

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

La Galleria del Sempione e i nuovi transiti internazionali

Comunicazione del socio prof. A. MICHIELI (1)

III.

Gli effetti del traforo del Sempione — Le linee d'accesso al traforo e i grandi mercati europei — Il porto di Genova e il suo problema — Il porto di Venezia e le strade che gli fanno capo — La Parigi-Venezia-Belgrado pel Sempione — L'equilibrio dell'Adriatico — Le ricchezze dell'Italia e necessità di « metterle in valore ».

Se il traforo del Cenisio ha favorito gli scambi intellettuali e commerciali dell'Italia con l'Europa occidentale; se quello del Gottardo ha permesso che una buona parte del transito mediterraneo verso le terre germaniche si effettuasse pel porto di Genova e la valle del Po, questo del Sempione metterà in più dirette relazioni la valle del Rodano e tutte le regioni adiacenti con la Lombardia e il Tirreno.

L'Italia madre dev'esserne fiera. Essa non ha dato solo alla gigantesca impresa l'ingegno e le braccia dei suoi figli, non le ha fornito soltanto buona parte dei mezzi occorrenti, ma, per le grazie di cui fu largita, le è generosa ancora delle splendide strade terrestri e marittime. Il bacino del Po fu sempre dai più antichi tempi un campo di scambi internazionali e sui mari di Roma crebbe la civiltà e si aprirono ai popoli nuovi orizzonti. Anche in questo momento, se quanti vogliono procedere oseranno, le condizioni della patria nostra sono destinate a migliorarsi. Ma, più che le vane parole, bisogna amare i

(1) Continuazione e fine, V. fasc. precedente.

fatti e avviarci coraggiosamente verso l'avvenire. Ciò che urge, secondo ammoniva fin dal marzo 1904 Maggiorino Ferraris, è « rinnovare su vasta scala gli impianti ferroviari di Milano, di Novi Ligure e di Genova: decidersi una buona volta al valico dei Giovi e porre mano ai lavori: costruire il nuovo porto alla lanterna di Genova, con fondali, banchine, mezzi perfetti di carico e scarico e bacini per piroscafi di 20,000 tonnellate: aumentare il materiale mobile delle ferrovie: congegnare delle tariffe di transito e di esportazione: organizzare dei grandi e moderni servizi di navigazione verso l'India e l'America » (1). Per tutto questo programma si esigono energie e mezzi, ma è da augurarsi che si sappiano trovare.

L'ubicazione del nuovo transito alpino è tale che - ove lo soccorra una razionale distribuzione di tariffe - esso è destinato, secondo bene avvertì il Ferrucci, « a vincere in tutta la Svizzera francese la concorrenza del porto di Marsiglia.... La distanza infatti da Marsiglia a Ginevra, per la linea più adatta ai grandi trasporti di merci, è di km. 493, mentre quella da Genova a Ginevra, per il Sempione e Losanna, raggiunge appena i 479 km. » (2). È chiaro quindi che la nuova arteria alpina dovrebbe « acquistare al commercio di transito del porto di Genova, oltre al Cantone del Vallese, tutta la Svizzera francese, ed anche una parte dell'Alta Savoia » (3). D'altra parte la mancanza di pendenze superiori al 7 per mille lungo il Sempione imporrebbe la soppressione della sopratassa lungo i percorsi con pendenze superiori al 15 oggi esistente e in tal modo ne guadagnerebbe tutta la zona interessata. L'uso della trazione elettrica riuscirà poi così efficace sul transito che anche per ciò la linea ora aperta assumerà fra quelle alpine un'eccezionale importanza.

I vantaggi chilometrici del Sempione, meglio che da qualunque discorso, risultano evidenti da questa tabella che tolgo dal bel lavoro dell'ing. Ferrucci (4), aggiungendovi la tratta Milano-Boulogne:

(1) In « Nuova Antologia » del 16 marzo 1904, pag. 328.

(2) A. FERRUCCI, *op. cit.*, pag. 88.

(3) *Ibidem*, pag. 89.

(4) *Ibidem*, pag. 91.

TRAGITTI	Per il Cenisio km.	Per il Sempione km.	Per il Gottardo km.	Per il Brennero km.
Da Milano a Parigi	945	854	904	..
» Milano a Calais	1,258	1,150	1,105	..
» Milano a Boulogne	1,155	1,108	1,126	..
» Piacenza a Parigi	986	923	973	..
» Piacenza a Calais	1,310	1,198	1,185	..
» Genova a Parigi	964	946	1,047	..
» Genova a Calais	1,261	1,243	1,222	..
» Venezia a Parigi	1,208	1,103	1,156	1,280
» Venezia a Calais	1,519	1,415	1,370	1,591
» Trieste a Parigi	1,408	1,303	1,356	1,470
» Trieste a Calais	1,716	1,596	1,580	1,694

E si ricordi che le distanze chilometriche sono ben lungi dal corrispondere, per la differenza di tariffe, di velocità, di materiale, ecc., alle distanze virtuali. Oltre a questo, i vantaggi della ferrovia del Sempione sono destinati ad aumentare appena si costruissero dalla parte d'Italia e da quella della Svizzera delle migliori linee di collegamento con le maggiori città. Bastino, per esempio, in Italia, le migliori indispensabili nei valichi appenninici; in Svizzera, la tanto discussa linea Briga-Berna pel Löthschberg o il Wildstrubel interessante tutto l'Oberland, e la Frasnès-Vallorbe, oscurata oggi dall'ardito disegno del traforo della Faucille per congiungere Lons-le-Saulnier a Ginevra (1).

(1) Il problema di queste linee d'accesso sul versante svizzero e francese fu trattato da molti. Mi dispensi dal dirne più a lungo l'indicazione dei seg. scritti. E si tenga presente che non sono che una piccola parte dei pubblicati: A. FERRUCCI, *Le linee di accesso e di abbreviamento nel territorio svizzero e nel territorio francese*, a pag. 188 e seg. del suo cit. volume; U. D. Z., *Gli accessi nord al Sempione*, in « Rivista tecnica Emiliana » 28 febbraio 1905; GUSTAVE BABIN, *Le percement de la Faucille* (con carta, panorami, fotoincisioni), ne « L'Illustration » di Paris, 6 janvier, 1906; G. GOEGG, *Le percement de la Faucille* (Projet 1899 et modifications apportées en 1901), Genève, 1901, Association pour le percement de la Faucille; R. PINON, *Le Simplon et la Faucille*, n. 202-203, 1905 delle « Questions diplomatiques et coloniales » de Paris; L. LAFFITTE

Per ciò che riguarda la valle del Po la previdenza di Torino e di Milano imposero allo Stato la costruzione dei tronchi Santhià-Borgomanero e Arona-Gravellona, destinati l'uno e l'altro ad avvicinare le relative provincie alla zona sempionina (1). Genova sta lavorando per ottenere un ampliamento dei suoi valichi dell'Appennino, per dar sfogo al movimento ascensionale del porto che il suo Consorzio autonomo cerca in ogni modo d'ingrandire. E speciali commissioni tecniche vanno studiando i modi più idonei per risolvere il quesito, che non è certo agevole. Per far fronte ai bisogni, superando la concorrenza dei porti di Marsiglia e dell'Europa di nord-ovest, converrebbe che le ferrovie che si dipartono da Genova avessero una potenzialità maggiore dell'attuale di 8 a 900 carri il giorno, evitando così, con un efflusso quotidiano di quasi 2000 carri, i tanto lamentati e frequenti ingombri di merce. Oltre a questa riforma della viabilità, il confronto fra le sfere d'influenza dei vari porti europei consiglia all'Italia una graduale modificazione nelle tariffe marittime, premi d'assicurazione, ecc.

Simplon et Faucille. Rôle économique d'une nouvelle ligne internationale, nel « Le génie civil », 1903, vol. 43, pag. 275 e seg.; M. ZIMMERMANN, *Les voies d'accès au Simplon (Suisse, italiennes, françaises)*, in « Annales de Géographie », A, XII^e, pag. 371 e seg.; *Vari articoli* di S. LAUZANNE nel « Matin » di Parigi del 1905 (maggio-luglio); P. GIRARDIN, *Due scritti*, in « Questions diplomatiques et coloniales » XVIII, pag. 413 e seg., 704 e seg.; J. BRUNHES, *Les relations actuelles entre la France et la Suisse et la question des voies d'accès au Simplon*, in « Revue économique internationale » février 1906. Mentre in Svizzera si pensa al traforo del Lötschberg e del Wildstrubel, in Francia si volge il pensiero nientemeno che al traforo del M. Bianco, destinato con quello della Faucille e del Sempione, ad equilibrare le arterie teutoniche. Cfr. per ciò E. BERARD, *Le Mont-Blanc et le Simplon considérés comme voies internationales. Avec profils, une carte et une mémoire géologique* par M. Barette sur le tracé Aoste-Chamonix. Torino, F. Casanova, 1880; A. ARA, *Il Sempione, il Giura, il Monte Bianco*, Torino, R. Streglio, 1904; SILVIO GHELLI, *Il traforo del Monte Bianco*, nell'« Illustrazione Italiana » del 23 luglio 1905; stesso periodico del 15 ottobre 1905; J. BROCHEREL ne « Le tour du monde », Paris, Hachette del giugno 1904 (su una ferrovia Torino-Martigny, passando per Pont-Cogne-Courmayeur, Col Ferret, Val de la Drance, Rhône). Il più ardito sostenitore dei nuovi progetti francesi è il ministro Gauthier. Su l'opportunità di preferire il Piccolo S. Bernardo al M. Bianco cfr. nota del GIRARDIN nelle « Questions diplomatiques et coloniales del 1904 ». Su *L'importanza del Sempione per la Francia in opposito ad altre linee* (le progettate transpirence) v. *Alcune osservazioni* di CH. LOISEAU nel « Phare de la Loire » del gennaio 1905.

(1) Cfr. A. NORSA, *Le linee italiane d'accesso al valico del Sempione*, in « Rassegna Nazionale », 16 maggio 1900, A. FERRUCCI, *Le linee d'accesso al Sempione sul territorio italiano*, pag. 172 e seg. del suo cit. volume.

e ciò a compensare, per quanto è possibile, le deficienze d'efflusso nella zona interna di Genova, purtroppo, priva per la natura sua, di facili vie fluviali e fino ad ora, come si disse, di sufficienti sfoghi ferroviari. E già si pensa a delle funicolari aeree pel trasporto delle merci e alla costruzione di ferrovie complementari per ciò che riguarda i paesi della Riviera. Nella lotta commerciale chi vince è sempre il più ben agguerrito, e, se Genova insiste tanto per ottenere degli indispensabili aiuti, tutta l'Italia deve aiutarla per gloria e vantaggio proprio.

Fra i porti europei quello di Genova è l'unico che a pochi chilometri di distanza trovi l'intoppo di una serrata catena montuosa, e, pur distando di soli 296 chilometri dal bacino del Reno e del Danubio e di soli 250 dall'alta valle del Rodano, per l'attuale deficienza d'impianti e di materiale ferroviario, per l'assoluta mancanza di adentramenti fluviali, si trova in evidenti condizioni d'inferiorità rispetto Marsiglia e i grandi porti tedeschi del nord-ovest. A malgrado di queste cause di debolezza il suo diagramma ha segnato dal 1890 al 1900 un aumento di merci di un milione e mezzo, la maggior parte di scarico e per metà circa di puro carbone, essendo tutto l'*hinterland* del porto per un raggio di 300 chilometri legato indissolubilmente ad esso per la vita delle proprie industrie. L'aumento annuale del traffico si può ormai computare dalle 150 alle 175 mila tonnellate fra esportazione ed importazione e non è lontano il giorno in cui esso supererà il movimento del porto di Marsiglia, con cui da tempo è già in gara.

• L'apertura del Sempione, mentre avvicina la Francia orientale, il centro della Svizzera e tutta la Germania del Sud al Mare Mediterraneo, impone ancor di più a Genova, con l'ampliamento dei suoi mezzi di carico e di scarico, un razionale assetto ferroviario. E sia con delle riforme ai transiti esistenti o con la costruzione di nuovi, come sarebbe la discussa direttissima (1) per Voltaggio e Gavi, con una galleria di 19,564 m., certo si provvederà. Quello che è anche certo si è che pel passaggio del Sempione il porto di Genova è cre-

(1) Vedi T. TARAMELLI, *La linea direttissima da Genova alla valle del Po*, Perugia, G. Guerra, 1905; N. N., *La direttissima Genova-Milano*, nel *Corriere della Sera*, 3 dicembre 1905 (mattino), con schizzi.

sciuto d'importanza e attirerà sempre più una parte del commercio internazionale (1).

Per ciò che riguarda Venezia i problemi non sono certo minori. La sua posizione geografica rispetto ai transiti fra l'Europa centrale e l'Oriente è già per essa un fattore di notevole importanza commerciale. L'entroterra del suo porto, astraendo dalle variabili condizioni delle merci e delle tariffe, è segnato geograficamente dalle strade terrestri e fluviali che da esso si dipartono, attraverso la bella pianura padano-veneta, fino alle rive svizzere dei laghi di Como e Maggiore da un lato, ai confini orientali dall'altro. Dal lato matematico poi la posizione di Venezia fa sì che spettino alla sua zona d'influenza commerciale, in Italia, secondo bene osservò il Lanzoni, « quasi tutta la Toscana, parte del Lazio e dell'Umbria, quasi tutte le Marche, $\frac{4}{5}$ dell'Emilia, $\frac{1}{5}$ della Lombardia, $\frac{4}{5}$ del Veneto »; al di là dei confini: « una parte del Trentino e del Tirolo, quasi tutto il Salisburghese, la parte sud-est della Baviera e alcune frazioni della vicina Austria superiore » (2). Ma da tale dominio, per un complesso di ragioni, il porto di Venezia è ancora lontano. Fu trascurato per troppo tempo ed ha troppo vicini d'altra parte, i due emuli di Trieste e di Fiume per poter d'un balzo sostenerne la concorrenza. Non più tardi di questa estate si inaugurerà nella vicina monarchia Austro-Ungarica la nuova linea Trieste-Assling-Villaco con la diramazione Assling-Kla-

(1) Per i problemi del porto e delle ferrovie di Genova cfr. fra le tante pubblicazioni che ne trattano: MORCHIO, *Cartogramma e nota dichiarativa intorno alla competenza commerciale del porto di Genova*. Genova, Monteverde, 1890; C. BRESSAN, *Il porto di Genova e le sue questioni economiche*, in « Nuova Antologia », 1-16 aprile 1897; C. IMPERIALE, *La sistemazione del porto di Genova*, in « Nuova Ant. » S. IV, pag. 349-52; G. FASCE, *L'ordinamento del porto di Genova*, Ibidem, S. IV, vol. 99, pag. 344-48; il « Bollettino Uffic. del Min. di Agr., Ind. e Comm. », Nuova serie, vol. IV, pag. 2185-2207; G. B. ANTONELLI, *I porti concorrenti di Genova*, Genova, Sez. della Lega Navale, Tip. Sordomuti, 1901; C. A. NANI, *Il porto di Genova e le nuove linee ferroviarie*, Genova, Capurro, 1901; C. FESTA, *L'autonomia del porto di Genova*, Genova. Libr. Moderna, 1905. *Il problema ferroviario in relazione al porto di Genova*, (Studi e proposte della Commissione Consigliere Genovese), Genova, tip. Pagano, 1901; G. LANINO, *Il problema ferroviario del porto di Genova*, in « Nuova Antologia » del 1° marzo 1905. Sarà bene notare qui che la distanza fra Genova e Losanna pel Sempione è di 419 chil., contro i 531 che dividono Losanna da Marsiglia e che, quando si traforasse il Lötschberg, la distanza effettiva fra Genova e Basilea sarà diminuita di 15 chil. e quella con Berna di 129. Ma tali mirabili effetti bisognerà siano favoriti dalle tariffe.

(2) P. LANZONI, *Il porto di Venezia*. Padova, fratelli Drucker, 1895, pag. 47.

genfurt, e si sta allestendo con grande energia il tronco Möllbrücken-Schwarzach attraverso i Tauern. L'uno e l'altro tronco costituiranno la cosiddetta « seconda ferrovia di Trieste » destinata, come si può rilevare dal tracciato, a mettere in più diretta comunicazione col golfo tergestino i bacini della Sava (Assling), della Drava (Villaco-Klagenfurt) e dell'Enns-Danubio per i Tauern (1). Chi ne soffrirà parecchio è Venezia che, se non affretterà in ogni modo l'apertura della Valsugana, si vedrà tolte dalla sua competenza diverse regioni ora ad essa legate. Come Genova per Marsiglia, così Venezia non riuscirà con maggior ragione a competere con porti meglio agguerriti se non quando le sue *isotele* (2) saranno tali da assicurarle la preferenza commerciale. Ed a questo anche il porto di Venezia, come ogni altro, non potrà

(1) Cfr. « Riv. Geog. Ital. » del giugno 1906, p. 366; ed A. KIRCHER, *Die neue österreichische Alpenbahn nach Triest*, in *Illustrierte Zeitung*, n. 3289, 1906.

(2) *Isotele* o linee di eguale spesa-distanza-transporto. L'uso di esse è tuttora assai poco diffuso anche nelle migliori carte commerciali, ma potrà rendere in seguito dei grandi servigi specialmente agli studiosi di Geografia economica. Nella gara mondiale d'interessi cui oggi assistiamo il conoscere in breve l'indole e la ragione di certi fenomeni è il migliore mezzo per dominarli. Secondo alcune proposte recenti si dovrebbero chiamare *linee isometriche* quelle che congiungono i punti equidistanti da un dato centro, dividendole in *isoferrometriche* o *isoidrometriche* secondo la qualità della strada; *linee isocrone* quelle che congiungono i punti cui si può giungere nello stesso tempo partendo da un dato centro; *linee isotime* o *isotele* quelle che congiungono i punti cui si giunge con eguale spesa-transporto partendo da un dato centro. Tale sussidio di studio geografico-commerciale non può aversi anche rispetto alle linee marittime essendo in esse troppo variabili, se non i fattori della rotta, quelli della velocità e dei noli. In ogni modo qualcosa anche in questo campo è stato tentato, prendendo a base di confronto prezzi di trasporto che hanno rispetto ai principali porti europei alcune merci provenienti dalle stesse regioni.

Cfr. sull'importante argomento W. SCHJERNING, nei nn. 9 e 10 della « Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin », 1903; O. MARINELLI, *Brevi considerazioni sull'impiego delle curve isocoriche*, in « Rivista Geografica Italiana », fasc. VI, 1899; C. CECCHINI, *La distribuzione delle ferrovie in Italia*, ibidem, fasc. I, 1906; G. UZIELLI, *Genova e Livorno porti europei*, Firenze, Seeber, 1906, pag. 10-12; Nota su *I prezzi di trasporto e la concorrenza di alcuni grandi porti europei*, in « Bollettino della Società Geografica Italiana », giugno 1905, pag. 480 e seg. Il primo a chiamare *isotele* le linee di eguale spesa, distanza e trasporto fu C. MARANELLI, e vedi perciò la sua prelezione su *Lo stato attuale degli studi di geografia economica*, pubblicata in Roma, dalla tipografia Sabucchi, nel 1903; e la sua memoria su *Il costo di produzione dei trasporti ferroviari*, a pag. 384 e seg. degli Atti del V Congresso Geogr. Ital., vol. II. Non scordare quanto su questi preziosi aiuti cartografici dice B. FRESCURA nella sua bella Memoria su *I nuovi orizzonti della geografia e i moderni problemi economici*, Genova, tip. Carlini, 1903.

arrivare se non quando avrà maggiori impianti di carico e di scarico (banchine, magazzini, grue, pontoni a rotaia, ecc.); linee addentratrici più profonde, come ad esempio la Bassanese e la Cadore, che, ove fossero costruite rettificando qua e là i tronchi già in esercizio, permetterebbero di aumentare gli scambi con due belle e ricche regioni. La prima poi, se, come pare deciso, sarà allacciata *direttamente* dalla Valsugana alle strade austro-ungariche, rappresenterà un forte risparmio di tempo per tutte le merci che devono far ora il giro del Brennero. Ma non basta. Ogni sviluppo di transiti internazionali attraverso una data regione, ogni aumento di potenzialità commerciale in un determinato entroterra esigono naturalmente che si intensifichino le strade minori, agevolando il piccolo commercio, favorendo con tramvie e servizi economici d'ogni genere l'operosità delle zone più isolate.

Il Veneto è una regione assai ricca di forze idrauliche, che con gli attuali progressi dell'elettrotecnica, tende già ad accrescere il numero dei suoi stabilimenti industriali. Le sue belle vie fluviali gli permetteranno fra breve, appena siano rettificate, di distribuire le materie prime dal mare al piede delle sue prealpi con una spesa limitatissima; e di spedire più facilmente ancora al mare, con le casse delle sue fabbriche, il legname e i minerali dei suoi monti e i copiosi prodotti delle sue irrigue campagne. Nulla quindi di più evidente che la necessità di risolvere nel miglior modo possibile il problema della viabilità marittima, fluviale e ferroviaria del porto di Venezia (1).

(1) Per ciò che riguarda il porto di Venezia cfr. L. LUZZATTI, *La delusione dei valichi alpini*, in «Nuova Antologia» del 1882; P. LANZONI, *lav. cit.*, e suo *Manuale di geografia commerciale*, Firenze, Barbèra, 1902, pag. 198-99; *Sottocommissione per lo studio del completamento della sistemazione e del graduale ampliamento del porto di Venezia*, Bologna, Monti, 1901. Per le linee ferroviarie che gli fanno capo: VINCES, *Il problema ferroviario veneto*, nella «Gazzetta di Venezia» del 21 e 28 gennaio, 4 e 22 febbraio, 11 marzo, 1906; per le linee fluviali, la *Relazione della Commissione Reale per la navigazione interna* (vedi in proposito G. W. GUASTALLA, nel «Boll. della Società Geografica Italiana», maggio 1905); e C. MARANELLI, in «Riv. Geogr. Ital.», fasc. I e VI, 1906; G. RUSCA, *La navigazione fluvio-lacuale nell'Europa centrale e un suo obiettivo principale*, negli «Annali degli ingegneri e degli architetti del Canton Ticino», 1899-901, Locarno, Dansi e C., 1902 (caldeggia una linea da Locarno a Venezia, allacciata alla renana, per il trasporto dei petroli e cereali russi; per i commerci di Venezia con l'Oriente); P. LANZONI, *Relazione della Commissione commerciale permanente per i servizi del porto di Venezia su Le comunicazioni di Venezia con le Indie e l'Estremo Oriente*, Venezia, Nuova tip. Comm., 1901; A. TESO, *L'Italia e l'Oriente*, Torino, Unione tip. editrice, 1902; G. FRADELETTO, *Venezia alle Indie orientali*, Venezia, Ferrari, 1902; G. MOLLI, *Le*

Come dimostrano le statistiche ufficiali, la strada del Gottardo fu per Venezia molto più utile che non quella del Brennero. Ma preziosa per un risparmio di almeno 75 chilometri su quella del Gottardo le riuscirebbe certo la progettata linea dello Spluga (1). Essa è appoggiata in Isvizzera da quasi tutti i cantoni orientali; in Italia dalla Lombardia per le sue provincie di nord-est; dal Veneto per tutti i suoi transiti intereuropei. Pur sperando che l'ardito disegno, al pari di quelli del Valico ligure, del monte Bianco, del Giura, ecc., debba entrar presto in una fase risolutiva, Venezia può essere lieta dei vantaggi che anche il solo Sempione è destinato ad arrecarle. Fin dal 189: Charles Loiseau nel suo bel libro su *L'équilibre adriatique* osservava che « vue de haut, la fonction économique de l'Adriatique est bien de relier l'Orient, par la Méditerranée, au centre de notre continent. Mais il y avait lieu de croire que le *punto d'appoggio* - comme disait Pietro Verri - entre la mer et ce vaste *Hinterland*, resterait fixé a Venise. Cette ville, qui n'a plus guère de commerce en propre et dont les industries d'art fournissent peu à l'exportation est, du moins, remarquablement placée pour le commerce de transit. La prédestination semble tout indiquée de tête de ligne de grands vapeurs affectés aux voyages d'Orient et de tête de ligne de voies ferrées desservant la Suisse et une partie de l'Allemagne. La zone d'efficacité de Trieste est bien distincte, et les deux villes, également italiennes de coeur, sont plutôt soeurs que rivales » (2). E aggiungeva tosto che la nuova Italia seppe fare purtroppo pochissimo perchè Venezia diventasse nel vero senso della parola, come poteva e può, un centro di viabilità internazionale. Da un poco in qua le cose si sono alquanto mutate e le riforme già eseguite e quelle promesse fanno sperare che il voto dell'acuto economista debba presto attuarsi. « La Méditerranée mène partout, sans doute; mais, pour l'Italie, l'Adriatique est la route directe de l'Orient européen. Elle peut fort bien redevenir aussi celle

grandi vie di comunicazione, Torino, Bocca, 1902, cap. XII e XVII, che vedrai anche per Genova. E così cfr. il recente volume sul *Movimento della navigazione del Regno d'Italia nell'anno 1904*, Roma, Ministero delle finanze, 1905; per *Genova* a pag. 27 e seg., per *Venezia* a pag. 373 e seg.

(1) Cfr. F. BONDOLFI, *Progetti vecchi e nuovi di ferrovie alpine (Spluga, Fern-Maloja, Fern-Ortler)*, negli « Atti del IV Congresso geografico italiano », pag. 273-300; E. MOLA, *Lo Spluga*, in « Corriere della Sera », 16 marzo 1906. Alcuni cantoni orientali preferirebbero il Traforo del Greina, ma non avrebbero certo l'appoggio della Lombardia.

(2) CH. LOISEAU, *L'équilibre adriatique*, Paris, Perrin, 1901, pag. 95-96.

de l'Orient asiatique, à la condition qu'on sache aborder les obstacles, à Venise comme à Gênes. Qu'elle dépense ici ou là, l'Italie doit prendre son parti de sacrifices considérables, et faire en quelque sorte une nouvelle avance aux générations futures, pour retirer de sa position géographique les avantages que celle-ci invite à recueillir (1) ».

La linea del Sempione farà aumentare quindi per Venezia i transiti Sud-est Nord-ovest e viceversa, cioè il passaggio di tutte le merci e passeggeri che vogliano prendere la linea più breve fra gli scali del Levante, la Svizzera occidentale, la Francia coi suoi porti e la Germania del mezzogiorno. Anzi di questa funzione, che la Venezia è chiamata ora a compiere nell'economia europea, lo stesso Loiseau diede di recente un'illustrazione in un suo studio sulla direttissima Parigi-Venezia-Belgrado pel Sempione, destinata, secondo egli bene dimostra, non già a competere col cosiddetto *Orient-Express* che passa ora per Monaco-Vienna, ma a soddisfare esigenze affatto diverse con un risparmio di 101 chilometro e parecchie ore di tempo (2). E nessuna città più di Venezia dovrebbe essere pronta a far tesoro di tali vantaggi che le promettono, ove siano presto conseguiti, una vita più fervida e prosperosa.

D'altra parte l'interesse di Venezia è sempre, ma specialmente in questo caso, interesse dell'intera nazione. Come, dopo il Teso e il Loiseau, bene osservò Giuseppe Colombo: «l'Italia... ha una posizione geografica singolarmente favorevole. Essa costituisce per così dire uno sperone, o meglio un ponte o una banchina gettata sul Mediterraneo fra un enorme *hinterland* costituito da tutta l'Europa centrale e occidentale, e l'Oriente. Se non ci fosse stata la barriera delle Alpi, su questa banchina si sarebbero già avviate da gran tempo delle arterie ferroviarie venute dall'*hinterland* e dirette ai porti d'imbarco di Venezia, Genova, Brindisi e Napoli. Una volta forata la barriera del Cenisio, altri passaggi si sono aperti verso l'Italia con le linee del Brennero, della Pontebba e del Gottardo, ed ora si è aperto il Sempione; ma se altri punti si forassero non sarebbe certo l'Italia che se ne lagnerebbe. Noi non dobbiamo dimenticare che una grande potenza a noi vicina accenna chiaramente ad aprirsi una via verso

(1) *Ibidem*, pag. 115-16.

(2) CH. LOISEAU, *Da Parigi a Belgrado per l'Italia. (A proposito del Traforo del Sempione)*, nel « Bollettino della Società geografica italiana », aprile 1906. Vedi anche il fascicolo di maggio, pag. 424-25.

l'Oriente, facendo convergere le sue linee da Vienna e Budapest, attraverso la Bosnia, la Serbia e la Turchia, al porto di Salonico, per battere in concorrenza le grandi arterie che da Parigi, Calais e Anversa si dirigono pel Moncenisio, il Gottardo e il Sempione ai porti italiani. È l'effetto del *Drang nach Osten*; e a compire gli allacciamenti necessari non manca più che il tronco Serajevo e Mitrovitz. Un illustre economista francese, il signor Charles Loiseau, ha più volte chiamato l'attenzione dei suoi connazionali e degli Italiani su questo argomento, e sull'urgenza di provvedervi, migliorando gli accessi francesi al Sempione. È adunque un supremo interesse per il nostro paese di favorire in ogni modo tanto il miglioramento degli accessi ai valichi già aperti o prossimi ad aprirsi, quanto l'apertura di valichi nuovi » (1).

La lotta fra il mondo latino e germanico, più che annunciarsi con suono d'armi, le quali *Deus avertat*, si è ingaggiata tutta nel campo dell'egemonia economica, per la cui conquista l'Austria volontieri ubbidisce all'ideale del Bismarck, tendendo a quella grande coalizione tedesca che dovrebbe dominare dai porti del Nord-ovest a quelli del Levante; e l'Italia dovrebbe avere concordi la Francia, la Svizzera e le genti slave della Balcania. L'equilibro dell'Adriatico non è perciò solo una necessità italiana, ma latina, e per averlo non resta che opporre un'attiva e continua vigilanza su tutti i problemi che lo riguardano. La *Dante Alighieri* nel campo della lingua e della nazionalità, la *Lega navale* per tutto ciò che riguarda la marina e i pescatori italiani sulle coste austriache ed albanesi, le società speciali, come la *Trento e Trieste*, e ogni italiano che per studi o circostanze possano contribuire all'italianità dell'Adriatico, è sempre più necessario che lavorino concordi al fine di bilanciare pacificamente sull'una e sull'altra sponda l'avanzata teutonica (2). La mèta della « più grande e nuova Germa-

(1) Nello scritto: *Il Traforo del Sempione e le sue linee d'accesso*, pubblicato nel citato numero di Natale dell'« Illustrazione italiana » dei Treves. Vedi anche G. COEN, *Per l'apertura del Sempione*, in « Riv. Marittima », 1906, fasc. IV; e C. MARANELLI, *Il Sempione*, ne « L'Italia Moderna » del 15 giugno 1906.

(2) Già fin da due anni or sono, COSIMO BERTACCHI, dando notizia, sulla « Nuova Antologia » (16 agosto 1904), dei risultati del V Congresso geografico, faceva voti per un ispirato accordo della *Dante Alighieri* con la *Lega navale*. Di fronte all'ardita e tenace opposizione altrui, solo l'unione di tutte le forze nostre potrà farci sperare nell'esito. Mi associo quindi al voto del Bertacchi, estendendolo alla promettente *Trento e Trieste* e alla santa *Opera di assistenza degli operai emigrati*, di mons. Bonomelli.

nia » è, già lo si disse, l'incontestata signoria da Brema a Salonico, e questo giovane e biondo imperialismo nulla trascura per conseguirla. Le ferrovie, i canali, gli arredamenti portuari, le tariffe di penetrazione, il protezionismo più ardito, ogni mezzo infine di pacifica ma ardita concorrenza è messo in opera per vincere (1). È chiaro che l'unico modo di difesa è fare altrettanto, e meglio e più, se si può. La natura del suolo, la posizione geografica nostra in questo ci aiutano mirabilmente, ma urge sempre più che noi ne sappiamo approfittare. L'Africa, continente d'avvenire, si protende al nostro mezzogiorno, e per rapidi che siano gli *Express* turco-serbi, Brindisi e Napoli saranno approdi preferiti, almeno per un bel numero di anni, dai passeggeri e da tutte le merci ricche avviate al centro e al nord dell'Europa. L'Oriente, destinato per le ferrovie che vi si stanno aprendo, ad avvicinare di molti giorni di tempo i suoi mercati all'antica dominatrice, dovrà per necessità di cose sfociare parte dei suoi prodotti per la grande strada albanese che, partendo dal Mar Nero e dai porti dell'Anatolia, dovrà proseguire per Brindisi e di là, lungo le arterie Adriatico-Appenniniche, ai valichi alpini. Non si tratta quindi che di usufruire con coraggio e con fede di quanto la natura ha già mirabilmente preparato. E vedano i lettori quanto scrissero più ampiamente su questo tema il Manfroni, il Teso, il Loiseau, il Barbarich, Vico Mantegazza ed altri dotti studiosi (2).

Lo sviluppo della viabilità italo-balcanica avrebbe poi un riflesso notevole anche sulle condizioni del mezzogiorno, talchè, oltre ai porti di Bari e di Brindisi, ne guadagnerebbero tutte le provincie ad essi col-

(1) Basti ricordare che non più tardi del prossimo settembre 1906 il *Norddeutscher Lloyd*, per intervenuti accordi fra la Germania, l'Austria e la Romania, attiverà una linea rapida e diretta fra i porti d'Egitto e quello di Costanza, cui farà naturalmente capo un nuovo *express* Budapest-Amburgo (Vedi « Gazzetta di Venezia » del 27 giugno u. s.).

(2) Cfr. C. MANFRONI, nel vol. 116 della « Rassegna Nazionale » di Firenze; A. TESO, opera citata; C. LOISEAU, *op. cit.*; VINASSA DE REGNY, *La ferrovia Traslbanica*, Genova, 1903; e *Dall'Adriatico al Danubio*, nella « Rassegna Nazionale » del 16 gennaio 1906; A. GALANTI, *L'Albania* Roma Società Editrice Dante Alighieri; E. BARBARICH, *Albania*, Roma, E. Voghera, 1905, V. MANTEGAZZA, *L'altra sponda*, Milano, Libreria Editrice Lombarda, 1906. Altre indicazioni sul tema darò, in una mia prossima rassegna, del bel volume del Barbarich. Non scordare intanto, oltre ai citati, CENTURIO, *Per l'altra riva dell'Adriatico*, Roma, Voghera; e P. BERTACCHI, *Note intorno alla Balcania turca*, Monza, tip. Artigianelli, 1905.

legate (1). In una parola, da un'espansione generale dei transiti adriatici questo mare sarebbe ricondotto alla sua naturale coefficientenza di fraternità fra la penisola italiana e quella balcanica e l'Oriente, alla stessa guisa che da un graduale aumento di attitudini commerciali il Tirreno attende pur sempre di diventare il maggior campo degli scambi mediterraneo-occidentali.

Per quest'ultimo riguardo, oltre che a Genova, conviene rivolgere gli studi a Livorno che, come porto di penetrazione verso le Alpi e l'Adriatico, ha certo un buon avvenire (2), e subito dopo a tutti i porti regionali o di puro approdo che, pur essendo di natura loro meno importanti, possono influire sullo sviluppo economico d'Italia.

Per concludere: il traforo del Sempione, accanto ai frutti immediati nelle regioni contermini, sta per recarne altri anche in quelle lontane e merita perciò tutta l'attenzione degli studiosi. Dal nord al sud della penisola una lunga serie di problemi aspetta d'essere risolta. Fra essi quelli della viabilità si collegano allo sviluppo sociale ed economico delle popolazioni e stanno perciò in prima linea. Tuttociò che riguarda le tariffe, il materiale mobile, i passaggi appenninici, il riordinamento dei porti e delle stazioni principali esige concreti e solleciti provvedimenti.

Ma, mentre pochi operosi studiano e fanno, i più sorridono e creano in ogni modo inciampi. Chi non approvando tale contegno ne ricercasse il perchè, pensi che fra noi le discipline geografiche, a malgrado degli sforzi di un'eletta schiera di maestri, sono ancora ben poco popolari e molto resta da fare perchè esse divengano parte viva ed attiva della coltura generale (3). Molti dei nostri giovani, e taluni anche dopo essere passati per un lungo corso di studi, anzichè rivolgersi alle questioni vitali dell'agricoltura, del commercio, dell'industria nazionale, preferiscono dedicarsi alle accademiche logomachie di una vuota politica o isterilire cuore e cervello nell'ormai fallito funzionarismo; mentre, se attingessero una più adeguata visione dei rapporti fra la terra e

(1) Cfr. M. FERRARIS, *L'isolamento Ferroviario di Napoli e del Mezzogiorno*, in « Nuova Antologia » del 1° febbraio 1905; *Il Mezzogiorno e le tariffe ferroviarie*, Ibidem, 1° aprile 1906; V. RICCIO, *Le condizioni della viabilità nel Mezzogiorno*, in « Rivista d'Italia » del maggio 1906.

(2) Vedi il citato lavoro dell' UZIELLI.

(3) Cfr. B. FRESCURA, *I nuovi orizzonti*, ecc., cit., e i lavori in esso ricordati.

l'uomo, si sentirebbero naturalmente spinti a indagarne i meravigliosi fini, traendone luce d'idee e calore d'azione.

Il vieto pregiudizio delle carriere d'ordine continua invece ad aumentare ogni anno lo *stock* dei diplomati, il cui *listino* è perciò, inevitabilmente, destinato a rinvilire, finchè non si maturerà la reazione già iniziata per cui i giovani nostri si avvieranno, più che oggi non facciano, a vie meno battute (1).

L'Italia possiede doni infiniti di natura che non attendono se non di essere « messi in valore ». A chi anche solo li intravede è un bisogno del cuore augurare che, più che gli armeggi sottili o le supine fatiche o i consueti pensamenti, la gioventù nostra cerchi di « mettere in valore », per la gioia sua e il profitto comune, le acque e le terre della patria nostra, datrici, a chi se ne cura, non solo di ricchezza, ma, ciò che vale di più, di una sana e virile personalità.

(1) Vedi perciò la mia recente inchiesta su *Il dovere dei giovani*, Milano, Cogliati, 1906; i libri che cito in fine; e F. S. NITTI, *L'Italia all'alba del secolo xx.* (Discorso ai giovani). Torino, L. Roux e C., 1901. E dello stesso vedi *La conquista della forza*, Roma-Torino, Casa Ed. Nazionale, 1905.