1.499.921	6.889.137		1.223.483

Tav. 14-B.

DA LA RUSSIA, UCRAINA E ROMANIA

M E S I	Quantità in tonnellate metriche dalla Russia Ucraina	Quantità in tonnellate metriche dalla Romania	Quantità in tonnellate metriche totale	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonnellate inglesi	Guadagni in Lst
Gennaio	37.403	21.433	58.836	57.909	15/6	44.879
Febbraio	20.740	11.933	32.673	32.158	15/6	24.922
Marzo	17.680	22.803	40.483	39.845	15/8	31.212
Aprile	12.692	20.786	33.478	32.951	14/6	23.889
Maggio	21.363	19.803	41.166	40.518	14/3	28.869
Giugno	16.363	26.266	42.629	41.958	13/6	28.322
Luglio	5.354	18.736	24.090	23.711	12/10	15.215
Agosto	1.638	15.017	16.655	16.392	12/2	9.972
Settembre	518	10.851	11.369	11.190	13/3	7.413
Ottobre	663	7.606	8.269	8.139	12/3	9.982
Novembre	1.698	13.535	15.233	14.993	12/3	9.183
Dicembre	2.046	29.928	31.974	31.470	12/3	19.275
TOTALE	138.758	218.677	357.435	351.806		248.133

NOLI GUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS IN ITALIA NEL 1927

DALL' ARGENTINA.

Tav. 14-C.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi (1)	Guadagni in Lst
Gennaio	24.169	23.788	32/9	38.953
Febbraio	23.328	22.961	31	35.589
Marzo	46.207	45.479	28/9	65.376
Aprile	57.351	56.448	28/2	79.497
Maggio	72.958	71.809	29/3	105.021
Giugno	52.847	52.015	25/2	65.452
Luglio	47.912	47.157	20/1	47.354
Agosto	25.745	25.340	24/1	30.514
Settembre	14.084	13.862	21/7	14.959
Ottobre	30.750	30.266	20/5	30.896
Novembre	29.735	29.267	24/8	36.096
Dicembre	32.026	31.522	24	37.826
TOTALE	457.112	449.913		587.533

DALL' AUSTRALIA.

Tav. 14-D.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi	Guadagni in Lst
Gennaio	423	416	47/2	981
Febbraio	21.504	21.165	48/4	51.149
Marzo	67.625	66.560	47/1	156.693
Aprile	46.952	46.213	39/9	91.848
Maggio	66.029	64.989	38/11	126.458
Giugno	46.119	45.393	40/6	91.921
Luglio	42.753	42.080	35/4	74.341
Agosto	23.221	22.855	33/6	38.282
Settembre	13.850	13.632	37/11	25.844
Ottobre	11.761	11.576	38/5	22.236
Novembre	8.708	8.571	37/10	16.214
Dicembre	2.755	2.712	37/6	5.085
TOTALE	351.700	346.161		701.052

8. — Anni di Statistica — Serie VI, Vol. XXI.

(1) Nolo medio tra Down e Up River.

**NOLI GUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS
IN ITALIA NEL 1928, DAGLI STATI UNITI E CANADÀ.**

M E S I	Quantità in tonnellate metriche dagli S. U.	Quantità in tonnellate metriche dal Canada	Quantità in tonnellate metriche totale	Quantità in quarters (480 lbs)	Nolo in scellini per quarter	Guadagni in Lst
Gennaio	126.296	64.824	191.120	877.814	3	131.672
Febbraio	114.807	55.639	170.446	782.858	3	117.429
Marzo	116.938	55.469	172.407	791.865	2/7	102.285
Aprile	100.473	45.928	146.401	672.420	2/7	86.856
Maggio	55.024	47.414	102.438	470.498	2/6	58.812
Giugno	63.878	35.290	99.168	455.479	2/6	56.935
Luglio	71.745	74.605	146.350	672.186	2/5	81.220
Agosto	43.179	41.897	85.076	390.754	2/7 1/2	51.290
Settembre	19.702	111.269	130.971	601.550	3/1 1/2	93.998
Ottobre	30.811	96.399	127.210	584.275	4 1/2	118.076
Novembre	74.223	98.026	172.249	791.140	5	197.785
Dicembre	63.717	122.810	186.527	856.718	4/6	192.762
TOTALE . . .	880.793	849.570	1.730.363	7.947.557		1.289.120

NOLI GUADAGNATI PER IL TRASPORTO DEL GRANO-MAIS IN ITALIA NEL 1928

DALL' ARGENTINA.

Tav. 15-C.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi (1)	Guadagni in Lst
Gennaio	20.843	20.514	23	23.591
Febbraio	28.223	27.778	20/2	28.009
Marzo	75.618	74.427	20/3	75.357
Aprile	131.710	129.635	22	142.598
Maggio	202.029	198.847	22	218.732
Giugno	192.671	189.636	20/2	191.216
Luglio	100.966	99.375	21	104.344
Agosto	90.447	89.022	19/3	85.684
Settembre	89.562	88.151	20	88.151
Ottobre	154.392	151.960	21/7	163.990
Novembre	148.221	145.886	22/7	164.730
Dicembre	143.700	141.436	24/1	170.313
TOTALE	1.378.373	1.356.667		1.456.715

DALL' AUSTRALIA.

Tav. 15-D.

MESI	Quantità in tonnellate metriche	Quantità in tonnellate inglesi	Nolo in scellini per tonn. inglesi	Guadagni in Lst
Gennaio	333	328	35/3	578
Febbraio	9.332	9.185	32	14.696
Marzo	23.952	23.575	34/4	40.470
Aprile	39.591	38.968	35/4	68.844
Maggio	52.545	51.718	37	95.678
Giugno	32.573	32.060	40	64.120
Luglio	29.446	28.982	40/4	58.447
Agosto	24.015	23.637	39/6	46.683
Settembre	17.075	16.806	40	33.612
Ottobre	17.310	17.037	41/3	35.139
Novembre	8.858	8.718	42/3	18.417
Dicembre	4.197	4.131	42/6	8.778
TOTALE	259.227	255.145		485.462

(1) Nolo medio tra Down e Up River.

Tav. 18-A.

NOLI GUADAGNATI DA NAVI ITALIANE PER MERCI IMBARCATE (*in Lst.*)

DESTINAZIONI	1925	1926	1927	1928
Mediterraneo	457.741	429.787	353.498	394.503
Mar Nero e Marmara	92.418	101.236	157.160	157.207
Europa oltre Gibilterra	185.538	114.254	94.334	122.134
Africa Occid. Orient. e Merid.	64.518	77.637	83.435	82.311
Nord America	912.006	958.920	644.776	665.736
Sud e Centro America	996.167	877.398	690.533	826.160
Oriente	299.560	558.304	481.884	452.894
Australia	57.282	61.921	52.011	55.896
TOTALE	3.065.230	3.179.457	2.557.631	2.756.841

Tav. 18-B.

NOLI GUADAGNATI DA NAVI ITALIANE PER MERCI SBARCATE (*in Lst.*)

PROVENIENZE	1925	1926	1927	1928
Mediterraneo	595.860	704.947	564.874	470.256
Mar Nero e Marmara	327.234	703.539	707.902	643.874
Europa oltre Gibilterra	1.191.234	1.755.455	2.292.009	1.999.990
Africa Occid. Orient. e Merid.	100.107	163.394	226.088	228.573
Nord America	2.497.442	2.642.067	1.841.763	2.029.586
Sud e Centro America	836.843	939.348	1.261.519	976.453
Oriente	694.759	551.649	856.121	823.164
Australia	115.359	50.481	105.656	55.399
TOTALE	6.358.838	7.510.880	7.855.932	7.227.295

CONTRIBUTO DEL TRAFFICO MARITTIMO
ALLA BILANCIA INTERNAZIONALE DELL'ITALIA (in milioni di Lit)

	1925		1926		1927		1928	
	Somme	Totali generali	Somme	Totali generali	Somme	Totali generali	Somme	Totali generali
<i>Attivo</i>								
Noli guadagnati per il trasporto di passeggeri	666	—	694	—	614	—	789	—
Noli guadagnati per merci sbarcate	770	—	945	—	749	—	669	—
» » » » imbarcate	371	—	400	—	244	—	255	—
		1.807		2.039		1.607		1.713
Spese fatte da navi estere in Italia	71-83	71-83	62-73	62-73	52-61	52-61	52-61	52-61
TOTALE	—	1.878-1.890	—	2.101-2.112	—	1.659-1.668	—	1.765-1.774
<i>Passivo</i>								
Noli guadagnati per il trasporto di emigranti e passeggeri italiani	45	—	33	—	30	—	32	—
Spese fatte da navi italiane all'estero	650-687	—	734-775	—	578-610	—	617-651	—
TOTALE	—	695-732	—	767-808	—	608-640	—	649-683
<i>Saldo attivo (1)</i>	1.146	— 1.195	1.293	— 1.345	1.019	— 1.060	1.082	— 1.125
» » in milioni di lire oro (1)	237	— 242	258	— 269	269	— 280	295	— 306

(1) Oltre ad un probabile 10-15% per i noli netti guadagnati da navi italiane per il trasporto di merci tra porti esteri.

