

B. — LA NAVIGAZIONE GERMANICA E I TRAFFICI INDO-EUROPEI

Conferenza di S. RAINERI.

« Jeri informai S. M. il Re del tuo progetto. Il Re cominciò dallo esprimere il suo vivo rammarico, perchè un prode soldato ed un valente capitano, quale tu sei, lascia l'esercito.

« Dall'altra parte non nascose la sua simpatia per le audaci imprese di navigazione nel più lontano Oriente, ed augurò alla grandezza d'Italia che molti navigatori seguissero colà il tuo animoso esempio.

« E siccome egli ha la certezza di rivederti nelle file del suo esercito, non appena un qualche pericolo minacciasse la patria, e desidera anche in questa circostanza dar prova dell'amicizia che ha per te, così egli mi ordinò di porre il real suo nome nella sottoscrizione che farai per la tua spedizione, ed io eseguirò l'ordine di S. M. non appena lo crederai opportuno.

« Mi rallegro con te di questa meritata dimostrazione d'affetto che ricevi da quel Re, cui l'Italia deve la sua libertà e la sua unità. »

Questa lettera dell'8 febbrajo 1870 è tutto un programma. Essa rivela la grandezza d'animo di tre uomini grandi: Vittorio Emanuele, Quintino Sella, Nino Bixio.

Bixio, il promotore instancabile delle linee di navigazione verso le Indie; Sella, l'uomo di Stato accorto, che sa comprendere l'iniziativa individuale e la sa appoggiare presso il Sovrano; Vittorio Emanuele, il gran Re, il Mecenate industriale, che non isdegna d'impiegare il proprio denaro nelle imprese commerciali dei suoi sudditi.

Ora, in questi supremi momenti in cui tutti ci allarmiamo per le minacce cui si crede esposto l'avvenire economico del nostro paese, la-

sciate, o Signori; ch'io evochi la memoria di questi grandi, ai quali vogliamo pur anche inviare una dolce parola di gratitudine!

E Nino Bixio si pose all'opera: viaggiò dall'un capo all'altro l'Italia, e dovunque si mostrò patriota, apostolo, industriale.

L'ansia di vedere l'Italia padrona dei suoi grandi destini, la riluttanza a tollerare una politica di disarmo, cui egli reputava funesta, e la brama di lasciare morendo la sua famiglia nell'agiatazza volsero fin dall'anno 1869 l'animo del generale Bixio ai progetti marittimi, un dì tanto vagheggiati. Così, mentre pareva che la patria non avesse più bisogno del suo valido braccio, ei consacrava il suo intelletto e le sue cure all'incremento di quell'attività di scambio, che diffonde il benessere e assicura l'influenza fra i popoli del mondo.

« Sarebbe singolare — diceva egli — che le merci dell'Indocina, passandoci oggi dinanzi dirette in Inghilterra, Francia, Olanda, di là dovessero far ritorno a noi, e le stesse nostre produzioni, per essere da noi esportate, dovessero prima essere inviate in Inghilterra o in Francia, per rifare poi il cammino del Mediterraneo, confezionate secondo il gusto del mondo, con loro guadagno ed onore, ed a nostra vergogna, senza sentire il risveglio che ci vien dato dal taglio dell'Istmo di Suez e dai progressi dell'architettura navale. Trattasi del bisogno di allacciare i nostri porti con quelli dell'Indocina, fino a jeri più distanti per noi che agli Inglesi ed Olandesi, ed ora invece di molto più vicini: le produzioni di scambievole bisogno, i mezzi di trasporto non ci mancano; occorre solo dare una spinta perchè si attivi questo lucroso e privato lavoro. »

E la spinta il povero Bixio, che partecipava anch'egli delle illusioni degli Italiani del tempo, la diede col costruire, mercè gl'immani sforzi e sacrifici che tutti fanno, il « Maddaloni », del quale in un solo anno, il 1873, doveva svolgersi la lacrimosa epopea.

Morto il Bixio il 16 dicembre 1873 a bordo del suo « Maddaloni » nella Rada di Aljech od Acin, parve la bufera fosse passata sull'edificio ch'egli aveva elevato con immense fatiche, peregrinaggi stanchevoli, propaganda da ispirato.

Il « Maddaloni » fu venduto, e dell'impresa di Bixio, che finanziariamente fu giudicata una vera catastrofe, non rimase che il mesto ricordo d'una coraggiosa e sfortunata iniziativa.

Bixio fu un gran capitano, e se non fu esploratore di terre, fu però esploratore di commerci. Egli è antesignano, nel lontano Oriente, della grandezza che spetta alla moderna Italia, egli è un martire del commercio marittimo, come Chiarini, Matteucci, Gessi, Bianchi sono martiri della Geografia.

E voi, spirti illustri di Miani, di Chiarini, d'Antinori, di Giulietti, di Gessi, di Matteucci e di Bianchi — cui questa benemerita Società seppe additare la via del martirio e della gloria, — esultate!

Udite lo squillo della tromba amica! È la vostra patria che manda i suoi figli migliori a vendicarvi, e presto all'ombra della bandiera dell'Italia novella saran riparati dagli ardori tropicali i vostri avelli, sacri alla patria.

Ma la nostra sarà una vendetta di clemenza e di perdono.

Le nostre schiere vi vendicheranno, ombre dilette, apportando la luce della civiltà e del progresso fra quelle tribù selvagge, al cui benessere, alla cui redenzione v'immolaste!

Ma gli insegnamenti di Nino Bixio non andarono perduti.

L'Italia marittima si svegliava, ed a Genova, come a Napoli, come a Palermo, come a Venezia, ferveano gli entusiasmi, e la marina a vapore entrava, piena di speranze, nel periodo moderno.

Così la Società del *Lloyd Italiano* spingeva i suoi piroscafi alle Indie, e la Trinacria inaugurava le sue navigazioni del Levante.

Ma costretto il *Lloyd Italiano* a liquidare, segnatamente per la perdita d'un vapore, il « Firenze », la Società Rubattino, ch'era già succeduta all'*Adriatico-Orientale* (1) nei viaggi fra l'Italia e l'Egitto, ne assumeva i piroscafi « Roma », « Torino », « Livorno », cui, sotto i nomi di « Roma », « Malabar » e « Bengala », continuava a mandare regolarmente a Bombai e a Calcutta, mentre nel luglio del 1875 spediva il « Batavia » a inaugurare la linea di Singapor.

Benchè fondata su due pubbliche e private sventure, la navigazione delle Indie, nella mano del Rubattino, potè dirsi assicurata, e le Convenzioni marittime del 1877, approvate con legge 15 giugno dello stesso anno, contemplarono per la prima volta alcune linee regolari verso l'estremo Oriente.

Ma pur troppo noi non eravamo, nè dovevamo rimanere i soli ad offrire alle Indie, alla Cina, all'Australia i mezzi di scambiare le loro merci grezze colle svariate manifatture dell'Europa.

(1) Una legge del 3 agosto 1862 dava al sig. Carlo Palmer la concessione per una linea di navigazione fra Venezia, Ancona, Brindisi ed Alessandria d'Egitto, con l'obbligo pel concessionario di costituire una società anonima italiana con navi nazionali, ciò che ei fece.

Ma per la legge 20 giugno 1871 cotesto servizio marittimo per l'Oriente fu riordinato, ed insieme all'« *Adriatico-Orientale* », ne assunse gli obblighi la Società Rubattino, alla quale furono anche anticipati quattro milioni, a condizione di costruire cinque grandi piroscafi, e di tenersi pronta a prolungare le sue linee nelle Indie, non appena si fosse aperto il Canale di Suez.

È risaputo però che le linee da esercitarsi dalla Rubattino dovevano far capo a Genova; perciò il Governo, per non abbandonare l'Adriatico al monopolio del *Lloyd Austriaco*, vi chiamò nel 1872, come un correttivo o moderatore, la Compagnia « *Peninsular and Oriental* » fino a che la marina italiana non fosse stata in grado di prender parte ai traffici orientali.

Dal 1877 in poi, mentre noi siamo rimasti perfettamente stazionari, vo' dire non abbiamo apportato alcuna variazione alle linee nazionali, sia in estensione, sia in numero di viaggi, l'Inghilterra, la Francia, l'Olanda, la Spagna, l'Austria-Ungheria, la Russia, tutte le marine di Europa, in una parola, si sono affollate attraverso il Canale di Suez, e per un momento Ferdinando di Lesseps si è trovato confuso; per un momento, dopo la guerra d'Egitto, dopo il celebre sbarco degli'inglesi nel Canale di Suez, i più grandi e ardimentosi progetti scossero l'Europa, e chi proponeva una ferrovia da Alessandretta a Teheran per la Persia, chi da S. Giovanni d'Acrida per la Mesopotamia e l'Eufrate, chi voleva aprire un secondo Canale, un Canale assolutamente inglese, il quale avesse seguito in parte il corso del Nilo, chi finalmente proponeva una colossale ferrovia che trasportasse i piroscafi, per altre vie, dalle spiagge del Mediterraneo a quelle del Mar Rosso.

•

Diamo uno sguardo alle linee di navigazione che, partendo dal Mediterraneo, più ci stringono nei mercati delle Indie, e cominciamo dalla Francia:

Le linee dell'Indocina, organizzate sin dal 1857 (17 giugno) e successivamente ampliate dal 1861 al 1868, furono nel 1875 sistemate come segue:

a) 26 viaggi all'anno da Marsiglia a Scianghai, toccando Napoli, Canale di Suez, Aden, Colombo, Singapor, Saigon e Hong-Kong, che formano insieme una percorrenza annua di 156,520 leghe.

Questa linea ha quattro diramazioni, e cioè:

b) da Colombo per Pondichery e Madras a Calcutta; sono 26 viaggi, leghe annue 24,613;

c) da Singapor a Batavia, altrettanti viaggi, che formano leghe 9,533;

d) da Saigon pei porti del Tonchino; ogni quattro settimane per Quin-Hon, Turan, Chomai-Huè e Hai-Phong, e cioè leghe 7,193; questa linea è a sua volta combinata in servizio cumulativo colla rete delle « Messageries de Cochinchine », che esercitano il servizio postale e i trasporti dello Stato fra Saigon, Phnôm-Pênh e Battambang, con diramazioni a Tai-ninh, Baria, Soc-trang, ecc..

e) infine 26 viaggi da Hong-Kong a Jokohama, ovvero leghe 27,560.

Così disposte, le linee della Cina e del Giappone costituiscono una percorrenza di 225,419 leghe all'anno, e i piroscafi le esercitano alla velocità di 12 nodi, impiegando da 43 a 45 giorni nella traversata fra Marsiglia e Jokohama.

Ma fino a una data recente, la Nuova Caledonia era la sola delle colonie francesi più importanti che non fosse collegata alla madrepatria con un servizio regolare di navigazione. Perciò nel 1881 fu conchiusa una convenzione per 15 anni, poscia approvata con legge 23 giugno dello stesso anno, la quale permise di prolungare fino a Noumea la linea allora esistente della Riunione.

Questa riforma ebbe per effetto la istituzione di una splendida linea fra Marsiglia e la Nuova Caledonia, toccando Aden, Mahé, Réunion, Maurizio, Adelaide, Melbourne e Sidney.

Sono dunque altri 15 viaggi d'Australia, cioè leghe 118,410 all'anno.

Il concessionario vi aggiunse altri 13 viaggi facoltativi fra Sydney e Numea, che elevano la percorrenza della linea australiana a leghe 127,579 annue.

La velocità regolamentare sulle linee dell'Australia è di 12 1/2 nodi, e la durata media del viaggio fra Marsiglia e Adelaide è di giorni 41 e 8 ore, fra cui 77 ore di fermate intermedie.

Questi servizi sono esercitati dalle Messaggerie Marittime, che vi impiegano una flotta di prim'ordine di ventisei piroscafi, fra i più belli e più grandi della marina francese. Il piroscafo « Yarra », di 4,017 tonnellate, che, munito di macchine di 3,480 cavalli, entrò in servizio sulla linea d'Australia, raggiunse la velocità di 15 nodi all'ora. Questo battello e l'« Océanien », che sta per fare il suo primo viaggio, sono eccellenti tipi di piroscafi postali per lunghe navigazioni transoceaniche.

La Compagnia Fraissinet ha una partenza da Marsiglia ogni 4 settimane per Suez, Aden, Colombo, Singapor, Saigon, Hong-Kong e Scianghai. Il ritorno si fa per Singapor, Penang, Colombo, Tuticorin, Aden e Suez e si trasborda per Madras, Pondichery, Calcutta, Rangun, Bangkok, Giava, Manila, Jokohama, ecc.. Sono leghe 78,000 annue, esercitate da sei grandi vapori della portata complessiva di 19,500 tannellate lorde.

Qualche altra Società francese, come la Compagnie Maurice-Réunion, il cui titolo dinota l'obbiettivo, esercita pure, partendo da Marsiglia, dei viaggi alle Indie, ma non con orari regolari e il suo lavoro può assimigliarsi a quello di qualche Società italiana, che spedisce di tanto in tanto dei piroscafi straordinari.

In Adriatico abbiamo la « Peninsular and Oriental S. N. C. » e il « Lloyd Austro-Ungarico ».

La Peninsulare ha una linea settimanale fra Londra, Gibilterra, Malta, Porto Said, Suez, Aden e Bombai, che si combina alternativamente con un'altra che parte da Venezia ogni venerdì per Alessandria, toccando Brindisi.

Altre due linee si alternano poi quindicinalmente fra Londra da una parte, Venezia e Brindisi dall'altra, e cioè:

a) per Colombo, Madras, Calcutta, Penang, Singapor, Hong-Kong, Scianghai, Jokohama;

b) per King George's Sound, Adelaide, Melbourne, Sydney.

Non è fuor di luogo dare un'idea della percorrenza annua dei piroscafi di questa cospicua Compagnia.

Se ben si osservi, il movimento dei suoi vapori consiste in una linea settimanale fra Londra, Southampton e Bombai, la quale viene alternativamente prolungata: una volta per Colombo, Singapor, Hong-Kong e Scianghai, e una volta per Pointe de Galles, King George's Sound, Melbourne e Sydney.

La linea di Scianghai, che ad Hong-Kong si dirama per Jokohama, sviluppa un'annua percorrenza di 220,913 leghe; quella di Australia ne misura 215,852.

V'ha una terza linea quindicinale fra Londra e Calcutta, escluso lo scalo di Bombay, che comprende 140,348 leghe annue.

Lo scalo di Alessandria è la base dello allacciamento di queste, collo scalo di Brindisi, mercè una linea settimanale celere postale, che serve al trasporto dei passeggeri e della valigia. Questa linea è anche prolungata a Venezia ogni settimana, e quindicinalmente a Trieste e rappresenta 43,541 leghe annue.

Ora se si escludono, per restringerci al punto di vista italiano, i tratti delle linee delle Indie, del Giappone e dell'Australia, compresi fra Londra e il Canale di Suez, cioè se si suppone che quelle tre grandi linee siano altrettanti prolungamenti della Trieste-Brindisi-Alessandria, risulta pur sempre che il traffico fra la Monarchia Austro-Ungarica (e con essa la Germania), l'Italia e l'estremo Oriente, si estende, lungo le linee della Penisola, per un percorso di 456,854 leghe annue.

Il Lloyd Austro-Ungarico ha una linea mensile da Trieste per Brindisi, Suez, Aden, Bombai, Ceilon, Penang, Singapor, Hong-Kong, Scianghai, e un'altra per Porto Said, Suez, Aden, Colombo e Calcutta, che parte pure ogni mese e che s'intreccia colla precedente.

La prima sviluppa 73,320 leghe all'anno e la seconda 49,104.

Fra i piroscafi addetti a coteste linee vanno annoverati l'« Electra » e il « Titania », che filano fino a 13 nodi.

A questi fasci potentissimi di linee straniere che, sboccando da Marsiglia e da Trieste, si diramano oltre Suez per gli svariati ed amplissimi mari delle Indie, della Cina e del Pacifico, noi opponemmo i seguenti servizi:

Un viaggio per settimana di andata e ritorno fra Genova ed Alessandria, toccando Livorno, Napoli, Messina e Catania;

Un viaggio mensile di andata e ritorno fra Genova e Bombai toccando Livorno, Napoli, Messina, Catania, Porto-Said e Aden;

Finalmente un viaggio trimestrale di andata e ritorno, a partenze fisse, da Genova a Singapor, toccando Livorno, Napoli, Messina, Catania, Porto Said, Suez, Pointe de Galles o Colombo, ed eventualmente Aden e Penang.

Per questi viaggi, l'articolo 11 dei quaderni d'onori stabili che la Compagnia concessionaria dovesse applicarvi non meno di dieci piroscafi, e cioè:

2	della	stazzatura	minima	di	800	tonnellate	1,600
2	»	»	»	»	900	»	1,800
3	»	»	»	»	1,000	»	3,000
1	»	»	»	»	1,200	»	1,200
2	»	»	»	»	1,300	»	2,600

In totale tonnellate 10,200

In loro vece il concessionario successivamente sostitui questi piroscafi:

« China » 3,044; « Rubattino » 3,044; « Singapore » 2,432; « Manilla » 2,583; « Giava » 1,818; « Birmania » 1,562; « Roma » 1,213; « Malabar » 1,049; « Bengala » 1,039; « Abissinia » 1,822 che misurano in totale 19,606 tonnellate nette, secondo il Moorsom, cioè il doppio di quanto le convenzioni prevedevano e pretendevano (1).

Sono da aggiungersi altre 3,500 tonnellate circa per altri quattro piroscafi addetti alla linea d'Alessandria.

È forse necessario il dire che tutti di questi piroscafi fanno onore alla marina italiana, e gareggiano lodevolmente coi migliori delle Compagnie estere in concorrenza?

Questi piroscafi partono con una regolarità degna del nostro personale navigante, e sono spesso preferiti dai viaggiatori, anche dagli Inglesi, che vanno sì superbi della propria marina.

Ma gli Inglesi sono anche pratici, e sanno ben vivere; così, dove trovano le comodità dei nostri vapori, la cortesia dei nostri capitani, la buona cucina, il tutto circondato dalle affettuose cure d'un personale sobrio e servizievole, essi vanno, e non si pentono mai del cambio.

(1) A onor del vero, taluni di questi piroscafi, come il « Roma », il « Malabar » e il « Bengala », sono impiegati nella navigazione di Calcutta, che il concessionario esercita di propria iniziativa e quindi senza obbligo di partenze regolari.

Le linee italo-indiane hanno la seguente percorrenza:

Genova-Bombai (mensile)	leghe 36,456
Genova-Singapor (trimestrale)	» 17,656
Singapor-Batavia (semestrale)	» 732

In totale annue leghe 54,844

che raffrontate alle percorrenze del Lloyd Austro-Ungarico, delle Messagerie Marittime e della Peninsulare, sulle sole linee parallele, corrispondono a 0.45; — 0.15; — 0.12 (centesimi) rispettivamente.

Stavano così le cose, quando al gran Cancelliere, cui non sfuggiva il fatto che il commercio indo-germanico veniva esercitato, in non piccola parte, da navi straniere, venne in mente di proporre al Reichstag un progetto di linee di navigazione per l'estremo Oriente, sussidiate dallo Stato.

La sua politica coloniale gli suggeriva l'idea più elementare di far seguire o precedere alle conquiste le linee di navigazione. Difatti non è possibile immaginare una colonia disgiunta dalla madrepatria, nè tampoco essa allacciata da linee straniere, che la sfrutterebbero a proprio vantaggio.

In ciò la Germania imita l'Inghilterra, dove l'iniziativa privata precede quella del Governo, o si fonde con essa; imita la Francia che, ad ogni nuovo passo della politica coloniale, apre una linea di navigazione, esempio quella della Nuova Caledonia, esempio quella del Tonchino.

Il progetto del principe di Bismarck, per il quale non domanda già più di 4,000,000 di marchi, comprende quattro linee di navigazione verso l'estremo Oriente, ed una di allacciamento con un porto del Mediterraneo:

a) fra Amburgo e Hong-Kong, toccando Rotterdam, Napoli, Porto Said, Suez, Aden, Colombo, Singapor;

b) un prolungamento della precedente, da Hong-Kong, cioè, a Yokohama, toccando Scianghai, Nagasaki e un porto della Corea;

c) fra Amburgo e Sydney, toccando Rotterdam, Napoli, Porto Said, Suez, Aden, King George's Sound, Adelaide e Melbourne;

d) prolungamento da Sydney a Brisbane;

e) una linea fra Alessandria e un porto del Mediterraneo, che potrebbe essere Genova o Trieste.

La testa di linea a Genova meriterebbe degli approdi a Messina e a Napoli; quella di Trieste potrebbe anche toccare Brindisi e Venezia.

E qui ha origine la gran questione, che da un mese preoccupa la nostra stampa: Genova o Trieste?

La Camera di Commercio di Stoccarda, alzando il vessillo del Württemberg, sorge a combattere la scelta di Genova e chiede Trieste, mentre

è risaputo che il Principato di Baden, l'Assia Darmstadt e le provincie meridionali e renane della Prussia avrebbero i maggiori vantaggi a ritrarre dal Gottardo e quindi dallo scalo di Genova.

Non istarò a ricordare gli argomenti della Camera medesima, la cui petizione al Consiglio dell'Impero è stata già pubblicata dai nostri giornali; ma è degno di nota che la petizione conchiude rammentando, come il riattamento del porto di Trieste, il nuovo valico dell'Arlberg e le recenti combinazioni di tariffe fra le ferrovie austriache e tedesche aumentino gli indicati vantaggi, laonde la Germania deve preferire Trieste a Genova.

Da parte sua, Francoforte, che è potente centro finanziario e commerciale, insorge energicamente contro questa petizione della Camera di Stoccarda, adducendo che Trieste nuoce alla Germania, perchè i mercati austriaci tendono sempre a sostituire la loro merce a quella che dalla Germania scende all'estremo litorale adriatico per essere portata da navi austriache nei lontani mercati dell'Asia; che Trieste, scalo germanico, significa eterna concorrenza ad Amburgo e guerra di tariffe tra le ferrovie tedesche e le austriache, infine che per la linea Trieste-Alessandria bisogna sconvolgere le leggi naturali del commercio, le quali a tutta la Germania meridionale indicano Genova, come alla Germania settentrionale indicano Amburgo, non già Rotterdam o Anversa.

E il sig. Marquardsen, uno dei principali deputati del partito liberale, diceva al Reichstag :

« Uno dei lati buoni del progetto è di favorire il commercio della Germania meridionale; prendendo il porto di Genova per punto di partenza dei battelli a vapore sovvenuti, il disegno del Governo continua la politica inaugurata dal servizio concesso dalla Germania pel traforo del Gottardo. »

Ora si annunzia che anche la Svizzera faccia pratiche perchè sia preferita Genova, e si vuole che la Società del Gottardo abbia perfino inviato una Commissione a Berlino, e che il Consiglio Municipale e la Camera di Commercio di Genova stiano facendo pratiche nello stesso senso.

Ed è naturale. Il Consiglio Federale, l'Amministrazione del Gottardo e i Cantoni interessati non possono non allarmarsi al solo pensiero che la Germania commerciale disdicesse il Gottardo e Genova, a favore di Trieste. Non è certo pel solo commercio internazionale fra la Germania e l'Italia, ma per assicurare al Gottardo i grandi transiti di una parte dell'Europa che si sono sostenute le ingenti spese necessarie alla sua apertura.

Quello che stento a capire è come il Consiglio Municipale e la Camera di Commercio di una piazza eminentemente marittima come Genova, abbiano interpretato la grave questione dal punto di vista esclusivo e ri-

stretto dei vantaggi che potrebbero derivare a taluna speciale industria da pochi approdi di più di vapori stranieri, invece di studiare se, per avventura le loro sollecitazioni non potrebbero riuscire con maggior profitto più utili, se dirette a scuotere qualche forza assopita della loro Liguria e del paese intero. E dire che fra pochi giorni il Parlamento deve discutere il progetto di legge pei provvedimenti in favore della marina mercantile!

« Ma, » leggevamo pochi giorni fa in un giornale autorevole, « supponiamo che la Germania compia il disegno che le è attribuito, che approdino o salpino da Trieste i battelli a vapore sovvenuti dal potentissimo Impero, coordinati in speciali servizî cumulativi colle ferrovie tedesche e austriache; l'Italia e la Svizzera dovrebbero per questo darsi per vinte e rinunciare alla concorrenza che la stupenda giacitura del Gottardo consente? Le ferrovie tedesche dell'Alsazia-Lorena e quelle dello Stato prussiano possono disdire, nel loro stesso interesse, gli accordi con le ferrovie svizzere e italiane? »

« E a Genova non si trovano navi, battelli a vapore sovvenuti dall'Italia? »

« E i negozianti tedeschi, mossi dal legittimo tornaconto, non preferiranno i noli minori, se vi potessero essere, attraverso il Gottardo? »

Ora qui risiede il *busillis*. Noi appunto non abbiamo nè navi a sufficienza, nè tariffe ragionevoli.

Signori, non ci facciamo illusioni.

Il Canale di Suez e i Passi delle Alpi sono grandi e belle cose, ma saranno sempre sterili per noi, se non sapremo prender parte, coi nostri propri mezzi, alla gran gara dei trasporti mondiali.

Che noi pensiamo ad abbreviare le distanze non basta. Bisogna che risolviamo anche quell'altro quesito della celerità ed economia del trasporto.

Ed oggidì il nolo del Gottardo è molto più gravoso che quello di qualunque altra via, si chiami Marsiglia, si chiami Trieste, si chiami financo Amburgo.

Soltanto dal 1° marzo 1884 il transito italo-svizzero ha preso un regolare andamento. Prima di quell'epoca le merci fra Zurigo e Genova impiegavano da 10 a 15 giorni!

Ora si è istituito un convoglio *celere-espresso* settimanale, che impiega solo quattro giorni.

E Marsiglia, che noi sempre abbiamo sulla bocca come nostra rivale, subendone la preponderanza senza reagire, ebbe il gran vanto di precorrere intelligentemente l'opera rinnovatrice del Gottardo e paralizzarne gli effetti da noi presunti, prima che noi avessimo assaporato i primi frutti.

« È questione di tariffe, » diceva il sig. Marteau al Governo francese, « non vi allarmate; prima che Genova senta i benefici del Gottardo, noi saremo in posizione di non temerla più. »

Ora la Parigi-Lione-Mediterraneo, che lavora in circostanze eccezionalmente favorevoli per avere una rete di linee piane, un materiale di prim' ordine e più che altro un capitale enormemente ridotto da sagaci ammortamenti, non solo ha conservato il suo traffico colla Svizzera e col centro della Francia, ma ha attirato a sè una corrente commerciale importantissima dalla Spagna, dall'Italia e perfino dall'Ungheria e dalla Dalmazia, mediante tariffe combinate su tali economie, da fare scomparire tutta intiera la distanza e il vizioso viaggio, che le merci debbono sostenere per giungere al porto francese, lasciando quello naturale, che pure avrebbero dovuto seguire.

I vini da Cette a Basilea, chilometri 767, pagano L. 37 per tonnellata, e da Genova a Parigi L. 50.

Vediamo pei cotonei e confrontiamo le tariffe del 1877 con quelle del 1884.

	1877	1884
Marsiglia-Aarau . . .	39	28
» Zurigo . . .	46.20	32
» Basilea . . .	46.70	33

Le tariffe di Genova son queste:

per Aarau fr.	33.12	di fronte a	28
» Zurigo »	33.78	» » »	32
» Basilea »	33.12	» » »	33

E notisi che Genova ha il vantaggio di 300 chilometri di percorrenza in meno.

Nè meno temibile è la concorrenza di Trieste, giacchè la nuova ferrovia da Kufstein a Bludenz la avvicina tanto potenzialmente alla Svizzera e al Lago di Costanza, da costituire formidabile concorrenza non solo a Genova, ma fors'anche a Marsiglia.

Trieste, giustamente preoccupata dell'apertura del Gottardo, non stette a lacrimare sulla sua triste sorte, nè pensò a mandare Commissioni in giro per l'Europa; ma diede opera con ogni mezzo ad essere unita alla Svizzera mediante una ferrovia attraverso il Vorarlberg. Nel 1872 il Governo presentò un progetto, e il 19 novembre 1883 l'Arlberg era completamente perforato, sì che nell'agosto scorso la linea del Vorarlberg poteva entrare in esercizio.

E non solo l'Austria-Ungheria fruirà di questa linea, ma al commercio di tutta Europa si è aperta una nuova via che dai porti del Mar

Nero si inoltrerà nei paesi austriaci per giungere in Svizzera, in Italia, in Francia, via economica e breve.

Vero egli è che le illusioni che si eran create intorno all'utilità di questa linea sono in gran parte svanite; ma le ferrovie austriache non tralasciano di studiare sulle tariffe, e la Südbahn ha financo conchiuso un servizio cumulativo col Lloyd austriaco, per rendere più sensibile il ribasso dei noli e attirare il transito sopra Trieste, al quale porto il Governo ha speso oltre trenta milioni.

Oggidi la tariffa per cotone fra Trieste e Basilea è di fr. 32 per tonnellata, mentre noi ne paghiamo da Genova, via Gottardo, 33.12.

Ciò non toglie tuttavia che al Gottardo non rimanga aperto un gran campo, tutto un triangolo di paesi industriali, che potrebbe avere per vertici orientale e occidentale Francoforte e Parigi.

Checchè si dica, il Gottardo, costretto a lavorare sopra una percorrenza di non più di 200 chilometri, ha visto in questi pochi anni d'esercizio le sue previsioni assai migliorate.

Gli introiti si presumevano a 40,000 fr. al chilometro, e invece sono risultati di 45,000.

Tuttavia, se le statistiche dicono il vero, io non trovo che l'apertura del Gottardo abbia portato una seria alterazione nella progressione ascendente della navigazione del porto di Genova.

Il *Movimento della Navigazione pel 1883* (pubblicato dalla Direzione Generale delle Gabelle) contiene a pag. 101, a proposito della navigazione internazionale di Genova negli ultimi venti anni, degli ammaestramenti che dovrebbero svelarci tutta la verità, e forse il concetto recondito che ha ispirato questa conferenza.

Soffermandoci, per non caricarci di cifre, al confronto dei semplici incrementi annuali, abbiamo, mercè piccole operazioni, costruito questo specchietto:

Anni	Navi arrivate e partite	Incremento in tonn. di stazz.
1876	4,225	
1877	3,711 . (negativo)	50,506
1878	3,547	139,807
1879	3,640	273,872
1880	3,467 . (negativo)	3,283
1881	3,664	336,943
1882	3,748	247,692
1883	3,919	336,200

Abbiamo due soste o diminuzioni, mentre il movimento ascensionale stenta a prendere un indirizzo risoluto.

Abbiamo anche, per chi bene osservi le cifre di quella pagina citata, una diminuzione del naviglio italiano.

Ma passiamo alle concorrenze che al Gottardo e alla nostra marina fanno i porti e le marine del Nord.

Non è a dirsi come Anversa, Rotterdam, Amburgo, Amsterdam, Le Havre facciano seria concorrenza a Genova e a tutti i porti del Mediterraneo per i trasporti delle Indie e dell'America, concorrenza che poi in terraferma è anche favorita dalla navigazione fluviale. Dal 1873 al 1882 il tonnello delle navi germaniche entrate e sortite dai porti germanici ascese da 5,964,012 a 8,226,464, e la bandiera estera da 6,377,563 a 8,653,999.

Delle navi trafficanti fra i porti germanici e gli altri porti europei (senza distinzione di bandiera), entrarono e sortirono dai porti germanici 47,458 bastimenti nel 1873 con un tonnello di 8,210,820, di cui 12,365 erano piroscafi e rappresentavano 4,807,962 tonnellate; e nel 1882 i bastimenti erano scesi a 43,677, ma il tonnello si era elevato a 10,837,469, di cui ben 8,479,076 tonnellate erano dovute a 19,124 piroscafi.

Nei traffici ultra-europei, entrarono e sortirono dai porti germanici nel 1873, numero 3192 bastimenti, con un tonnello di registro di 2,174,894 (di cui 586 erano piroscafi per 1,039,740 tonn.), e nel 1882, 3475 bastimenti di 3,173,284 tonn., di cui 1015 erano piroscafi per 1,708,823 tonnellate.

Ma nelle navigazioni transoceaniche, la maggior proporzione è data dalle relazioni cogli Stati Uniti, nei cui traffici i trasporti germano-americani raggiunsero il 67.7 per cento del tonnello generale. Il « Nord-deutscher Lloyd » di Brema, la « Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft », la « Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrt Gesellschaft » e le società « Kosmos » d'Amburgo e « Hansa » di Brema hanno una parte assai cospicua nella marina a vapore germanica e costituiscono una concorrenza non indifferente per la stessa marina inglese.

Ora il commercio marittimo germanico è sulla via dell'incremento nei traffici dell'America Centrale e Meridionale e delle Indie Orientali, ma non tanto da non meritare gli attuali incoraggiamenti del Governo.

Ciò che sorprende è lo sviluppo manifestatosi nelle relazioni fra l'India e il Belgio, cioè col porto d'Anversa, che è già e diverrà un porto com-

merciale importantissimo per una gran parte dell'Europa settentrionale, a causa dell'importanza ed estensione che viepiù acquista.

Anversa è anche per l'India inglese un porto di transito, scelto felicemente; e gli armatori lo compresero tanto bene, che la Peninsulare e le Messaggerie ne fanno una testa di linea per le Indie.

Così, di fronte all'Europa centrale, Anversa ha il vantaggio che il suo nolo marittimo da un porto dell'India, come Bombai e Calcutta, non presenta alcuna differenza con Marsiglia, e quindi la merce, ad es. il cotone, fra costo, nolo e sicurtà è quotata allo stesso prezzo per Anversa e Marsiglia, malgrado la differenza del percorso.

Ed ora diamo uno sguardo alle marine del nord, e cominciamo dalle primarie Compagnie inglesi, come:

La « British India Co. » che ha una linea quindicinale da Londra per Colombo, Madras, Calcutta; una seconda mensile per Algeri, Aden, Kurrachee, con tutte le diramazioni del Golfo Persico e finalmente una terza, con partenze ogni quattro settimane, fra Londra, Giava e l'Australia, pel Canale di Suez, toccando Napoli, Aden, Colombo, Batavia, Thursday Island, Cooktown, Townsville, Bowen, Rockhampton e Brisbane.

Questa Compagnia, che può dirsi la grande ausiliaria del Governo inglese nella civilizzazione delle Indie, conta oltre settantacinque vapori, fra i quali l'« Australasia », il « Carpentaria », l'« India », e il « Tasmania » di circa 5,000 tonnellate ciascuno.

Il tonnello lordo (gross tonnage) dell'intera flotta è di circa 145,000 tonn. e la mirabile rete di navigazione abbraccia *tutto* il cabotaggio della Penisola indostanica, della Baja di Bengala, del Mare Arabico, del Golfo Persico e della costa orientale dell'Africa, sino a Delagoa Bay.

Questa Società ha avuto somma cura nello stabilire servizi cumulativi con tutte le consorelle che vengono a contatto con essa nei varî scali, e notevoli sono gli allacciamenti con la Compagnia di navigazione fluviale del Tigri e dell'Eufrate fra Bassora e Baghdad, con la « Union Steam-Ship Company » fra Delagoa e Capetown, e infine a Rangoon coll'« Irawaddy Flotilla and Burmese S. N. C. » ed a Batavia con la « Netherlands India Co. » per le diramazioni di Padang, Samarang, Surabaya, Cheribon, Pekalongan, Macassar, Amboina e Banda;

L'« Orient Line » da Londra a Melbourne e Sydney, alternativamente per la via di Suez e del Capó di Buona Speranza, toccando Launceston, Hobart e gli altri porti di Tasmania, del Queensland e della Nuova Zelanda; ha undici piroscafi velocissimi, fra cui l'« Orient » e l'« Austral », i quali tutt'insieme stazzano 43,579 tonnellate;

L' « Anchor Line » che ha una linea quindicinale fra Glasgow, Liverpool e Bombai ed altra pure quindicinale per Calcutta;

L' « Ocean Steamship Co. » per Suez, Penang, Singapor, Hong-Kong e Scianghai, ogni dieci giorni;

La « Japan Line of Steamships » (armatori Jenkins e Co.);

Fanno seguito:

L' « Allan Line » per Bombai;

La « Hall Line » che naviga fra Liverpool e Bombai e che ha un accordo con una Società italiana pel trasporto dei passeggeri fra Napoli e Malta, o Napoli-Alessandria, dove essi raggiungono i piroscafi della linea delle Indie;

La « Norwood Red Cross Line » che con cinque vapori fa un servizio regolare fra Londra, Colombo, Madras, via Suez;

La « Persian Gulf direct Line of Steamers » da Londra a Bas-sorah e Bagdad;

La « Glen Line » pei porti della Cina, sino a Vladivostock;

La « City Line »: quindicinale per Bombai e decadale per Calcutta;

La « Moneys Wigrams and Sons' line of S. S. » fra Londra e Melbourne, ecc., ecc.;

La « Liverpool and Australian N. C. » per l'Australia e la Nuova Zelanda;

E una quantità di altre Ditte e Società costituite, che spediscono vapori e velieri, in servizio più o meno regolare, verso i porti delle Indie.

Non poche di queste linee toccano anche Marsiglia, come ultimo scalo continentale.

Ma fra le Compagnie continentali non possono andare dimenticate: la « Compagnie Havraise Peninsulaire de Navigation à vapeur », con partenze mensili da Anversa, Havre e Bordeaux per Singapor, Saigon, Hong-Kong, Manila, Penang, Batavia e Surabaya; e la « Compagnie Nationale de Navigation », con sede a Marsiglia, che ha un servizio mensile diretto (senza scali) fra Marsiglia e Bombai e un altro servizio regolare di 5 in 5 settimane fra Glasgow, Liverpool, Bordeaux, Marsiglia, Colombo, Singapor, Saigon e Batavia.

E finalmente, fra le linee che ci fanno concorrenza nei porti del Nord, citerò:

Il « Rotterdamscher Lloyd », navigazioni dirette da Rotterdam a Marsiglia, Porto Said, Suez, Padang, Batavia, Samarang e Surabaya, che prende anche merci in trasbordo per altri porti di Giava, Sumatra, Borneo, Celebes e le Molucche;

La « Australia Sloman-Linie » che ha una linea mensile fra Amburgo,

Anversa e l'Australia, con prolungamenti ai porti di Tasmania e della Nuova Zelanda. Possiede sei piroscafi con 21,000 tonnellate.

La « Deutsche Dampfschiffs Rhederei » che ha pure una linea mensile da Amburgo a Penang, Singapor, Hong-Kong, Scianghai e Yokohama.

La « Nederland Stoomvaart-Maatschappij », Compagnia di Navigazione Olandese, con sede ad Amsterdam che conta tre viaggi regolari ogni mese, in linea diretta da Amsterdam e Southampton a Marsiglia, Porto Said, Suez, Padang, Batavia, Samarang e Surabaya, con trasbordo per gli altri porti di Giava, Sumatra, Borneo, Celebes e le Molucche;

La « Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij », con una linea mensile per Alessandria, Bombai, Porto Said, Batavia, Samarang e Surabaya. Questa linea prende anche merci in trasbordo per Padang, Singapor, Cheribon, Tagai, Pelembang, Muntok, per le Isole di Borneo e Molucche;

Le due altre Società che han sede in Amsterdam, cioè « Java » e « Insulinde » e finalmente la Nerdelandsch-Indische Stoomvaart-Maatschappij » sedente a Batavia.

Infine la « China and Japan Shippers Association (Union-Line) », che spedisce regolarmente dai porti d'Amburgo e di Anversa numerosi vapori alla Cina e al Giappone, ecc..

Ebbene, il dinamometro di tutte queste varie forze marittime commerciali, dove può essere meglio situato se non nel Canale di Suez, il quale ascolta e registra le pulsazioni di queste varie arterie di traffici mondiali?

E il Canale di Suez ci risponde appunto colle seguenti cifre:

Movimento marittimo del Canale di Suez diviso per bandiere, anno 1883 (1).

Bandiere	Navi	Tonnellate lorde
Inglese	2537 . . .	6,136,847. $\frac{010}{1000}$
Francese	272 . . .	782,133. 364
Olandese	124 . . .	309,583. 180
Germanica	123 . . .	213,666. 330
Italiana	63 . . .	195,101. 846
Spagnuola	51 . . .	148,156. 820
Austriaca	67 . . .	136,586. 359
Belga, Danese, Norvegiana	32 . . .	58,744. 620
Russa	18 . . .	44,294. 690
Diverse	20 . . .	26,193. 080
Totale .	3307 . . .	8,051,307. 299

Prescindendo dal fare un confronto colle marine inglese e francese, apparisce anche chiara la potenza delle altre marine riunite, che han sede nei porti del nord.

(1) Dal Bollettino ufficiale del Canale, 1884.

Le marine germanica e olandese, oltrechè prese isolatamente costituiscono una potenza di molto superiore alla nostra, formano insieme, se si associano anche la belga, la danese e la norvegiana, non meno di tonnellate 581,994, ¹³⁰, che nei traffici indo-europei, attraverso il Canale di Suez, formano una formidabile concorrenza non pure alla nostra, che non ne varrebbe la pena, ma a tutte le marine del Mediterraneo.

Or se il Moncenisio, il Gottardo e la Pontebba hanno ravvicinato Genova e Venezia ai centri di produzione dell' Europa centrale, non per questo la distanza è aumentata da questi centri ai porti del Nord ed è ben naturale che in conseguenza del vantaggio acquistato da Genova, i nostri concorrenti del nord, favoriti o costretti dalla esuberanza straordinaria del materiale navigante, abbiano immediatamente diminuito i loro noli, e così impedito che la vecchia strada fosse abbandonata ad esclusivo vantaggio dei porti mediterranei.

Nello stesso tempo i noli ferroviari, per l'affluenza dei trasporti, han potuto essere ribassati di un terzo. Oggi, secondo lo Strini, essi stanno come segue :

	Chilometri	Franchi
Anversa-Basilea	609	24.18
» Zurigo	699	32.49
Brema-Basilea	804	29.35
» Zurigo	894	37.65
Mentrechè si ha:		
da Genova a Basilea . . .	562	33.12
» Zurigo	516	33.78

Per questa ragione il progetto di navigazione del Principe di Bismarck, se dà da pensare agl' Italiani, non preoccupa meno le marine inglese e francese. Se ben si osservi, ha tutta l'aria di una sfida alla Peninsulare e alla Compagnia delle Messageries Maritimes, anzi può dirsi il duplicato delle linee della prima. E non a torto Lord Chamberlain deplorava pochi giorni fa in un *meeting*, che il Principe di Bismarck avesse inaugurata una politica inquietante per l' Australia.

Ma non meno interessa noi, e per noi intendo parlare delle marine italiana, francese e austriaca del Mediterraneo, vuoi per la concorrenza che ci crea nelle Indie, vuoi per quella che ci crea nei porti del Nord.

Pure conviene ricondurre le cose alle vere proporzioni.

Non sono già le grandi linee di lungo corso del Giappone e della Australia che debbono far capo a un porto del Mediterraneo. Queste andranno sempre ad Amburgo. Il pensiero del Governo germanico è semplicemente quello di allacciare, appena sboccate dal Mediterraneo, quelle

linee al più vicino e conveniente porto continentale, pel sollecito inoltro della valigia e dei passeggiери.

E anzitutto, in che consistono questi servizi del Mediterraneo: in nuove linee commerciali con bandiera tedesca, o in servizi esclusivamente postali, che potrebbero essere affidati in linea secondaria, a piroscafi italiani o austriaci, al modo istesso che noi affidiamo alla Peninsulare la posta delle Indie e dell'Egitto?

Nel secondo caso, io convengo nella necessità di affollarci all'asta, per ottenere la preferenza. Sarà per la nostra marina un cespite di più, e un pericolo, un concorrente di meno. Ma qualora si trattasse di vere e proprie linee tedesche, lasciate che questa lama a due tagli cada dove vuole la sorte, o meglio dove piaccia al cancelliere di ferro. Ed è una lama a due tagli, giacchè se, cadendo su Genova essa arreca un beneficio al Gottardo, non è men vero che ferisce la vostra marina nel cuore, nel vostro maggior porto di armamento.

La linea fra Alessandria e Genova o Trieste si ridurrebbe adunque ad una semplice diramazione, e mentre essa farebbe danno alle linee francesi, italiane ed austriache che esistono — non tutte in floride condizioni — non potrebbe vivere che a disagio fra noi.

Malgrado ciò la linea secondaria d'Italia, che potrebbe andare a finire a Brindisi, con prolungamento a Venezia ed a Trieste, incontra degli oppositori sin nel Reichstag.

Non più tardi di jeri, il deputato Wörmann osservava:

« Poichè l'Italia paga alla Peninsulare mezzo milione per le toccate
« dei porti italiani, perchè la Germania dovrebbe spendere denari per la
« spedizione delle merci svizzere ed italiane, senza che Svizzera e Italia
« contribuiscano alla spesa? »

Non ci mancherebbe altro, che noi sussidiassimo la marina germanica!

Cionondimeno, nel caso che la linea s'istituisca, dirò che mal reggeremo a una concorrenza germanica, ovunque essa si manifesti.

Nel 1883 la nostra marina non aveva che 107,452 tonn. di piroscafi e la Germania, secondo il « Répertoire Général », 397,573 al netto. Il tonnellaggio nostro era anche appena la metà di quello della Spagna.

Per il Lloyd Austro-Ungarico e il Governo austriaco, non è certo a supporre che abbiano, nè politicamente, nè economicamente, malgrado i voti della deputazione della Borsa di Trieste, il menomo interesse ad accogliere col risolino sulle labbra la concorrenza tedesca.

Il Governo austriaco, che ha fatto e fa immensi sacrifici pel porto di Trieste e per la sua marina, non gradirà certo che l'incremento del naviglio estero, nel venire a godere dei traffici assiduamente e amorosamente creati

nei mari delle Indie e della Cina, debba poi finire per attentare alla prosperità del Lloyd.

Ciò mi fa credere quindi quanto ora s'annunzia che il Lloyd, cioè, nel prepararsi alla difesa, riordinerà le proprie linee.

Ora si è veduto come sia appunto la scarsità dei mezzi di trasporto per le Indie, la Cina, ecc., per le vie di Genova e Venezia, che fa dimenticare in Europa l'esistenza di queste vie stesse.

Tariffe ferroviarie altissime, niun servizio cumulativo, mancanza spesso lamentata ed allarmante di vagoni, poche comodità di sbarco e imbarco, gravi spese di sbarco e imbarco, vessatorie formalità doganali e finalmente incertezza di trovare pronto il piroscafo per l'esportazione, come volete voi che un commerciante del centro dell'Europa si arrischi a mandare una balla di mercanzia per una delle nostre vie?

Vediamo per l'importazione. In questo caso sono mille i punti che nelle Indie inglesi ed olandesi, nell'Australia, nella Cina, nel Giappone, nello stesso Egitto e Mar Rosso, son mille i punti che incettano merci per l'Europa, e laggiù davvero si perde la conoscenza o simpatia delle bandiere e di Marsiglia e di Genova e di Trieste e d'Amburgo e di Londra.

Là, in quel vasto mondo, tuttora si incompiutamente servito da noi, non si ha che un'idea complessa, grandiosa, unica: l'Europa!

Che le merci vadano in Europa, e vadano a noli convenienti, e Dio le benedica!

Là non ci può essere preferenza per il vapore A, piuttosto che pel vapore B, sebbene l'elemento prevalente inglese, francese, olandese cerchi di favorire la propria bandiera; ma basta che la merce vada in Europa, e che la spesa complessiva del trasporto per acqua e per terra, fino al luogo di destinazione, dovunque situato, non ecceda la media generale.

E la legge compensatrice dei noli, la legge della libera concorrenza regola tutto l'organismo, mentre si perde, relativamente, la cognizione del tempo: vale a dire che, se un piroscafo, invece di scaricare a Genova, si diriga direttamente in Amburgo, poco importa se impieghi apparentemente sei od otto giorni di più, purchè la merce non subisca trasbordi, arrivi ben condizionata e paghi tanto, quanto per qualunque altra via. Bisogna però notare che i vapori del Nord sono più rapidi di quelli dei porti mediterranei, sicchè, all'inconveniente della maggior distanza, supplisce il vantaggio della maggior velocità.

È adunque nelle Indie, nella Cina, nell'Australia che noi dobbiamo difendere il Gottardo, raccogliere larga messe di mercanzia per il Gottardo e inaugurarne l'innesto nella grande arteria de' traffici indo-europei.

Il segreto di accrescere il traffico nei nostri valichi e nei nostri porti, oltre a consistere nella elasticità delle tariffe ferroviarie, ecc., ecc., deve consistere principalmente nel creare nuove linee di navigazione, che allaccino gli scali asiatici a Genova e a Venezia, che ristabiliscano insomma quel tale equilibrio delle forze marittime, non meno necessario nei trasporti mercantili internazionali, che nella difesa degli Stati.

E noi non possiamo ancora insistere acchè queste linee sieno straniere, altrimenti otterremo un vantaggio a detrimento di una importantissima industria, che vedo troppo dimenticata dagli odierni polemisti :

La marina mercantile.

Solo nel caso, lagrimevole certo, che il Governo, gl'Italiani, Genova stessa abbiano rinunciato al proposito di avere una marina, allora solo io direi di unire i nostri sforzi a quelli della Svizzera, di Francoforte e del Gottardo perchè la linea germanica faccia capo a Genova.

Se apparentemente qualunque navigazione straniera arreca un vantaggio al nostro paese, sia pure con un commercio di transito, non è savia politica trascurare le necessarie cautele per la protezione della nostra marina, il cui stato depresso è in gran parte dovuto, bisogna dirlo, ai favori che troppo liberalmente siam proclivi a largire alla bandiera straniera, senza mai assicurarci di ottenerne un equo compenso. Ed ora l'Italia ha ben altro per il capo che disfarsi della propria marina.

Una marineria che vanta fra i suoi navigatori i Colombo, i Caboto, i Vespucci — che annovera fra' suoi capitani i Lauria, i Morosini, i Colonna — che fra' suoi scrittori ha i Crescenzo e i Pantera, non può, non deve dimenticare il proprio passato, un passato di glorie!

L'Italia sotto qualunque aspetto ha adunque il sommo interesse, non pure di ristorare la marina esistente, ma di svilupparla e lanciarla a più alti destini.

Io debbo insistere su questo argomento, giacchè mi sembra d'importanza capitale.

Poichè è un fatto dimostrato che a Genova o a Trieste la linea germanica debba metter capo, poichè è risaputo che con essa o senza di essa il nostro maggior porto sarà tutto circondato da concorrenti, corriamo anche noi l'alea e scendiamo in campo. Lasciamo che la linea germanica scelga lo scalo che meglio le conviene, ma non dimentichiamo di trovarci di fronte a questo dilemma:

Se essa va a Trieste, è il concorrente che ci sfida nell'Adriatico, e noi rinunzieremo sempre meglio al dominio di quel mare.

Se viene a Genova, è l'amico che sfrutta le nostre stesse risorse, e noi assisteremo allo strazio della nostra marina.

Ma ad ogni modo le risorse della nostra posizione, i beni ottenuti con sacrifici immensi, sia che si chiamino risorgimento economico o emancipa-

zione industriale, sia che si chiamino Gottardo, Cenisio, Genova, Venezia, questi beni, quantunque aperti al godimento di tutte le nazioni, son nostri e il nostro interesse deve essere quello di sfruttarli quantoppiù ci sarà possibile, chè tantoppiù l'Italia s' avvicinerà al significato moderno di nazione marittima, quantoppiù essa concorrerà a soddisfare ai bisogni dell'importazione europea.

Parlano le statistiche:

Nel 1883 approdarono a Genova, provenienti dall' Indie e dall' Indocina cinquantanove piroscafi, i quali scaricarono 91,477 tonnellate di merci. Di essi, soli 14 erano italiani, con 23,522 tonnellate.

Approdarono a Napoli quindici piroscafi con 13,230 tonnellate. Soli cinque erano nazionali, e sbarcarono 4,010 tonnellate.

Approdarono a Venezia, sempre provenienti dalle Indie, undici piroscafi, con 12,906 tonnellate. Nessuno italiano.

Facendo, col massimo rispetto, le mie riserve circa l'esattezza delle cifre ufficiali, esattezza che mi sembra alquanto compromessa da una confusione fra navigazione internazionale e di cabotaggio (*con provenienza o destinazione per l'estero*), estraggo dal « Movimento della Navigazione » (1) nei porti del Regno, le seguenti cifre, che pongo insieme nel seguente specchietto:

LINEE DELLE INDIE (<i>Navigazione d' oriente, oltre il Canale di Suez</i>) 1883	ARRIVATI				PARTITI				TOTALE	
	VELA		VAPORE		VELA		VAPORE		Numero	Tonnellate
	Num.	Tonn. sbarcate	Num.	Tonn. sbarcate	Num.	Tonn. imbarc.	Num.	Tonn. imbarc.		
BRINDISI (vapori esteri). . . .	»	»	26	305	»	»	36	12	62	317
CAGLIARI (carichi sale). . . .	»	»	»	»	»	»	6	12,824	6	12,824
GENOVA.	6	5,108	59	91,477	»	»	2	860	75	105,106
		7,661								
LIVORNO.	»	»	5	3,218	1	210	1	110	7	3,538
MESSINA.	»	»	2	100	»	»	3	46	5	146
NAPOLI.	6	749	15	13,230	»	»	12	958	38	15,323
		386								
VENEZIA.	»	»	11	12,906	»	»	»	»	11	12,906
	25	13,904	118	121,236	1	210	60	14,810	204	150,160

NB. — Sono esclusi gli approdi e le partenze delle navi vuote.

(1) Dalla pag. 2 alla pag. 73.

Queste cifre sono agghiaccianti. Dinotano una povertà immensa di materiale.

Manca il materiale nazionale, perchè, Dio buono! . . . perchè manca; manca il materiale forestiero, perchè non trova tornaconto.

Chi volete che venga a farci il servizio in casa, per darci il piacere di far transitare le merci indiane per le nostre ferrovie, mentre nei porti rivali, o in quelli del nord trova il traffico avviato, e i propri porti di armamento?

Nel riassunto generale per bandiere, trovo nella navigazione internazionale che nello stesso anno 1883, arrivarono a Genova da tutti i porti del mondo 1,594 piroscafi, che sbarcarono 1,222,705 tonn., compreso il carbone.

Ebbene, non più di 322 erano nazionali, e il loro contingente non fu che di 144,212 tonnellate.

Giunsero a Venezia 612 vapori e sbarcarono 386,204 tonnellate.

Solì 101 erano nazionali e sbarcarono 32,766 tonnellate e non più.

In navigazione a vela, internazionale e di cabotaggio, risultano a pag. 103 op. cit., pel solo porto di Genova, approdati e partiti nel 1882, 6,999 bastimenti con 871,727 tonn., e, pel 1883, 6,447 bastimenti con 623,176 tonnellate. Anche il naviglio veliero estero è in diminuzione, e da 443 navi con 151,183 tonn. nel 1882, è sceso nel 1883 a 366 navi e 111,141 tonnellate.

Nella navigazione di cabotaggio a vapore, questa diminuzione del nostro naviglio preoccupa ancor più, come si vedrà dalla tabellina che segue:

PORTO DI GENOVA. — ARRIVI E PARTENZE DI PIROSCAFI.

<i>Anni</i>	<i>Nazionali</i>		<i>Esteri</i>	
	N.º	Tonnellate	N.º	Tonnellate (1)
<i>Navigazione internazionale.</i>				
1882	652	662,229	1622	1,430,615
1883	596	678,661	2084	1,919,367
<i>Cabotaggio.</i>				
1882	1318	836,071	914	709,168
1883	1231	738,130	995	807,533
<i>Navigazione internazionale e di cabotaggio.</i>				
1882	1970	1,498,300	2536	2,139,783
1883	1827	1,416,791	3079	2,726,903

(1) Una delle cifre, pel 1883, dev'essere errata per 3 unità.

Il tonnellaggio nazionale a vapore, nel porto di Genova, prende parte ai trasporti marittimi universali in ragione della metà del tonnellaggio estero.

Ma questo sarebbe già un gran vantaggio. La proporzione media generale è invece del quinto. Da un riassunto da noi fatto del movimento internazionale nei porti principali del Regno (pag. 122-150) risulta che sopra 8,005,665 tonnellate e 8,881 piroscafi, soli 1,528 piroscafi erano nazionali e questi non rappresentavano che 1,383,200 tonnellate.

I piroscafi esteri furono nei dodici porti principali del Regno 7,353 per 6,622,465 tonnellate.

Chi non vede anche la povertà del nostro naviglio?

Egli è perciò che, come un valente ufficiale di marina andava un giorno esclamando: « Abbiamo urgente bisogno di navi, » anch'io ripeterò, come un lamento che mi esca dal cuore: « Abbiamo urgente bisogno di navi. »

Anzi aggiungerò: « Abbiamo urgente bisogno di nuove linee di navigazione. »

Noi non abbiamo che una linea settimanale per Alessandria, una linea mensile per Bombay e una trimestrale per Singapor.

Signori, è troppo poco per una nazione marittima che dal 1870 frequenta quei mari. È troppo poco.

È poco per una nazione che serba ancora delle velleità in fatto di marina, è poco per una nazione che ha dei grandi doveri verso l'Europa centrale, lungamente lusingata dai nostri vaneggiamenti del Cenisio, del Gottardo, della Pontebba e, diciamolo pure, di Brindisi e del Canale di Suez.

Ed è tempo che l'Italia ufficiale o l'Italia industriale assuma una buona volta quell'iniziativa che deve toglierci dall'inerzia più assoluta e passiva.

Ci vuole solo uno di questi fatti — esagerati piuttosto dalla nostra fantasia, dall'eccessivo amor di patria anche, anzichè gravi così da giustificare le nostre apprensioni — per svegliarci, per farci venire la paura di perdere quello che dobbiamo possedere, per farci sentire il rimorso di non averne raccolto i frutti, i benefici in tempo.

Ci vuole la scintilla di una malintesa gelosia fra Genova e Marsiglia, fra Trieste e Venezia e Genova per farci balzare dal sonno; e voi, o Signori, rammenterete come lo stesso spauracchio avemmo a subire per giorni e giorni, dipinto con tutti i colori, cucinato in mille intingoli, quando si sparse la voce che la Peninsulare volesse sopprimere l'approdo di Brindisi, per volgere la prora a Marsiglia e deporvi la valigia delle Indie.

Or lasciamo pure che le marine straniere corrano i nostri mari, in

omaggio alla libertà di cabotaggio, ma non imploriamo da noi che rimangano; nè invociamo dai forti discendenti d'Arminio una nuova discesa in Italia.

Deh! non imponiamoci volontariamente la schiavitù della marina e del commercio.

Ed è tempo di provvedere alle nostre relazioni coll'Oriente, tanto propugnate dal mio amico e maestro, Giovanni Laganà.

Spirati i contratti colla Peninsulare, occorre che apriamo delle nuove linee fra Venezia ed Alessandria, linee interamente italiane, da alternarsi con quelle che mettono capo a Genova. Quelle linee potrebbero estendersi in Palestina e fare ritorno per l'Asia Minore, Smirne, la Grecia.

Bisogna raddoppiare i viaggi per Bombay, alternandoli anche fra Genova e Venezia. Dodici son troppo pochi; e la distanza fra l'uno e l'altro, distanza d'un mese, fa perdere nel pubblico trafficante la traccia, la memoria di quel mezzo di trasporto, che dovrebb'essere perennemente a disposizione del produttore, e non questo a disposizione di quello. Così la linea di Bombay dovrebbe avere ad Assab o Aden delle diramazioni pel Mar Rosso, tali da svilupparsi parallelamente all'azione militare, pel Madagascar, Mozambico e Zanzibar, e a Bombay altre diramazioni per le coste del Malabar e del Golfo Persico.

Bisognerebbe pure rendere regolari i viaggi di Calcutta, ed estenderli con opportune diramazioni a Rangun, Madras, Pondichery, sulle rive del Golfo di Bengala.

Bisognerebbe infine rendere le linee di Singapor degne di una grande marina, le cui navi furono già antesignane del commercio indo-europeo.

Noi abbiamo appena quattro viaggi all'anno per Singapor; due di essi, vale a dire uno ogni sei mesi, sono estesi sino a Batavia. Tanto varrebbe non averli.

È tempo, almeno per noi che veniamo sì tardi, di portare a dodici il numero dei viaggi per Singapor, e di questi: sei dovrebbero spingersi al N. per Hong-Kong, Scianghai, Nagasaki e Yokohama, supremo e sublime obiettivo della nostra marina, ritornando possibilmente per le Filippine; i sei altri viaggi dovrebbero volgere al S., per Sumatra, Giava, Sydney, Melbourne, Adelaide, King George's Sound, circumnavigando alternativamente da oriente ad occidente e da occidente ad oriente il continente australiano.

Questo è l'aiuto che noi dobbiamo portare a Genova ed al Gottardo, a Venezia ed alla Pontebba, ove le ferrovie vogliano armonizzare la loro missione con quella della marina e completare quelle interminabili e inin-

terrotte arterie celeri ed economiche, per le quali scorre il sangue delle nazioni, per le quali la zolla della terra si trasforma in ricchezza, e procura poscia e assicura il benessere dell'umanità.

Allora sì, che potremo tornare a vantare la nostra posizione geografica, la quale ci restituirà senza dubbio i nostri incomparabili vantaggi sui porti rivali.

Per rispondere alla sfida germanica, io non dirò, pel momento, che le vaporiere italiane si accingano a portare la loro concorrenza nei porti del nord; desidero bensì che il voto di Marco Polo, di riunire Venezia e l'Italia al Mangi e al Cathai, sia presto compiuto!