giori facilità di acquisto sui mercati internazionali delle materie prime anche per le industrie torinesi.

Se dall'impostazione nazionale del problema passiamo ad una analisi dell'importanza del movimento turistico per la vita di Torino, dobbiamo ripetere la constatazione con cui si sono iniziate queste considerazioni, che cioè i torinesi non hanno mai dato grande peso al movimento turistico, partendo dal punto di vista che la nostra Città non avrebbe possibilità di grande sviluppo al riguardo. Concezione assolutamente erronea e che deve essere respinta in quanto non rispondente alla realtà delle cose.

Torino si è sviluppata — dopo il trasporto della Capitale a Firenze — come città industriale, ed ai problemi della produzione si sono sempre maggiormente interessati gli amministratori del Comune e gli imprenditori. Ciò spiega perchè gli altri aspetti della vita economica siano stati sinora tenuti in minor considerazione e che le migliori e più attive energie siano state assorbite nel ritmo vorticoso delle attività industriali. Ma nella vita economica moderna — e l'esempio della ripartizione del reddito nazionale in economie più evolute della nostra quali ad esempio quella inglese o svedese lo dimostra — tendono gradualmente ad assumere maggiore peso relativo i cosiddetti servizi, in cui appunto rientrano le attività connesse al turismo.

Da ciò si avverte subito come il movimento turistico sia destinato ad assumere una importanza crescente nella vita economica del nostro Paese, sia come fenomeno interno perchè l'auspicata elevazione graduale del reddito nazionale si traduce anche in maggiori possibilità di viaggio per i nostri connazionali, sia come fenomeno internazionale in quanto il turismo riprenderà a svolgersi in forme più intense non appena cesseranno gli ostacoli che lo comprimono dato lo sviluppo dei mezzi di comunicazione. Quindi l'Amministrazione di Torino dovrà da un lato concorrere alla creazione dell'ambiente accogliente ed ospitale per i forestieri, dall'altro curare di convogliare verso la nostra Città un numero sempre maggiore degli stessi.

Secondo gli organi competenti italiani si ritiene che le entrate attive del turismo debbano fornire un saldo netto attivo di circa 200 milioni di dollari nella bilancia dei pagamenti 1952-53, cioè alla fine del periodo di 4 anni di applicazione dell'E.R.P. Si prevede un movimento di stranieri rappresentanti circa 5 milioni di unità contro 4 milioni nel 1938. Supponendo un soggiorno medio di 4 giorni per turista — media press'a poco eguale a quella del periodo 1930-1940 — si ottiene un totale di circa 20 milioni di presenze nell'anno. Si prende come media una spesa per persona al giorno di 11 dollari.

Data la cessazione per un lungo periodo nel momento turistico proveniente dalla Germania (nel 1938, il 25% in media dei forestieri affluenti in Italia risultava costituito da germanici), gli arrivi presumibilmente ridotti da paesi dell'Europa Orientale ed in genere l'impovertimento del continente europeo, queste previsioni sembrano largamente ottimistiche. Non la spesa di 11 dollari giornalieri, per quanto essa ben difficilmente possa essere sostenuta dalla grande maggioranza dei lettori di questa nota: si ricordi che secondo valutazioni dell'American Express, la maggiore Compagnia turistica statunitense, la spesa del turista di classe si aggira ora nei Paesi dell'Europa continentale sui 25 dollari giornalieri, pari praticamente al cambio attuale alle 15 mila lire.

Elemento favorevole per la ripresa del turismo italiano in genere, e per un maggiore afflusso di turisti a Torino in particolare, sembra debba essere lo sviluppo del turismo americano, specialmente statunitense. Per le seguenti ragioni:

a) ai sensi del paragr. b) della Sez. 117 della legge 3 aprile 1948 (Economic Cooperation Act) l'Amministrazione del Piano E.C.A. deve adoperarsi per facilitare ed incoraggiare l'affluenza dei turisti americani nei paesi partecipanti all'E.R.P.:

b) si prevede un forte aumento della spesa da parte dei viaggiatori americani in Europa nel corso dei quattro prossimi anni. Il Comitato turistico del Ministero del Commercio degli Stati Uniti ritiene al riguardo che queste spese dovrebbero raggiungere i due miliardi e mezzo di dollari nel corso del periodo di 4 anni che termina nel giugno 1952:

c) un incentivo ai viaggi è anche la misura adottata dagli Stati Uniti che eleva a 300 dollari per persona il valore delle merci che i turisti rimpatrianti dell'Europa sono autorizzati ad importare in franchigia doganale.

Agli effetti dei viaggi dell'America il prevedibile sviluppo dell'aviazione dovrebbe essere di grande portata. In passato la maggior parte degli americani non era in grado di compiere un viaggio in Europa, perchè non poteva disporre che di 15 giorni di vacanza. Con un termine così ristretto, data la lunghezza del viaggio marittimo, la gran parte dei turisti potenziali non poteva affrontare la traversata doppia dell'Atlantico. Oggi il viaggio in aereo occupa due giorni, sicchè ne rimangono liberi 13 delle normali vacanze. Di qui l'importanza per l'avvenire della nostra città della definitiva sistemazione dell'aeroporto di Caselle Torinese per i servizi aerei civili.

Il grosso del turismo americano (sud-americano compreso) si dirigeva prima della guerra in Francia: