

si è vieppiù accentuata in questi due ultimi anni da quando, cresciuto il numero delle fabbriche di automobili in Inghilterra e diminuita perciò l'importazione che ivi si faceva dalla Francia e che aveva raggiunto i 50 milioni, le società francesi furono costrette ad aumentare la concorrenza alle società italiane.

Tuttavia, malgrado questo fatto, sia per la bontà effettiva delle macchine italiane, sia per la fama mondiale che alcune nostre fabbriche hanno saputo acquistarsi, l'esportazione nostra, lungi dal diminuire, è grandemente aumentata; poichè, mentre nel 1906 l'Italia esportò automobili pel valore di 11 milioni 848 mila lire (ben poco in confronto all'esportazione francese che toccò i 100 milioni), nel 1907 e nel 1908 le vendite all'estero di automobili italiane raggiunsero rispettivamente il valore di L. 20.185.000 e L. 28.236.000.

Ma facilmente si può comprendere che l'esportazione, anche se costituisce al presente una delle risorse più efficaci che restano a questa poco fortunata industria, non può essere però considerata come l'unico rimedio, in quantochè essendo essa soggetta a variazioni frequenti e sensibili, può procurare la sorpresa poco gradita di vedere, come è avvenuto nel 1909, l'esportazione complessiva discendere da 28 a 23 milioni circa.

Giustamente fu detto invece che, per risolvere la crisi, sarebbe necessario riunire in un sol fascio tutte le forze vive: raggruppare in uno solo tutti gli organismi che abbiano una vera probabilità di vita, per poter dare a questa industria la direzione e lo sviluppo necessari alla sua consolidazione e ai suoi progressi.

L'accentramento industriale, coll'unione di tutte le forze, potrebbe regolare la produzione in modo da rispondere alle richieste; ridurre i prezzi e studiare tutti i progressi e tutti i perfezionamenti opportuni allo scopo di mettere il nuovo veicolo alla portata di tutti e di diffonderne l'uso.

L'accentramento finanziario darebbe ai titoli il loro giusto valore e permetterebbe all'industria di procurarsi quei capitali che ancora le occorrono per poter giungere ad un assetto definitivo.

Tali proposte sono invero di non facile attuazione; ma d'altra parte, se nulla si tenta e si lascia che dopo due anni dalla crisi la sfiducia continui a regnare sovrana, le cose non miglioreranno, o per lo meno sarà necessario un tempo assai maggiore affinché l'industria delle automobili possa uscire dalle condizioni penose in cui versa tuttora.