

## I CELIBI DI FRONTE ALL'IMPOSTA

PROF. LUIGI NINA

Mentre si succedono i provvedimenti diretti a rinvigorire l'azione dello Stato nel campo demografico e l'opinione pubblica si appassiona per cercare di misurarne in anticipo gli effetti probabili, non sarà male che noi, piuttosto che scrutare il futuro, ci raccogliamo un istante per dedicarci ad un compito, sia pure modesto, ma più positivo: indagare, cioè, quali sono i primi risultati concreti, statisticamente accertabili, di taluna delle misure applicate nel corso degli anni. Da che il Duce ha ammonito che quello demografico è il « problema dei problemi », ciascuno si è sentito in dovere di cooperare con amore e con fede — secondo le proprie attitudini e possibilità — per scongiurare la crisi, che a breve distanza di tempo coinvolgerebbe la nostra — al pari delle altre Nazioni — se i provvedimenti susseguiti senza soste, attuati od in procinto di esserlo, non venissero coronati dal successo su cui tutti contiamo. Essi sono un imperativo della coscienza morale, interessano i viventi al pari dei non nati e si giustificano prima ed indipendentemente dall'azione che sono destinati ad esercitare. Certe situazioni sarebbero certo peggiorate senza l'intervento dello Stato, e comunque la reazione contro le insidie tese alla vita è —

prima di tutto — un dovere profondamente sentito da ognuno dei membri del consorzio politico.

\* \* \*

E' noto che il primo provvedimento, col quale il Regime è corso ai ripari, è rappresentato dall'imposta sui celibi. In essa si compendia la prima formulazione della politica, che il Fascismo intende seguire nei rapporti del celibato, dovendo la nuova imposta — secondo la espressiva enunciazione del Duce (1) — servire a « dare una sferzata demografica alla Nazione ». Ed essa costituisce una delle misure di più larga applicazione, come sanno il milione di contribuenti che ne sono colpiti attraverso i ruoli e le altre centinaia di migliaia, pei quali l'imposta viene direttamente versata in Tesoreria.

Ma sull'azione esercitata da questa imposta regna tuttora la più grande incertezza, fino al punto da sentirne spesso negare ogni efficacia, come strumento di politica demografica. Proviamoci, dunque, a precisare qualche cosa in questa materia, uscendo dalle generalità e concretando in modo tangibile tutto ciò che in questo campo abbiamo finora potuto accertare, dopo minute indagini che da parecchio tempo andiamo conducendo.

Superfluo dire che qui non ci occupiamo affatto della importanza fiscale di questa fonte tributaria (2), nè del suo fondamento giuridico. Per quanto siano ancor oggi numerosi (e certamente superano il milione su ricordato) coloro che considerano questo istituto fiscale come illegittimo; per

---

(1) MUSSOLINI: Discorso dell'Ascensione.

(2) Rimandiamo al nostro studio « L'imposta sul celibato nel primo decennio della sua pubblicazione » apparso nel volume in onore di Federico Flora (*Problemi di finanza fascista*, Bologna, Zanichelli, 1937).

noi è decisiva la considerazione che lo stato di celibato costituisce un ostacolo allo sviluppo della potenza dei popoli. Anzi esso si risolve in una posizione di privilegio, poichè il celibe — a parità di altre condizioni — non sostiene i pesi e le responsabilità che accompagnano coloro i quali provvedono alla formazione di una famiglia numerosa e prospera.

Ma se l'intervento dello Stato, nella sua forma tangibile di organo finanziario è pienamente legittimo, non è fuor di luogo l'esaminare in pratica quale sia stata l'utilità di esso.

\* \* \*

In una lucida « Memoria » pubblicata nel « Supplemento agli Atti » della Società Italiana per il progresso delle Scienze (febbraio-marzo 1937, pag. 45-51) l'Eccellenza Benini, Accademico d'Italia, dopo di avere individuato le classi o categorie più responsabili della crisi della natalità, sulla base del censimento del 1931, osserva che « i risultati » delle provvidenze adottate dal Regime (tra di esse compresa l'imposta sui celibi: questa, anzi, considerata in testa a tutte) « non hanno corrisposto all'aspettativa ».

Noi abbiamo voluto attingere ad altra fonte, fonte fin qui inesplorata. E precisamente siamo ricorsi alla ispezione dei ruoli della imposta sui celibi, ispezione, cui siamo stati autorizzati per riguardo all'importanza dell'argomento; fonte fresca, e — ciò che più conta — inesauribile, poichè il rinnovarsi periodico dei ruoli ci consente quella « critica » dei dati che è la prima condizione di attendibilità in indagini siffatte, e ci permette di rivedere continuamente le nostre conclusioni, perfezionandole al lume dell'esperienza statistica.

Qui il discorso si basa principalmente sull'osservazione per Regioni e prende le mosse dall'anno 1931 (quindi po-

steriore al censimento su ricordato) ed abbraccia il quinquennio che va fino al 1935, con opportune integrazioni suggeriteci dai dati del 1936 e 1937 venuti alla luce dopo esaurita l'indagine del primo quinquennio preso in esame.

L'osservazione statistica di tale periodo ha messo in evidenza alcune manifestazioni rispecchianti la tendenza generale del Regno, che si può riassumere nelle seguenti formule:

1) Distinti i contribuenti in due gruppi (secondo che il motivo della loro tassazione sia semplicemente l'età o piuttosto il reddito), i primi sono in prevalenza, e nei casi in cui siffatta prevalenza non si sia ancora affermata, la tendenza ad aumentare è continua.

2) Distinta la quota fissa (da cui sono colpiti i celibi con solo riferimento all'età) dalla quota integrativa (pagata dai celibi tassati anche per riguardo al reddito) <sup>(3)</sup>, è in prevalenza la prima.

---

<sup>(3)</sup> Come è noto l'imposta sui celibi consta di due quote: fissa ed integrativa.

La quota fissa, all'inizio di applicazione del tributo (1927) era stata determinata in L. 35, 50 e 25 rispettivamente per i tre gruppi di celibi, secondo che fossero compresi tra i 25 ed i 35 anni compiuti; tra i 35 ed i 50 anni compiuti; tra i 50 ed i 65 anni compiuti. La graduazione del tributo dipende da motivi intuitivi ed è stata sempre mantenuta: cambiato, invece, è stato l'onere. Infatti, a partire dal 1° gennaio 1929 esso è stato raddoppiato in tutte le categorie; dal 1° luglio 1934 è stato ancora aumentato del 50 per cento, salendo rispettivamente a L. 115, 150 e 75; e dal 1° gennaio 1936 le tre quote sono ulteriormente salite a L. 115, 155 e 85.

L'altra quota, detta integrativa, si basa, invece, sul reddito accertato ai fini dell'imposta complementare sul reddito. A tutto l'anno 1928 l'aliquota era di L. 0,25 per cento, ma fu raddoppiata dal 1° gennaio 1929, ossia fatta uguale alla metà dell'imposta complementare progressiva, ed a partire dal 1° luglio 1934 fu elevata ai tre quarti dell'imposta complementare stessa: a partire, poi, dal 1° gennaio 1936, è stata ulteriormente elevata a somma pari all'ammontare preciso della imposta complementare.

Sono anche mutati i gruppi di età, che dal 1° gennaio 1936 sono stati determinati entro nuovi limiti: tra i 25 ed i 30 anni compiuti; tra i 30 ed i 55 anni compiuti e tra i 55 ed i 65 anni compiuti.

3) Isolato il gruppo dei celibi forniti di reddito, il reddito medio ad essi attribuito (che — come è noto — è il medesimo colpito con l'imposta complementare) tende a diminuire.

Prima di trarre conclusioni da queste osservazioni, analizziamole brevemente nei loro elementi costitutivi.

Cominciando col primo punto, si trova che la tendenza generale al prevalere dei celibi tassati con sola quota fissa corrisponde a quella, che dagli stessi dati, opportunamente elaborati, veniva messa in evidenza in rapporto a ciascuna delle diciotto Regioni italiane.

Infatti, studiando la distribuzione dei celibi, secondo che appartengano alla categoria dei tassati col solo criterio dell'età od a quella dei tassati con riguardo al reddito, abbiamo due serie che attraverso il tempo procedono inversamente. I celibi della prima categoria che nel primo anno sono in numero leggermente inferiore agli altri (49,4 su cento) vanno via via crescendo costantemente negli anni consecutivi, fino a superarli alla fine del quinquennio (59,2 su cento): e l'eccedenza diventa ancor più accentuata, se si tiene conto dei dati dell'anno 1936, che frattanto vengono pubblicati. Essi ci attestano che i celibi sforniti di reddito, che nel 1931 erano semplicemente 49,4 su cento, sono saliti nel 1936 a 77,6 su 100.

La serie cronologica così trovata per il Regno coincide quasi perfettamente con quella del Veneto (49,5 nel 1931; 58,3 nel 1935), e non si allontana notevolmente da quella della Liguria (47,5 nel 1931; 50,3 nel 1935), della Lombardia (45,2 nel 1931; 58,4 nel 1935), del Lazio (43,8 nel 1931; 51,9 nel 1935) e dell'Umbria (42,2 nel 1931; 64,8 nel 1935).

Questi rapporti mutano nell'anno 1936, ma tutti nello stesso senso, cioè assicurando ai celibi sforniti di reddito una parte sempre più preponderante nella formazione dei ruoli.

La manifestazione di questo fenomeno attraverso il tempo presenta un carattere costante. Nei primi anni di applicazione del tributo è incerto quale dei due gruppi prevalga quantitativamente, variando la distribuzione di essi da Regione a Regione, ma negli anni successivi predominano quelli che sono tassati con la sola quota fissa. Per altro, questi sono in prevalenza già fin dal primo anno nell'Emilia (56,3 su 100), nella Toscana (50,9 su 100), nelle Marche (52,7), negli Abruzzi e nel Molise (54,1), nella Campania (53,1), nelle Puglie (69,8), nella Lucania (51,5), nella Calabria (68,2), nella Sicilia (59,3) e nella Sardegna (64,5).

Per quanto numerose le Regioni presso le quali tale prevalenza si era affermata, tuttavia esse non bastavano ad assicurare fin da allora alla media generale del Regno il predominio del primo gruppo di contribuenti. Ma questo predominio diventa ben presto incontrastato di anno in anno. Infatti anche presso le Regioni, che nel 1931 contavano una più alta percentuale di celibi tassati con quota integrativa (Piemonte, Liguria, Lombardia, Venezia Tridentina, Veneto, Venezia Giulia e Zara, Umbria e Lazio) anche presso di queste siffatta prevalenza si va accentuando, per modo che nell'anno 1936 non esiste più una Regione, nella quale i celibi tassati con sola quota fissa non siano in maggior numero degli altri.

\* \* \*

Passando al secondo punto, troviamo che la prevalenza della quota fissa (dipendente dall'età) su quella integrativa (dipendente dal reddito) è costante. Mentre i termini della prima serie, nel quinquennio 1931-1935, passano da 74,8 a 110, i secondi variano tra 41,3 e 59,9; due serie che ci permettono di constatare che il carico medio dell'imposta fissata in ragione dell'età è stato dal 1931 al 1935 costantemente superiore a quello fissato in ragione del reddito.

Se con ciò si esprime la tendenza generale del Regno, si deve anche aggiungere che ad essa si uniforma ciascuna delle diciotto Regioni. Potrà tra le due serie esservi un distacco più o meno grande, ma la prevalenza della prima, in misura sia pur variabile, è costante e tale rimane anche nell'anno 1936.

\* \* \*

Ultimo punto, sul quale è caduta la nostra attenzione, è la diminuzione del reddito tassato. Se si confrontano i due anni estremi del quinquennio (1931 e 1935) la diminuzione si ha, oltre che nella media generale del Regno, anche in quella delle singole Regioni, non potendosi dare importanza al fatto che il Veneto presenta un aumento di due lire (da 3989 a 3991), le Puglie un aumento di lire 262 (4626 lire nel 1935 di fronte a 4364 nel 1931), la Sicilia un aumento di L. 165 (3800 in confronto di 3635), la Sardegna un aumento di L. 82 (3138 in confronto di 3056).

La decrescenza del reddito si presenta con una certa regolarità in tredici delle Regioni italiane, e precisamente nel Piemonte, nella Liguria, nella Lombardia, nella Venezia Tridentina, nella Venezia Giulia, nell'Emilia, nella Toscana, nelle Marche, nell'Umbria, nel Lazio, negli Abruzzi e Molise, nella Lucania e nella Calabria. Resta la Regione Campana, nella quale l'andamento della serie presenta notevoli salti da un anno all'altro del quinquennio considerato. La quota di L. 4815 del 1931 discende, infatti, a L. 1933 nell'anno 1933, per risalire subito, nell'anno successivo, a Lire 4820 (\*).

---

(\*) Se si dovesse discendere all'analisi dei vari Comuni, si incontrerebbero serie ancor più irregolari. Così, ad esempio, a Salerno, le cui variazioni sono in rapporto con le variazioni avutesi nell'accertamento dei redditi.

Qualche cosa di simile si incontra nelle Puglie, che — al pari della Campania — discendono al minimo di L. 1131 nell'anno 1933, mentre negli altri anni superano le L. 4000 <sup>(5)</sup>. Nelle Puglie la curva dei redditi presenta varie anomalie, che si aggravano se l'indagine viene localizzata ad alcuni Comuni compresi nella stessa Regione. Ed infatti, mentre i Comuni di Taranto e Foggia seguono la tendenza regionale, vi si sottrae Bari, Brindisi e Lecce.

A Taranto la serie cronologica dei redditi conserva nel tempo pressochè immutato il suo carattere. Dopo un periodo quasi stazionario si incontra nel 1935 un aumento improvviso della media, ma susseguenti rettifiche riducono i termini della serie alle proporzioni normali, accentuando la tendenza decrescente: si passa, infatti, da L. 6690 a 4293. E' questa la quota media più bassa, dalla quale si allontana notevolmente il Comune di Foggia, per altro dominato dalla stessa tendenza decrescente: i termini estremi della serie sono 8115 e 6948 e nessuno degli anni intermedi, cui l'indagine si riferisce, vede cifre superiori a quest'ultima. A Bari, invece, dopo un quinquennio, nel corso del quale la flessione dei redditi rappresenta la norma, si afferma la tendenza all'aumento, che permane costante dal 1932 in poi.

Per eventuali confronti, diamo qui l'ammontare dei redditi in cifra assoluta fornitici dall'Ufficio Distrettuale di Salerno:

Anno 1927 . . . . .	L. 4.257.062	Anno 1933 . . . . .	L. 5.651.800
» 1928 . . . . .	» 4.135.526	» 1934 . . . . .	» 5.236.000
» 1929 . . . . .	» 6.896.310	» 1935 . . . . .	» 5.738.000
» 1930 . . . . .	» 7.778.900	» 1936 . . . . .	» 6.127.000
» 1931 . . . . .	» 6.535.542	» 1937 . . . . .	» 4.900.000
» 1932 . . . . .	» 5.580.000		

<sup>(5)</sup> Il reddito medio per contribuente soggetto a quota integrativa varia, per la regione Pugliese, nel modo che segue:

Anno 1931 . . . . .	L. 4.364	Anno 1934 . . . . .	L. 4.523
» 1932 . . . . .	» 4.520	» 1935 . . . . .	» 4.626
» 1933 . . . . .	» 1.131	» 1936 . . . . .	» 4.664

La serie è estremamente irregolare a Brindisi. E' difficile spiegare come il reddito medio, improvvisamente salito da L. 6823 nel 1933 a 12.334 nel 1934, ricada nell'anno immediatamente successivo a 6684 per risalire poi a 18.406. L'anno 1936 ci presenta una falceria di quasi due terzi, per effetto della quale si ritorna, nel 1937, alla quota di L. 6468, che parrebbe dovesse rispecchiare la media. Si tratta di differenze tutt'altro che trascurabili, le quali, se trovano spiegazione nelle variazioni dei redditi, non cessano tuttavia di apparire anormali, essendo poco verosimile che l'accertamento dei redditi riferentisi a cinque anni consecutivi porti a risultati così diversi (6).

Contrasta con l'andamento normale anche quello constatato a Lecce. Pur qui la tendenza all'aumento è costante, ma i termini della serie non presentano gli sbalzi di Brindisi. A Lecce i redditi complessivi crescono costantemente, mentre diminuisce il numero dei celibi colpiti dalla quota integrativa (7).

(6) I redditi totali accertati nel quinquennio 1933-1937 sono rappresentati dalle seguenti cifre forniteci dall'Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette di Brindisi. Per ogni anno indichiamo anche il numero totale dei contribuenti ai quali i redditi stessi sono stati attribuiti:

1933 . . . . .	1.814.930	266
1934 . . . . .	3.009.590	244
1935 . . . . .	1.350.300	202
1936 . . . . .	3.626.123	197
1937 . . . . .	1.339.171	207

(7) Come per Brindisi, diamo per Lecce i dati forniteci dall'Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette relativi ai redditi totali accertati, con l'indicazione del numero dei celibi ai quali i redditi stessi sono attribuiti:

1933 . . . . .	2.410.090	318
1934 . . . . .	2.674.491	313
1935 . . . . .	2.914.240	297
1936 . . . . .	2.900.730	273
1937 . . . . .	2.662.800	209

Ma siffatte anomalie non possono meravigliarci troppo, sol che si pensi che ci troviamo di fronte ad un fenomeno, che non può presentarsi identico, in tutto e per tutto, nel tempo presso le varie Regioni del Regno. Possiamo anzi dire che, più che di anomalie, trattasi di variazioni necessarie perchè insite nella materia stessa. Se i redditi di cui si tratta appartenessero agli stessi contribuenti, sarebbe difficile di rendersi conto delle loro variazioni da un anno all'altro, giacchè la repressione della evasione non potrebbe limitarsi ad agire in un dato anno, per perdere poi tutta la sua efficacia nell'anno successivo. La causa delle oscillazioni dei redditi va ricercata nelle mutazioni quantitative che si verificano nella composizione delle categorie di contribuenti, che cambiano di anno in anno, sia perchè entrano a farne parte celibi che raggiungono per la prima volta il minimo di età richiesto per la tassazione, sia perchè ne escono altri, in applicazione di disposizioni legislative che introducono innovazioni nei criteri di tassazione. Ad ogni modo, resta il fatto, che quattro sole Regioni (Veneto, Puglie, Sicilia e Sardegna) su 18 si allontanano dalla tendenza — accertata in tutto il Regno — della contrazione dei redditi. E poichè l'osservazione si è limitata al quinquennio 1931-1935, integrata parzialmente coi dati del 1936 e 1937, soltanto gli anni futuri potranno definitivamente dirci se la eccezione permarrà o se piuttosto anche le quattro Regioni suindicate rientreranno nella norma. Ciò si è di già verificato per il Veneto, che nell'anno 1936 ha visto declinare il reddito medio da L. 3991 a 3957.

Riepilogando le osservazioni che abbiamo fatte, è chiaro che, pur con le deviazioni via via rilevate, le prime conclusioni che si possono formulare sono le seguenti: per quanto riguarda la composizione della popolazione tributaria, prevalenza di celibi sforniti di reddito; per quanto riguarda la distribuzione del carico tributario, prevalenza della quota fis-

sa; per quanto riguarda il reddito tassato, sua tendenza a diminuire. In altri termini, la classe che alimenta in maggior misura il gettito del tributo è quella dei celibi sforniti di reddito <sup>(8)</sup>.

Una classificazione dei contribuenti per professione non ci è stata consentita dai dati di cui disponiamo; poichè — come abbiamo detto — la rilevazione statistica non va al di là dell'accertamento di due categorie di contribuenti: quelli tassati in ragione del reddito e quelli tassati astrazione fatta da esso e con solo riguardo all'età.

Ebbene, se in un primo momento ci era parso di potere identificare questi ultimi con la categoria degli « operai » e conseguentemente di fare una distinzione tra « operai » e « non operai », la ispezione diretta dei ruoli ci ha subito avvertiti dell'errore in cui saremmo caduti. Infatti figurano nei ruoli non pochi contribuenti, che vengono qualificati come « negozianti », « ingegneri », « avvocati » ecc., e sono tuttavia tassati con semplice quota fissa; nel modo stesso che vi figurano altri, che, pur qualificati « operai », sono tassati con quota integrativa. Ond'è che abbiamo preferito di rinunciare ad ogni congettura e di non domandare ai dati più di quanto essi manifestamente ci dicono, che, cioè, uno degli effetti dell'imposta sul celibato è di selezionare via via la popolazione tributaria, fino ad assottigliare sempre più la partecipazione delle categorie di contribuenti fornite di reddito.

Ciò si desume chiaramente non soltanto dal fatto, che la maggior pressione tributaria grava sui celibi tassati con sola

---

<sup>(8)</sup> Tale conclusione coincide con l'osservazione, che l'Amministrazione delle Imposte Dirette aveva esattamente fatta, e cioè, che la quota fissa del tributo è quella, che sola ha la possibilità di vasta applicazione nell'ambiente dei celibi, formato per la parte più notevole di uomini, che vivono di lavoro. (*Relazione sulla gestione delle Imposte Dirette dal 1926 al 1932* - Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Imposte Dirette, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1932-X, pagina 132).

quota fissa, ma altresì dal fatto che, in rapporto a quelli che sono tassati anche per ragione del reddito, la media di questo tende ad assottigliarsi.

Ma ciò esclude che l'imposta sul celibato sia mancata interamente al suo scopo. Occorre, invece, che la sua azione venga associata a quella delle altre imposte, introducendo in esse il principio della personalità, di cui fanno difetto, riducendo via via il campo di applicazione del principio della realtà. La situazione di famiglia del contribuente va sempre valutata nella determinazione del reddito, e nel modo stesso che lo stato di celibato è motivo di tassazione, tale deve diventare anche la mancanza di figli, fino ad una graduazione del tributo in rapporto al numero di essi.

# ITALIA ED ALBANIA

## IN COLLABORAZIONE ECONOMICA

A. SPINELLA

- I. I lineamenti generali dell'economia albanese ed i capisaldi del programma italiano; le premesse necessarie alla collaborazione. — II. *I vari settori dell'economia albanese e la loro posizione nei confronti dell'economia italiana.* — 1. L'agricoltura: colture agrarie e patrimonio forestale; risorse zootecniche. — 2. L'industria: attività minerarie; attività varie. — 3. Il commercio: comunicazioni, trasporti e commercio interno; commercio estero e politica valutaria. — III. I futuri sviluppi della collaborazione italo-albanese.

### I.

*I lineamenti generali dell'economia albanese ed i capisaldi del programma italiano; le premesse necessarie alla collaborazione.* — Nell'aprile del 1939 l'Assemblea Costituente Albanese, « interprete dell'unanime volontà di rinnovamento nazionale del popolo albanese e quale pegno solenne per la sua realizzazione » deliberava di offrire, nella forma di Unione Personale, la Corona d'Albania a S. M. il Re di Italia; con questa suprema e serena determinazione, il popolo albanese concludeva un lungo ciclo di vita tutto intessuto da continue manifestazioni di solidale comunanza con il popolo italiano (1).

---

(1) Questa chiara verità è stata già enunciata dal nostro Ministro per gli Affari Esteri, conte Galeazzo Ciano, quando, nel discorso del 15 aprile 1939-XVII tenuto alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, iniziava la documentazione sulla

L'Unione Personale con l'Italia costituisce, così, una svolta decisiva nella storia d'Albania che, dopo una tormentosa e plurisecolare esperienza durante la quale l'ha sempre sorretta l'amicizia dell'Italia, associa oggi il suo destino a quello del popolo italiano ed imprende con esso il cammino verso un più sicuro avvenire. E, l'unione dei due popoli nel campo politico trova il suo necessario completamento nell'associazione delle due economie, destinate ad essere accomunate nel quadro di una reciproca collaborazione che dovrà dar vita ad una più ampia unità economica costituita dalla forza di lavoro e dalle risorse naturali dei due paesi.

In dipendenza di ciò, e per l'immane risveglio delle forze economiche albanesi, riteniamo che nella rinnovata vita albanese si prospettino sicure possibilità di sviluppo *anche per una ampia azione assicurativa* intesa come l'azione che, attraverso l'acuirsi dello spirito di previggenza, sospinga gli albanesi ad assicurare la loro vita ed i loro beni; una tale azione, che i nostri istituti assicurativi saranno chiamati a svolgere in Albania, è condizionata dall'affermarsi di una « *coscienza assicurativa* » che in Albania, così come è già avvenuto in altri Paesi, è *in funzione dello sviluppo economico* <sup>(2)</sup>. In effetti, è appunto il più intenso

---

cronistoria dei rapporti italo-albanesi con queste parole: « Nello storico evento che associa il destino del popolo albanese a quello del popolo italiano, ventidue secoli di fecondi e pacifici contatti trovano sotto il segno del Littorio il loro fausto epilogo ».

<sup>(2)</sup> In Italia, la progressiva e rapida affermazione di una coscienza assicurativa è chiaramente documentata dall'incremento che in questi ultimi anni ha registrato l'ammontare totale dei capitali assicurati presso il nostro massimo Istituto assicurativo. Infatti, il Supplemento Economico Finanziario dell'« Agenzia d'Italia e dell'Impero » informa che i capitali assicurati nelle varie Agenzie dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni che, nel 1935, ammontavano a 12 miliardi e 802 milioni, salivano a 14 miliardi e 414 milioni nel 1936 ed a 15 miliardi e 849 milioni nel 1937. Nel 1938 l'ammontare dei capitali assicurati raggiungeva l'alto livello di 17 miliardi e 374 milioni di lire.

ritmo di circolazione dei capitali, in una alla più razionale distribuzione del prodotto sociale in un migliorato clima politico, che determina il ricorso all'assicurazione anche da parte di chi, in altro regime di vita, non si sarebbe indotto a rinunciare al godimento di un bene presente per garantirsi da un rischio futuro.

In atto, circa la possibilità che le nostre ditte operino sui mercati assicurativi stranieri, sussiste già un R. decreto-legge 17 luglio 1934, n. 1290 modificato e convertito nella legge 12 febbraio 1935, n. 303, con cui, fra l'altro, sono state date norme sull'estensione dell'esercizio assicurativo all'estero da parte di imprese nazionali. In particolare l'art. 8 di detta legge dispone che « le società nazionali di assicurazione e di capitalizzazione che intendano estendere all'estero il loro esercizio devono essere autorizzate dal Ministero delle Corporazioni, salvo che si tratti di società che alla data di pubblicazione del presente decreto (14 agosto 1934) posseggano il capitale di venti milioni, se esercitino il ramo vita, o di dieci milioni se esercitino altri rami di assicurazione, ovvero esercitino da un decennio l'assicurazione sulla vita ». E la concessione da parte del predetto Ministero viene sempre subordinata all'esame della situazione tecnica ed all'accertamento dei mezzi finanziari posseduti dalle richiedenti. Ma, per quanto concerne in particolare l'Albania, la nuova situazione politico-costituzionale determinata dagli eventi dell'aprile 1939 impone l'emanazione, da parte di ambedue i governi, di provvedimenti, intesi a coordinare o per lo meno ad armonizzare le disposizioni vigenti nei due paesi <sup>(3)</sup> in ma-

---

(<sup>3</sup>) Al presente perchè le aziende assicuratrici estere possano operare in Albania, è necessario che forniscano, oltre alla normale documentazione sulla regolare costituzione della società, una garanzia bancaria in contanti per fr. a. 300.000 che, nel caso sia di natura ipotecaria, dovrà essere per un valore doppio.

teria assicurativa, e più che mai opportuni oltre che da un punto di vista valutario, nei confronti cioè delle ditte estere operanti in Albania, anche ai fini di una migliore sistemazione del mercato assicurativo italo-albanese. Ad accelerare questo processo di chiarificazione del mercato assicurativo italo-albanese si potrebbe concordare, a mezzo di speciali intese tra i due governi, che il lavoro venga agevolato mediante opportuni accordi intesi a stabilire uno speciale trattamento di reciprocità fra i due Stati, nel senso che le compagnie nazionali, regolarmente autorizzate in Italia, siano ammesse, senza ulteriori formalità, ad operare in Albania così come le compagnie albanesi in possesso di regolare autorizzazione possano estendere la loro attività anche in Italia.

Ma a parte questi generici criteri di orientamento sul lavoro da compiersi in materia di legislazione assicurativa, vogliamo, in questa sede, *effettuare la completa disamina di tutte le risorse economiche albanesi e con essa, oltre a dare il quadro generale dell'economia albanese, intendiamo apprestare opportuni elementi sulla ripresa dei vari settori che saranno potenziati a mezzo della collaborazione italo-albanese e verso i quali, in conseguenza, l'azione assicurativa potrà rivolgersi con certe probabilità di successo.*

Occorre prima, però, rispondere ad una domanda pregiudiziale. E' l'Albania un paese ricco? L'interrogativo è stato già da altri posto <sup>(4)</sup> e con esso si è inteso chiedere se, con le sole forze economiche albanesi, si possa predisporre, una volta attuato un complesso programma di opere pubbliche, il completo riordinamento economico di tutto il paese. Al quesito sopra enunciato è stata data, senza riserva alcuna, risposta positiva; anche noi non esitiamo a pronunciarci in questo senso, non tralasciando però di mettere in più spiccata

---

(<sup>4</sup>) Cfr. A. BALDACCI: *Itinerari albanesi*.

evidenza la necessità pregiudiziale dell'attuazione di un concreto piano di lavori pubblici a cui, fino adesso e per ragioni d'indole politica, non si è mai dato propriamente inizio. E tali mancate realizzazioni, conseguenza diretta del tempestoso passato politico sofferto dall'Albania, costituiscono, senza dubbio alcuno, il peso più nocivo per l'economia albanese; all'Albania, infatti, non è venuta mai a mancare una certa civiltà morale <sup>(5)</sup>, essa non ha mai goduto, invece, e le resta ancora da conquistarla, la civiltà materiale; ora la civiltà materiale cioè l'acquisto e la moltiplicazione di ricchezze attraverso l'intensivo sfruttamento delle risorse naturali, presuppone un massimo di sviluppo delle opere pubbliche. « *A cette mise en valeur de l'Albanie il y a une condition primordiale: l'exécution d'un grand programme de travaux publics* » <sup>(6)</sup>. Ma in che, precisamente, dovrà consistere un programma di opere pubbliche? Esso consiste nel render possibili le comunicazioni costruendo strade ferrate ed ordinarie; nel regolare le acque, bonificare i terreni paludosi, elevare pubblici edifici, dotare di acquedotti e fognature le città, sfruttare le forze idrauliche. E' questo, in altri termini, quel complesso programma di opere pubbliche che, lungi dall'essere un peso finanziario per i bilanci dei paesi civili, si è rivelato invece come mezzo efficace per consentire loro un'elevazione sensibile del livello di vita nazionale. Orbene la dominazione turca in Albania non ha mai lontanamente vagheggiato l'inizio di tali realizzazioni così che possiamo dare piena ragione a chi <sup>(7)</sup>, argutamente ha detto che la storia della vita economica albanese è una riprova della produttività delle opere

---

<sup>(5)</sup> Cfr. F. TAJANI: *L'avvenire dell'Albania*, Milano, 1932.

<sup>(6)</sup> Cfr. BOUCART: *L'Albanie et les Albanais*, Paris, 1921. E' una pubblicazione pregevole sull'Albania di ieri, di cui il Tajani giustamente deplora « gli apprezzamenti non sempre equanimi sull'opera italiana in Albania ».

<sup>(7)</sup> Cfr. G. BORGATTA: *L'economia albanese* nel volume *Albania*, pubblicato a cura dell'Istituto di Studi Adriatici, Venezia.

pubbliche in uno stato moderno, nel senso che l'esempio dell'Albania dimostra efficacemente che il prelievo, da parte dello Stato sul patrimonio dei cittadini, dei mezzi finanziari con cui attendere all'esecuzione dei grandi programmi di opere pubbliche, lungi dall'essere un ingiusto depauperamento del reddito nazionale, è il mezzo per il miglioramento degli interessi collettivi.

In conclusione, è proprio questo miglioramento degli interessi collettivi che in Albania non è stato mai tentato, mentre non può ritenersi contropartita sufficiente il fatto che la pressione fiscale non fosse eccessivamente gravosa. La dominazione turca, che aveva tutto da guadagnare nell'abbandonare la situazione economica albanese in quello stato di prostrazione nel quale l'aveva trovata, ha lasciato quindi, su tutta la vita albanese (e dopo di essa i successivi regimi non si son preoccupati di cancellarne il triste ricordo) i residui di quel sistema con il quale aveva tarpato ogni possibilità di ripresa remota o vicina, e di cui l'Albania, ultima terra a liberarsi dalla dominazione turca, risente ancora oggi le conseguenze.

Ciò premesso, non occorrerà spendere molte parole per dare il quadro generale dell'economia albanese: si comprende a prima vista, infatti, che l'attuale economia albanese stia ancora in una statica atmosfera di attesa, dalla quale solo adesso, e ciò rileviamo con piacere, comincia ad uscire ad opera delle feconde iniziative italiane. L'Albania ha tutta la struttura di un paese essenzialmente agricolo: ma se l'agricoltura è la principale attività economica del paese, non bisogna credere che essa sia in condizioni di alta produttività: infatti di tutta la superficie <sup>(8)</sup> il 70 % è occupato da foreste

<sup>(8)</sup> La zona agraria albanese coltivata o coltivabile in atto si aggira attorno ai 300.000 ettari. Di questi, però, un buon terzo costituisce il latifondo concentrato in poche mani, mentre il resto rimane frazionato nella proprietà privata dei villaggi.

e pascoli naturali e solo meno del 15 % da terre lavorative, mentre il territorio rimanente è del tutto abbandonato e quindi assolutamente improduttivo. Il modo di sfruttamento del terreno è, inoltre, molto arcaico: solo arature superficiali senza l'ausilio di macchine e l'impiego di fertilizzanti chimici. A ciò è da aggiungere che non si sfrutta la terra in modo conveniente, per difetto di braccia e soprattutto per la ritrosia del popolo albanese ad adattarsi agli umili lavori rurali (<sup>9</sup>).

In quanto alle attività industriali, intese cioè come attività basate su un largo impiego di macchinario e di energia, esse costituiscono ben poca cosa nel quadro generale della economia albanese e solo in questi ultimi tempi è sorta, ad opera di capitali italiani, qualche coraggiosa iniziativa che comunque è insufficiente a dare il carattere industriale alla economia albanese. Nullo e paralizzato il commercio o quanto meno ridotto solo a proporzioni molto modeste per la deficienza dell'organizzazione del credito pubblico e per l'assoluta mancanza di mezzi di comunicazione e trasporto. Riassumendo, dunque, l'Albania, quale era all'atto dell'Unione con l'Italia, si presentava come un paese dall'economia tipicamente rurale in cui era ancora del tutto embrionale la produzione industriale e lento ed impacciato lo scambio dei prodotti.

Esaminiamo ora i criteri-base su cui dovrebbe poggiare la collaborazione economica italo-albanese. A tal proposito avvertiamo subito che è a ragion veduta che adoperiamo il termine di collaborazione per indicare l'unione, nel campo economico, dei due paesi: in effetti, nelle relazioni economiche italo-albanesi è senz'altro da escludere che l'una economia sia in posizione di asservimento rispetto all'altra, tro-

---

(<sup>9</sup>) C'è al riguardo un noto ed antico proverbio che dice che l'albanese è nato per pugnare e non per coltivare la terra.

vandosi invece i due paesi in un rapporto di intima associazione che, in continuo divenire, accomuna in un sol fascio di forze due economie aventi carattere di complementarietà. Ci si potrà eccepire, però, che un tale processo di associazione richiederà per il suo perfezionamento una lunga fase evolutiva, mentre molti sono i fattori che possono da un lato ostacolarne o comunque ritardare lo sviluppo e dall'altro comprometterne l'esito auspicato che è anche uno degli elementi dell'unione politica dei due popoli. Pur riconoscendo la fondatezza di una tale eccezione, crediamo sarà sufficiente ribattere che il successo dell'associazione delle due economie dipenderà soprattutto dalla maniera con la quale si predisporranno i mezzi affinché il movimento di assimilazione e compenetrazione possa procedere con quella gradualità e quei controlli coordinatori e disciplinatori che le dure leggi della realtà economica impongono. Si tratterà, in altri termini, di dar vita a due complessi e rigogliosi processi, regolando la intensità di sviluppo dell'uno su quello dell'altro: di essi il primo è quello della metodica valorizzazione delle risorse agricole ed industriali albanesi, il secondo riguarda la progressiva evoluzione, per fasi collegate l'una all'altra, dell'assetto economico-sociale albanese, verso più progredite forme di vita <sup>(10)</sup>. Impostati in questo senso i termini della collaborazione economica italo-albanese, non dovrebbero nutrirsi dubbi di sorta sulla possibilità di realizzare un totalitario potenziamento di ogni più recondita ri-

---

<sup>(10)</sup> In relazione a quanto sopra ci sembra che, in questa prima fase di fervore di opere e di iniziative, sia di indubbia rilevanza la politica, già felicemente attuata, pel contenimento dei prezzi e dei salari in terra di Albania, sia per evitare quei movimenti speculativi che già si manifestavano con gli improvvisati sopraprofiti e le nocive sperequazioni a danno degli interessi generali e delle categorie lavoratrici, sia per non rendere più gravosi e costosi i programmi pubblici e privati dell'avvaloramento industriale ed agricolo.

sorsa albanese, presupposto sicuro di fecondi apporti all'autarchia italiana.

In effetti nella realtà della nostra economia imperiale vigila, operativa, l'idea, che tutti i Paesi dell'Impero, o ad esso associati, debbano dare il loro ausilio all'autarchia imperiale <sup>(11)</sup>: per l'Albania, vedremo di che entità sia tale apporto quando esamineremo i singoli settori dell'economia albanese, per adesso ci limitiamo ad enunciare tale riconosciuta verità nei confronti di quel Paese, rilevando che essa non è per niente in contrasto con quanto detto circa la vantaggiosa associazione delle due economie. Infatti, il potenziamento delle risorse albanesi per i nostri fini autarchici assicurerà indiscutibili vantaggi di benessere morale e materiale all'Albania, in cui, con il creare una rete stradale di primo ordine e lo sfruttare tutte le risorse minerarie sarà possibile far prosperare un nuovo fervore lavorativo che, utilizzando mano d'opera albanese e con l'apporto benefico di capitale e lavoro italiano, sarà la premessa più efficace del miglioramento economico e sociale dell'Albania.

Ma, al riguardo, quali criteri dovrà seguire l'Italia per tendere al completo potenziamento delle risorse albanesi? Per rispondere al quesito, bisognerà rifarsi alla questione se convenga dare all'Albania un assetto industriale od agricolo; si dice, cioè, che l'Albania, è un paese dal sicuro avvenire agricolo, per cui è preferibile predisporre un ulteriore corso di sfruttamento di tutte le risorse agricole senza porsi l'alternativa se convenga o meno dare all'economia albanese un'attrezzatura industriale. Riteniamo che ciò pec-

---

<sup>(11)</sup> Ci viene in mente, al riguardo, la denominazione data ad uno studio sull'Albania apparso di recente. (Cfr. G. GUIDI: *L'economia albanese nella comunità imperiale italiana* nel fasc. del settembre 1939 degli Atti dei corsi di preparazione politica). Il titolo ci sembra ben felice perchè rispecchia appieno il concetto dell'inserzione dell'economia albanese nel ciclo produttivo dell'economia imperiale.

chi di eccessivo assolutismo: in realtà, non pensiamo lontanamente che l'Albania possa diventare immediatamente un paese industriale, ma non per ciò escludiamo che la industrializzazione del paese non possa seguire in un secondo tempo. E' incontestato, infatti, che le grandi industrie nascono e progrediscono solo in quei paesi dotati di ottime comunicazioni, in quei paesi in cui ci sia un'elevata capacità di assorbimento da parte della popolazione, ed in cui soprattutto ci sia una facile circolazione dei capitali. Se, ed è più che legittimo sperarlo, tali premesse saranno realizzate nel più vicino futuro dell'Albania, perchè escludere dal programma della valorizzazione albanese l'aspetto industriale? Piuttosto, il nostro avviso si è che il programma, con il quale in ultima analisi si verrebbe ad attuare in Albania tutto un nuovo processo di trasformazione sociale, debba essere diviso per fasi: *nella prima fase*, con la risoluzione del problema della bonifica integrale, che anche in Albania costituisce la chiave di volta della situazione, si dovrà essenzialmente attendere alla valorizzazione delle risorse agricole; *nella seconda fase*, invece, si potranno iniziare le prime tappe dell'industrializzazione del paese. Solo in una seconda fase, infatti, un'azione intesa ad ottenere lo sfruttamento con carattere industriale delle risorse del paese, potrà contare su un più elevato tenore di vita della popolazione che, per lo sviluppo delle sue possibilità economiche, determinato dal potenziamento delle risorse agricole, sarà in grado di assorbire il gettito di una produzione esercitata su scala industriale.

Il processo d'industrializzazione, anche in Albania, sarà perciò coevo con il progresso civile del paese. Comunque, questa nostra ripartizione in due fasi del programma di azione in Albania non ha un carattere del tutto assoluto, nel senso che esse dovranno essere staccate nel tempo da una netta soluzione di continuo. Tutt'altro. Anche nella prima

fase si dovrà mantenere l'atmosfera necessaria per conservare in efficienza tutte quelle industrie che già esistevano <sup>(12)</sup> e che sarebbe antieconomico far morire solo perchè la loro opera potrebbe giudicarsi prematura rispetto alla situazione generale, mentre si dovrà curare che ogni altra iniziativa industriale che, per ragioni contingenti (risorse naturali, speciali vantaggi di posizione), venga reputata degna di attuarsi, sia tutelata nella maniera più opportuna. Crediamo così di aver, anche se per sommi capi, risposto all'interrogativo precedentemente postoci. L'avvenire dell'Albania è racchiuso nelle feraci zolle dei suoi terreni già prosciugati ed ancora da prosciugare, ma anche per il capitale e per il lavoro, destinati ad imprese industriali, si dischiudono, nell'altra sponda dell'Adriatico, ampie possibilità d'impiego.

Cosa intendiamo, adesso, per premesse necessarie alla collaborazione economica italo-albanese? Intendiamo, precisamente, tutte quelle modalità, concretate attraverso i disposti dei vari protocolli italo-albanesi, resi poi esecutivi nei due Regni con i conseguenti provvedimenti interni, mediante le quali le due economie sono state saldamente agganciate l'una con l'altra: a mezzo di tali modalità si sono così realizzate, anche dal punto di vista della forma, le condizioni necessarie per raggiungere la più intima fusione economica dei due popoli, che non mancherà di attuarsi gradatamente completando quella comunanza di vita già espressa dall'unione della Corona.

---

<sup>(12)</sup> In connessione a tale criterio, rileviamo che durante il corso dei recenti lavori del Comitato Misto italo-albanese, previsto dall'art. 20 della Convenzione economico-doganale-valutaria del 20 aprile 1939, si è riposta ogni cura per la messa in atto di alcune previggenze idonee a consentire la continuazione dell'attività delle principali industrie albanesi che, una volta attuata integralmente l'Unione Doganale, avrebbero avuto seriamente pregiudicata la loro esistenza per il fatto della concorrenza delle similari industrie straniere.

Accenneremo, così, in una rapida scorsa, ai vari accordi italo-albanesi che costituiscono le tappe attraverso le quali si è giunti all'integrale attuazione dell'Unione doganale. Con la convenzione economico-doganale-valutaria, firmata a Tirana il 20 aprile 1939-XVII<sup>(13)</sup> il governo italiano e quello albanese nell'intento di associare più intimamente la vita ed i destini dell'Italia e dell'Albania, e manifestando la comune volontà di operare sempre di concerto anche nel campo economico, hanno convenuto nel quadro della sovranità dei loro Stati di:

— determinare le condizioni necessarie per la realizzazione di tutte le sane iniziative atte a valorizzare anche a mezzo della creazione di comunicazioni e servizi, le possibilità economiche albanesi;

— attuare l'Unione Doganale che, con la piena ed intera libertà di commercio tra l'Italia e l'Albania, postulerà agli effetti della tariffa e delle altre leggi doganali, la identità dei due territori che, per ciò, ne costituiranno uno solo;

— istituire in Albania, come è già attuato in Italia, il monopolio del commercio dei cambi e delle divise la cui gestione viene affidata alla Banca di Albania<sup>(14)</sup>.

La convenzione, costituita da cinque paragrafi<sup>(15)</sup>, è il primo documento dell'associazione economica dei due popoli e costituisce quasi un complesso di preleggi, contenenti i principii informativi delle conseguenti specifiche norme di

---

<sup>(13)</sup> Ha avuto piena ed integrale esecuzione nel Regno d'Italia con legge 6 giugno 1939-XVII, n. 1046; in Albania è stata resa esecutiva con decreto luogotenenziale del 20 aprile 1939-XVIII.

<sup>(14)</sup> Cfr. il nostro precedente studio sulla *Rassegna Monetaria* del febbraio 1940: il *Monopolio dei cambi in Albania*.

<sup>(15)</sup> I paragrafi si riferiscono all'attuazione dell'Unione Doganale, alle disposizioni valutarie, alle disposizioni economiche, alle disposizioni generali, alle disposizioni transitorie.

attuazione <sup>(16)</sup>. Nell'intento, poi, di dare applicazione alla predetta convenzione, i due Governi hanno successivamente proceduto alla firma, in data 28 maggio 1939-XVII, di una convenzione tecnico-doganale <sup>(17)</sup> con la quale sono state regolate, sul terreno del dettaglio pratico, tutte le questioni inerenti al funzionamento dell'Unione Doganale, la cui integrale attuazione, comunque, veniva rimandata ad un secondo tempo; e nelle more d'attuazione dell'Unione, i due Governi concordavano che l'intercambio delle merci si svolgesse in un regime di quasi esenzione doganale. All'inizio di quest'anno a cura del Sottosegretariato per gli Affari Albanesi, veniva convocato il Comitato Misto, previsto dall'art. 20 della Convenzione del 20 aprile 1939-XVII, per l'esame e la risoluzione di tutte quelle questioni di massima che avevano un carattere di necessaria pregiudizialità nei confronti della attuazione dell'Unione Doganale, che doveva ormai essere integralmente attuata, come poi lo fu, a decorrere dal 1° marzo corrente anno. Le deliberazioni del Comitato Misto, il cui contenuto si rivela di particolare importanza specie per ciò che si attiene alla tutela predisposta in favore delle principali industrie albanesi, hanno costituito il corpo degli accordi italo-albanesi del 12 febbraio 1940, che saranno esaminati in seguito quando si parlerà delle industrie albanesi.

---

<sup>(16)</sup> Per la parte propriamente doganale, infatti, venne stipulato un successivo accordo, e, per la parte valutaria, il monopolio dei cambi in Albania venne predisposto con un decreto luogotenenziale del 12 maggio 1939.

<sup>(17)</sup> Ad essa è stata data integrale esecuzione nel Regno d'Italia con legge 6 luglio 1939, n. 1214; per la corrispondente esecutorietà nel Regno d'Albania, è stato emanato, in data 31 maggio 1939, apposito decreto luogotenenziale.

## II.

### I VARI SETTORI DELL'ECONOMIA ALBANESE E LA LORO POSIZIONE NEI CONFRONTI DELL'ECONOMIA ITALIANA (18)

1. *L'agricoltura: colture agrarie e patrimonio forestale, risorse zootecniche.* — Tenteremo, ora, di dare in una completa rassegna il quadro delle risorse economiche albanesi che, una volta superata la necessaria fase di attrezzamento, tenderanno senza dubbio al potenziamento dei destini economici d'Albania contribuendo, al tempo stesso, alla realizzazione dei piani autarchici imperiali.

L'economia rurale albanese si fonda essenzialmente sulla coltivazione delle *piante erbacee*, sull'allevamento del *bestiame* e sulla *bachicoltura*, si può contare inoltre sulla coltura dei terreni inondati, principalmente per il *riso* ed il *cotone*; la produzione principale è data dal *granturco*, notevole quella del *frumento*; sono, del pari da considerarsi redditizie le colture delle piante legnose come l'*olivo* (19), gli *agrumi*; anche la *viticoltura* e la *frutticoltura* potranno dare prodotti eccellenti. Fra le piante industriali troviamo solo il *tabacco*, ma anche questa ha un valore relativo nell'economia pubblica albanese, viene coltivato soprattutto a Scutari e la produzione serve a fronteggiare, sia pure parzialmente, le necessità nazionali. Il *lino* ed il *cotone* sono appena coltivati nella misura necessaria al consumo locale.

Da questa breve elencazione si deduce chiaramente come il suolo dell'Albania non sia mai stato sottoposto ad una intensiva coltivazione, ed infatti i più recenti dati delle per-

---

(18) Riteniamo opportuno segnalare in questa sede l'esauriente pubblicazione del Sottosegretariato per gli Affari Albanesi, contenente sicuri criteri d'orientamento per chi, come noi, si è accinto all'esame delle realizzazioni italiane in Albania.

(19) Si calcola che ci siano oltre ad 1,5 milioni di piante di olivo.

centuali di distribuzione delle terre ci confermano lo stato miserevole della coltura agraria:

	Ha	Percentuale della superficie totale
Terre coltivate . . . . .	331.456	12
Terre coltivabili . . . . .	301.918	11
Pascoli . . . . .	826.140	30
Boschi e foreste . . . . .	991.368	36
Laghi e stagni . . . . .	136.690	5
Terre improduttive . . . . .	163.228	6
TOTALE.	2.753.800	100

Le cause di questo inefficiente sfruttamento della terra, effettuato, come già detto, con metodi arretrati, si devono ricercare, anzitutto, nella mancanza di sicurezza che distoglieva il popolo ad abbandonare le città per ruralizzarsi e poi nella irregolare distribuzione della proprietà terriera essenzialmente latifondista e feudale; e se a ciò si aggiunge la non indifferente estensione di terreno paludoso (2000 kq.) e la mancanza di mezzi di comunicazione, si comprende come la economia rurale albanese non abbia mai avuto momenti di vera prosperità.

Il breve quadro dell'economia rurale albanese, che abbiamo sopra tracciato, non sarebbe completo ove non dessimo dei cenni sul patrimonio forestale, che è senza dubbio destinato a costituire una delle risorse più importanti dell'avvenire economico dell'Albania: infatti, come si legge nel soprariportato prospetto, in Albania più di un quarto dell'estensione terriera è ombreggiata da fitte boscaglie che, però, non sono state ancora toccate dalla scure o, se lo sono state, ciò è

avvenuto in maniera del tutto irrazionale; nè d'altra parte tutti questi tesori della silvicoltura albanese potranno essere valorizzati senza le vie di transito o quanto meno di una buona rete di fluitazione che consenta il trasporto a valle dei tronchi segati; il taglio, sino adesso, è stato fatto irrazionalmente e ha colpito ovviamente il legname più remunerativo, di cui non si è curato il rinnovamento, trascurandosi d'altra parte il legno, non convenientemente commerciabile, con grave danno di tutto il patrimonio forestale. A ciò è da aggiungere che le boscaglie sono di proprietà demaniale, ma il loro usufrutto spetta alle comunità locali che ne permettono il taglio solo a determinate condizioni.

Dall'impostazione razionale e dalla conseguente risoluzione di tutti i problemi inerenti allo sfruttamento delle risorse agricole del paese, deriverà sicuramente l'ulteriore potenziamento della zootecnia <sup>(20)</sup> albanese e dell'industria casearia, sulle quali attività, per la sua tradizione pastorale, il popolo albanese ha fatto sempre un grande affidamento.

L'allevamento del *bestiame* ha, però, un carattere essenzialmente ramingo data l'abbondanza dei pascoli e l'assenza di colture foraggere; naturalmente arretrati sono tutti i metodi di allevamento, che si effettua senza il conforto di cure igieniche. Ora, in effetti, questa particolare attività si addice alle condizioni economiche e sociali del popolo albanese perchè con essa si consente di sfruttare al massimo le aree lasciate inopere dall'agricoltura mentre, poi, la mitezza della temperatura costiera è adatta alle trasmissioni del bestiame; in quanto alla parte interna, ove come è noto la densità della popolazione è tuttora scarsa, è facile ai pastori spaziare liberamente con i loro greggi per larghi tratti di terreno.

---

<sup>(20)</sup> Accenniamo qui all'attività zootecnica, anzichè trattarla insieme alle altre industrie, avendo essa in Albania una forma più rurale che industriale.

I dati di consistenza del patrimonio zootecnico (1938) sono i seguenti:

Cavalli	54.426	Suini	15.286
Asini	44.579	Bufali	10.000
Capre	932.333	Muli	10.391
Bovini	391.175	Pollame	1.037.240
Pecore	1.573.857		

Ma la pastorizia non è mai stata per il popolo albanese quella fonte di risorse che avrebbe potuto essere; infatti, dato che il gregge pascola di continuo all'aperto e dato che l'albanese non ha mai curato di provvedersi di riserve di foraggio per l'inverno, avviene che il bestiame sia spesso di qualità scadente e continuamente soggetto ad epizoozie. Comunque dal punto di vista della qualità si ricordano i piccoli cavalli del villaggio di Joanina, le cui tradizioni guerriere sono accertate sin dai tempi della repubblica veneta, e i cavalli di Kavaja, di Tirana, di Elbassan e di Durazzo, rinomati per la loro attitudine al traino ed esportati nelle Puglie per essere adibiti a lavori campestri. Ricordiamo inoltre che i suini, i quali troverebbero facili possibilità di alimentazione, sono esclusi per ragioni di rito da quei centri dove predomina la popolazione di fede mussulmana.

Riteniamo più proprio accennare in questa sede anche alla *pesca*; essa è praticata con successo soprattutto nel circondario di Scutari e poi per tutto lo sviluppo costiero; è stato sempre rilevato che la produzione ittica albanese è ricchissima e in essa si trovano gli esemplari che vi sono nei nostri mari: un elenco al riguardo è stato predisposto <sup>(21)</sup> comprendente una settantina di esemplari, i cui nomi per alcuni di essi

---

(<sup>21</sup>) BRUNELLI G., BONTI A., BELLERNO F.: *Per lo sviluppo della pesca in Albania*, Memoria XL del Comitato Talassografico, Venezia, 1914.

sono identici ai nomi dialettali più comunemente usati fra i nostri pescatori dell'alto e medio Adriatico. Questa stessa ricchezza si riscontra nelle acque dei fiumi, in cui abbondano pesci molto fini e di una certa importanza dal punto di vista alimentare: ma anche in questo settore, per quanto rilevanti siano le possibilità, pure tenuto conto del grave disordine idraulico in cui versano tutti i bacini imbriferi e tutta l'area delle lagune costiere, non si è mai avuto quanto era legittimo attendere. E ciò, perchè la pesca in Albania ha sempre avuto una forma esclusivamente artigianale, mentre solo di recente, di pari passo con lo sviluppo della pesca meccanica in Italia e ad opera di alcune importanti compagnie di Bari, si è registrato un primo tentativo di organizzazione industriale in connessione al quale era stata anche stipulata una convenzione con il Governo albanese, con cui si riservava un trattamento di favore per i pescatori ed industriali italiani (1925).

In quanto alla caccia l'Albania è certo una terra ricca di molta e pregiata selvaggina (camosci, cinghiali, caprioli, lepri, uccelli palustri e di montagna) pure per la deprecata mancanza di adeguati mezzi di trasporto, non è stato mai possibile sfruttare totalmente le riserve venatorie albanesi.

Abbiamo così ultimato questa rapida rassegna; quali le conclusioni che possiamo adesso ricavarne agli effetti della collaborazione economica italo-albanese? Riteniamo al riguardo di poter prevedere che effettivamente la economia rurale albanese sarà ben presto in grado di fronteggiare tutte le sue esigenze d'alimentazione, *concorrendo anche all'autarchia imperiale* per ciò che si attiene ad alcuni settori dell'*industria casearia*, agli *animali domestici* e soprattutto al *settore della cellulosa*. Prima, però, che ciò avvenga si rende necessaria la completa attuazione di quella accorta politica di potenziamento di cui sono state già gettate con successo le basi dal nostro Governo. E precisamente, per ot-

tenere una migliore distribuzione della terra, si è cominciato a svolgere un concreto programma d'azione per favorire la costituzione di una piccola proprietà terriera che è la base imprescindibile per una prospera agricoltura; si è quindi posto il problema della trasformazione fondiaria che presupponeva quello della piccola bonifica ed in questo settore l'Ente Industrie Attività Agrarie, emanazione dell'O.N.C., è già nel campo delle realizzazioni avendo ormai trasformato una concessione di circa 5.000 ha. di terreno, in parte paludoso, del retroterra di Durazzo, in una efficiente azienda agricola <sup>(22)</sup>. Ma la bonifica fondiaria presenta anche un aspetto più ampio: infatti il Governo italiano ha stanziato la somma di un miliardo e duecento milioni con i quali si bonificheranno 200 mila ettari di terreno (quattro volte la superficie dell'Agro Pontino). Per la tutela del patrimonio forestale, poi, con decreto luogotenenziale del 14 settembre 1939 è stata istituita la Milizia Fascista Forestale la quale provvederà:

- all'esercizio delle leggi in materia forestale;
- al governo dei boschi;
- alla direzione dei lavori di bonifica montana e rimboscimento;
- alla conservazione e gestione del demanio forestale; e dall'opera che la Milizia Forestale Albanese svolgerà in così importante settore, non potrà non derivare la completa messa in efficienza di tutta la silvicoltura albanese. Tutto questo complesso di attività è completato poi dall'opera di finanziamento, sotto la forma di credito agrario, che viene

---

<sup>(22)</sup> Ad iniziativa del Sottosegretariato per gli Affari Albanesi della Confederazione Fascista dei Lavoratori dell'Agricoltura, è stata, inoltre, costituita una società anonima denominata I.T.A.L.B.A. (Imprese di Trasformazione Agraria e Lavori di Bonifica in Albania) con il compito di dar vita ad imprese di valorizzazione e colonizzazione nei territori agricoli del Regno d'Albania, per l'incremento produttivo ed economico del paese e l'allogamento stabile di coltivatori italiani ed albanesi.

effettuato dal Banco di Napoli e con il quale si approntano agli agricoltori, e nella maniera meno onerosa, i mezzi per lo sfruttamento integrale della terra loro affidata. Come ben si comprende, è appunto a mezzo di questo complesso di feconde iniziative e di felici realizzazioni che sarà possibile predisporre gli elementi dell'auspicata, feconda collaborazione economica italo-albanese nel campo dell'agricoltura, da cui dovrà derivare all'autarchia imperiale, specie nel settore dell'alimentazione ed in tutti quegli altri settori che traggono vita dallo sfruttamento della terra, un apporto sempre più cospicuo, oggi quanto mai opportuno in relazione alle accresciute esigenze di consumo. Non solo, ma quanto la migliorata produzione agricola albanese oltre ad elevare il tenore di vita della popolazione, stabilizzerà i caratteri definitivi della struttura agricola del paese per cui « il volto dell'agricoltura albanese sarà quello stesso della nuova agricoltura italiana ».

2. *L'industria: attività minerarie; attività varie.* — Abbiamo precedentemente accennato alle ragioni d'indole generale per le quali nel territorio albanese non è mai esistita una vera e propria organizzazione industriale: in Albania, cioè, si è verificato quanto di regola si è potuto constatare per i paesi ancora agli albori del loro sviluppo economico in cui, per ragioni derivanti a volte dalla mancanza di iniziative, a volte dall'insufficiente organizzazione del credito pubblico, od infine dalla mancanza di mezzi di comunicazione e di trasporto, tutte le attività produttive si sono svolte con carattere artigiano oppure con una veste industriale involuta ed imperfetta che, comunque, prelude il passaggio ad altre forme industriali più complete, di cui essa costituisce una necessaria fase di transizione. Ora, è proprio sotto questo aspetto che bisogna considerare l'attuale stato delle industrie albanesi, come uno stato, cioè, di transizione che deve essere potenziato

e incoraggiato. In Albania, però, vari elementi hanno causato un nocivo protrarsi di questa fase di transizione più di quanto non sarebbe stato necessario, specie se si voglia tener conto che l'Albania stessa, per la sua posizione di via di passaggio verso l'Oriente e per il suo carattere, soprattutto, di intermediazione nello scambio tra l'Adriatico e la penisola balcanica, avrebbe facilmente potuto assimilare i risultati industriali acquisiti dalla civiltà occidentale, di cui in fondo era un agente di trasmissione verso i Balcani. Ciò è stato causato secondo noi da vari fattori e primo fra tutti dal fattore politico, nel senso che non essendo mai regnato un completo ordine politico non si è potuta determinare la tranquillità di clima, necessaria per un tale assorbimento; e se a tale fatto aggiungiamo le conseguenze di quel certo adagiamento nella vita contemplativa, determinato dalla fatalistica psicologia del popolo albanese, abbiamo subito la spiegazione del perchè gli albanesi abbiano dormito fino adesso nel settore della industria il « sonno dei secoli ». Comunque, effettueremo una completa esposizione delle varie parti di questo settore, rilevando quel che è stato realizzato con l'intervento italiano in un anno appena di vita febbrile ed operosa. Inizieremo la rassegna da quelle attività industriali che a giusto titolo possono considerarsi le più importanti tra tutte; le *attività minerarie*.

Dal punto di vista delle risorse del sottosuolo bisogna distinguere in Albania <sup>(23)</sup> due regioni, una di natura eruttiva, dove si nota la presenza di rocce endogene e l'altra di natura sedimentaria ove si trovano le rocce esogene; è nella prima che si riscontrano degli ottimi terreni metalliferi non ancora studiati completamente ma nei quali è possibile distinguere i seguenti tipi di giacimenti: a) cromo; b) pirite cupri-

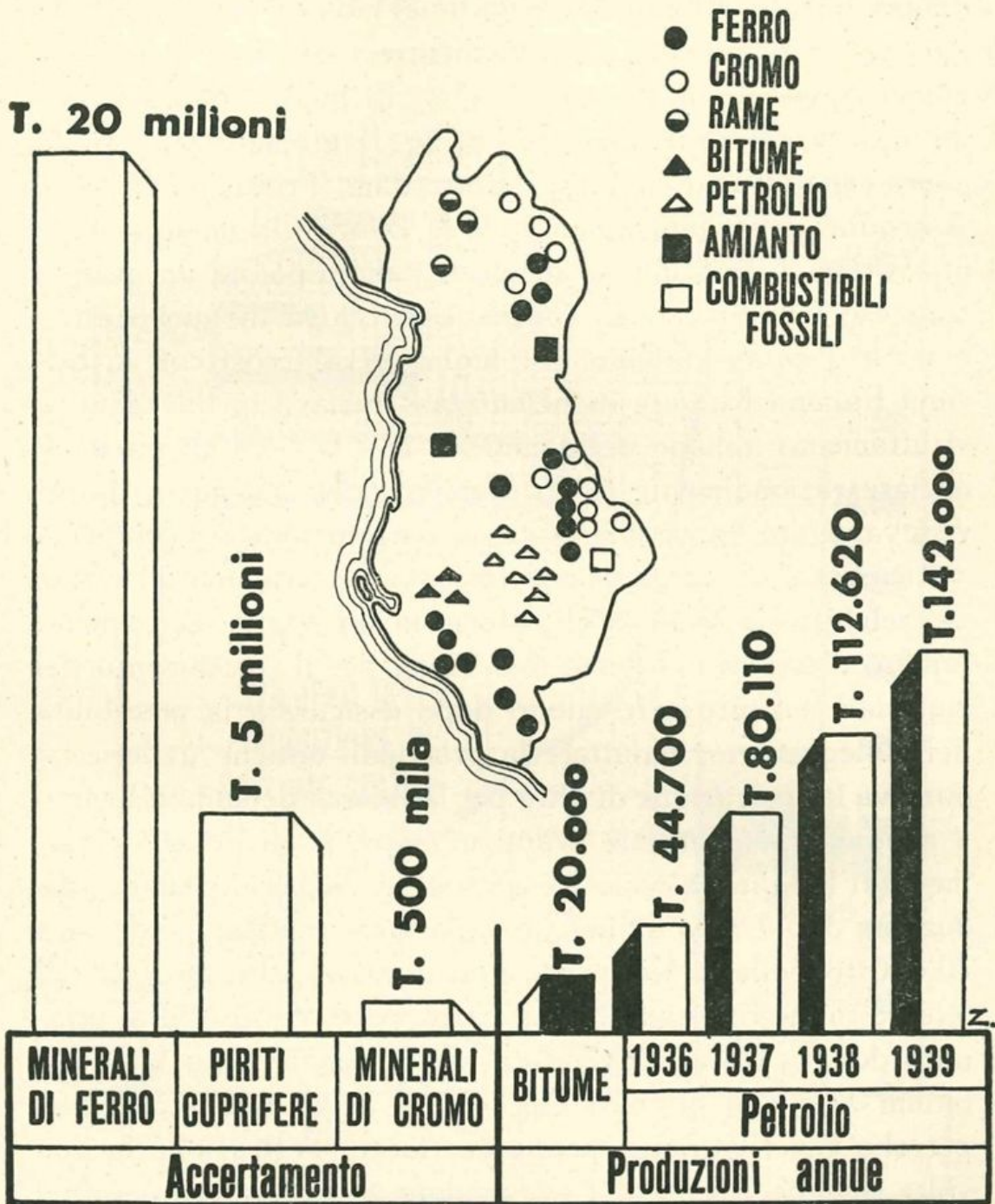
---

<sup>(23)</sup> Cfr. A. BALDACCI: *L'Albania*. Istituto per l'Europa Orientale, Roma, 1929 - 30.

fere e nichelifere; c) minerali ferrosi (magnetiti, ematiti, limoniti); d) minerali cupriferi; nella regione sedimentaria troviamo invece i giacimenti di carbone, di ligniti (Tirana, Koritza, Kraba). Fra la categoria carbonifera e la serie petrografica non esiste una rigorosa differenza: ambedue infatti si riportano direttamente all'origine a fenomeni analoghi cioè, la differenza d'intensità delle diverse fasi attraversate e delle ulteriori modificazioni non sembra che abbia determinato una formazione definitiva in un senso piuttosto che in un altro; l'Albania, quindi, come succede per la maggior parte delle regioni petrolifere, offre un esempio caratteristico di questa unificazione di categorie. Vediamo adesso i vari giacimenti.

*Bitume.* — Poichè l'industria del bitume di Selenizza è stata sempre la più importante attività albanese ed ha anche avuti riflessi internazionali, c'intratteremo su di essa più diffusamente. Mentre fino al 1875 la gestione delle miniere di Selenizza era affidata ad un gruppo finanziario ottomano, a partire da questa data il governo turco cedeva lo sfruttamento delle miniere ad un gruppo inglese, che, a sua volta, lo cedeva ad un'altra società costituitasi appositamente a Napoli. E' proprio da questo momento che, con l'aiuto finanziario del Banco di Santo Spirito, ha inizio l'effettivo e totalitario sfruttamento delle miniere di Selenizza fin quando, però, non essendo le cose procedute regolarmente, la concessione veniva revocata e la Banca Imperiale di Turchia allo scopo di migliorare la situazione interveniva direttamente allo sfruttamento delle miniere, creando un apposito organismo: la *Société de Mines de Selenizza*, la cui sede sociale era a Parigi e che subito iniziava lo sfruttamento integrale delle miniere con tecnici capaci e maestranze specializzate. I risultati furono soddisfacenti e le estrazioni vennero di continuo

# RISORSE MINERARIE DELL'ALBANIA

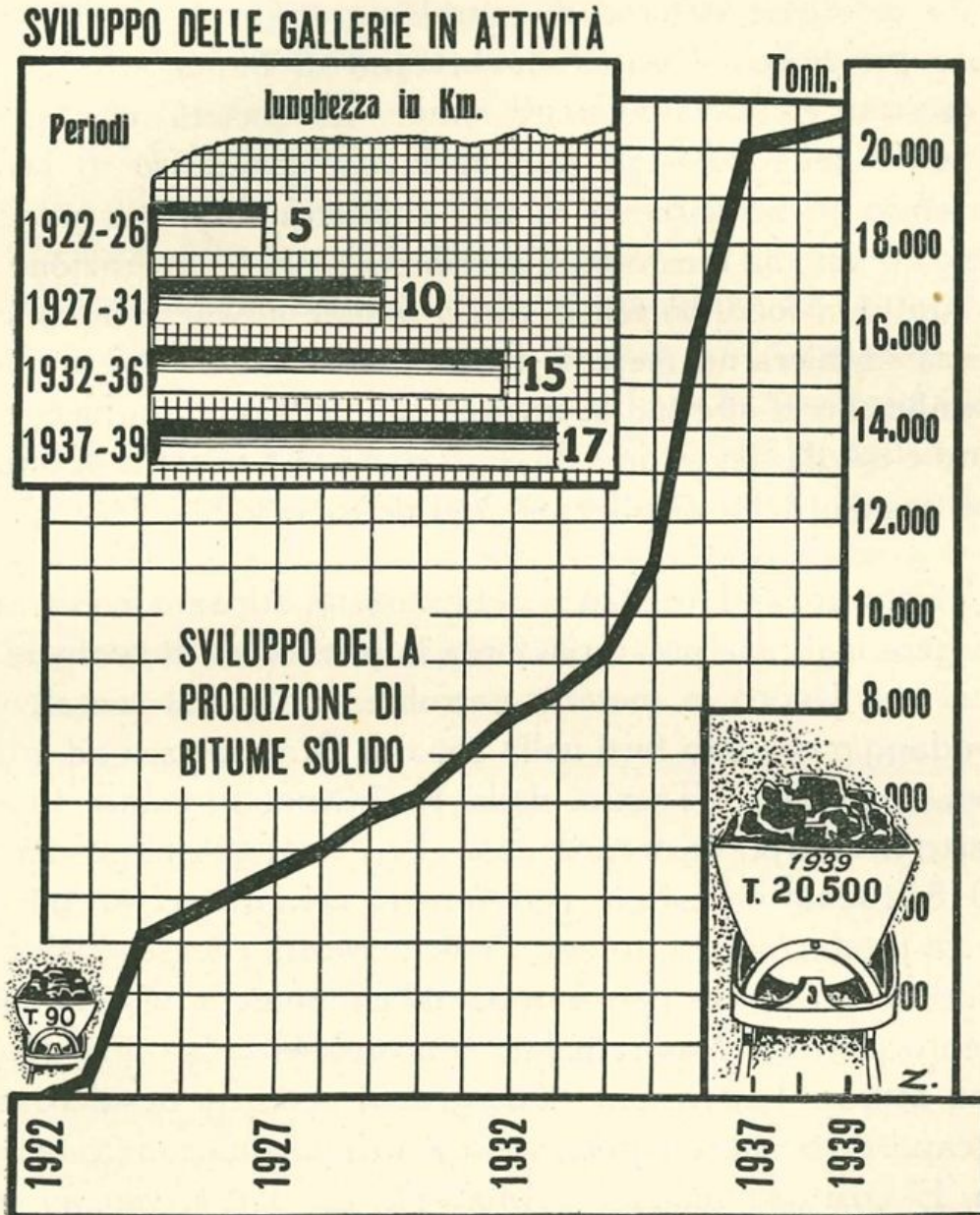


aumentate fino a raggiungere le 6 o 7 mila tonnellate; il prodotto si vendeva a condizioni ottime dato che esso è stato sempre uno dei bitumi più reputati del mondo a causa del suo alto grado di purezza: infatti mentre i prodotti delle altre miniere contengono dal 40 al 57 % di bitume puro, il prodotto di Selenizza ne contiene l'87 %. Il bitume veniva sin da allora esportato ad Amburgo, Rotterdam, Trieste ed Odessa. A seguito della guerra mondiale la Banca Ottomana subaffittava l'impresa prima ad azionisti italiani poi ad un gruppo francese e finalmente la concessione veniva di nuovo attribuita al capitale italiano (11 luglio 1918): così con la Società Italiana Miniere di Selenizza s'iniziava in tale data lo sfruttamento italiano delle miniere. Ma la Società, prima di iniziare razionalmente lo sfruttamento dei giacimenti, provvedeva, molto opportunamente, alla risoluzione del problema dei trasporti <sup>(24)</sup> creando una ferrovia a scartamento ridotto, da Selenizza a Valona, che sfocia in un pontile in cemento armato costruito nel porto di Valona per il caricamento del materiale sui piroscafi; subito dopo assicurata la possibilità del collegamento, e riattate le principali antiche gallerie, si iniziava la costruzione di altre per la ricerca del minerale, fino a raggiungersi l'attuale sviluppo in tre piani per 17 chilometri di lunghezza e ciò ha consentito di passare dalla produzione di 6-7 mila tonnellate, all'attuale produzione di circa 20.000 tonnellate. Nei primi anni di attività l'estrazione del bitume fu molto attiva; buona parte, però, del prodotto ottenuto doveva restare invenduta per la concorrenza fatta dai bitumi artificiali ottenuti dai residui della distillazione del petrolio e del catrame; perciò fu ridotta l'estrazione e, una volta smaltito il materiale accumulato, si ripresero, siamo nel

---

<sup>(24)</sup> Selenizza, situata lungo il corso della Vojussa, dista 30 chilometri da Valona.

# LE MINIERE DI BITUME IN ALBANIA



1930, con intensità le estrazioni procedendosi anche ad esperienze per mescolare il bitume con il carbonato di calce, per ottenere le mattonelle di asfalto che hanno una estesa applicazione nelle pavimentazioni urbane. La produzione delle 20.000 tonnellate di bitume, in aggiunta ai sottoprodotti delle distillerie italiane di petrolio greggio, basterà a saldare per intero il nostro fabbisogno di bitume che si aggira sulle 70.000 tonnellate annue. La società, che ha effettuato nella zona un ragguardevole complesso di lavori, dotando anche il paese di una condotta di acqua potabile lunga 6 km., ha creato pure stabilimenti per la lavorazione del prodotto *in loco*, battendo con il bitume albanese la concorrenza straniera nei mercati del bacino mediterraneo. In questi stabilimenti si effettua la lavorazione del tipo di bitume raffinato e quella del bitume flussato che è una miscela di bitume con residui della distillazione del petrolio <sup>(25)</sup>.

*Petrolio.* — L'esistenza del bitume in Albania aveva fatto sorgere legittime previsioni circa la possibilità di svolgere un concreto lavoro in materia petrolifera: i primi tentativi di sondaggio vennero fatti nella zona di Drasciovizza ad iniziativa degli Uffici Tecnici della R. Marina Italiana, facenti parte del corpo di occupazione che presidiava l'Albania nel 1918; i tentativi furono coronati da pieno successo ed una certa produzione fu ottenuta senza toccare rimarchevoli profondità; le ricerche però furono abbandonate in vista del momento politico. Naturalmente il nostro successo non poteva non attirare l'attenzione delle grandi potenze, desiderose di accaparrarsi quest'importante arma di dominazione economica. E' così che vediamo l'*Anglo-Persian Oil Company* con-

---

<sup>(25)</sup> Il flussaggio avviene in grandi caldaie munite internamente di giganteschi agitatori a palette orizzontali.

cludere un accordo con il governo albanese, che poi non fu approvato dal Corpo legislativo e che perciò dovette essere in seguito modificato, mentre, nell'agosto 1922, la Società delle miniere di Selenizza otteneva una prima concessione di sfruttamento per la regione di Drasciovizza e Penkova: grazie a questa priorità di diritto di ricerca riconosciuto in queste zone alla società italiana, fu possibile far annullare la convenzione stipulata con la compagnia inglese, con la quale le si abbandonava per lo sfruttamento petrolifero tutto il territorio albanese. Fu in questa stessa epoca che le *Syndicat Franco-Albanais* di Parigi intavolava dei negoziati con il governo albanese e subito dopo si registrava un tentativo di accaparramento da parte della *Sinclair Oil Company* di New York; successivamente entrava in lizza la *Standard Oil Company* di New York seguita, all'inizio del 1934, dall'Amministrazione delle Ferrovie Italiane. La lotta per la conquista totale del petrolio albanese, in così breve tempo accesasi, era allora nel suo pieno sviluppo ed i risultati ottenuti dai vari gruppi competitori erano i seguenti <sup>(26)</sup>:

Data della concessione	Concessionario	Superficie in ettari
22-2-1925	<i>Anglo-Persian Oil Co.</i> . . . . .	34.412
12-3-1925	Ferrovie dello Stato Italiano . . . . .	47.213
2-5-1925	Società Italiana Miniere Selenizza . . . . .	2.143
28-6-1925	<i>Standard Oil Co.</i> . . . . .	51.500
13-11-1925	<i>Syndicat Franco-Albanais</i> . . . . .	118.193
15-7-1927	Ferrovie dello Stato Italiano . . . . .	116.850

(26) Il prospetto è riportato dal pregevole volume del Baldacci, prima citato.

Come si vede le nostre Ferrovie si erano assicurate la parte maggiore per lo sfruttamento: era allora Ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano che, felicemente, intuiva l'importanza che avrebbero avuto per l'Italia i giacimenti petroliferi albanesi; egli così approntava la base di un coraggioso programma di lavori per lo sfruttamento delle risorse petrolifere albanesi. Infatti, con R. decreto-legge 8 luglio 1925, n. 1301 veniva costituita l'A.I.P.A. (Azienda Italiana Petroli Albania) a cui si affidava l'incarico di provvedere alle opere di ricerca ed eventuale sfruttamento del territorio datoci in concessione <sup>(27)</sup>. I lavori di assaggio, iniziati con celere ritmo, non davano però risultati concreti nella zona costiera ed in quella intermedia della concessione; solo in seguito, siamo nel 1927, nell'iniziare l'arduo lavoro di sfruttamento della zona interna, nelle vicinanze del fiume Devoli, si aveva la certezza che la fatica non sarebbe stata vana. Però le condizioni ambientali nelle quali la mente ed il braccio italiano dovevano operare non erano certo le più ideali; la lontananza della zona dai centri di rifornimento, la mancanza di agevoli vie e di idonee possibilità di comunicazioni rendevano, difatti, il lavoro particolarmente gravoso, ma la nostra fede e le nostre capacità tecniche e lavorative, sorrette da inestinguibile fiducia di vittoria, dovevano ben presto realizzare i primi successi. Sin dai primi sondaggi, infatti, apprendemmo l'esistenza nel sottosuolo di strati di sabbia impregnata di un petrolio greggio molto denso ed a base asphaltica; successive trivellazioni confermavano le sicure capacità di resa del giacimento, e, nel secondo semestre del 1935, la fase dell'assaggio cedeva il passo a quello dello sfruttamento. Esso veniva ben

---

<sup>(27)</sup> Per una più diffusa esposizione di questa materia vedi il nostro articolo sul giornale « Autotrasporti e Carburanti » del 10 gennaio 1939.

presto iniziato in un quadro di direttive che prevedeva la costituzione di tutta una struttura tecnico-organizzativa e la messa in atto di installazioni idonee a dare, nel minor tempo possibile, il quantitativo di petrolio preventivato per una cifra di circa 12 milioni di tonnellate da estrarsi durante i cinquanta anni di durata della concessione.

Per un celere raggiungimento degli obiettivi prefissisi, nel campo tecnico, venivano adottati i macchinari *Rotary* con i quali si poteva raggiungere rapidamente una profondità fra i 600 e 900 metri, sede degli strati petroliferi; oltre a ciò però si rendeva strettamente indispensabile per il rapido proseguo dei lavori, il problema del rifornimento dell'energia motrice per tutti gli usi del cantiere. Tale soluzione, veramente importante perchè realizzata su vasta scala, si otteneva dopo un lungo periodo di studi severi e di lavori instancabili. Difatti un'apposita centrale termoelettrica di adeguata potenzialità veniva costruita per la produzione dell'energia occorrente, che, per mezzo di linee di trasporto ad alta e bassa tensione, si convogliava nei vari pozzi, per l'azionamento della sonda *Rotary* e per l'estrazione e il pompaggio del petrolio. Tale perfetta opera di alimentazione elettrica e tutti i complessi sistemi adottati nei vasti cantieri che l'Azienda ha impiantato in Albania ci hanno consentito di raggiungere un totale di metri perforati che si aggira sui 100.000 all'anno. L'estrazione del petrolio avviene di regola a mezzo di profonde pompe, azionate o da apparecchi singoli o mediante trasmissione da ruote centrali di pompamento; ed una volta estratto dai singoli pozzi esso viene convogliato direttamente in una tubazione di raccolta generale, dalla quale, attraverso una stazione di pompamento, viene immagazzinato nei grandi serbatoi iniziali dell'oleodotto, che congiunge il campo petrolifero del Devoli con il porto di Valona. Ciò è reso possibile dal fatto che i vari pozzi sono tutti congiunti tra di loro da una

rete di collegamenti tubolari che, con il loro fitto intrecciarsi, ci danno l'immagine di un sistema di vascolarizzazione, in cui il contenuto delle varie ramificazioni affluisce continuamente nei vasi più grandi che fungono da bacini collettori. Il petrolio, così, una volta condotto nei detti serbatoi, inizia il suo lungo viaggio verso il mare entro un tubo d'acciaio del diametro di 200 mm e per una lunghezza di 74 chilometri; il pompaggio del liquido avviene elettricamente nella stazione iniziale e con pompe azionate da motori Diesel nelle tre stazioni intermedie, disposte lungo il percorso.

La grande arteria sfocia, poi, nei serbatoi interrati di Valona che hanno una capacità di 24.100 metri cubi e dai quali, estreme propaggini, si diramano due tubazioni del diametro di 300 mm, flessibili negli ultimi 50 metri, e sommerse nel mare, che si collegano coi capaci serbatoi delle motoci-sterne consentendo di caricare fino a 1.000 metri cubi di petrolio all'ora.

Ecco il prospetto riepilogativo del petrolio estratto in Albania:

	mc.
1928-35 nel corso dell'individuazione del giacimento	9.770
1935 . . . . .	13.120
1936 . . . . .	51.140
1937 . . . . .	93.030
1938 . . . . .	120.000
1939 . . . . .	175.000
Totale . . . . .	<u>362.060</u>

L'incremento sempre maggiore del gettito annuo sta chiaramente a dimostrare la capacità di resa del giacimento albanese ed il lavoro, sempre più profittevole, dei nostri tecnici e delle nostre maestranze, per cui sarà consentito accelerare i

tempi nella realizzazione dei piani autarchici per il settore dei combustibili liquidi.

A tutt'oggi sono stati perforati 445 pozzi per circa 347 km e l'azienda è in grado di perforarne ogni anno di nuovi, mentre per ciò che riguarda l'oleodotto, esso è in grado di convogliare verso il mare più di 1000 tonnellate al giorno; il bacino più interessante, come detto, è quello del Devoli e la zona, in esso accertata come produttiva, ha un'estensione di circa 700 ettari. Una accurata valutazione confermata recentemente dalle dichiarazioni del Ministro delle Comunicazioni al Senato ci apprende che le riserve totali contenutevi ammontano a circa 12-15 milioni di tonnellate di petrolio estraibili, per quanto non sia da escludersi che tali cifre possano essere superate dalla realtà <sup>(28)</sup>.

In questi ultimi tempi una tale attività ha assunto anche un altro aspetto di rilevante importanza per la raffinazione e la conseguente lavorazione del petrolio fatta in Italia <sup>(29)</sup>. Il greggio infatti che le nostre maestranze ottengono dal sottosuolo albanese è un petrolio a base asphaltica ed a forte contenuto di zolfo che, trattato con i normali processi di distillazione e di *cracking*, può dare un massimo di resa del 40 % di benzina, la quale per la sua alta percentuale di zolfo deve poi essere sottoposta ad un costoso processo di raffinazione. Per questo, i tecnici dell'A.I.P.A., la cui attenzione era stata già richiamata dagli ottimi risultati conseguiti da altri paesi con il processo dell'idrogenazione, affidarono gli studi per l'idrogenazione del greggio albanese alla sezione combustibili dell'Istituto di Chimica Industriale del R. Politecnico di Mi-

---

<sup>(28)</sup> Il petrolio d'Albania coprirà perciò il nostro fabbisogno in una misura variabile fra il terzo e la metà.

<sup>(29)</sup> Ci siamo già intrattenuti a lungo su questo argomento. Vedi il nostro articolo *L'idrogenazione dei combustibili e l'A.N.I.C.* su « Autotrasporti e Carburanti » del 10 marzo 1939.

lano, studi che in seguito furono continuati dalla S. A. Montecatini: da tale attività di laboratorio si potè ottenere una scorta non indifferente di dati di massima e di dettaglio, sicuri criteri di orientamento per il lavoro di idrogenazione, dai quali si desumeva che era possibile avere:

- rese di benzina superiori all'80 %;
- riduzione dello zolfo a quantità irrilevanti;
- caratteristiche di composizione della benzina ricavata, tali da renderla del tutto idonea agli usi normali del mercato.

Acclarata, così, la vantaggiosità del processo di idrogenazione nei confronti del greggio albanese, era necessario che si desse una veste di continuità lavorativa ai primi tentativi e che lo stato intervenisse in favore di questa nuova attività, destinata ad assumere un deciso carattere di utilità nazionale e ad arrecare un rilevante apporto all'autarchia del settore dei combustibili liquidi. Veniva perciò fondata, il 17 febbraio 1936, l'A.N.I.C. (Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili) con un capitale iniziale di 500 mila lire, elevato successivamente a 500 milioni sottoscritti per metà dallo Stato, dall'A.I.P.A. e dall'A.G.I.P. e per metà dalla Montecatini ed elevato ancora di recente a 750 milioni: il nuovo ente iniziava, ben presto, la sua vita con questa felice forma di combinazione e nei poderosi impianti di Bari e di Livorno all'uopo allestiti, il greggio albanese viene in atto trasformato in ottima benzina destinata a soddisfare, sia pure parzialmente, le esigenze del nostro fabbisogno.

*Ferro.* — Il Duce, nel suo discorso del 23 marzo 1936, premesso che una siderurgia basata per la sua totalità sull'impiego di rottami di ferro, provenienti dall'importazione <sup>(30)</sup>, è

---

<sup>(30)</sup> E' il vecchio processo produttivo detto a « carica solida » che parte cioè dal rottame e non dal minerale; questo processo era basato sul presupposto, supi-

un'attività siderurgica artificiosa, disponeva che la siderurgia italiana dovesse tendere alla realizzazione di impianti a *ciclo integrale*. In questa determinazione è contenuto l'atto di nascita del piano autarchico della siderurgia nazionale, che, elaborato dalla Corporazione della metallurgia e della meccanica, prevede la produzione di 2.000.000 tonnellate di acciaio greggio da minerale di ferro, nazionale od estero <sup>(31)</sup>. Per ridurre le importazioni, risparmiando l'impiego di preziosi mezzi di pagamento all'estero, si è incrementata specificamente la nostra produzione, che è così passata dalle 485.000 tonnellate del 1934 alle 998.000 del 1937. Ciò nonostante ed a parte il fatto che non è consigliabile accelerare ulteriormente il ritmo produttivo di minerali ferrosi, per evitare il rapido esaurimento delle nostre riserve <sup>(32)</sup>, si è sempre dovuto importare tali minerali dall'estero.

Con questa premessa, si comprenderà facilmente quale importanza abbia il ritrovamento di giacimenti di minerali di ferro in Albania, della potenza di oltre 20 milioni di tonnellate. I giacimenti sono concentrati in due zone principali: nella regione centro-occidentale dell'Albania (Pogradec-Elbasan) ed al nord. Sui giacimenti ferriferi, accertati in corrispondenza della zona di contatto tra le serpentine ed i soprastanti calcari e che per uno sviluppo di 20 km. da Pogradec a Piscas presentano vari affioramenti, si stanno in atto svolgendo intensi lavori di accertamento. Il minerale sino adesso accertato è costituito essenzialmente da ematite bruna,

---

namente accettato, della nostra povertà di materie ferrose e, tra l'altro, presentava lo svantaggio di esporre all'arbitrio delle potenze esportatrici di rottami, le sorti della nostra siderurgia.

<sup>(31)</sup> Cfr. il panoramico articolo di G. COPPA ZUCCARI apparso su « Autarchia » del 30 dicembre 1939 con il titolo: « *L'Albania centro minerario* ».

<sup>(32)</sup> Le nostre riserve ammontano secondo i calcoli del Prof. Stella a circa 100 milioni di tonnellate ed a 150 milioni di tonnellate, invece, secondo l'Ing. Castelli.

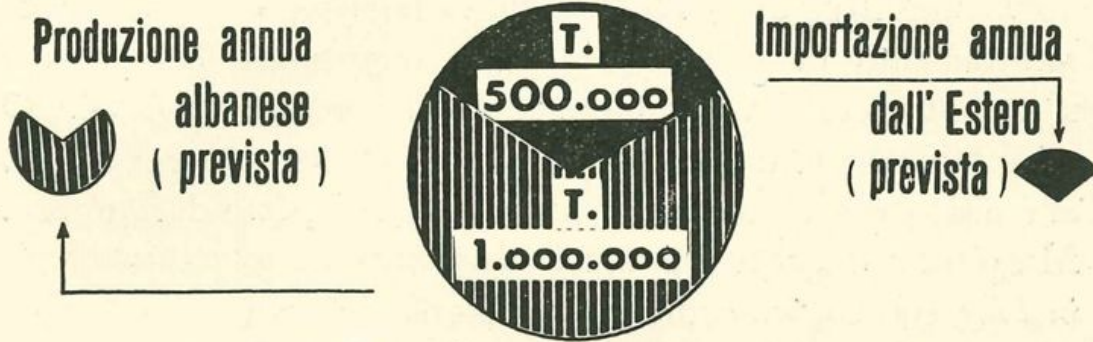
mista a quantità di magnetite e poca limonite; la sua struttura è particolarmente compatta con un tenore medio di ferro dal 55 al 60 % e con assenza di ogni altra impurità. L'attuale stato dei lavori non consente di fare il punto sulle possibilità albanesi in tale settore; quel che è certo che la cifra sopraccennata di 20 milioni può ritenersi come una prudente previsione che può e deve costituire un massimo cui tendere con tutte le forze e che nel caso può essere anche superato; una tale ipotesi non dovrà sembrare del tutto azzardata ove si tengano presenti la vastità delle intere zone ferri-ferre e la probabilità che la mineralizzazione si spinga anche al disotto della copertura dei calcari. Si lavora, quindi, alacremente in un ambiente che, per ragioni di posizione e di clima, può considerarsi favorevole. Unico ostacolo per l'integrale sfruttamento della zona è la difficoltà dei trasporti fino al mare che si conta, comunque, superare con il funzionamento della ferrovia Durazzo-Elbassan, di cui si dirà appresso.

In quanto alla zona nord il minerale in essa identificato è in prevalenza simile a quello di Pogradec; è costituito anch'esso, cioè, da ematite bruna e con un tenore di ferro di oltre il 70 %; anche in questa zona, che peraltro presenta alcune differenze di mineralizzazione rispetto a quella centro-orientale, i lavori in corso confermano che i risultati saranno ben favorevoli.

Riassumendo, e per quanto concerne l'apporto di ferro albanese ai nostri piani autarchici, si può concludere nella seguente maniera: l'Italia per il suo fabbisogno di tonn. 2.500.000 di acciaio deve importare tonn. 1.500.000 di minerali di ferro, ora dall'Albania potranno pervenire tonn. 1.000.000 di minerali di ferro per cui l'importazione si ridurrà a sole 500.000 tonn., con un conseguente rilevante sollievo per la nostra bilancia valutaria.

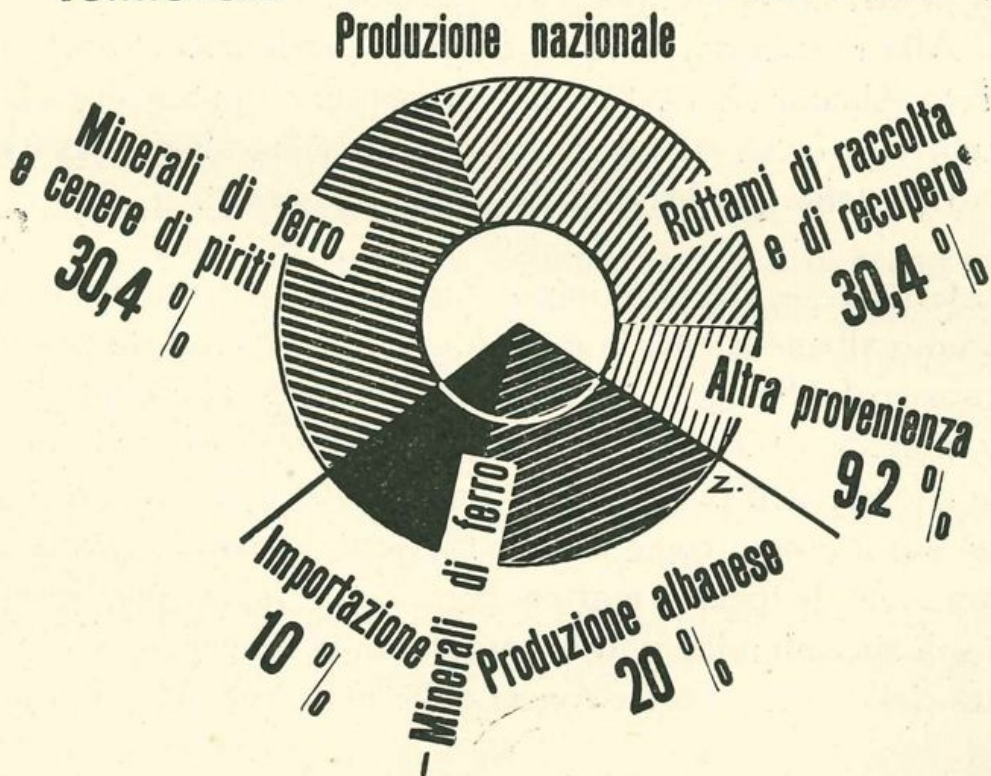
# IL PIANO AUTARCHICO DELL'ACCIAIO

## Importazione di minerale di ferro per il fabbisogno annuo nazionale



## Fabbisogno annuo di acciaio

Tonnellate 2.500.000



Il grafico di pag. 247, ancor meglio delle parole, illustra tutta la situazione e da esso si rileva che l'apporto del minerale albanese servirà a dare un deciso impulso alla nuova industria siderurgica italiana, i cui impianti a *ciclo integrale* hanno continuo bisogno di minerale di ferro.

Le direttive di marcia, su cui si imposterà la politica di sfruttamento in tale settore, sono improntate alla necessità di ottenere che le miniere albanesi rendano da 1.000.000 ad 1.500.000 tonnellate entro l'ottobre 1941 assicurandosi, al tempo stesso, i mezzi di trasporto fino al porto di Durazzo. Ma oltre a ciò si tende anche a predisporre lo sfruttamento *in loco* coll'impianto di una acciaieria destinata alla fabbricazione di acciai speciali che potrà anche e soprattutto contare sulle abbondanti risorse idroelettriche albanesi. A cura della Magona d'Italia sarà predisposto il complesso programma di attuazione del predetto impianto.

Alla ricerca dei minerali ferrosi attende specificamente la Ferro Albania S. A. (Ferralba) costituita appunto per la ricerca e la coltivazione in Albania di minerali di ferro e la distribuzione e la vendita dei minerali estratti.

*Cromo.* — Un altro importante minerale scoperto nel sottosuolo albanese è la cromite, fino adesso importata per tutto il nostro fabbisogno. I giacimenti mondiali di cromite, industrialmente sfruttabili, si trovano nella Rhodesia, nella Nuova Caledonia, nell'India, negli Stati Uniti, nella Grecia ed in Russia; il *cromo* come è noto <sup>(33)</sup> serve anzitutto per la preparazione di speciali mattoni refrattari e per la preparazione di sali speciali adoperati in fotografia, in ceramica, per la tintura delle lane e per la concia delle pelli, ecc. Ma soprattutto

---

<sup>(33)</sup> Cfr. il recente articolo *La cromite albanese* di G. COPPA ZUCCARI apparso sulla stampa quotidiana.

esso viene impiegato nella preparazione delle cosiddette leghe leggere, nella preparazione, cioè, del ferro-cromo, che trova a sua volta un massimo impiego nella siderurgia, per conferire agli acciai particolari caratteristiche di durezza, di finezza di grana, di omogeneità e di resistenza all'aria; inoltre gli acciai al cromo sono, come quelli al nichel, inossidabili, resistono cioè all'azione di agenti atmosferici, a quella del vapore, dei lubrificanti e di altri composti chimici. Per questa loro proprietà, in questi ultimi tempi, si è cercato di sostituire il cromo al nichel in vista del fatto che la distribuzione del nichel sul mercato mondiale è accentrata nelle mani della *Nikel Company*, che conseguentemente sfrutta al massimo tale sua posizione di monopolio.

Da quanto precede crediamo emerga chiaro l'interesse che per noi presenta la scoperta dei giacimenti albanesi di cromite, la cui portata si preventiva in 500.000 tonnellate <sup>(34)</sup>; le ricerche di cromo in Albania vennero iniziate sin dal 1938 nelle regioni occidentali ed ora esse si stanno attivamente svolgendo precisamente nel settore di Pogradec <sup>(35)</sup> e nella zona nord-orientale di Kukës e Kruma-Letaj; ma anche qui si accusa la mancanza di mezzi di comunicazione e di trasporti che vieta il formulare di qualsiasi rosea previsione sulle possibilità di sfruttamento dei giacimenti: infatti se si potesse pienamente contare sull'immediato collegamento delle miniere con Durazzo, data la potenzialità dei giacimenti, si potrebbe esser sicuri che il nostro fabbisogno verrebbe ad essere coperto a decorrere dal corrente esercizio industriale, mentre poi non sarebbe da escludere la possibilità di divenire in un secondo tempo esportatori di cromite, tenuto conto che si tratta

---

<sup>(34)</sup> La cromite albanese fronteggerà il nostro fabbisogno per circa un ventennio.

<sup>(35)</sup> Nella stessa zona di Pogradec ci sono i giacimenti di minerali di ferro.

di ottimo minerale di alta compattezza e che consente, quindi, una produzione in grossa pezzatura. Infatti il minerale albanese contiene il 50 % di ossido di cromo con l'8-9 % di silice e non oltre il 2-13 % di ferro.

L'andamento della produzione di cromite è dimostrato dal seguente prospetto <sup>(36)</sup>.

		Zona di Pogradec	Zona Nord	Totale
		(tonn.)	(tonn.)	(tonn.)
1938	Giugno . . . . .	546	—	546
	Luglio . . . . .	535	—	535
	Agosto . . . . .	503	—	503
	Settembre . . . . .	550	—	550
	Ottobre . . . . .	411	—	411
	Novembre . . . . .	280	—	280
	Dicembre . . . . .	110	135	245
1939	Gennaio . . . . .	103	—	103
	Febbraio . . . . .	213	48	261
	Marzo . . . . .	100	—	100
	Aprile . . . . .	318	—	318
	Maggio . . . . .	541	352	893
	Giugno . . . . .	720	1.214	1.934
	Luglio . . . . .	756	1.122	1.878
	Agosto . . . . .	830	1.970	2.800
	Settembre . . . . .	810	2.190	3.000
TOTALE.		7.326	7.031	14.357

<sup>(36)</sup> I dati sono riportati dal citato fascicolo *Albania*, ricco di cifre e di notizie, pubblicato a cura del S.S.A.A.

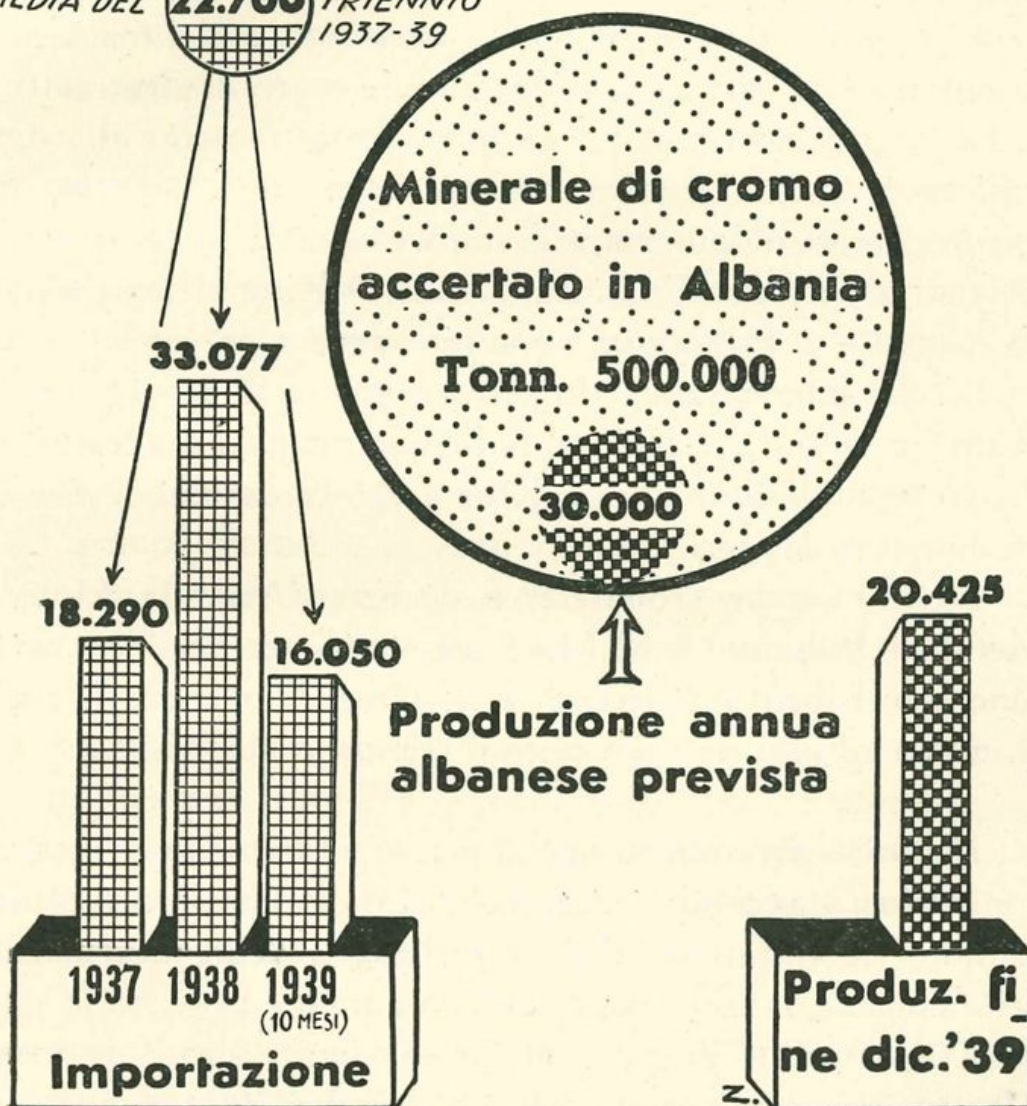
# IL FABBISOGNO NAZ. DI CROMITE

SARA' COPERTO DALLA PRODUZIONE  
DEL MINERALE ALBANESE

IMPORTAZIONE ANNUA MEDIA  
CORRISPONDENTE AL FABBISOGNO  
NAZIONALE ANNUO

Tonnellate

MEDIA DEL **22.700** TRIENNIO  
1937-39



La differenza di resa tra le due zone, comunque non rilevante, è dovuta al fatto che la zona di Pogradec, che si estende per oltre 25 km. lungo la riva occidentale del lago Okrida, è stata la prima a dare minerali di cromo e ciò a causa del suo facile collegamento con Tirana e Durazzo; la vicinanza, infatti, di alcuni cantieri rispetto alla strada nazionale Durazzo-Elbassan-Pogradec ha consentito l'immediato trasporto della cromite al porto d'imbarco. Nella zona nord-orientale, date le notevoli estensioni delle formazioni cromifere, sono stati creati i due distinti centri di sfruttamento di Kukës e Kruma-Letaj: ma qui i disagi inerenti alla difficoltà di trasporto si fanno sentire in maniera particolare e solo in questi ultimi tempi è stato eseguito il collegamento della strada Scutari-Puka con Kukës. A Kruma-Letaj si hanno speranze di formazioni cromifere ancora più rilevanti, ma anche qui le condizioni di accesso sono più malagevoli di quanto non sia per Kukës. Sarà quanto prima allestito un tronco stradale da Kukës a Kruma che consentirà il transito ad autocarri leggeri.

Delle ricerche cromifere si occupa l'Azienda Minerali Metallici Italiani (A.M.M.I.), cui il Governo albanese ha concesso il diritto di ricerca e di sfruttamento dei minerali di cromo ed associati per tutto il territorio albanese.

*Rame.* — In connessione al piano autarchico per i metalli non ferrosi e secondo i dati stabiliti dalle Corporazioni delle industrie estrattive, della metallurgia, della meccanica e della chimica, il fabbisogno italiano annuo è previsto in circa 70.000 tonnellate di rame nuovo in pani; a fronte di questa cifra sta invece una produzione italiana di 4.000 tonnellate. In conseguenza di questa sfavorevole situazione, si sono stabilite le seguenti direttive: 1) sostituire in molti usi industriali e particolarmente nell'industria elettrotecnica l'alluminio al

rame; 2) razionalizzare l'impiego del rame nelle sue applicazioni anticrittogamiche. Per quanto con tali provvidenze sia prevista la possibilità di contrarre le importazioni a sole 25 mila tonnellate, restano sempre determinati impieghi nei quali il rame è per il momento insostituibile date le sue particolari doti di resistenza meccanica agli agenti atmosferici e data la sua malleabilità e trafilabilità.

Quanto mai opportuna, quindi, è giunta la notizia del ritrovamento dei giacimenti albanesi, siti nelle zone occidentali ove appunto è stata accertata la presenza di pirite cuprifere e di calcopirite. Comunque, è ancora prematura qualsiasi previsione sulla consistenza dell'apporto di rame alla nostra economia, dato che i giacimenti di calcopirite, più interessanti di quelli di pirite per l'elevato loro tenore in rame (10 %), non sono stati ancora valutati <sup>(37)</sup>. Così per adesso devesi fare affidamento solo sui giacimenti di pirite, la cui potenzialità complessiva si preventiva in 100 mila tonnellate di rame nuovo.

Il gruppo Parodi e Delfino a mezzo la Società Anonima Mineraria Italo-Albanese (S.A.M.I.A.) ha già allestito a Bulgri un impianto che dovrà dare un gettito annuo di rame metallico di oltre 6.000 tonnellate; a tale impianto lavorano in atto circa 500 operai che hanno già approntato lo scavo di gallerie per km. 1,5. Per il momento le pirite cuprifere saranno portate in Italia ove, fra l'altro, le ceneri residue dalla lavorazione potranno essere utilmente impiegate nella fabbricazione del solfato di rame.

*Amianto.* — Per le ricerche in tale settore è stato dato un permesso per tutta l'Albania alle Cave di S. Vittore, che

---

<sup>(37)</sup> Le pirite cuprifere hanno solo un tenore di rame del 2 % e di esse sono stati accertati giacimenti per circa 5 milioni di tonnellate.

hanno sin dalla fine dello scorso anno iniziato le ricerche, lavorando però solo in superficie, nella zona di Coritza, ove era stata segnalata la presenza di affioramenti amiantiferi; in un secondo tempo si è passati alla fase del lavoro in profondità: infatti, essendo l'amianto segnalato, impastato con masse in avanzata alterazione, si ritenne opportuno controllare le condizioni del minerale in profondità, nell'ipotesi che esse fossero migliori che in superficie. Non è possibile fin d'ora dare un giudizio sopra l'importanza dei giacimenti di amianto in Albania dai quali comunque si spera estrarre abbondante materiale in vista anche del fatto che altri affioramenti sono stati segnalati nelle zone di Pesckopeia e di Kukës. Intanto in Italia è allo studio la natura delle fibre dell'amianto albanese sia dal punto di vista delle qualità chimiche e meccaniche, sia da quello dell'utilizzazione industriale sui nostri mercati: l'accertamento di queste qualità è della stessa importanza dell'accertamento delle consistenze dei giacimenti ed una volta ultimate, così, le ricerche sul terreno e le indagini su tale utilizzazione, si sarà in grado di stabilire nel più breve tempo possibile la reale importanza dei giacimenti albanesi d'amianto.

*Carbon fossile.* — Anche in questo campo si è ancora alla fase di rilevazione, e l'Azienda Carboni Italiani (A. Ca. I.) ha ultimato il lavoro preparatorio di rilievo sulla triangolazione Tirana-Elbassan-Lushnia; questi rilievi sono stati già confortati da alcune manifestazioni importanti per cui, pur senza precisare quale potrà essere il contributo all'economia italiana in un settore la cui importanza appare più che mai delineata dall'attuale momento politico, si può essere tranquilli che le possibilità carbonifere albanesi saranno valorizzate al massimo per venire incontro al nostro fabbisogno.

Si son rilevati anche giacimenti di ligniti ricche di ceneri (fino al 30 %) a Tepeleni nel distretto di Coritza, presso il lago Maliq e nei dintorni di Tirana ove, però, la lignite si alterna a banchi di sabbia e argilla. Nell'Albania meridionale vi sono le ligniti di Dukati e Kurvelesh.

*Minerali vari.* — Poichè non è stata ancora accertata tutta la consistenza mineraria dell'Albania, non si può precisare la potenzialità dei giacimenti individuati e se oltre ai minerali già scoperti altri ce ne siano nel sottosuolo albanese. Si segnalano intanto manifestazioni aurifere (miste a piriti) presso Coritza ed Alessio e di nichelio (misto a magnetite) anche presso Coritza. Tra i minerali non metalliferi, e sempre nella zona di Coritza, sono stati segnalati il manganese e l'arsenico. Anche degno di nota è l'affioramento di gesso del distretto di Korab, però l'eccentricità di questa zona rispetto ai possibili mercati di smercio non lascia adito a molte speranze; più sfruttate le masse di gesso a nord di Valona. A sud della stessa Valona abbiamo poi marmi bianchi e neri ed in alcune località anche calcari neri. Anche la bauxite è segnalata in diverse località dell'Albania settentrionale. A Valona, Durazzo ed alla foce del Semeni sono in esercizio vaste saline; anche le sorgenti minerali, specie le solforose, sono frequenti ed abbondanti: le più note sono quelle a sud-est di Elbassan, quella di Lidya, di Pescopeia e di Vromonero.

Abbiamo così ultimato la rassegna delle possibilità minerarie albanesi: come da essa si desume, l'apporto arrecato al potenziale nazionale delle materie prime non è trascurabile, specie per quanto si attiene ai settori del *petrolio*, del *rame*, del *romo* e del *bitume*. Ma oltre a ciò, con lo svilupparsi di queste nuove ed operose attività in Albania, si porranno le prime basi di quel processo di industrializzazione dell'eco-

nomia dal quale deriverà agli albanesi lavoro e benessere e che l'Italia ha curato di promuovere anche per le altre attività produttive.

Prima di esaminare le altre industrie albanesi di carattere vario, vogliamo brevemente accennare al settore delle *possibilità idroelettriche ed elettrochimiche*: l'Albania è un paese dalle piogge abbondanti, dalle alte montagne poco lontane dalle coste, dai fiumi le cui sorgenti si trovano a 1000 o 2000 metri di altezza ed infine dai grandi laghi, di cui uno a 687 metri al disopra del livello del mare; ci sono quindi tutte le condizioni per generare energie idrauliche in grande quantità e ad alto potenziale. Infatti, secondo calcoli approssimativi la forza idraulica, da ricavarsi dai fiumi Arzen, Drin e Devoli, è rispettivamente di 5000, 10000 e 75000 HP. Sino a questo momento essa è stata considerata come riserva di nessuna utilità contingente e solo, recentemente, con l'intervento italiano è stato disposto un ampio programma di azione per l'utilizzazione di tale preziosa energia.

Per tutte le altre industrie albanesi, occorre premettere che esse sono esclusivamente in funzione del consumo locale, cioè potranno solo far fronte, e mai in maniera totalitaria, al fabbisogno albanese dei vari settori; dato il carattere del presente studio che esamina i rapporti italo-albanesi proiettati nel campo della collaborazione economica, di proposito c'intratteremo su di esse poichè è proprio in tal campo che si è rivelato più che mai operativo lo spirito della collaborazione italo-albanese che con queste pagine si cerca di illustrare: infatti è stato solo per l'intervento del nostro Paese che si è potuta attuare la tutela di quasi tutte le industrie varie d'Albania, consentendo loro di prosperare nel clima della nuova vita albanese. Vediamo adesso le ragioni determinatrici e la maniera con cui esso intervento, predisposto di concerto con il governo albanese, è stato realizzato.

Una volta attuata l'Unione Doganale, pregiudiziale fra tutti, si era posto il problema della necessità di assicurare la vita alle attività industriali locali che, con il venir meno dell'altissima protezione doganale di cui fruivano, si sarebbero trovate esposte alla concorrenza dell'industria estera e specie di quella italiana; in effetti, non era possibile disconoscere che le preoccupazioni manifestate al riguardo dalle varie industrie albanesi non fossero fondate e di una certa gravità, ed esse dovevano subito richiamare l'attenzione dei nostri organi responsabili su tutta la situazione, specie per quanto si atteneva all'introduzione in Albania di merci italiane che, per effetto della franchigia doganale, avrebbero di sicuro soffocato la vendita dei similari prodotti albanesi. Si doveva, quindi, anche per non far perdere al paese quel certo grado di attrezzatura industriale così faticosamente raggiunto, studiare quali fossero le previggenze da adottare per consentire alle industrie albanesi di continuare a vivere anche in regime di Unione Doganale. Da ciò la necessità di procedere ad una accurata disamina di tutte le industrie esercitate in Albania le quali, peraltro, erano sorte in virtù di speciali facilitazioni loro attribuite in sede di protezione doganale <sup>(38)</sup>, e consistenti in:

- esenzioni per il macchinario o pei materiali d'impianto e di esercizio;
- esenzioni o dazi ridotti per le materie prime ed ausiliarie;
- concessioni di dazi protettivi sul prodotto estero con-

---

<sup>(38)</sup> In data 15 giugno 1925 in Albania veniva introdotta una nuova tariffa doganale, in sostituzione della prima legge organica doganale dell'8 gennaio 1923; è stato rilevato che anche questa seconda legge aveva un carattere «ultraprotezionista» dato che conteneva dei dazi elevatissimi su prodotti che non solo non abbisognavano di protezione alcuna, ma per i quali l'Albania poteva, piuttosto che difendere il mercato interno, incoraggiarne le esportazioni.

corrente, assicurate per lunghi periodi. A ciò, poi, erano da aggiungersi altri privilegi, quali l'esonero sull'imposta di ricchezza mobile, l'impegno da parte del governo di non concedere autorizzazioni per l'impianto di altre industrie simili ed infine riduzioni od abbuoni sulle tasse interne di fabbricazione. Da quanto precede si deduce che parecchie di queste industrie erano costruzioni artificiose, erette per interessi particolaristici — la collusione con le alte cariche non era infrequente — che non metteva conto tutelare, dovendosi invece riporre ogni attenzione solo nei confronti di quelle aziende, il cui impianto corrispondeva ad effettive necessità di ordine economico e di interesse generale.

Tutto ciò premesso, ed una volta stabilito di non tutelare le attività antieconomiche, con i lavori del Comitato Misto <sup>(39)</sup> si è predisposta tutta una serie di modalità e di attenuazioni all'assoluta libertà doganale che, senza inficiare il contenuto dell'Unione Doganale, saranno valide a costituire quella protezione prima assicurata alle industrie albanesi dalla loro tariffa doganale. Esamineremo rapidamente le più importanti di queste industrie e le rispettive misure proposte dal Comitato Misto <sup>(40)</sup>.

*Cementifici.* — Esiste il solo stabilimento di Scutari che è di recente installazione ed ha una capacità produttiva di 21.600 tonnellate; fruiva di varie esenzioni, concessegli dal passato governo albanese, per l'importazione di strumenti, macchinari, recipienti e materiali vari. Inoltre la decaduta tariffa doganale

---

<sup>(39)</sup> E' il Comitato Misto italo-albanese previsto dall'art. 20 della Convenzione dell'aprile 1939, di cui si è indietro parlato.

<sup>(40)</sup> Le conclusioni del Comitato Misto sono state incorporate negli Accordi firmati a Roma il 12 febbraio 1940-XVIII, per la cui esecuzione in Italia è in corso il provvedimento di legge; per l'applicazione in Albania è stato già pubblicato nella « Fletorja Zyrtare » del 20 marzo 1940-XVIII apposito decreto luogotenenziale.

albanese prevedeva un dazio protettivo di L. 7,50 al quintale sul cemento importato. Per questa industria il governo albanese, in conformità di quanto concordato con il governo italiano, predisporrà le necessarie misure per assicurare il collocamento in Albania di un dato quantitativo del cemento di produzione locale.

*Birrifici.* — C'è solo lo stabilimento della Birra Korça, dovuto alla coraggiosa iniziativa di un industriale italiano <sup>(41)</sup>; lo stabilimento è stato impiantato nel 1936 con varie attività complementari: acquedotto, fabbrica di ghiaccio e di acque minerali, magazzini, frigoriferi; ha una capacità produttiva di Hl. 20.000 annui ed anch'esso godeva di varie esenzioni per le materie prime (orzo e luppolo) e per i recipienti. C'era inoltre nella tariffa albanese un dazio protettivo di L. 287,50 per la birra in fusti in sostituzione del quale il governo albanese disporrà una corrispondente tutela in sede di tasse interne.

*Stabilimenti tessili* <sup>(42)</sup>. — Ci sono quattro stabilimenti di cui due a Scutari, uno a Tirana ed uno a Coritza, con un totale massimo di 100 telai ed una capacità annua di circa 600 mila metri. La tariffa doganale albanese, per la loro tutela, prevedeva dei dazi ridottissimi sulle materie prime, importate in massima parte dall'Italia, e degli alti dazi protettivi sui prodotti similari d'importazione. Per queste attività il governo italiano si è impegnato di far fornire alle fabbriche albanesi, dagli stabilimenti italiani, i filati ad esse occorrenti ed a condizioni tali che sia reso possibile alle fabbriche stesse di continuare la loro attività.

---

<sup>(41)</sup> La Banca Nazionale d'Albania lo ha definito: « tentativo serio, capace ed intelligente di un capitalista italiano in Albania ».

<sup>(42)</sup> E' questa un'industria che ha un'antica tradizione; i prodotti, all'epoca della dominazione ottomana, erano venduti fin nei bazar di Costantinopoli.

*Pastifici.* — Vi sono quattro stabilimenti di cui due a Scutari, uno a Durazzo e l'altro a Porto Edda con una complessiva capacità produttiva di 25.000 quintali annui. La cesata tariffa doganale albanese assicurava ai pastifici un'eccessiva protezione, consistente in un dazio di L. 375 al quintale. Anche per questo settore il governo italiano si è impegnato di far rifornire i pastifici albanesi di semolino italiano ad un prezzo tale che possa essere consentita la lavorazione in Albania.

*Risifici.* — Ce ne sono due, uno a Durazzo e l'altro ad Elbassan; quello di Durazzo, ultimato da poco, è il più importante ed ha una capacità produttiva di quintali 56.000. Come per le paste alimentari ed i filati, così anche per questa industria il governo italiano in vista dell'opportunità di mantenere in vita lo stabilimento, date le ottime previsioni per lo sviluppo della risicoltura albanese, si è impegnato di far rifornire il risificio, di riso semigreggio italiano ad un prezzo che ne consenta la lavorazione in Albania.

Compiuta quest'altra disamina, effettuata allo scopo di mettere in evidenza quanto concluso con gli Accordi del 12 febbraio nei confronti delle industrie albanesi, si può asserire che in tale settore non vi sia altro di rilevante dal nostro punto di vista. In effetti, tutte le altre attività operanti in Albania hanno per lo più una base agricola <sup>(43)</sup> od un ca-

---

(43) Un'industria in pieno sviluppo è quella dei caseifici; essa è in piena fioritura specie nelle province meridionali e produce parecchi tipi di formaggio tutti destinati all'esportazione essendo il consumo interno pari al 50% della produzione. Rilevanti sono inoltre le possibilità della tabacchicoltura che in Albania, come in tutte le zone temperate, costituisce un importante coefficiente di sicuro profitto agrario; però per varie ragioni d'indole generale il paese trovasi ancora nelle condizioni di primo sviluppo tabaccologico. In Albania si fabbrica anche, per il consumo locale, il raki (acquavite) e la mastica (alcole con essenza d'anice), trattasi però di fabbricazione rudimentale fatta dai contadini con alambicchi del tutto primitivi.

rattere artigiano e sopperiscono alle esigenze dei consumi regionali: fra le attività artigiane, vere e proprie attività domestiche dei nuclei familiari, troviamo degne di nota le tintorie, le concerie per la lavorazione delle calzature e dei marocchini per finimenti e guarnizioni varie, pochi saponifici, qualche piccola fabbrica di ceramiche, l'oreficeria che ha sempre dato dei pregiati lavori a filigrana, i ricamifici, qualche fabbrica di laterizi ecc. Si tratta, in conclusione, di attività di indole varia per cui gli Accordi predetti non hanno deliberato alcuna previggenza e che per la maggior parte sono tributarie dell'estero per la materia prima a loro necessaria; per esse la Banca Nazionale d'Albania, compatibilmente al bilancio valutario, esaminerà l'opportunità di concedere la valuta per l'acquisto all'estero delle materie prime.

3. *Il commercio: comunicazioni, trasporti e commercio interno; commercio estero e politica valutaria.* — Come si è già detto, l'Albania è un paese dall'economia eminentemente agricola e con limitate manifestazioni di vita industriale: questa situazione è stata determinata dall'assoluta mancanza di mezzi di comunicazione e trasporto che costituiva senza dubbio la più grave deficienza del paese; priva di porti modernamente attrezzati <sup>(4)</sup>, priva di ferrovie, l'Albania per i suoi traffici disponeva solo di una rete stradale dallo sviluppo limitato; sui fiumi non esistevano fino adesso ponti che ne consentissero il traghetto mentre del tutto inefficienti erano i servizi pubblici di trasporto. Solo per quanto concerne il settore dei collegamenti marittimi, si è sempre registrata una certa attività; infatti il piccolo cabotaggio veniva attivamente

---

(4) Unica eccezione Durazzo, che ha dovuto essere valorizzata con la costruzione di un porto artificiale in base al prestito S.V.E.A. (Società valorizzazione economica dell'Albania) ed ai contributi del Governo italiano.

effettuato da velieri greci ed albanesi mentre le comunicazioni con l'Italia erano assicurate da linee gestite da compagnie di navigazione italiane che assicuravano ed assicurano ottimamente il traffico delle merci e dei passeggeri tra le due sponde.

Ciò premesso, fra i problemi la cui soluzione rientra nel quadro della collaborazione italo-albanese, primo fra tutti, si pone quello relativo alle *comunicazioni terrestri e marittime dell'Albania*; è questo un problema del tutto complesso e di non facile soluzione data la configurazione dell'Albania e dato che nel predisporre i criteri base del relativo programma di attuazione si dovrà tener presente che le sorti dell'Albania sono nell'Adriatico: anche qui, perciò, si può asserire che « le vie naturali per la vita economica del paese sono quelle che avanzano verso il mare ». Intanto, in Albania manca quasi completamente un sistema ferroviario di comunicazioni ed a parte le accese discussioni impegnatesi sull'opportunità o meno di dotare l'Albania di una rete ferroviaria <sup>(45)</sup>, sta in fatto che per la realizzazione di un tale programma dovrà ancora trascorrere un certo tempo, per cui riteniamo che nelle more di attuazione, un potente mezzo di propulsione per la vita economica del paese, possa essere costituito dal potenziamento di una rete automobilistica da adibirsi al trasporto di persone e di merci.

L'organizzazione di una rete di comunicazioni automobi-

---

<sup>(45)</sup> Tra i più decisi sostenitori della necessità di dotare l'Albania di una rete ferroviaria è il TAJANI (cfr. *L'Avvenire dell'Albania*) che, con una serie di convincenti argomentazioni e richiamandosi al postulato economico che la ferrovia offre trasporti a costi più bassi dell'automezzo, conclude con il ritenere che lo sviluppo economico albanese sia in funzione di un limitato sviluppo di linee ferroviarie, adeguato al traffico locale ed alle caratteristiche del territorio. Noi non sapremmo dargli torto, pur insistendo sul fatto che per una tale realizzazione occorrerà senza dubbio del tempo, mentre la valorizzazione dell'Albania non deve subire, nemmeno in via temporanea, alcuna battuta d'arresto.

listiche per il trasporto di merci costituisce senza dubbio la pregiudiziale per una normale ripresa dei traffici. In tale settore però si rende necessario rivedere tutto quanto già attuato, cercando di trasformare quelle attività che già operano irrazionalmente, per affidare la concessione invece ad unico organismo che, sorretto dal contributo governativo, assicuri il continuo effettuarsi dei servizi in un modo organico e razionale, consentendosi quindi, con ciò, di mantenere in vita i servizi di scarso traffico il cui onere finanziario sarebbe compensato con altre linee di sicuro rendimento. Dall'unificazione delle concessioni deriverà anche la possibilità di costruire impianti di officine e di posteggi, rendendosi possibile anche l'estensione di un sistema di assistenza, molto vantaggioso per lo sviluppo dell'automobilismo privato, anche nei centri di secondaria importanza, e costituendosi anche un organismo da impiegarsi utilmente per esigenze di carattere militare. Le linee automobilistiche, partendo dai centri di produzione più importanti del paese, dovrebbero tutte far capo a Tirana, che per le sue funzioni di capitale, ove si accentra grande parte di attività di governo, è anche il più importante centro commerciale.

Nel programma del riordinamento dei mezzi di comunicazione si potrebbe, inoltre, tentare lo smistamento di gran parte del traffico su Valona, che costituisce un importante centro stradale, grazie anche al lavoro fatto nel 1916 dalle nostre truppe; si ricorderà che Valona venne a suo tempo designata come la stazione terminale della ferrovia trasversale balcanica, il cui progetto fu esposto a Liegi alla *Société des Ingénieurs et Architectes* dall'ing. Buonomo <sup>(46)</sup>; il pro-

---

<sup>(46)</sup> Fu durante il corso delle operazioni di guerra in Albania che si pensò alla creazione di una ferrovia transbalcanica italiana, detta anche del 41° parallelo; la ferrovia avrebbe collegato la rete balcanica con la rete ferroviaria italiana, com-

getto venne favorevolmente accolto ed i lavori iniziati, ma tutto, poi, fu tralasciato per l'abbandono del territorio da parte nostra. Nel detto progetto Valona, sbocco della regione più fertile d'Albania, avrebbe dovuto essere collegata con l'Italia a mezzo di navi-traghetto: si comprende, per ciò, l'importanza contingente del progetto che consentirebbe all'intercambio italo-albanese di svolgersi con un massimo di regolarità e di facilità. Ed infatti, oggi, per la decisa volontà del Governo italiano, dopo un'attenta fase di studi e con qualche variante, esso è entrato nella sua pratica attuazione; è legittimo, quindi, sperare che fra pochi anni, a mezzo della grande ferrovia transbalcanica, il collegamento dell'Adriatico con il resto dei Balcani e l'Oriente sarà un fatto concreto <sup>(47)</sup> <sup>(48)</sup>.

Premesse le suddette considerazioni sullo stato dei trasporti in Albania, esamineremo il settore del commercio che dall'efficienza dei mezzi di comunicazione e trasporto riceve vita e possibilità di potenziamento. Il commercio albanese, a parte quel piccolo complesso di traffici svolti in connessione dell'agricoltura, della pastorizia e di qualche industria che si trovava in uno stadio più avanzato delle altre, non si

---

pletando la linea Costantinopoli-Dedeagatch-Salonicco-Bitolia, con la costruzione del tronco Monastir-Valona lungo la vallata del Devoli.

<sup>(47)</sup> Il 28 aprile 1940-XVIII il Presidente del Consiglio dei Ministri d'Albania ha dato il primo colpo di piccone alla più grande opera pubblica dell'anno II dell'Unione: la costruzione, cioè, della ferrovia Durazzo-Elbassan, primo tronco della transbalcanica. Come si vede, Durazzo ha sostituito Valona: effettivamente, Durazzo, oggi, è il porto destinato ad assumere il primo posto in ordine d'importanza commerciale nell'Adriatico ed a costituire la testa di ponte per i traffici con le Puglie.

<sup>(48)</sup> Ci risulta che il complesso problema delle comunicazioni albanesi costituisce, in atto, l'oggetto di attenti studi da parte dei competenti organi italiani. Infatti il S.S.A.A. che, nel settore degli automezzi sta esaminando l'opportunità della costituzione di un ente che assicuri tutta la gestione dei traffici automobilistici, sta in atto anche provvedendo alla formazione di una Commissione mista per le comunicazioni italo-albanesi. Dal lavoro di una tale Commissione non potrà non derivare anche in questo settore quella chiarezza normalizzatrice che ha caratterizzato e caratterizza la nostra azione in Albania.

può dire sia mai stato eccessivamente fiorente. Nè avrebbe potuto essere diversamente ove si pensi ai rudimentali mezzi di comunicazione dei quali era costretto a servirsi e rappresentati da poche vie carrozzabili e da piste: solo nei *bazar* regionali si notava un certo movimento ed in essi si vendeva, secondo la costumanza turca, tutto ciò che era necessario alla vita quotidiana, dalle pelli alla lana, dal tabacco alla seta; gli albanesi delle montagne vi portavano i prodotti della loro industria pastorale, il carbone ed il legname, mentre invece quelli dei grossi centri, i prodotti delle loro attività artigiane. Ma a parte le difficoltà rilevate in sede di trasporti, vi erano anche altre circostanze che ostacolavano il sorgere di ogni buona iniziativa commerciale e cioè mancava in Albania un'efficiente organizzazione del credito pubblico ed il risparmio si effettuava prevalentemente sotto forma di tesaurizzazione di moneta metallica, di cui, per ciò stesso, non era agevole la rapida messa in circolo per il corrente rifornimento di numerario alle varie iniziative; mancava, inoltre, una legislazione adatta alle esigenze dei rapporti commerciali moderni, poichè mentre di fatto si era conservata la vecchia struttura giuridica turca, il diritto di famiglia e successorio era invece regolato dalla legge coranica e da quella canonica: la cambiale che, per la sua veste di titolo di credito esecutivo in cui si materializza il fido commerciale, è da considerare come lo strumento più efficiente per lo scambio, era adoperata come semplice titolo obbligatorio e senza alcun valore di titolo esecutivo: ignota la regolamentazione degli assegni bancari e circolari, delle fedi di deposito e note di pegno.

Le circostanze sopraspecificate, in una all'esiguità demografica dei centri urbani e rurali, han costituito le cause per cui lo scambio locale si è per lungo tempo dimostrato incapace di evolversi verso forme più perfette di interme-

diiazione commerciale che, articolandosi dai grandi centri urbani costieri, determinasse la creazione di altri mercati intermedi e nella cui assenza devonsi peraltro ricercare le ragioni dello stato di depressione del commercio albanese.

Da quanto sopra chiarito può agevolmente evincersi che anche questo settore resta in attesa del benefico intervento del capitale privato italiano <sup>(49)</sup> <sup>(50)</sup> che, in collaborazione con il capitale albanese, dovrà mobilitarsi per dare all'Albania un adeguato sistema di traffici interni con cui si avrà quel massimo di distribuzione di beni e servizi che solo può garantire un normale ritmo di vita. L'intervento del capitale italiano troverà nel nuovo clima di vita albanese le più efficaci premesse per la vivificazione di tutto il settore: infatti dall'attuazione di un completo processo di restaurazione dei valori politici e morali dello stato albanese è derivato un massimo di assoluta garanzia e tranquillità per la vita pubblica e quindi per il pubblico commercio; l'applicazione delle leggi penali e civili effettuata dal governo albanese in maniera decisa ha instaurato un completo sistema repressivo che, eliminando fra l'altro il residuo feudale della « legge della vendetta », fonte di delitti che si trascinarono per intere generazioni, ha accresciuto la regolarità e la sicurezza tra i cittadini; leggi amministrative sono state emanate

---

<sup>(49)</sup> Il capitale italiano ha sempre alimentato l'economia albanese: dal discorso alla Camera dei Fasci fatto dall'Eccellenza Ciano, nell'aprile dello scorso anno, abbiamo appreso che i capitali italiani investiti in Albania, dal 1925 ad oggi, ammontano alla cospicua cifra di 1.837 milioni di lire, pari a fr. albanesi 293.920.000; per la Convenzione del 20 aprile 1939 il valore del franco albanese è ragguagliato alla lira italiana alla parità fissa di L. 6,25 a franco.

<sup>(50)</sup> E' appena il caso di avvertire che all'invio di capitali in Albania non osta alcuna difficoltà di ordine valutario; i due territori, in effetti, dal punto di vista doganale ne formano uno solo, mentre poi lo scambio dei beni e servizi si effettua senza alcuna restrizione nè di ordine valutario nè di ordine contingente.

per essere subito applicate e da esse deriverà un miglioramento sensibile nella compagine amministrativa che riassume ed esprime l'interesse pubblico; l'organizzazione del credito pubblico trova oggi nella Banca d'Albania, che si pone come la banca centrale dello Stato, e nelle sezioni degli istituti di credito italiani, già in piena efficienza in terra d'Albania, gli organi d'intermediazione più efficaci per la raccolta e la distribuzione del capitale che dovrà servire alle iniziative private; una politica di trasporti, come già detto, è stata decisamente impostata e dalla sua vicina attuazione i traffici albanesi avranno un completo potenziamento <sup>(51)</sup>. E', in conclusione, una nuova fase di vita che si è già iniziata per l'Albania, conclusa la quale, l'economia albanese affiancata a quella italiana, nel quadro di una reciproca fattiva collaborazione, potrà agevolmente raggiungere forme più progredite sulla via del progresso civile.

Esaminiamo, adesso, il commercio albanese con l'estero, intrattenendoci particolarmente sul settore degli scambi italo-albanesi, in questa sede, degni di speciale rilievo.

Dato il carattere essenzialmente agricolo dell'economia albanese e date le deficienze dell'attrezzatura industriale, dovrebbe di conseguenza derivare che le correnti indu-

---

<sup>(51)</sup> Registriamo intanto che mentre fino al 1922 in Albania c'erano 730 autoveicoli, di cui circa 300 autocarri adibiti per i lavori in corso, oggi sono circa 1400 gli automezzi adibiti al trasporto di persone e di cose. Sono stati, inoltre, come detto, iniziati i lavori per la linea ferroviaria Durazzo-Elbassan che servirà al trasporto del minerale di ferro delle zone di Pogradec e Kukes. A cura, poi, delle società interessate allo sfruttamento minerario albanese, si stanno in atto installando varie teleferiche nelle zone più impervie del paese, per il trasporto dei minerali estratti dalle miniere ai porti d'imbarco. Si lavora, insomma, nel settore dei trasporti con una tenacia tutta italiana che tra breve dovrà necessariamente dare i suoi risultati che, indubbiamente, sono di importanza rilevante; è chiaro infatti che una volta risolto il problema dei trasporti il potenziamento economico dell'Albania può già considerarsi come fatto concreto ed operante.

striali dei paesi vicini all'Albania non abbiano incontrato difficoltà ad incanalarsi sui mercati albanesi; questo in genere è quanto accade per tutti i paesi agricoli che non abbiano una conveniente struttura industriale; essi, infatti, sono disposti a ricevere tutti i prodotti industriali dei paesi vicini o confinanti. Tutto ciò invece non si è verificato per l'Albania la quale, sia per le rilevate deficienze in ordine ai mezzi di trasporto ed in ordine all'organizzazione del credito pubblico, sia ancora per una palese diffidenza per quanto le provenisse dal di fuori, ha manifestato sempre una certa riottosità verso il commercio estero esercitato su larga scala. Comunque, in questi ultimi tempi, e specie negli anni che vanno dal 1923 al 1929, il commercio estero albanese ha segnato un aumento sensibile; nel 1930 i riflessi della crisi economico-finanziaria hanno contribuito alla contrazione dei traffici albanesi; a parte, però, gli alti e bassi nel complesso delle importazioni e delle esportazioni, si rileva che le prime hanno segnato sempre una forte prevalenza sulle seconde: non occorrerà spendere parole per spiegare questo crescente sbilancio commerciale, determinato dal fatto che la giovane economia albanese non è mai riuscita ad approntare la produzione necessaria alle esigenze del fabbisogno nazionale; oltre a tale considerazione generale, rileviamo che la bilancia commerciale albanese si presenta come una bilancia: *instabile*, attiva o passiva, a seconda dell'andamento delle colture agricole danti vita al traffico dei *generi alimentari ed animali vivi*; *attiva* per le *materie greggie*, destinate all'industria; *passiva* per le *materie prime semilavorate*; costantemente *passiva* per il traffico dei *prodotti finiti*.

Non essendo questa la sede più opportuna per specificare i vari momenti del commercio estero albanese, già

accuratamente esaminato da altri <sup>(52)</sup>, daremo solo qualche cenno sulla composizione dell'attivo e del passivo della bilancia albanese: il complesso delle esportazioni, secondo gli ultimi dati medi anteriormente all'intervento italiano, risulta costituito per il 59 %, di generi alimentari ed animali vivi, per il 32 % di materie greggie destinate alle industrie, e per il 9 % di materie semilavorate; come si vede non c'è esportazione di prodotti finiti. Nelle importazioni troviamo che il 60 % è dato dai prodotti finiti, il 23 % dai generi alimentari ed il residuo da materie prime necessarie ai lavori pubblici in corso.

I paesi con i quali l'Albania ha intrattenuto più intensamente rapporti di traffici sono l'Italia, la Grecia, la Jugoslavia, gli Stati Uniti d'America e l'Inghilterra. E' un fatto degno di rilievo, a tal riguardo, che l'Italia, in proporzione, ha sempre comprato più di quanto non abbia venduto in Albania, il che significa che l'Italia, malgrado le concessioni dei prestiti e di finanziamenti, si è sempre astenuta dall'imporre al consumo albanese una qualsiasi forma di monopolio, consentendo anzi partecipazioni straniere sempre più larghe al rifornimento del mercato albanese che è stato sempre libero perciò di rifornirsi a proprio piacimento sui vari mercati mondiali.

Vediamo quali forme assumerà la collaborazione italo-albanese nel settore degli scambi commerciali. E' noto, anzitutto che nelle tradizioni del commercio albanese l'elemento italiano è sempre stato la nota dominante, e ciò sin dall'epoca della repubblica veneta che disponeva di una vasta organizzazione commerciale in territorio albanese, di cui si serviva per il rifornimento dei Balcani; i rapporti

---

<sup>(52)</sup> Cfr. FRASCA POLARA: *Il commercio estero e la politica degli scambi in Albania*, in « Rivista di politica economica », 1932.

di scambio, poi, dell'Albania, con la piazza di Trieste ed i porti del basso litorale adriatico sono stati sempre attivi ed in continuo incremento in questi ultimi tempi. Un recente bollettino economico della Stefani ci apprende che il traffico commerciale italo-albanese ha assunto in questi ultimi tempi un notevole aumento: mentre, infatti, nel 1934 le merci partite dall'Italia per i porti albanesi erano pari a tonn. 27.894, alla fine del 1938 tale cifra sale fino a tonn. 38.000; mentre, le merci provenienti dall'Albania in Italia si portano da tonn. 28.828 nel 1934, a tonn. 108.379 nel 1937, ed a tonn. 170.996 nel 1938. Lo stesso bollettino, in vista dell'eccezionale sviluppo della vita economica albanese dopo l'aprile 1939, prevede che in questi ultimi dodici mesi il movimento commerciale italo-albanese abbia raddoppiato il suo valore. Senza alcuna esitazione e sulla scorta dei predetti elementi di proposito messi in evidenza, riteniamo di poter asserire che l'Albania si trova nella sfera commerciale italiana; ciò non significa che l'Albania debba essere considerata come il « satellite commerciale » dell'Italia, significa invece che le due economie, per la loro reciproca complementarietà e la loro naturale posizione geografica, hanno in sè tutte le condizioni per uno stabile e fitto sistema di scambi, reciprocamente vantaggioso e che, nel regime dell'Unione Doganale, trova il suo più favorevole clima vitale. Dall'Albania, infatti, saranno inviate in Italia, in esenzione doganale, tutte quelle materie prime, che dal fertile sottosuolo albanese sarà possibile estrarre e che costituiranno le risorse per la forza di lavoro italiana <sup>(53)</sup>; dall'Italia invece si convoglierà verso il mercato

---

<sup>(53)</sup> Lo spostamento delle esportazioni albanesi verso l'Italia non deve ritenersi una perdita valutaria per l'Albania, in quanto la bilancia commerciale albanese complessivamente era passiva con tutti i paesi e dato che al diminuito introito di

albanese tutta la corrente dei prodotti finiti di cui il consumo albanese abbisogna. La nostra produzione avrà agio, in vista delle minori spese di trasporto ed in vista della facilità di collocare i propri prodotti senza alcun ostacolo d'indole contingente e valutaria, di sostituirsi alla similare produzione straniera, acquisendosi un altro importante mercato interno di sbocco, sul quale inoltre sarà facile far leva, costituendo delle solide teste di ponte, per la penetrazione nei mercati balcanici ed in quelli del vicino Oriente. Conseguentemente, la nuova realtà degli scambi italo-albanesi sarà costituita dall'incrociarsi delle due correnti commerciali che, potenziandosi a vicenda, congiungeranno i mercati di Italia e d'Albania per elevare sempre più la reciproca ragione di scambio. Per ciò che concerne l'Albania, ed è bene rilevare quanto segue altrimenti le nostre argomentazioni sulla collaborazione dei due paesi potrebbero essere accusate di poca esattezza, non si può disconoscere che il rifornimento sul mercato italiano, significherà possibilità di soddisfare più economicamente e senza aggravii valutari per la bilancia commerciale, le proprie esigenze; mentre, poi, per la rilevata complementarità delle due economie il fabbisogno albanese troverà agevolmente, sui mercati italiani, quanto gli occorre per il potenziamento di tutti i settori della sua economia.

Crediamo, così, di aver risposto al quesito sopra posto circa gli atteggiamenti della collaborazione italo-albanese nel settore degli scambi. Essa è già in atto nell'atmosfera dell'Unione Doganale in cui l'auspicato riordinamento delle comunicazioni marittime costituisce il fattore fondamentale per ottenere, attraverso l'agganciamento dell'economia alba-

---

divise per esportazioni farà riscontro una economia, in misura superiore, di erogazioni per importazioni di merci, che, d'ora innanzi, proverranno in Albania dall'Italia.

nese a quella italiana, il pronto adeguamento dell'Albania alle condizioni della civiltà occidentale.

Concludiamo questa parte col dire che in Albania, ai sensi dell'art 12 della Convenzione del 20 aprile 1939 per la cui esecuzione si è emanato il Decreto Luogotenenziale del 12 maggio 1939, è stato istituito il monopolio dei cambi affidato in esercizio alla Banca Nazionale d'Albania. Non è qui il caso di intrattenersi sulla maniera con cui si articolano le disposizioni di legge e le disposizioni contenute nelle varie ordinanze della Banca d'Albania, ad opera delle quali il monopolio riceve pratica attuazione <sup>(54)</sup>, sarà solo sufficiente dire che anche in Albania un regime di controllo nel settore valutario si presentava necessario allo scopo di evitare, nell'associazione delle due economie, nocive manovre perturbatrici sul corso della nostra valuta ed allo scopo anche di consentire all'Albania di attendere alla difesa del proprio bilancio valutario in atto passivo ed a cui l'Italia appronta continuamente i mezzi occorrenti per le importazioni dall'estero di merci che non si trovino in Italia e che debbano essere regolate in valuta.

### III.

*I futuri sviluppi della collaborazione italo-albanese.* — Nei capitoli che precedono, in connessione alle indagini effettuate per ogni singolo settore dell'economia albanese, abbiamo esposto quelle che, a parer nostro, erano le conclusioni cui si doveva pervenire circa la portata della col-

---

<sup>(54)</sup> Rimandiamo il lettore che intendesse approfondire lo studio sull'argomento al citato nostro articolo sul *Monopolio dei Cambi in Albania*, in cui i vari momenti del controllo valutario albanese sono stati attentamente esaminati.

laborazione economica dei due paesi la quale, per molti suoi aspetti, può già ritenersi in atto.

Riassumeremo quanto detto circa gli orientamenti di massima che dovranno regolare il programma dell'azione italiana in Albania, per accennare, poi, agli sviluppi che l'attuazione del detto programma determinerà sul terreno della collaborazione economica.

Circa gli orientamenti da seguire durante il corso della nostra azione, ripetiamo che la collaborazione tra le due economie è necessariamente condizionata dal riordinamento della intera compagine economica albanese, mediante il quale si dovrà ottenere la completa messa in efficienza di tutte le risorse economiche; l'azione italiana in Albania è sicura garanzia di un tale riordinamento, per ottenere il quale è necessario tendere ai seguenti obbiettivi:

a) ulteriore incremento nello sfruttamento delle risorse agricole attraverso il prosciugamento delle zone paludose, la sistemazione della proprietà fondiaria e l'attuazione su vasta scala di operazioni di credito agrario;

b) inizio di quel processo di industrializzazione dell'economia che è condizionato dall'attuazione di una efficace organizzazione del credito pubblico e *dalla risoluzione integrale del problema delle comunicazioni e dei trasporti*, e che darà vita ad una fase industriale di produzione, assicurandosi con ciò lavoro e benessere a tutte le classi sociali;

c) pronta ripresa dei traffici, anch'essa in funzione specifica della *risoluzione integrale del problema delle comunicazioni e trasporti*, che aprirà l'Albania tutta, ad ogni più moderna espressione di civiltà.

Solo dopo che saranno attuati questi che possono considerarsi i cardini della nostra azione in Albania, dopo cioè che si sarà ottenuto quel reale risveglio economico di tutto il

paese, la collaborazione opererà in maniera totalitaria e vantaggiosa per tutte le due economie, realizzandosi una più ampia unità economica, salda e compatta in ogni suo momento costitutivo.

E', in questo più ampio quadro della nuova unità economica, che si appaleseranno i sicuri sviluppi della collaborazione italo-albanese. Per primo, infatti, le risorse albanesi si accomuneranno con le risorse italiane, ottenendosi con ciò quel collegamento delle possibilità albanesi con le sorti della politica italiana, al cui sviluppo dei piani autarchici, per il raggiungimento delle mete segnate dal Duce sin dal marzo 1937, esse concorreranno con un notevole contributo di forze. La consegna in quell'epoca data al popolo italiano rimase così inalterata, solo che alla dura battaglia economica oggi parteciperanno anche le forze albanesi, le quali aumenteranno sensibilmente il nostro potenziale di materie prime, apprestando i mezzi per raggiungere gli obbiettivi prefissi. Non solo, ma la collaborazione si rivelerà attiva anche per un altro senso in quanto, cioè, acquisirà alla forza di lavoro italiana un altro mercato interno di sbocco; e di questo si dovranno stimolare i bisogni, con l'offrire una serie di prodotti, conformi alle attitudini ed ai gusti del popolo albanese, per procacciarsi i quali, lo stesso popolo albanese ecciterà ogni sua attività produttiva, elevando automaticamente il proprio tenore di vita che, tramite l'agente della produzione italiana, non potrà non adeguarsi su quello italiano.

Ma oltre quanto sopra detto, la collaborazione italo-albanese, sarà foriera di fecondi risultati in ordine alla nostra espansione commerciale verso i Balcani e verso il vicino Oriente: la nostra penetrazione nella penisola balcanica infatti dipenderà da quello che riusciremo a realizzare in Albania che è così destinata ad essere la piattaforma per la

nostra irradiazione commerciale verso l'interno; a tal uopo occorrerà anzitutto accertare la composizione delle ragioni di scambio dell'Albania con i paesi confinanti allo scopo di potenziare la produzione di quei beni e servizi maggiormente ricercati; si tratterà di convogliare verso questi settori nuova forza di lavoro e nuovi apporti di capitale per assicurare la produzione continua dei beni sino adesso offerti dall'Albania e di cui noi dobbiamo continuare il rifornimento per tendere alla conquista sempre più totalitaria dei mercati vicini. S'impongono quindi all'Italia, in Albania, nuovi problemi, dalla risoluzione dei quali, basandoci sull'intercambio dell'Albania con i paesi del confine terrestre, dovrà derivare la conquista dei mercati balcanici di cui l'Italia, oggi che ha associata a sé la vita dell'Albania, ha più che mai la possibilità di regolare i futuri sviluppi. Nei Balcani si proietterà attiva ed operante la presenza dell'Italia che potrà poggiare la sua azione sopra una solida base territoriale quale è l'Albania i cui sicuri sviluppi agiranno come fattori determinanti nel quadro delle attività economiche dei paesi dell'Europa sud-orientale. E' stato argutamente detto <sup>(55)</sup> che l'Albania è il cuore che in seguito alla pressione che su esso l'Italia saprà esercitare, dovrà alimentare tutta la penisola balcanica: il paragone è felice e illustra chiaramente questo processo di fecondazione naturale che l'Italia attuerà nei confronti dei paesi confinanti con l'Albania e tramite l'Albania stessa.

Questi sopra schematizzati sono gli sviluppi futuri della collaborazione economica italo-albanese e di cui le premesse sono già in atto dopo poco più di un anno di intenso fervore organizzativo che ha accelerato tutti i tempi della vita econo-

---

<sup>(55)</sup> Cfr. A. BALDACCÌ: *Il paese degli Schipetari* nel citato volume *Albania* dell'Istituto Studi Adriatici.

mica del vicino ed amico popolo d'Albania, e di cui il primo documento ufficiale è costituito dalla chiara e lapidaria relazione al Duce fatta dal Sottosegretario per gli Affari Albanesi nell'ottobre scorso.

Italia ed Albania sono oggi accomunate da un'assoluta identità di vedute che trova il suo logico presupposto nella reciproca politica di collaborazione, dai due popoli instaurata, che li sospinge ad operare sempre di concerto per il rafforzamento dell'unità economica che nell'Unione Personale trova la sua più adeguata espressione. I due paesi attendono, così, con la vigile serenità dei forti, il realizzarsi di nuove fortune economiche cui danno buon diritto a sperare la tradizione civilizzatrice di Roma e le risorse di un popolo giovane, ansioso di avanzare sulla via del progresso.

## AUTARCHIA E ASSICURAZIONI MARITTIME

GIOVANNI SCANGA

L'Autarchia che in esecuzione del comando del DUCE tende in tutti i settori delle attività italiane a farci raggiungere il massimo possibile d'indipendenza dallo straniero non poteva non estendere il suo imperativo categorico anche in quei rami nei quali la prassi aveva finito col ritenere necessaria e anche proficua la nostra dipendenza dall'estero.

In particolare si era accettata una quasi totalitaria dipendenza dal mercato britannico nel campo della riassicurazione marittima.

Solo dopo l'avvento del Fascismo s'inizia quello svincolo dall'egemonia estera che man mano ci ha portato all'attuale situazione in cui la libertà di manovra è saldamente in nostre mani.

L'importanza delle mete raggiunte meglio si rivela dall'esame delle varie fasi che abbiamo attraversato e che possono raggrupparsi negli anni seguenti:

periodo anteriore al 1926;

- » 1926-1932;
- » 1932-1935;
- » 1936;
- » 1937-1938-1939;
- » 1940.

Di ciascun periodo diamo notizie illustrative.



Anteriormente al 1926 esisteva piena libertà di ricorrere all'estero. Tale libertà portò a questo: gli assicuratori italiani non solo non partecipavano in condizioni di parità alla determinazione delle quote e dei premi, ma non avevano alcuna voce in capitolo e non erano nemmeno sentiti. Londra fissava i tassi e il mercato italiano li accettava senza discussione.

I primi tentativi per liberarci da questa egemonia risalgono al 1926 nel quale anno la *Unione Italiana di Riassicurazione* ravvisò la opportunità di un migliore disciplinamento del mercato assicurativo. D'accordo, infatti, con le maggiori Compagnie Italiane provvide alla costituzione del *Consorzio Italiano Assicurazioni Corpi di Navi* il quale, oltre a stabilire la quotazione dei premi, le condizioni di sicurezza, ecc. rese possibile — con opportuni provvedimenti — una vasta coassicurazione per i rischi di maggiore valutazione, ottenendo così, attraverso il frazionamento delle somme assunte, un più facile collocamento dei rischi sul mercato nazionale e limitando in tal modo il concorso del mercato internazionale allo stretto necessario.

Ciò esercitò decisa influenza sulla situazione perchè il mercato estero cominciò ad accettare le condizioni del mercato italiano, meno che per le flotte passeggeri, sempre però ammettendo anche per queste di discutere in condizioni di parità. Del Consorzio che assicurò tale successo riteniamo utile di dare più particolari notizie.

#### CONSORZIO ITALIANO ASSICURAZIONI CORPI DI NAVI.

Sorto nel 1926 ad iniziativa, come si è detto, dell'*Unione Italiana di Riassicurazione*, la quale svolge la più proficua attività in tutto ciò che concerne l'assicurazione marittima specie delle grandi flotte, tale Consorzio ha scopo di disci-

plinare il lavoro italiano Corpi e di ripartirne i rischi fra le Società consorziate fra le quali figurano le maggiori Compagnie italiane.

Nessuna delle Società consorziate può assumere o riassumere assicurazioni, sopra Corpi di Navi italiane o sopra rischi di costruzioni di navi in cantieri italiani, senza prima interpellare il Consorzio. Ad esso solo spetta la determinazione dei valori da assicurarsi, le condizioni di assicurazione e la misura del premio per ciascun rischio.

I rischi assunti in Italia dalle Società devono essere in parte ceduti, anche per scopo di controllo, all'*Unione Italiana di Riassicurazione* la quale provvede alla riassicurazione a terzi dell'alimento cedutole ed ha facoltà di effettuare riassicurazioni per conto comune dei Riassicuratori.

Importante in questa organizzazione è la ripartizione dei rischi di coassicurazione che è così testualmente regolata:

« Le Società consorziate si impegnano a ripartire i rischi in coassicurazione fra le Consorziate stesse, eccezione fatta per le assicurazioni sopra:

- I. - Navi in legno, velieri, motovelieri, e galleggianti in genere la cui valutazione non ecceda . . . . . L. 100.000
- II. - Piroscafi e motoscafi in ferro o acciaio la cui valutazione non ecceda . . » 300.000
- III. - Rischi di costruzione:
  - a) su navi di cui ad I, la cui valutazione non ecceda . . . . . » 250.000
  - b) su navi di cui ad II, la cui valutazione non ecceda . . . . . » 1.000.000

Per tutti gli altri rischi di valutazione superiore alle sopraindicate, la coassicurazione è resa obbligatoria nella misura del 50% sulle eccedenze dei limiti sopra segnati.



La coassicurazione dovrà essere ripartita almeno fra due Consorziato, oltre la Compagnia ripartitrice, quando il capitale assicurato ecceda:

per i rischi di cui ad I . . . . .	L. 300.000
per i rischi di cui ad II . . . . .	» 1.000.000
per i rischi di cui ad III a) . . . . .	» 750.000
per i rischi di cui ad III b) . . . . .	» 3.000.000

Per i rischi di cui ad II e per quelli di cui ad III b) la coassicurazione dovrà essere ripartita almeno fra tre rispettivamente fra quattro Consorziato, oltre la Compagnia ripartitrice, quando i capitali assicurati eccedano:

per i rischi di cui ad II L. 2.000.000 rispettivamente L. 3.000.000;

per i rischi di cui ad III b) L. 5.000.000 rispettivamente L. 7.000.000.

#### ASSICURAZIONE DEL « REX » E DEL « CONTE DI SAVOIA ».

Dal 1926 al 1932 il mercato italiano si era andato dunque sensibilmente modificando con manifesta posizione di parità di fronte al mercato straniero. Ma gli aspetti politici del problema si manifestarono più vivi appena le due superbe sagome dei nostri supertransatlantici « Rex » e « Conte di Savoia » si profilavano all'orizzonte. E' il momento in cui lo Stato interviene per potenziare il mercato nazionale. E' il momento degli interventi legislativi.

Questi si iniziarono con il *R. decreto-legge 22 luglio 1932, n. 870*, convertito in legge con la legge 20 dicembre 1932, n. 1887. Il provvedimento trae origine dalle difficoltà che incontrava l'assicurazione dei due colossi della marina mercantile italiana, varati, l'uno a Genova-Sestri il 1° ago-

sto 1931, e l'altro a Trieste, il 28 ottobre 1931; entrambi, alla data di emanazione del provvedimento, in corso di costruzione ed allestimento per conto della Società di Navigazione « Italia » (Flotte riunite Cosulich, Lloyd Sabaudò e Navigazione Generale).

Queste difficoltà erano inerenti all'alta valutazione da coprire per navi di così grande mole e di così elevata velocità.

L'esame analitico della situazione, a giustificazione del provvedimento succitato, venne fatto alla cessata Camera dei deputati dal compianto deputato Barengni. « Nel mese di luglio, egli disse, il Ministro delle Comunicazioni del tempo ebbe vivamente a preoccuparsi delle insormontabili difficoltà che nel mercato assicurativo nazionale ed internazionale incontrava il collocamento di coperture integrative dei rischi di costruzione e dei rischi di navigazione per i due supertransatlantici per i quali i valori da assicurare ammontavano — compresi i premi ed i compensi di costruzioni, i compensi daziari e le franchigie doganali — per il *Rex*, a circa 280 milioni, e, per il *Conte di Savoia*, a 300 milioni.

All'assicurazione dei rischi di costruzione la « *Navigazione Generale Italiana* » ed il « *Lloyd Sabaudò* », per conto dei quali la costruzione era stata stabilita, avevano provveduto adeguatamente con le modalità previste dai contratti di mutuo stipulati con l'Istituto di Credito Navale.

Ma la sopraggiunta svalutazione della sterlina, aveva, frattanto, ridotto l'ammontare assicurativo e, d'altra parte, i tentativi fatti per la copertura di ulteriori somme sugli scoperti così verificatisi avevano dato scarso esito.

Difatti per il necessario collocamento delle riassicurazioni il mercato di Londra — unico realmente utilizzabile, dopo l'annientamento di quello tedesco — opponeva eccezioni e difficoltà insuperabili, sia per il diminuito potere d'acquisto della sterlina, sia per le forti preoccupazioni che

gli assicuratori avevano in rapporto ad unità di elevatissimo costo aggravate da sinistri avvenuti in quel periodo di tempo.

Nei riguardi, poi, dei rischi ordinari di navigazione, le difficoltà erano assai maggiori. Prima del disastro del *Georges Philippar* gli assicuratori avevano potuto collocare sul mercato di Londra la riassicurazione per un importo di *un milione di sterline per ciascuna delle unità*; ma il sinistro del *Philippar* faceva prevedere che a stento si sarebbe potuto raggiungere, sia a Londra che in Italia, una valutazione assicurativa di *duecentomila sterline* per perdita totale di ciascuna nave.

In tali condizioni, di fronte alla imponenza degli scoperti, si rendevano necessari provvedimenti eccezionali.

Del resto conviene notare che l'intervento dello Stato in materia assicurativa marittima, all'estero e in Italia, non era una novità.

Già i Governi di altri Paesi, in cui si costruivano navi di sì ingente valore, si erano, come noi, seriamente preoccupati della situazione determinatasi nel mercato assicurativo, in seguito ai sinistri del transatlantico tedesco *Europe* e del francese *Philippar*.

In Francia, in aggiunta ai vari interventi di carattere finanziario, il Governo, per il *Normandie*, allora in costruzione, aveva convenuto con la « *Générale Transatlantique* » di assicurare in proprio la parte di valore non assorbita dal mercato assicurativo.

In Inghilterra era stato autorizzato il « *Board of Trade* » in rapporto alle due grandi navi, di cui la Società « *Cunard Line* » aveva progettato la costruzione, a concedere o provvedere assicurazioni, per quella parte di valore delle due navi stesse che la Compagnia armatrice non fosse in grado di assicurare nel mercato libero a ragionevoli condizioni.

Anche in Italia, del resto, si erano avuti dei precedenti,

bastava considerare il R. decreto-legge 2 giugno 1927, numero 1096, che autorizzava l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ad assumere per conto dello Stato la garanzia dei Crediti all'esportazione soggetti a rischi speciali.

In materia marittima, poi, si era avuto, negli ultimi anni, la garanzia del cambio su mutui fatti all'estero dalle Società di navigazione sovvenzionate attraverso il Consorzio di Credito per le opere pubbliche, e l'assunzione da parte dello Stato di rischi per perdita totale relativi alle navi di talune società sovvenzionate.

Le surriportate considerazioni spiegano nel modo più efficace questo primo intervento dello Stato Italiano nel campo delle assicurazioni marittime. Oggetto dell'assicurazione dovevano essere due distinte categorie di rischi: a) *rischi di costruzione e di allestimento*; b) *rischi ordinari di navigazione da cui derivasse perdita totale od abbandono*. Il provvedimento legislativo li accoglie entrambi autorizzando l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ad assumerli, *per conto e nell'interesse dello Stato*, con apposita gestione da tenersi direttamente o a mezzo di una delle Società ad esso collegate, autorizzata all'esercizio dell'assicurazione trasporti.

L'assunzione dei due rischi — di costruzione allestimento e di ordinaria navigazione — da effettuarsi con distinte gestioni, venne limitata alle somme eventualmente non coperte d'assicurazione presso l'industria privata. Naturalmente l'assicurazione del rischio di costruzione e di allestimento veniva a cessare, per ciascun piroscafo, dal giorno della consegna da parte della Società costruttrice alla Società committente. Uno speciale Comitato, nominato dal Ministro delle Comunicazioni, veniva incaricato di presiedere alla determinazione del valore delle navi e dell'ammontare del

premio di assicurazione, all'accettazione e definizione dei rischi ed alla liquidazione dei sinistri.

\* \* \*

I risultati di tale provvedimento furono veramente vantaggiosi come ne dette notizia alla Camera lo stesso deputato Barengi:

« Le risoluzioni adottate, ispirate da criteri di sicura praticità, permisero all'Armamento interessato, di beneficiare, nella copertura dei rischi di costruzione, prima, in quella dei rischi di navigazione poi, per gli anni 1933, 1934 e 1935, di condizioni eque. Infatti lo Stato, coi provvedimenti presi, mantenne, per il « Rex » e il « Conte di Savoia », in moderati limiti di elevatezza i tassi del mercato libero internazionale, che in condizioni diverse avrebbero potuto assumere un'asprezza senza precedenti; e inoltre giovò sin d'allora — quasi presago delle future esigenze dipendenti dalle odiose misure sanzionistiche — ad evitare l'esodo di altra valuta aurea, in aggiunta a quella che, in misura già notevole, veniva trasferita all'estero per il pagamento di *premi relativi alla riassicurazione*, collocata necessariamente, fuori dell'Italia, dall'industria privata ».

#### PERIODO SANZIONISTA: COPERTURA INTEGRALE IN ITALIA DELLE GRANDI FLOTTE ITALIANE.

Al sopraggiungere delle sanzioni economiche l'intervento dello Stato si fa più ampio, in armonia con le energiche e generali nostre misure antisanzionistiche « adottate per giusta reazione e naturale difesa ».

Le difficoltà a carattere assicurativo non solo per le due menzionate grandi navi, ma per le altre maggiori unità della

marina mercantile italiana si erano infatti accentuate: ad affrontarle provvide un secondo decreto-legge, quello del 14 novembre 1935-XIV, convertito con modifiche nella legge 30 aprile 1936-XIV, n. 1264, il cui solo titolo « *Assicurazione dei piroscafi della marina mercantile di bandiera italiana* » basta a rivelare tutta la sua portata controsanzionista.

La relazione ministeriale così illustrava gli scopi della legge:

« Le restrizioni e le difficoltà manifestatesi in questi ultimi tempi sul mercato internazionale per la copertura dei rischi marittimi e la opportunità, nelle attuali contingenze, di ridurre al minimo i pagamenti all'estero per premi di assicurazione, hanno reso necessaria ed urgente l'emanazione di norme dirette ad una più estesa applicazione del decreto-legge 22 luglio 1932, n. 870, per consentire l'assicurazione integrativa delle maggiori unità delle flotte della marina mercantile italiana presso la speciale gestione tenuta per conto dello Stato dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni. Così l'I.N.A. viene autorizzato temporaneamente ad assumere la garanzia di rischi di navigazione per navi il cui valore superi la *capacità di assorbimento del mercato assicurativo nazionale*.

Nell'intento di ridurre al minimo indispensabile la garanzia dello Stato per mezzo dell'Istituto, il decreto prevede la più ampia ripartizione dei rischi fra le imprese private di assicurazione, sia mediante riparti in coassicurazione fra le Compagnie trasporti, sia mediante cessioni in riassicurazione alle Compagnie operanti in altri rami.

Tali disposizioni consentono di utilizzare al massimo le possibilità delle imprese del mercato nazionale la cui capacità, ai fini dell'assorbimento dei rischi di cui trattasi, risulta perciò notevolmente aumentata. L'applicazione delle nuove

disposizioni permette altresì di ridurre automaticamente la riassicurazione all'estero alla misura voluta o ritenuta più conveniente, consentendo, in caso di eventuale assoluta necessità, la completa autonomia del mercato nazionale.

Si tratta quindi di provvedimento che, oltre a far fronte alle esigenze imprescindibili dell'armamento nazionale nelle attuali contingenze, consente di potenziare al massimo il mercato assicurativo italiano, interessando tutte le imprese di assicurazione, fino al limite delle loro possibilità, alla copertura di un'importante categoria di rischi, che in passato venivano collegati prevalentemente all'estero ».

Esaminando i singoli articoli del decreto si rileva che l'autorizzazione data all'Istituto Nazionale delle Assicurazioni col precedente decreto-legge viene estesa, sino al 31 dicembre 1937-XV, con le stesse modalità e limitazioni, all'assicurazione delle unità della marina mercantile di bandiera italiana aventi un valore superiore a un determinato minimo. Anche per ciascuna di queste unità le disposizioni per l'assunzione dei rischi vengono limitate alle somme eventualmente non coperte o che non fosse stato possibile coprire presso l'industria privata in base alla rispettiva potenzialità delle Compagnie, alla più ampia ripartizione dei rischi di navigazione tra le Compagnie medesime e alla riassicurazione: a tal fine tutte le Compagnie di assicurazione autorizzate ad esercitare l'assicurazione nel Regno potevano provvedere ad assumere in riassicurazione, in base alla loro rispettiva potenzialità, quote di detti rischi di assicurazione eccedenti la capacità di copertura delle Compagnie di assicurazione trasporti. Un'ultima disposizione faceva obbligo di sottoporre, un mese prima dalla data di ricorrenza annuale delle polizze, al nulla osta del Ministero delle Corporazioni, i valori delle singole unità da assicurare, le condizioni ed i premi di assicurazione, l'assegnazione in assicurazione od in re-

parti in coassicurazione fra le Compagnie assuntrici dei rischi per i piroscafi da passeggeri appartenenti a flotte eccedenti la valutazione di L. 2.000.000.

\* \* \*

Un terzo provvedimento — il R. decreto-legge 30 dicembre 1935-XIV, n. 2435 — convertito in legge con la legge 28 maggio 1936, n. 1567, costituisce, insieme ai due precedentemente illustrati, il completamento delle misure adottate.

L'assicurazione infatti disposta col R. decreto-legge del 1932 per la copertura dei rischi riguardanti i piroscafi « Rex » e « Conte di Savoia », era limitata, secondo i bisogni del momento, ai soli rischi di costruzione ed allestimento ed a quelli ordinari di navigazione per perdita totale.

*L'intervento da parte dello Stato, come s'è detto, era limitato alle somme non potute coprire presso l'industria assicurativa privata.*

Con le provvidenze del secondo decreto-legge, del 1935, l'assicurazione venne estesa alle altre unità della Marina Mercantile italiana col ricorso alla speciale gestione dell'Istituto sempre e nei limiti delle somme che non fosse stato possibile coprire presso le Compagnie private di assicurazione.

I due provvedimenti legislativi risolvevano quindi, con la copertura integrativa dello Stato, il problema assicurativo del « Rex » e « Conte di Savoia » e della generalità delle altre navi italiane ma limitatamente ai *rischi ordinari di navigazione per perdita totale od abbandono*.

Rimaneva perciò da affrontare e definire la copertura del « pieno rischio » (totalità, cioè, dei rischi inerenti alla navigazione, compreso quello del ricorso dei terzi) dei due super-

transatlantici « Rex » e « Conte di Savoia » che importava una copertura di 96 milioni per ciascuno.

In relazione al divieto stabilito col R. decreto-legge 12 luglio 1935, n. 1290 (art. 3) di stipulare all'estero assicurazioni concernenti navi coperte da bandiera italiana, non rimaneva altra possibilità, per integrare l'assicurazione a pieno rischio, che assumere tale assicurazione per conto dello Stato.

In tal senso provvede il succitato R. decreto-legge numero 2435 del 1935 che autorizza l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni ad assumere l'assicurazione, per conto dello Stato, del pieno rischio di navigazione dei piroscafi « Rex » e « Conte di Savoia » quale *rischio di secondo grado*, per la parte eccedente le somme coperte dal mercato assicurativo nazionale e limitatamente al periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 1936.

Il brevissimo dispositivo del provvedimento non contiene altro, ma il deputato Barenghi, in sede di discussione del relativo disegno di legge alla Camera dei deputati (tornata del 5 maggio 1936) lo illustrò con particolari notizie che meritano anche qui di essere riportate: « Ragioni di tecnica assicurativa, egli affermò, consistenti prevalentemente nell'opportunità di evitare di rendere la gestione assicurativa statale in ogni caso partecipe della liquidazione indennizzo di avarie particolari e generali delle due navi, in concorso con le Compagnie private assuntrici, dell'assicurazione dei primi 52 milioni di copertura, hanno suggerito di stabilire che la copertura di pieno rischio dello Stato per il « Rex » e il « Conte di Savoia » debba essere di secondo grado.

Tutto ciò è pattuito nelle polizze di assicurazione dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni riguardanti il pieno rischio dei due supertransatlantici, dove si stabilisce che non vi è concorso tra assicuratori privati e lo Stato per i primi

52 milioni di indennità che dovranno, fino a tale somma, restare integralmente a carico degli assicuratori privati.

La garanzia dello Stato pertanto comincia ad avere effetto per le somme degli indennizzi superiori ai 52 milioni.

Anche questa modalità è stata escogitata con lodevole prudenza ed accorgimento.

Il provvedimento stesso, inquadrato nel complesso delle disposizioni adottate dal Governo Fascista per le assicurazioni del « Rex » e del « Conte di Savoia », trova riscontro in un insieme di provvedimenti analoghi, che, come s'è già detto, altri Governi hanno dovuto adottare per l'assicurazione di unità mercantili di alto tonnellaggio ed elevata velocità, con le quali i nostri due transatlantici si trovavano in gara nelle aspre competizioni dei traffici; ma l'ora solenne e storicamente grandissima che l'Italia attraversa, conferisce altresì alle misure decretate dal Governo Fascista per l'assicurazione delle due navi un particolare significato ed una specifica finalità: quella di combattere inique ed obbrobriose sanzioni, potenziando così, nel campo assicurativo, ogni risorsa nazionale ».

\* \* \*

Nel periodo pertanto che va dal 1932 al 1936 il mercato italiano, chiamato al maggiore sforzo possibile, dimostrò di avere alta capacità di assorbimento. Alla copertura delle maggiori unità passeggeri concorsero largamente, come s'è visto, non solo le Società Trasporti ma anche le Compagnie che abitualmente non lavorano nel ramo Trasporti. E' stato così possibile, durante il periodo sanzionistico, di evitare qualsiasi concorso di mercati esteri alla copertura delle grandi flotte italiane, riservando allo Stato solo quelle quote sulle maggiori unità che non era stato possibile di coprire.

LA GESTIONE DELL'I.N.A. PER CONTO DELLO STATO.

Nel prospetto che segue sono riportati i risultati di questa gestione che si palesò nei suoi ordinamenti adeguata alle necessità del mercato assicurativo e si chiuse senza aver subito alcuna perdita per sinistri alle navi assicurate. I premi netti incassati, aumentati degli interessi costituenti l'utile della gestione, furono versati allo Stato.

ASSICURAZIONE PIROSCAFI MARINA MERCANTILE.

*Gestione per conto dello Stato.*

Esercizio	Navi	Capitale assicurato	Premio
1932	Rex . . . .	Lit. 80.000.000	Lit. 400.000 —
	Conte di Savoia	» 98.000.000	» 612.500 —
1933	Rex . . . .	Lit. 103.400.000	Lit. 1.308.789,15
	Conte di Savoia	» 122.400.000	» 1.331.309,60
1934	Rex . . . .	Lit. 64.361.875	Lit. 643.618,75
	Conte di Savoia	» 96.746.875	» 967.468,75
1935	Rex . . . .	Lit. 61.722.140	Lit. 540.068,75
	Conte di Savoia	» 85.722.140	» 750.068,75
1936	Rex . . . .	Lit. 431.500.000	Lit. 3.598.040,4
	Conte di Savoia		
	Victoria . . . .		
	Oceania . . . .		
	Neptunia . . . .		
	Vulcania . . . .		
	Saturnia . . . .		
	Augustus . . . .		
	Roma . . . .		
	Conte Grande . . . .		
	<i>Totali</i> . . . .	Lit. 1.143.853.030	Lit. 10.151.864,20
	Storni . . . .	Lit. 8.250.000	Lit. 260.228,18
	Netto . . . .	Lit. 1.135.603.030	Lit. 9.891.636,02

Dal quadro si rileva che la garanzia integrativa dello Stato, per la parte, cioè, eccedente il collocamento presso l'industria privata, fu sino al 1935 limitato al « Rex » e al « Conte di Savoia »; dal 1935 alle altre principali unità della marina mercantile, in tutto dieci. Di fronte all'osservazione che l'ingente capitale assicurato nonchè il ristretto numero delle navi da una parte, e i premi non proporzionati dall'altra, escludono che tale rischio possa essere considerato come quello normalmente preso a base di un contratto di assicurazione marittima, si può rispondere che intanto il rischio è stato sempre di 2° grado, cioè per le somme degli indennizzi superiori ai 52 milioni, restando sino a tale limite l'indennità a carico degli assicuratori privati. In secondo luogo è proprio in questo binomio — maggiore alea maggiore rischio — che trova giustificazione l'intervento dello Stato italiano, che è corporativo, cioè interventista nella vita economica per aiutare e integrare l'industria privata, quando un interesse generale lo giustifichi. Qualche altro osserva che se lo Stato ne uscì bene è perchè fummo in sostanza fortunati, non essendosi verificato alcun sinistro. Sia quel che sia il bilancio attivo non è rappresentato soltanto dai dieci milioni di lire di premio di cui è stato evitato l'espatrio, ma è anche squisitamente politico. Perchè dal 1935, cioè in pieno periodo antisanzionista, si rendeva per la prima volta possibile, per ripetere le parole di Barengi, il collocamento in Italia dell'assicurazione della flotta mercantile, *per la quasi totalità di tonnellaggio*, con un minimo ricorso ai mercati esteri per la riassicurazione e quindi col pregevole risultato di un cospicuo risparmio nella valuta estera da esportare.

Valore di direttive, oramai assolute e definitive, acquistano le parole, come di consueto lapidarie del DUCE, che si leggono nella relazione da Lui presentata alla Camera il 9 dicembre 1935-XIV:

*« L'applicazione delle nuove disposizioni permette di ri-  
« durre automaticamente la riassicurazione all'estero alla  
« misura voluta o ritenuta più conveniente, consentendo in  
« caso di eventuale, assoluta necessità, la completa autono-  
« mia nazionale ».*

Meglio e più chiaramente non potrebbe fissarsi la politica del Regime nel ramo delle assicurazioni marittime. Qui la parola « Autarchia » va intesa come mezzo, organizzazione, meccanismo da escogitare in tempo a nostra difesa, per i giri di chiave che più ci convengono anche per imporre le nostre condizioni, ma senza aprioristiche intransigenze che potrebbero non sempre collimare con gli stessi interessi autarchici di un ramo assicurativo così aleatorio.

#### PECULIARITÀ DEL RAMO ASSICURATIVO MARITTIMO.

Il 1936 rappresenta dunque l'anno faticoso in cui nulla all'estero fu inviato per il ramo assicurazioni marittime.

Dal 1937 al 1939 il vantaggio si consolida in confronto del citato periodo 1926-1932; cade la ricordata limitazione superstite estera per le flotte passeggeri, il mercato estero accetta le nostre condizioni anche per tali flotte. Si ha il « tutto piazzato » sul mercato italiano.

Il raggiunto maggiore potenziamento del mercato assicurativo nazionale ha consentito — date le particolari contingenze — di limitare per il 1940 a somme modeste la copertura delle quattro grandi flotte Italiane sui mercati esteri, mentre ingenti quote sono state trattenute in proprio dalle Società di Assicurazione. L'intervento dello Stato si è limitato alle sole dieci maggiori unità di fortissima valutazione per le sole eccedenze che non è stato possibile collocare sul mercato. E in pronta rispondenza all'ulteriore invito dello

Stato il limite di tali eccedenze, indice dell'accresciuto vigore delle forze private, è stato portato da 52 a 85 milioni.

\* \* \*

Stato oltre gli 85 milioni e piccola riassicurazione all'estero, considerata più che altro come un biglietto da visita, sintetizzano la nostra conquistata situazione attuale di prestigio e di forza.

In quest'opera difficile è sempre l'Unione Italiana di Riassicurazione che provvede alla ripartizione dei rischi fra tutte le Compagnie italiane limitando il collocamento all'estero a quote le più modeste possibili e tenendo presente sia l'aleatorietà dei rischi sia le forti somme in giuoco nelle valutazioni, in modo che in qualunque eventualità il mercato italiano non abbia a sopportare uno sforzo sproporzionato alle sue possibilità e con risultati quindi contrari agli scopi da raggiungere.

Per aver sott'occhio, in una visione unitaria, i protagonisti della dura battaglia che le nostre Compagnie combattono, riportiamo qui appresso il quadro della nostra flotta mercantile.

#### COMPOSIZIONE DELLA MARINA MERCANTILE ITALIANA.

1) *Flotte Passeggeri (Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia):*

- a) navi di valutazione superiore a Lit. 200.000.000 . N. 2
- b) navi valutate da Lit. 150.000.000 a Lit. 100.000.000 » 7
- c) navi valutate da Lit. 100.000.000 a Lit. 20.000.000 » 22
- d) navi valutate da Lit. 20.000.000 a Lit. 10.000.000 » 53
- e) navi valutate da Lit. 10.000.000 a Lit. 5.000.000 » 54
- f) navi di valutazione inferiore a Lit. 5.000.000 . . . » 68

Totale N. 206

2) *Altre Flotte e/o navi (escluse quelle di valutazione inferiore a Lit. 1.000.000):*

a) navi di valutazione superiore a Lit. 20.000.000.	. N.	9
b) navi valutate da Lit. 20.000.000 a Lit. 10.000.000	»	13
c) navi valutate da Lit. 10.000.000 a Lit. 5.000.000	»	38
d) navi valutate da Lit. 5.000.000 a Lit. 1.000.000	»	386

Totale N. 446

Complessivamente si ha quindi:

a) navi di valutazione superiore a Lit. 200.000.000 . . .	N.	2
b) navi valutate da Lit. 150.000.000 a Lit. 100.000.000	»	7
c) navi valutate da Lit. 100.000.000 a Lit. 20.000.000	»	31
d) navi valutate da Lit. 20.000.000 a Lit. 10.000.000	»	66
e) navi valutate da Lit. 10.000.000 a Lit. 5.000.000	»	92
f) navi valutate da Lit. 5.000.000 a Lit. 1.000.000	»	451
g) navi di valutazione inferiore a Lit. 1.000.000 (appartenenti alle Flotte Passeggeri) . . . . .	»	3

Totale N. 652

Il quadro va completato con le seguenti altre notizie:

A) Il gettito complessivo dei premi si può stabilire in Lit. 100.000.000/110.000.000 circa, dei quali circa Lit. 60.000.000 sono dovuti dalle Flotte Passeggeri.

B) In annate di normale favorevole andamento il complesso dei sinistri si aggira sul 70 % circa del monte premi annuale (esclusi i danni gravi di cui al punto C).

C) Danni di carattere catastrofico avvenuti nell'ultimo decennio:

1935 perdita totale del s/s « Ausonia » per Lit.	68.400.000
1939 incendio del s/s « Stockolm » . . . . . »	79.032.000
1940 perdita totale del s/s « Orazio » . . . . . »	39.150.000

Totale Lit. 186.582.000

Il prospetto dimostra che la stragrande maggioranza (451 navi, il 70 % circa) delle navi italiane ha una valutazione tra *un milione e cinque milioni di lire*, mentre le navi, la cui valutazione è superiore ai *cento milioni*, sono appena nove. Non possono quindi davvero le nostre Compagnie giovarsi di quell'*equilibrio tecnico* che è una delle basi fondamentali dell'assicurazione in generale. Devono invece affrontare la più grande aleatorietà. E l'affrontano con fermezza, disciplina, fronte unico. Colma le eventuali distanze tra il rischio ed il premio la fede verso il grande Nocchiero che tutti i destini d'Italia sa sempre condurre ai luminosi porti della Gloria. Sono paghi che le navi traggano la loro sicurezza anche dal loro sacrificio. Sulla scia non fanno calcoli ma gettano il loro cuore impetuoso. E la Fortuna, che non è poi una Dea così bizzarra come si crede, accompagna il loro patriottico ardore.