

Les relations économiques italo-suissees et les possibilités de leur développement

Par Antonio Giordano, Savona

Les événements dont le monde entier a été témoin dans les mois derniers et les conséquences de ces événements pour l'économie italienne ont attiré l'attention de l'opinion publique et des hommes d'affaires italiens sur le problème des relations économiques et des trafics italo-suissees.

Afin de pouvoir juger de l'importance des relations commerciales italo-suissees dans l'ensemble du commerce extérieur italien, c'est nécessaire de suivre les développements passés et actuels de la politique économique italienne. Toutefois avant d'examiner cette question il faut tenir compte du fait que dans les années passées le commerce extérieur italien a accusé une augmentation des importations sur les exportations, comme il résulte des chiffres suivants:

Année	Importations		Exportations		Balance	
	Janvier à décembre	Janvier à septembre	Janvier à décembre	Janvier à septembre	Janvier à décembre	Janvier à septembre
	(Milliers de liras italiennes)					
1930	17 346 624	13 066 258	12 119 181	9 051 728	— 5 227 443	— 4 014 530
1931	11 643 059	9 113 674	10 209 503	7 533 276	— 1 433 556	— 1 580 398
1932	8 267 562	6 339 224	6 811 913	5 006 536	— 1 455 649	— 1 332 668
1933	7 431 792	5 551 200	5 990 553	4 484 254	— 1 441 239	— 1 066 946
1934	7 668 481	5 670 189	5 228 998	3 820 555	— 2 433 682	— 1 849 634
1935	—	5 649 158	—	3 680 555	—	— 1 968 379

D'après ces statistiques il semblerait au premier examen que la question de l'excédence des importations sur les exportations puisse être réglée tout simplement par une réduction des importations, de façon à éliminer l'excédence, mais il s'agit en effet, comme on verra ensuite, d'une question concernant l'augmentation des exportations et, du reste, ce fait a été confirmé par le Chef du Gouvernement italien, S. E. Benito Mussolini, dans le discours prononcé le 23 mars 1936 traçant les lignes de la politique économique pour l'avenir et dans lequel il a été souligné que le Gouvernement italien ne songe absolument pas à réaliser une économie fermée. Sur ces principes est revenu aussi S. E. Ferruccio Lantini, Ministre des Corporations, dans le discours prononcé à l'occasion du vernissage de la VII^e Foire du Levant qui a eu lieu à Bari le 5 septembre dernier. En effet, malgré la diminution des importations pendant la période janvier à septembre 1935, la situation du commerce extérieur italien ne s'est

pas améliorée. Une diminution de l'excédence des importations sur les exportations a eu lieu pendant la période des sanctions économiques, mais ce fait ne peut pas constituer une base pour juger la situation du commerce extérieur italien, étant donné qu'il s'agit d'une période absolument exceptionnelle. Il faut prendre en considération, au contraire, que pendant la période janvier à septembre 1935 la valeur des marchandises importées en Italie a accusé une diminution de 21 000 000 liras, mais en même temps la valeur des marchandises exportées d'Italie a accusé une diminution de 140 000 000 liras, ce qui a influencé la balance totale. Pour comprendre l'importance de ces chiffres c'est nécessaire de considérer le fait que c'est le 1^{er} mars 1935 que le Gouvernement italien a cessé de suivre la clause de la nation la plus favorisée et a adopté la politique des contingents afin de pouvoir mieux négocier la conclusion d'accords commerciaux avec des pays étrangers. L'Italie a conclu pendant la période janvier à septembre 1935 des accords commerciaux avec l'Autriche, la Belgique, la Tchécoslovaquie, le Danemark, la Finlande, la Yougoslavie, la Hollande, la Grande-Bretagne, la Norvège, l'Espagne, la Suède, etc. et dans la plupart de ces accords un contingent de 80 % sur les quantités de marchandises importées pendant 1934 a été fixé. Les sanctions économiques ont forcé le Gouvernement italien à réviser la situation des échanges économiques avec l'étranger. Après les sanctions, de nouveaux accords économiques ont été conclus avec les plus importants pays d'Europe et d'outre-mer sur la base du principe de clearing, et des négociations sont encore en cours avec plusieurs pays comme la Grande-Bretagne et la Hollande. La décision du Gouvernement français de dévaluer le franc français et l'accord anglo-franco-américain à propos de la stabilisation monétaire internationale a placé le Gouvernement italien dans la nécessité de réviser sa politique monétaire et Mussolini n'a pas voulu démentir son opinion favorable au développement des échanges, et en même temps qu'on a décidé le retour de la lire italienne à la cote 90, on a pris les mesures nécessaires pour réduire les droits d'importations dans la mesure suivante:

Liste A:		Droit	Coefficient de
		d'importation	majoration
		Lires	%
Froment	par quintal	47, 00	
Maïs (blanc).	» »	47, 00	
Farines: de froment	» »	72, 00	
d'avoine	» »	14, 00	
de maïs (blanc)	» »	72, 00	
Pâte de froment.	» »	89, 00	
Huile d'olive	» »	130, 00	
Coton	» »	100, 00	0,5
Houilles ¹⁾	» tonne	5, 00	

¹⁾ Les houilles importées pour les besoins de l'Administration des chemins de fer de l'Etat et pour le service de bunker aux navires marchands ne sont pas soumis au paiement des droits d'importation.

			Droit d'importation
			Lires
Liste B:			
Bœufs	par quintal	poids vivant	30, 00
Taureaux	» »	» »	30, 00
Veaux	» »	» »	32, 00—38, 00
Viandes:			(suivant poids)
fraîches ou réfrigérées	par quintal		80, 00
congelées de bœuf	» »		55, 00
congelées autres	» »		80, 00
Oeufs, volailles	» »		50, 00
Orge	» »		8, 00
Graisse de porc	en franchise		
Bacon	» »		
Avoine	par quintal		8, 00

Liste C:

Poissons frais ou congelés	par quintal	50, 00
Caviar ou poissons préparés	» »	1000, 00
Thé	» »	3800, 00
Vanille	» »	2000, 00
Ananas ou bananes	» »	230, 00
Fruits séchés	» »	300, 00
Machines agricoles	» »	50, 00—100, 00
Mazout	par tonne	15, 00
Gramophones	» quintal	600, 00
Marchandises non nommées:		
1° communes	» »	700, 00
2° fines	» »	1200, 00

Les listes A et C se réfèrent aux modifications effectuées au tarif général des droits de douane, tandis que la liste B se réfère aux marchandises provenant de pays avec lesquels l'Italie a des accords économiques particuliers. En même temps on a aboli le droit *ad valorem* établi au moment de la dévaluation de la livre sterling au mois de septembre 1931.

Le Chef du Gouvernement italien a pu prendre les mesures pour favoriser la reprise des échanges économiques internationaux sans danger pour l'économie italienne, soit en vue de l'augmentation des salaires effectuée depuis le mois de juillet 1936, soit en vue du contrôle fait par le Gouvernement et par les organisations du parti fasciste sur les prix des denrées, soit enfin, en vue de l'esprit de discipline développé parmi la population de la péninsule. D'autre part, il ne faut pas oublier que le Gouvernement a dressé un plan de travaux publics comprenant l'électrification de 3500 km de réseaux de chemins de fer de l'Etat, électrification pour laquelle on a alloué un crédit de 1200 millions de lire italiennes le mois dernier, la construction de nouvelles rues surtout à Trieste, Naples, etc., et un plan de colonisation de l'Empire colonial italien visant l'émigration de 250 000 personnes d'Italie en Ethiopie. Ces mesures

ne pourront ne pas contribuer à maintenir en efficience le pouvoir d'achat du consommateur italien et seront, sans doute, un facteur important d'activité commerciale et industrielle.

Pour pouvoir juger toutefois les causes de la situation du commerce étranger italien, c'est nécessaire d'étudier les chiffres suivants concernant les marchandises les plus importantes qui ont été l'objet d'importations et d'exportations en Italie pendant la période en question comparés avec ceux pour la période janvier à septembre 1934:

	Importations		Exportations	
	1935	1934	1935	1934
	(Lires italiennes)			
Bétail	87 634 079	97 635 237	6 968 345	7 087 875
Viandes, etc.	58 944 713	94 407 289	30 823 780	38 487 723
Lait, fromages, etc.	28 014 123	30 908 136	114 125 132	118 776 121
Produits de la pêche.	114 696 878	110 011 904	18 579 788	18 732 700
Produits coloniaux, sucre, etc.	145 253 006	148 157 641	27 658 218	23 409 203
Céréales, pommes de terre, etc.	301 031 699	237 846 679	172 138 140	219 090 679
Légumes, fruits, etc.	33 073 524	32 383 156	637 315 723	609 212 981
Vins, etc.	9 822 636	9 423 260	119 246 621	116 628 030
Sel et tabac.	18 820 601	26 623 174	36 056 596	42 348 120
Graines oléagineuses, etc.	144 403 858	162 648 319	4 377 701	20 811 719
Huiles, cires, etc.	132 593 611	119 922 072	51 926 033	50 947 664
Chanvre, lin, jute, etc.	94 015 889	85 066 799	140 890 801	144 214 894
Coton.	504 707 876	595 940 514	295 652 361	358 284 980
Laine.	319 716 938	567 652 688	137 300 008	200 254 806
Soie	32 439 527	53 994 480	132 216 440	139 374 198
Rayon	21 853 630	31 056 644	385 252 609	417 996 077
Fonte, fer et aciers	343 192 956	271 094 058	150 574 131	81 203 411
Cuivre, etc.	134 418 725	115 947 396	8 140 426	6 106 138
Autres métaux	131 557 449	74 320 576	55 540 627	45 852 590
Machines et appareils	311 197 037	279 463 998	117 685 030	105 585 342
Charbons et minéraux non métalliques	833 398 329	688 999 299	148 639 805	124 590 919
Bois, etc.	251 226 435	245 752 096	61 097 390	47 482 647
Mazout	340 793 282	275 003 504	13 338 967	6 921 068
Parfums, savons, etc.	13 092 761	14 942 304	25 140 145	23 832 333
Préparations pharmaceutiques.	51 643 938	44 265 581	28 871 069	28 182 318
Couleurs, etc.	85 379 640	89 146 067	30 303 429	31 683 523

Comme on peut le relever, il y a eu une diminution des importations de fibres textiles, comme coton et laines, et de viandes, etc. mais, d'autre côté, il y a eu une augmentation des importations de métaux, minéraux (houilles), céréales, machines et appareils, papiers, etc. La plus grande partie de la diminution se rapporte à la crise dans l'exportation des tissus et filés. Après le mois de septembre 1935 on n'a plus publié de statistiques concernant le commerce extérieur de l'Italie, mais, d'après les informations que je possède, il semblerait que la situation n'ait pas changé beaucoup dans la période septembre 1935

à septembre 1936, exception faite en ce qui concerne le développement des exportations d'oranges et de citrons, dû soit à la demande dans l'Afrique orientale, soit à la clôture des marchés espagnols et palestiniens. Ce qui précède donne une idée exacte de la situation du commerce extérieur de l'Italie : situation caractérisée par une demande de matières premières, qui influence la balance commerciale, et par une restriction de l'exportation.

Dans le but d'éviter des achats de matières premières sauf le nécessaire, on a créé le monopole des houilles et des métaux comme cuivre, etc., et l'application des sanctions économiques a donné lieu à des efforts pour augmenter la production nationale des marchandises importées autrefois de l'étranger. En conséquence on vient d'atteindre une production de houilles (en Istrie et à Bacou Abis près de Cagliari) de 100 000 tonnes par mois correspondant au 30 % environ des besoins actuels en charbon, on a développé les recherches minières, et on a appuyé les efforts de la chimie pour remplacer les fibres textiles naturelles par des fibres textiles synthétiques. En même temps on a augmenté les achats dans les pays qui n'avaient pas appuyé la politique des sanctions et qui ont continué à acheter les produits italiens.

La victoire des armées italiennes en Afrique a amélioré la situation de l'Italie au point de vue du commerce extérieur, car on estime que l'Italie pourra couvrir du 40 au 70 % du besoin national en matières premières surtout en ce qui concerne laine, coton, peaux, etc. et du 30 au 60 % du besoin national en froment, maïs, café, viandes, graines oléagineuses, etc. On espère pouvoir développer les exportations de l'Afrique orientale sur les marchés d'outre-mer afin d'y créer la disponibilité de valeurs nécessaires pour acheter les matières premières ou les machines nécessaires à l'Italie. Cela confirme ce qu'on a déjà écrit dans cette étude, c'est-à-dire que le Gouvernement italien n'a qu'un but : l'établissement d'un équilibre entre importations et exportations et non pas la restriction du commerce étranger.

La situation a, de ce point de vue, une importance considérable en ce qui concerne la nécessité de développer les relations économiques italo-suisse. Afin de pouvoir comprendre l'importance de ces relations dans le cadre du commerce extérieur italien, c'est nécessaire de considérer la balance commerciale de l'Italie avec les pays étrangers, dont la situation est illustrée par les chiffres suivants (voir tableau page 101).

La Suisse occupe la première place entre les pays étrangers avec lesquels l'Italie a une balance favorable. Cette position a été maintenue aussi en 1935.

D'après les statistiques publiées par la Direction Générale des Douanes à Berne, les importations suisses en Italie ont atteint en 1935 une valeur de 284 000 000 liras et les exportations italiennes en Suisse une valeur de 364 000 000 liras avec un solde favorable pour l'Italie de 80 000 000 liras. Pendant les premiers sept mois de 1936 le solde favorable pour l'Italie des relations économiques italo-suisse n'a atteint que 16 000 000 liras.

D'autre part, suivant les statistiques en question, l'Italie occupe la quatrième place entre les clients de la Suisse et la troisième place entre les pays fournisseurs de la République. On doit tenir aussi compte du fait que, tandis

	1934	1933	1931	1928
	(Millions de livres)			
Etats-Unis d'Amérique . . .	— 570	— 595	— 283	—2991
Allemagne	— 378	— 359	— 450	— 347
Indes britanniques	— 233	— 183	— 283	— 701
Grande-Bretagne	— 171	— 43	+ 103	— 378
Belgique	— 113	—	—	—
Russie	— 97	— 100	— 286	— 138
France	— 84	+ 48	+ 292	— 699
Autriche	— 67	— 45	+ 28	+ 31
Yougoslavie	— 64	— 64	— 241	— 231
Brésil	— 62	— 38	— 181	— 79
Argentine	— 58	+ 134	+ 126	— 922
Tunisie	— 57	— 43	— 30	— 32
Roumanie	— 46	— 38	— 116	— 177
Union de l'Afrique du Sud	— 46	— 59	— 37	— 44
Turquie	— 34	—	—	—
Egypte	— 34	+ 6	+ 90	+ 164
Canada	— 23	— 33	— 150	— 921
Pologne	— 19	—	—	—
Espagne	— 18	+ 5	— 199	+ 12
Tchécoslovaquie	— 10	+ 4	— 53	— 148
Suisse	+ 147	+ 212	+ 370	+ 444
Hongrie	+ 31	— 6	— 57	+ 32
Grèce	+ 18	+ 29	+ 52	+ 107
Albanie	+ 8	+ 2	+ 22	+ 6

(—) Solde défavorable; (+) solde favorable.

que les exportations italiennes sont actuellement le 48 % de ce qu'elles étaient en 1927, les exportations suisses en Italie sont actuellement environ le 67 % de ce qu'elles étaient en 1927. Cette situation démontre que tandis que l'Italie a intérêt à maintenir les relations économiques avec la Suisse, ce pays a tout intérêt à développer ses exportations en Italie, bien qu'il ne faille pas perdre de vue le fait que le fléchissement des exportations italiennes en Suisse pourrait avoir une influence dangereuse au point de vue du clearing prévu par l'accord italo-suisse.

La Suisse a suivi une politique de contingentement pour ce qui concerne plusieurs articles importés d'Italie, mais le fait que l'Italie aussi a suivi une politique similaire a facilité l'accord entre les deux pays. En effet le 20 juin 1936 ont été conclus deux accords additionnels au traité de commerce italo-suisse du 27 janvier 1923, le protocole additionnel concernant les modifications aux droits d'entrée en Italie et le traitement douanier des marchandises italiennes en Suisse, et l'accord entre la Confédération suisse et le Royaume

d'Italie réglant le commerce des produits médicinaux établissant, d'une manière générale, que les médicaments importés de l'un des deux pays dans l'autre ne seront pas soumis à un traitement moins favorable que les médicaments de production nationale, ce qui facilite les échanges italo-suisse surtout en ce moment, où la demande de médicaments est augmentée en Italie.

D'autre part l'arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1935 portant perception d'un droit d'entrée supplémentaire sur les marchandises d'origine italienne a été abrogé depuis le 1^{er} juillet 1936.

Les deux gouvernements ont créé des conditions assez favorables au développement des échanges italo-suisse. C'est intéressant, par conséquent, d'examiner la situation des différentes marchandises suisses sur les marchés italiens et des différentes marchandises italiennes sur les marchés suisses, afin d'établir les perspectives de développement des trafics.

Dans ce but c'est nécessaire d'étudier la situation des importations suisses en Italie et des exportations italiennes en Suisse indiquée dans les chiffres qui suivent :

Importations suisses en Italie:

	1932	1935	1935 (quatre mois)	1936 (quatre mois)
	(Millions de lire italiennes)			
Montres	59,5	39,0	15,0	15,4
Fromage	32,5	28,5	7,5	7,2
Machines, appareils, etc. .	27,0	28,0	8,5	11,5
Tissus de laine.	26,0	15,0	10,0	—
Chanvre, jute, etc.	22,0	—	—	—
Couleurs, etc.	13,0	14,0	4,2	6,0
Fer, fonte, etc.	9,0	—	3,5	3,5

Exportations italiennes en Suisse:

	1932	1935	1935 (quatre mois)	1936 (quatre mois)
	(Millions de lire italiennes)			
Farine	58,0	—	13,0	14,2
Vins et vermouth	53,0	57,5	22,0	—
Soie	48,5	24,0	—	11,0
Raisins et fruits	28,0	34,0	—	9,0
Viandes préparées	23,9	23,0	—	5,0
Citrons et oranges	18,0	22,4	14,0	14,6

Dans l'ensemble on relève qu'il y a eu une augmentation importante en ce qui concerne les importations de machines et appareils, etc. et de couleurs de Suisse en Italie, ainsi qu'en ce qui concerne les ventes italiennes de soie, citrons et oranges en Suisse. En outre il ne faut pas oublier que les importations

suisse en Italie comprennent aussi le bétail et, comme il a été relevé plus haut, les médicaments. Ces marchandises ont une importance considérable à cause des difficultés de ravitaillement en bétail de Yougoslavie et de la diminution des importations de médicaments de France et de Grande-Bretagne. En ce qui concerne le bétail il ne faut pas, toutefois, se cacher que l'Italie étudie le problème de l'exploitation du bétail d'Ethiopie, où on estime qu'il y a 20 millions de têtes de bœufs, chèvres, etc. et on assure que dans les prochaines années il sera déjà possible de commencer l'importation de la viande congelée de la Somalie italienne. Il faut ajouter que l'exploitation de l'élevage en Ethiopie demande le règlement d'importants problèmes, dans lesquels la collaboration suisse pourrait avoir un intérêt pour l'Italie.

Il faut ajouter que les importations suisses de machines et appareils, etc. en Italie représentent environ le 10 % des importations totales de machines, etc. en ce pays, importations qui augmentent toujours, et environ le 20 % du total des importations de couleurs. Les importations suisses de bétail et de médicaments en Italie représentent environ le 10 % du total des achats italiens de ces produits dans les pays étrangers.

La Suisse achetait environ le 60 % des ventes totales de vins de l'Italie à l'étranger, mais en 1935 la Suisse n'a retiré en Italie que le 45 % des exportations totales de vins, mais où les achats suisses sur le marché italien sont peu importants c'est dans le domaine des tissus et des fruits. La Suisse n'achète en effet que le 15 % des exportations italiennes d'oranges et de mandarins et le 3 % des exportations de citrons.

Il y a, comme on peut le relever, une base pour développer les trafics entre les deux pays. Seulement si on prend les machines, appareils et leurs parties et les médicaments, on pourrait atteindre des résultats inespérés, étant donné le développement des constructions de rues, la construction de nouvelles usines industrielles, comme les grandes raffineries de pétrole de Naples et de Trieste, les usines de produits chimiques, sans parler de l'électrification des chemins de fer, de la réorganisation des services de transports, soit par chemin de fer soit par rue. Du reste, l'industrie suisse a participé à la construction d'importants établissements de produits chimiques, y compris l'usine de Bragno de la Montecatini, à la construction de matériel roulant pour les chemins de fer de l'Etat, y compris les locomotives électriques, moteurs à mazout pour voitures automobiles, etc. Mais il reste beaucoup à faire, étant donné que le programme préparé par le Gouvernement et par les autorités municipales est très vaste, soit dans la métropole, soit dans les colonies. Il suffit de mentionner la réorganisation des communications urbaines à Naples, où on vise la construction de tramways souterrains, le remplacement des services de tramways par des services de trolleybus, etc. La création du monopole allemand du commerce de fruits et de légumes n'aura pas une grande influence sur la situation des exportateurs italiens, étant donné que la demande de fruits de l'étranger augmente sans cesse, mais c'est certain que la diminution des exportations italiennes en Allemagne sera suivie par une diminution des importations allemandes en Italie, et il ne faut pas oublier que ces importations comprenaient surtout des

machines, appareils, etc. et que tout dernièrement l'Italie négociait avec l'Allemagne la construction d'établissements pour la production de farine de bananes dans la Somalie italienne, et d'installations frigorifiques en Ethiopie. D'autre part, l'Italie importait des quantités importantes de médicaments de France et de Grande-Bretagne et dans ces derniers temps les fabriques françaises et anglaises de médicaments ont établi des usines succursales en Italie où on travaille avec des matières premières italiennes, de la main-d'œuvre italienne, etc. Il est évident, par conséquent, que les producteurs suisses de médicaments doivent faire face sur le marché italien à la concurrence de ces établissements italo-étrangers, mais cela ne veut pas dire qu'ils doivent renoncer au marché italien surtout en considération du fait que pas toujours les médicaments faits en Italie avec une marque de fabrique étrangère satisfont aussi bien que les produits manufacturés dans le pays d'origine, surtout à cause du manque de matières premières adaptées, de techniciens, etc.

D'autre part, le problème de l'exploitation des perspectives offertes par le marché italien est aussi un problème de propagande et d'organisation de vente. Si les exportateurs suisses de fromage ont réussi à imposer leurs produits même sur les produits correspondants italiens, les exportateurs suisses de chocolat ont perdu du terrain surtout à cause d'une mauvaise organisation de vente et d'un manque de propagande. Il ne faut pas oublier que dans ces dernières années la propagande des industriels italiens et étrangers en Italie s'est appuyée beaucoup sur les foires d'échantillons organisées en ce pays, et entre lesquelles celle du Levant, qui a lieu à Bari chaque année, a atteint une importance digne d'attention. En effet la Foire du Levant n'offre pas seulement la possibilité de l'exploitation des produits, mais aussi la négociation d'affaires, négociation effectuée sous les auspices du Bureau des échanges de la Foire. Le bureau recueille les offres et les demandes de marchandises et se charge de mettre en rapport vendeurs et acheteurs. En 1936 la Foire du Levant a reçu 9300 offres et demandes de marchandises contre 8000 en 1935 et 2000 en 1932, ce qui démontre l'intérêt de l'étranger pour le marché italien.

Du reste la nécessité de soigner le marché italien est démontrée aussi par le fait que le Gouvernement italien ne néglige aucun effort pour développer les exportations italiennes vers les pays d'outre-mer de façon que, si l'Italie peut réussir à trouver des pays disposés à acheter ses produits, elle pourra régler ses achats à l'étranger à son aise. Dans ces derniers temps on a envoyé une délégation commerciale dans l'Extrême Orient pour développer les relations économiques avec la Chine et le Japon.

Mais, en ce qui concerne les relations économiques italo-suisse, il faut ajouter que la question ne doit pas être vue exclusivement du point de vue des importations et des exportations, mais aussi du point de vue du trafic de transit à travers la Suisse. En effet l'Italie perçoit des droits sur les envois faits de pays étrangers pour la Suisse et vice versa, via ports italiens (Gênes, Venise et Trieste), et la Suisse a un bénéfice important du transit des envois italiens vers l'Europe du Nord et vice versa à travers le territoire de la Confédération. En examinant le problème des relations italo-suisse aussi sous ce point

de vue on verra que la balance des paiements entre les deux pays est presque soldée, car si l'Italie a le bénéfice d'un solde favorable du commerce entre les deux pays, la Suisse a le bénéfice du solde des trafics, étant donné que les trafics italiens à travers la Suisse sont plus importants que les trafics suisses à travers les ports italiens.

Afin d'avoir une idée de la situation il faut examiner les chiffres suivants concernant le trafic de transit suisse à travers les ports italiens :

	Gênes		Trieste		Venise	
	Importation	Exportation	Importation	Exportation	Importation	Exportation
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1930	37 283	118 000	—	—	—	—
1931	30 242	117 349	436	6 703	3000	11 000
1932	33 115	98 115	997	5 475	2500	13 000
1933	38 187	110 000	1372	14 839	3200	9 100
1934	37 105	111 224	1400	14 905	3105	14 000

Le trafic suisse de transit à travers les ports italiens n'atteint dans l'ensemble que 160 000 tonnes, tandis que le trafic italien de transit à travers la Confédération dépasse 2 000 000 tonnes par an, comme on peut le relever par les chiffres suivants :

	Importations en Italie par			Exportations d'Italie par		
	Domodossola	Luino	Chiasso	Domodossola	Luino	Chiasso
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1928	812 891	252 003	1 853 731	137 476	146 727	519 471
1929	762 623	319 381	1 943 099	127 879	147 267	554 470
1930	607 094	294 453	1 831 759	133 667	125 481	604 854
1931	557 413	215 965	1 356 771	190 047	144 722	488 366
1932	373 862	129 108	1 215 116	198 323	135 485	490 115
1933	415 567	119 418	1 230 455	205 115	137 110	485 210
1934	417 237	117 205	1 110 009	207 221	107 110	467 215

A cet égard il faut ajouter que le développement du trafic de chemins de fer italiens à travers la Suisse est favorisé actuellement par la situation des communications entre l'Italie et l'Allemagne rendant la distance entre l'Italie (Gênes) et l'Allemagne (Munich) presque identique, soit à travers le Gothard, soit à travers le Brennero, comme il résulte des chiffres suivants :

	par Chiasso (Gothard)	par le Brennero (Bolzano et Verona)
Gênes-Munich	786 km	747 km
Venise-Munich	885 km	521 km
Gênes-Prague	1134 km	1120 km
Venise-Prague	1248 km	1215 km

Il ne faut pas oublier toutefois que depuis longtemps on a soulevé en Italie la question de l'avantage de la construction d'une quatrième voie de chemin de fer reliant l'Italie avec l'Allemagne. A Milan on a travaillé au projet de transit par le Stelvio, suivant lequel la gare de Tirano, sur la ligne Milano-Tirano, aurait dû être reliée au réseau autrichien et au réseau allemand, mais à Venise et à Trieste on considère ce projet comme favorisant le port de Gênes. Un accord semble avoir été conclu dernièrement entre Venise et Trieste sur le projet du transit des Alpes Aurines, projet suivant lequel la distance entre l'Adriatique et Munich serait réduite à environ 450 à 500 km. La réalisation de ce projet pourrait avoir une influence considérable sur le trafic de transit italien par le Gothard, car il ne faut pas oublier qu'actuellement le trafic par Chiasso comprend des envois importants surtout de Venise pour l'Allemagne.

C'est donc évident que les événements concernant ces projets doivent être suivis avec attention en Suisse et qu'il faut que la question des relations économiques italo-suisse soit réglée non seulement au point de vue commercial, mais aussi au point de vue du trafic qui, comme on a vu, a une certaine importance dans les relations entre les deux pays.

D'autre part, il ne faut pas oublier que le Gouvernement italien attache une importance considérable au développement du trafic de transit à travers les ports italiens, comme il résulte des importants travaux accomplis dans le port de Gênes, où la longueur des quais atteindra dans les prochaines années 22 km contre 3 km en 1920, et où on a réorganisé les tarifs, etc.; dans le port de Venise, où on a inauguré le port commercial de Marghera sur les bords de la Lagune, et dans le port de Trieste, où l'Azienda dei Magazzini Generali, ayant la gestion du port, a été autorisée à accorder toute facilitation au transit des marchandises de l'Europe centrale, et où on a inauguré un bureau de douane autrichien. D'un autre côté, en réorganisant les services de navigation le Gouvernement italien a tenu à concentrer les services pour l'Orient et pour l'Afrique à Trieste, ceux pour le Levant à Venise, et les services pour les Amériques à Gênes, en mettant les compagnies de navigation dans la possibilité de faire face à la concurrence des ports de la Mer du Nord, comme il résulte de l'amélioration des services avec l'Extrême Orient, avec l'Afrique orientale et avec l'Afrique du Sud.

Dans cet état de choses il faudrait que le côté trafics des relations italo-suisse soit discuté et réglé avec la même énergie avec laquelle on a discuté la question des trafics entre l'Italie et l'Autriche et entre la Suisse et les pays d'outre-mer par les ports de la Mer du Nord. Il est vrai que la Confédération a tout intérêt à ne pas se lier à des routes déterminées pour tirer tout avantage de la concurrence entre les différents moyens de communications, mais il ne faut pas oublier que lorsqu'on favorise les ports du Nord, on empêche une libre concurrence, étant donné que la balance entre les ports de la Méditerranée (Marseille, Gênes, Venise et Trieste) servant la Suisse et ceux de la Belgique, de la Hollande et de l'Allemagne n'est pas faite sur des bases d'égalité. En effet tandis que Anvers, Amsterdam, Rotterdam, Hambourg, etc., grâce à leur hinterland industriel, peuvent disposer d'environ 30 000 000 tonnes de marchan-

dises en sortie par an, les ports de la Méditerranée, n'ayant pas dans leur hinterland une industrie très développée, ne peuvent disposer que d'environ 8 000 000 tonnes de marchandises en sortie par an. C'est évident que les armateurs internationaux peuvent faire des frets plus favorables par les ports de la Mer du Nord que par ceux de la Méditerranée. Mais cette situation est-elle avantageuse pour les importateurs et les exportateurs suisses, ou n'ont-ils pas d'intérêt à se libérer de cette espèce de monopole des ports de l'Europe du Nord ?

C'est aussi une question du problème des relations économiques italo-suissees et c'est certain que, peut-être, il n'y a pas eu de moment plus favorable que l'actuel pour résoudre la question aussi au point de vue des trafics, car l'Italie est prête à prendre en considération les besoins des autres pays si ces pays tiennent compte des exigences de vie des Italiens.
