

Il porto di Genova e i trafori alpini

Note del socio prof. PIETRO GRIBAUDI.

Il Reno è il gran nemico del porto di Genova.

L. TORELLI.

I trafori alpini e il taglio dell'istmo di Suez fecero sorgere, nella seconda metà del secolo scorso, grandi speranze per il progresso economico dell'Italia. Mentre ingegneri valentissimi studiavano i mezzi più adatti a rompere quella barriera che impediva l'unione della rete ferroviaria italiana con quelle della Francia e della Svizzera, numerosi e dotti economisti, geografi e storici cercavano di prevedere, al lume della scienze da essi professate, gli effetti che i trafori alpini e il canale di Suez avrebbero avuto sullo sviluppo de' nostri commerci e delle nostre industrie, e da ogni parte si ineggiava all'immane risorgimento economico dell'Italia. Di questi sentimenti si faceva eco lo stesso re Vittorio Emanuele II proclamando che « al risorgimento politico doveva seguire il risorgimento economico dell'Italia ».

« Il commercio fra il Mediterraneo e le regioni nordiche e centrali d'Europa — scriveva Felice Garelli — ricercando il cammino economicamente più breve, ha prescelta la via indiretta dell'Oceano Atlantico e dello stretto di Gibilterra, e quella delle ferrovie del Baltico e del mare Germanico, le quali per una linea non interrotta discendono ai confini della Svizzera, e, circuendo le Alpi, per la Francia e la Germania orientale, finiscono ai porti di Marsiglia e di Trieste. Genova e Venezia, le due antiche regine del mare, e che, più delle due fortunate rivali, si addentrano nella terraferma sì che paiono invitare a sè quante navi solcano le acque del Mediterraneo e dell'Adriatico, Genova e Venezia furono lasciate in disparte. Ma oggi finalmente (e già possiamo dirlo a nostro grande conforto) l'ostacolo delle Alpi è vicino a cadere:

vince l'arte gli ostacoli della natura e le vie dei nostri monti sono rese facili non meno che quelle del mare, ora appunto che le acque del Mediterraneo si apparecchiano a congiungersi a quelle dell'Oceano Indiano... Oggi pertanto il commercio europeo nel Mediterraneo deve riprendere l'antica direzione. Per essa troverà l'istesso vantaggio, che ebbe ora ad anteporre al valico delle Alpi il circuito della loro base; chè il vapore, facendo delle vie alpine una continuazione della gran via del Mediterraneo, diminuirà nel tempo e nella spesa il trasporto delle merci nell'Europa centrale » (1).

E come il Garelli pensarono tutti gli economisti che in quegli stessi anni trattarono degli effetti dei trafori alpini sul commercio italiano. Tutti furono d'accordo nel ritenere che, grazie a quelle nuove vie, Genova avrebbe trionfato della concorrenza dell'Havre, di Amsterdam, di Amburgo, di Brema e specialmente di Marsiglia, nel trasporto delle merci nella Svizzera e nella Germania meridionale. E quello che si sperava dal Gottardo per Genova si sperava pure dal Brennero per Venezia. Partendo dal principio che le merci percorrono sempre la via più breve, per segnare la zona di competenza di un porto bastava fare un calcolo semplicissimo delle distanze; ma purtroppo ben presto si vide che il calcolo non tornava e che tutti i sogni basati su di esso andavano lentamente sfumando per rendere visibile una realtà ben diversa.

Se i fattori geografici hanno un'influenza grandissima sullo sviluppo economico di una regione, di una città, di un porto; un'influenza non minore può avere l'uomo, il quale con il suo progresso nella tecnica e specialmente con un saggio uso delle tariffe di favore nei trasporti riesce a vincere molte difficoltà dovute alla posizione geografica, alla conformazione del suolo, ai confini naturali, ecc. Il fenomeno economico è uno dei più difficili a studiarsi, perchè è la risultante di un'infinità di fattori d'indole diversa o di diversa origine, sì che basta trascurarne uno per venire a conclusioni che i fatti dimostrano poi completamente erronee. Così fu sufficiente che gli economisti del secolo scorso

(1) GARELLI F., *La sezione dell'istmo di Suez e la perforazione delle Alpi italiane*. Considerazioni economiche. Torino, 1864, p. 146.

nello studiare gli effetti dei trafori alpini sul commercio italiano trascurassero la questione delle tariffe e non pensassero alla possibilità di un progresso nella navigazione interna, perchè le loro previsioni sulla vittoria del porto di Genova sul porto di Marsiglia e quelli del Nord non si verificassero punto.

Genova, per la sua posizione alle falde di un'alta catena montuosa non potè che relativamente tardi essere unita al suo *hinterland* naturale e più vicino da una ferrovia. Marsiglia e Trieste, invece, ben presto furono collegate alla rete ferroviaria europea che si andava rapidamente estendendo e portava nel commercio europeo una rivoluzione profonda. Per molto tempo quindi Marsiglia e Trieste furono considerati come i due porti rivali, per eccellenza di Genova, il cui porto, anche quando fu unito mediante ferrovie al Piemonte, alla Lombardia e all'Emilia, aveva sempre un *hinterland* molto ristretto.

« Marsiglia, scriveva nel 1858 l'on. Luigi Torelli, legata mediante la strada ferrata con tutta la rete europea, ha dietro di sè un campo d'operazione vastissimo che non annovera meno di 18 in 20 milioni di abitanti; la sua sfera abbraccia tutta la Francia orientale, gran parte del mezzodì e del centro di quel grande impero; abbraccia inoltre la Svizzera occidentale, parte del centro di quella e la nostra stessa Savoia; ovunque vi perviene per mezzo di strade ferrate. Il campo odierno d'operazione commerciale di Genova non annovera più di sette in otto milioni di abitanti: esso comprende il Piemonte, la Lombardia, parte della Svizzera e dei ducati. Le Alpi e la concorrenza dei porti di Trieste, di Venezia e di Livorno gli restringono la cerchia » (1).

Non passarono, però, molti anni, e l'ostacolo delle Alpi fu vinto non solo verso occidente, ma anche verso settentrione. Parve allora che verso il porto di Genova dovessero dirigersi le merci della massima parte della Svizzera e di buona parte della Germania meridionale, e che il grande porto italiano avesse finalmente a dominare sovrano nel Mediterraneo, ch'era tornato ad essere, grazie all'apertura del canale di Suez, la via maestra fra l'Europa e l'Estremo Oriente. E il buon Garelli, pensando che la distanza

(1) TORELLI L., *Dell'avvenire del commercio europeo e in modo speciale di quello degli Stati italiani*, Firenze, 1859, vol. II, pag. 24.

da Marsiglia a Ginevra è di 510 chilometri, mentre quella di Genova mercè il traforo del Ceniso, è solo di 460; e che Marsiglia «è lontana 904 chilometri da Rorschach sul lago di Costanza, laddove Genova, con la ferrovia del Lucomagno, ne disterebbe soltanto 489, ossia poco più della metà», inalzava un inno alato al risorgimento delle grandi vie commerciali attraverso la nostra penisola e dei suoi due grandi porti, Genova e Venezia.

• Continueranno ancora Marsiglia, l'Havre, Rotterdam, Amburgo e Brema ad essere l'emporio quasi esclusivo dei prodotti e delle materie prime, che dall'Oriente ricevono o vi mandano il Württemberg, il Baden, la Svizzera, la Baviera e gli altri Stati della media valle del Reno? La nuova via commerciale, che per il Bosforo di Suez ritorna nel Mediterraneo, fuggirà i porti, che l'Italia le schiude ampi e sicuri in ogni punto del suo litorale? Non s'incorre per fermo nella taccia di visionari e d'uomini nei quali un'eccessiva carità di patria offusca la ragione, affermando perentoriamente che l'Italia nelle sue attuali condizioni economiche e politiche, può attirare nei suoi porti la quota maggiore del commercio di transito del Mediterraneo; perciocchè nessuna nazione è meglio posta su questo mare, di cui essa è tutto un porto, e niuna d'altronde fra le nazioni litoranee di questo mare la uguaglia per facilità di comunicazioni con l'Europa media e con la settentrionale. Quando il Mediterraneo era soltanto un mare europeo, i Veneziani, i Genovesi, i Pisani, abbenchè divisi, regnarono sopra esso e ne fecero un lago italiano; ora che, mutate le condizioni dei popoli, il Mediterraneo sta per divenire il gran lago del mondo, che avverrà dell'Italia, oggi finalmente composta a nazione » (1)?

Così parlavano dell'Italia futura i nostri padri, e le loro parole sono oggi per noi un aspro rimprovero. Essi hanno lavorato e combattuto e sofferto per fare dell'Italia uno Stato ricco, forte e rispettato, e con questa bella visione dinanzi agli occhi sono scesi nella tomba. Noi non abbiamo saputo continuare l'opera loro con quello stesso ardimento con cui essi l'hanno iniziata e l'Italia da molti altri paesi, in troppe cose, si è lasciata superare.

(1) GARELLI F., Op. cit., pagg. 148 e 159. Cfr. anche CAMPO FREGOSO L., *Del primato italiano sul Mediterraneo*, Torino, 1872, pag. 15 e segg.

IL PORTO DI GENOVA NELLA METÀ DEL SECOLO XIX.

Le vicende del porto di Genova nella prima metà del secolo scorso non furono molto liete (1). Con la riunione della Liguria al Piemonte il campo d'azione del commercio genovese veniva esteso, e i confini doganali che prima lo chiudevano verso terra, entro brevissima cerchia, erano allargati sino al Varo, al Rodano e al Ticino; ma purtroppo il sistema protezionista con le sue complicazioni, con le formalità doganali, con l'enorme perdita di tempo e di denaro che esigeva rallentò lo sviluppo commerciale del porto di Genova. Tuttavia nel 1824 le prime navi genovesi passarono il Capo Horn e si recarono nel Perù, avviando verso quelle terre un commercio che non doveva più cessare. Il commercio dei grani con la Russia e il Levante cominciò a farsi forte intorno al 1820 e continuò prosperando per il sempre maggior bisogno che di cereali sentiva l'Italia e l'Europa.

La legge del 1820, che impose i diritti differenziali sulle navi straniere, sospese il corso ascendente del commercio genovese, e lo mantenne in uno stato così stazionario che Genova fu l'unica piazza del Mediterraneo, che presentò il fenomeno di una immobilità di straordinaria durata, mentre altri porti europei progredivano in modo straordinario.

La seguente tabella dà la media quinquennale del movimento del porto di Genova dal 1816 al 1840, e per il decennio 1841-1850 il movimento annuo.

Anni	Navi	Tonnellate
1816-1820 . . .	6839	376,867
1821-1825 . . .	6318	353,492
1826-1830 . . .	6236	328,046
1831-1835 . . .	5925	325,061
1836-1840 . . .	6312	376,576
1841	Nazionali 5860 Straniere 1170	245,850
		126,030

(1) Per il commercio di Genova con la Germania nel Medioevo cfr. HEYD G., *Il commercio delle città tedesche del sud con Genova nel Medioevo*, in *Giornale Ligustico*, 1885, pag. 3, e le aggiunte che all'articolo dello Heyd fece il Belgrano, *ibid*, pag. 81. — J. HANQUET, *Le port de Gênes au Moyen Age*, in *Revue des Questions scientifiques*, 1907, II, pag. 146.

Anni	Navi	Tonnellate
1842	Nazionali 5682	258,165
	Straniere 1697	139,274
1843	Nazionali 5820	266,888
	Straniere 1133	133,268
1844	Nazionali 5370	279,506
	Straniere 1168	136,518
1845	Nazionali 5830	240,797
	Straniere 1562	131,876
1846	Nazionali 5401	268,548
	Straniere 1479	185,115
1847	Nazionali 4468	280,517
	Straniere 1626	199,136
1848	Nazionali 5331	275,037
	Straniere 1705	183,218
1849	Nazionali 5717	278,546
	Straniere 1536	177,840
1850	Nazionali 5404	283,650
	Straniere 1459	179,704
1851	Nazionali 5584	299,956
	Straniere 1739	214,245

Esaminando attentamente questi dati, si vede che il movimento del porto di Genova fu non solo quasi stazionario per un notevole numero di anni, ma anche che mentre, prima delle così dette leggi protettive della marina nazionale, le navi estere che visitavano il porto di Genova superavano il migliaio, dopo diminuirono di molto, senza che tale diminuzione venisse compensata da un adeguato aumento delle navi nazionali.

Questo tornò di grave danno al commercio della Liguria e del Piemonte, e produsse un notevole aumento nel movimento commerciale dei due porti rivali di Genova, Trieste e Marsiglia. Prima dell'introduzione dei diritti differenziali nel nostro Stato, il numero dei bastimenti austriaci che entrarono nel porto di Marsiglia fu in media di 43 all'anno; dopo di quell'epoca salì a 94 circa per un decennio, e poi aumentò sempre (1).

L'importazione dei cereali a Trieste, sempre prima della legge più volte ricordata, ascendeva a circa 600 mila staia all'anno;

(1) Sulle condizioni economiche di Genova e specialmente sul suo commercio nella prima metà del secolo scorso, cfr. CEVASCO M., *Statistique de la ville de Gènes*, Gènes, 1840, vol. II.

essa crebbe tosto dopo quell'epoca, e nel 1829 oltrepassava le 800 mila; dal 1821 al 1835 fu di 907 mila, poi oltrepassò un milione (1). L'importazione del grano, invece, nel porto di Genova che negli anni 1820-1824 aveva sempre superato 1.100.000 quintali, discese negli anni seguenti a poco più di 800 mila con un minimo nel 1835 di 517.483 quintali.

Dal 1836 in poi, sia per il maggiore sviluppo delle industrie, sia per l'aumento e il miglioramento delle comunicazioni con la Lombardia e con la Svizzera, sia infine per il maggiore slancio dimostrato dai mercanti genovesi nell'allargare la sfera delle proprie operazioni commerciali, il movimento del porto di Genova torna ad aumentare. Le navi straniere che visitano il nostro porto crescono di numero quasi ogni anno, e mentre nel 1835 (anno di massima depressione per il movimento del porto di Genova) le navi straniere che vi avevano fatto scalo erano state appena 592, nel 1845 erano già salite a 1562.

Una nuova era di prosperità comincia nel 1850, quando su proposta del ministro di agricoltura e commercio, Santa Rosa, furono aboliti dal Parlamento subalpino i diritti differenziali. Nel 1851 il conte di Cavour presentava all'approvazione del Parlamento due trattati conclusi, l'uno con l'Inghilterra e l'altro con il Belgio, ne' quali si contenevano tali ribassi doganali che equivalevano ad un completo cambiamento di sistema. La maggiore libertà di commercio iniziata nel regno di Sardegna con la seconda metà del secolo XIX fu naturalmente molto benefica al movimento del porto di Genova. A questo si aggiunga, che nel 1854 venne ultimata la ferrovia Genova-Torino, e così il grande porto ligure si trovò collegato con il suo *hinterland* anche mediante questo modernissimo mezzo di comunicazione, ch'era destinato ad esercitare nel commercio mondiale un'straordinaria influenza. Nel 1857 vi erano già 500 chilometri di ferrovie in esercizio, e altri 160 chilometri erano in costruzione per opera di Società private: lo Stato, oltre la grande linea Genova-Torino, aveva pure terminato nel 1855 la linea Alessandria-Lago Maggiore per cui le merci provenienti dal porto di Genova potevano con maggiore facilità che per il passato giungere alla Lombardia ed alla Svizzera.

(1) Osservazioni sulla marina mercantile austriaca, Trieste, 1843.

Il cresciuto movimento rese necessari nel porto di Genova molti lavori: furono costruite le calate; con opportuni dragaggi si aumentò la superficie utilizzabile del porto, anche da parte delle navi di maggior tonnellaggio, e infine nel 1857 si decretava un nuovo prolungamento del Molo Nuovo per 150 metri. Nel 1853 con la creazione di un *Ispettorato per i porti e spiagge* dipendente dal Genio civile si rendeva più libera e facile l'amministrazione dei porti con grande vantaggio del commercio.

L'industria navale non poté a meno di sentire in questi anni gli effetti non solo degli enormi progressi della tecnica, ma anche del nuovo slancio commerciale, che si notò nell'Europa verso la metà del secolo scorso. Dopo essere stata molto debole fra il 1819 e il 1838, l'industria navale cominciò a lentamente progredire, e nei primi anni della seconda metà del secolo prese uno slancio grandissimo. Ecco il numero e il tonnellaggio delle navi costruite dal 1851 al 1856:

Anni	Navi	Tonnellate
1851	205	12.346
1852	283	17.461
1853	195	16.803
1854	142	17.082
1855	121	18.600
1856	107	22.500

Anche nella marina genovese, come si vede dalle precedenti cifre, era cogli anni sempre più andata crescendo la tendenza alla costruzione di navi di grande tonnellaggio. Ma purtroppo si continuava a costruire navi a vela: l'introduzione e lo sviluppo della marina a vapore fu molto difficile in Genova, come del resto in tutta l'Italia.

Nel 1827 una Compagnia napoletana aveva stabilito un servizio di navigazione a vapore nel Mediterraneo, e nel suo giro toccava anche il porto di Genova. Nel 1830 la Compagnia lombarda, che aveva tentato la navigazione del Po, ma aveva dovuto desistere per i molti ostacoli incontrati, mandò uno dei suoi vapori, il *Colombo*, a Genova, e stabilì con esso il primo servizio regolare fra Genova, Livorno, Civitavecchia e Napoli. Poco appresso sorse la *Compagnia del Mediterraneo*, con capitali prevalentemente lombardi, la quale costruì parecchi buoni vapori, ma non ebbe mai una vita molto florida. I veri genovesi non si di-

mostrarono da principio molto propensi alle novità introdotte nella nautica dall'applicazione del vapore, e Genova, sotto il rispetto della marina a vapore, verso la metà del secolo scorso, si trovò in uno stato di assoluta inferiorità in confronto di Trieste e Marsiglia (1).

A Trieste nel 1836 si era costituita la Società del Lloyd con un capitale di un milione di fiorini, con la garanzia per parte della città del 4 e mezzo per cento e il beneficio d'una parte del servizio postale accordatole dallo Stato. Superati i primi e difficili passi, il Lloyd di Trieste prosperò con grande celerità: nel 1844 contava già 14 vapori della forza di 1380 cavalli; nel 1850 ne contava 30 della forza di 4500 cavalli; e nel 1857 ben 65 della forza di 12.000 cavalli e della stazzatura di 36.080 tonnellate. La seguente tabella dimostra in modo chiarissimo il rapido sviluppo del Lloyd di Trieste fin dai primi anni della sua esistenza:

Anno	Piroscafi	Viaggi	Passeggeri	Colli
1836-1837	7	87	7.967	5.752
1840	10	285	38.886	35.087
1843	11	300	39.487	42.409
1846	20	717	124.985	136.337
1849	28	819	143.028	199.650
1852	34	1240	239.565	274.939
1855	57	2112	318.172	1.069.977

Grazie al grande sviluppo della sua marina a vapore, Trieste ben presto riuscì a predominare nel Levante e ad occupare uno dei primi posti fra i porti mercantili del Mediterraneo. Mentre però Trieste allargava la sua zona di operazione per mare, veniva rapidamente restringendosi la sua zona commerciale terrestre dinanzi all'invasione di Amburgo, che molto presto si trovò collegato con una vasta rete di ferrovie. Il 12 luglio 1857, però, la prima locomotiva entrava in Trieste e d'allora cominciò per questo

(1) Sulla marina mercantile italiana nei primi anni del Regno d'Italia cfr. SACHS I., *L'Italie, ses finances et son développement économique depuis l'unification du Royaume 1859-1884*, Paris, 1885, pp. 812 e segg. V. anche: *Interessi commerciali dell'Italia e in ispecie di Genova. Notizie ed osservazioni sul traffico dell'Italia con la Svizzera e la Germania in ordine alla questione della traversata delle Alpi elvetiche*, Genova, 1865.

porto una nuova èra di prosperità commerciale, perchè per quanto non sia riuscito a riconquistare tutti i mercati che Amburgo gli aveva tolto, diventò tuttavia padrone di un *hinterland* commerciale ben superiore per estensione a quello di Genova, il quale trovava una naturale limitazione nella grande cerchia alpina.

Di quanto, nei primi anni della seconda metà del secolo scorso, il movimento commerciale del porto di Trieste superasse quello del porto di Genova risulta dalla seguente tabella:

Anni	Navi	Tonnellate
1852	12.535	779.532
1853	12.535	820.572
1854	12.598	852.157
1855	10.423	740.667
1856	10.905	773.477
1857	10.733	747.706

Delle 2558 navi arrivate dall'estero nel porto di Trieste nel 1854 ben 611, con 96.994 tonn. di merci, provenivano dalla Turchia europea ed asiatica, 105 dai Principati Danubiani, 128 dall'Egitto, 141 dalla Barberia, 219 dalla Grecia, 375 dagli Stati Pontifici, 307 dal Regno di Napoli, 95 dalla Sicilia, 169 dall'Inghilterra, 147 dall'America e appena 16 dagli Stati Sardi (1).

Molto notevole era pure stato in questi anni il progresso del porto di Marsiglia. Nel 1827 Genova superava Marsiglia per numero di navi entrate ed uscite (6491 contro 5964) e restava di poco inferiore al porto rivale per il tonnellaggio (363.738 contro 415.288); ma dopo la conquista dell'Algeria, Marsiglia prese decisamente il sopravvento e divenne in pochi anni il primo porto del Mediterraneo, come risulta dalla seguente tabella (2):

(1) Sulle presenti condizioni del porto di Trieste cfr. M. ANGELINI, *I porti meridionali dell'Europa centrale. Nel porto di Trieste*, Ascoli Piceno, 1908. THAYER A. W., *L'avvenire commerciale di Trieste*. Vers. di C. Combi, Trieste 1872, pag. 20.

(2) JULLIANY, *Essai sur le commerce de Marseille*, Paris, 1854, Vol. II. — BOUSQUET C. et SAPET T., *Étude sur la navigation, le commerce et l'industrie de Marseille*, Marseille, 1858. — *Études sur Marseille et la Provence*, pubblicati dalla Soc. di Geografia di Marsiglia (1898): V. specialmente: MASSON, *Le vieux-port et le commerce de Marseille jusqu'en 1840*: GIRAUD, *La navigation à vapeur, 1830-1897*. — BLONDEL G., *Le Port de Marseille*, in *R. des Questions scientif.*, 1907, II, pag. 162.

Anni	Navi	Tonnellate
1839	7.286	740.028
1844	9.445	1.037.249
1847	12.254	1.470.227
1850	7.141	803.995
1851	7.118	815.802
1853	9.378	1.238.234
1855	19.160	1.549.296
1856	10.679	1.807.757
1857	10.104	1.673.772

Ma la conquista dell'Algeria non fu la sola causa che abbia contribuito allo sviluppo del commercio di Marsiglia; in più forte misura vi contribuirono certamente l'introduzione della marina a vapore ed il collegamento del grande porto alla rete ferroviaria francese. I primi tentativi di una marina a vapore in Marsiglia risalgono al 1821. Nel 1836 il Parlamento francese decretava l'introduzione di un servizio a vapore nazionale per il trasporto delle persone e della posta in Oriente; questo servizio durò sino al 1851, quando fu assunto dalla Compagnia delle Messaggerie imperiali, la quale iniziò subito, oltre il trasporto delle persone e della posta, anche quello delle merci. La Compagnia delle Messaggerie imperiali, sussidiata dal Governo francese, fece progressi rapidissimi: nel 1854 aveva già 25 vapori; nel 1855 questi erano già saliti a 45. Nel 1857 assunse anche il servizio transatlantico e a tale scopo costruì 8 grossi piroscafi. Oltre questa potente Compagnia ve n'erano parecchie altre in Marsiglia, le quali nel 1857 possedevano in complesso 75 vapori. Marsiglia fu il porto del Mediterraneo in cui la marina a vapore fece più rapidi progressi, con quanto utile per il suo commercio è facile immaginare.

Nè ciò basta. Nei primi anni della seconda metà del secolo XIX Marsiglia fu unita mediante comode ferrovie a tutta la grande rete europea, e nel 1858 anche a Ginevra. Enorme fu l'aumento del traffico prodotto dalle cause suaccennate, e ben presto si resero necessari grandiosi lavori per l'ingrandimento ed il miglioramento del porto, e questi lavori vennero eseguiti senza dannosi ritardi e con grande larghezza di propositi e di mezzi.

Intanto vicino alle antiche industrie dei laterizi, dei saponi, dello zucchero, ecc., altre ne sorgevano, come quella dei prodotti chimici, degli olii di seme, delle candele steariche, dei mobili, ecc. E così Marsiglia non si accontentò di essere, come Genova e

Trieste, un grande porto di importazione; ma divenne la base di operazione, come dice il Torelli, del commercio dell'Algeria, e il porto naturale di esportazione di gran parte dei prodotti delle fiorenti industrie francesi e svizzere.

IL COMMERCIO ITALO-SVIZZERO VERSO LA METÀ DEL SECOLO XIX.

Mentre, adunque, Trieste e Marsiglia, per l'introduzione e il rapido sviluppo della marina a vapore e per il loro collegamento mediante le ferrovie ad un vasto *hinterland*, andavano ogni giorno più prosperando, il porto di Genova si manteneva stazionario o progrediva lentamente, sia perchè, come abbiamo visto, la marina a vapore non vi aveva potuto prendere un sufficiente sviluppo, sia perchè era solo collegato alla rete ferroviaria del Piemonte e della Lombardia. Si può anzi dire, che l'introduzione delle ferrovie fu più di danno che di vantaggio al porto di Genova, perchè i suoi porti rivali, cioè Amburgo, Trieste e Marsiglia, furono ben presto collegati alla rete ferroviaria europea, che si andava sempre più estendendo ed intensificando, e poterono così invadere quella parte dell'*hinterland* naturale di Genova che si trovava al di là delle Alpi, mentre Genova, anche quando potè essere unita alla rete ferroviaria europea, e più precisamente alla rete francese, mediante la ferrovia della Riviera ligure e poi più tardi con il traforo del Cenisio, e alla rete austriaca, non potè trarne molto utile, perchè il suo *hinterland* commerciale si trovava da una parte limitato dall'*hinterland* commerciale di Marsiglia e dall'altra da quello di Venezia e di Trieste.

Era trascorso poco più di mezzo secolo dal compimento dei grandi lavori che avevano reso carreggiabili i valichi dello Spluga, del S. Bernardino, del Gottardo, del Sempione, ed ecco che un nuovo trovato dell'ingegno umano rendeva quasi nullo l'effetto di queste strade per il commercio internazionale. Le comunicazioni della Svizzera e della Germania meridionale con l'Italia che, avevano già da lungo tempo alta importanza, e per gli abitanti dei due paesi e per il commercio europeo, si vennero a trovare in condizione di assoluta inferiorità; e il commercio dell'Italia con la Svizzera e con lo « Zollverein » germanico, verso la metà del secolo XIX, rimase del tutto stazionario. Il transito poi dall'Italia al settentrione cessò quasi affatto.

La mancanza di ogni legame fra la rete ferroviaria italiana e l'elvetica fece pure sì che il commercio del Levante con la Svizzera e considerevole parte degli Stati germanici, che passava già per i porti italiani, si rivolgesse ad altre vie. Gli effetti della buona posizione geografica di Genova furono completamente annientati dai miglioramenti dei mezzi di comunicazione che più facilmente poterono introdurre i porti di Marsiglia, di Trieste e di Amburgo.

Le conseguenze di questo stato di cose si fecero ben presto sentire sul commercio italo-svizzero. Il commercio della Svizzera con l'estero (a prescindere da quegli oggetti di commercio che si tassano a numero, come il bestiame, o a valore, come strumenti agrari e veicoli, ecc.) negli anni 1855-1862, quando cominciarono a farsi sentire gli effetti del collegamento della rete ferroviaria svizzera con la rete francese e germanica, presenta le seguenti cifre:

Anni	Importazioni	Esportazioni	Totale
	Centinaia (1)	Centinaia	Centinaia
1855	10.128.894	1.489.514	11.618.408
1856	10.507.946	1.588.258	12.096.204
1857	11.192.350	1.617.864	12.810.214
1858	11.549.157	1.476.115	13.025.272
1859	12.812.989	1.435.351	14.248.340
1860	14.571.703	1.451.504	16.027.207
1861	15.697.932	1.721.237	17.419.169
1862	14.848.513	2.054.186	16.902.699

Or bene, in queste cifre il commercio lungo i confini del regno d'Italia da Brugio (via del Bernina) a Londo (via del Sempione) e cioè nel tratto in cui si trovano tutti i passi più importanti italo-svizzeri, entra solo nelle seguenti proporzioni:

Anni	Importazione dall'Italia	Esportazione dall'Italia	Totale
	Centinaia	Centinaia	Centinaia
1855	665.791	326.717	992.508
1856	672.775	322.547	995.322
1857	817.973	289.963	1.107.938
1858	705.643	274.890	980.533
1859	689.442	248.741	938.183
1860	792.511	257.902	1.050.413
1861	734.934	267.746	1.002.680
1862	689.365	239.625	938.990

(1) Centinaio è il quintale svizzero di cento libbre o mezzi chilogrammi. E poi da notarsi che in quegli anni le importazioni e le esportazioni non venivano ridotte a valore, ma venivano registrate con diversi metodi; alcuni

Mentre, adunque, nel corso di questi otto anni, il complessivo commercio internazionale della Svizzera (non compreso il semplice transito) aumentava circa del 50 per cento, il commercio italo-svizzero appare nel 1862 minore che non fosse nel 1855. Nel 1855 l'Italia rappresenta l'undecima parte del commercio estero della Svizzera; nel 1862 ne rappresenta solo la decimaottava parte. Questo ristagno del commercio italo-elvetico può spiegarsi solo con la circostanza ch'esso non ebbe a suo servizio quella trasformazione dei mezzi di trasporto che si avverò in tutte le altre direzioni.

Molto presto, quindi, e nell'Italia e nella Svizzera si coltivò l'idea di unire le reti ferroviarie dei due paesi. Già Carlo Alberto aveva favorito le pratiche per la formazione di una società che doveva assumere la costruzione di una ferrovia attraverso il Lucomagno e a questo scopo aveva mandato appositi delegati a trattare con i Cantoni svizzeri, che avevano interesse alla costruzione di questa strada; e le trattative erano già arrivate a buon punto. Il 17 gennaio 1847 i rappresentanti del Canton Ticino, San Gallo e Grigioni e il delegato del governo sardo firmarono un trattato riguardante la ferrovia del Lucomagno; ma purtroppo gli avvenimenti non permisero a quel monarca di intraprendere l'opera gigantesca. Il Gualterio ha pubblicato due lettere di Carlo Alberto da cui si rileva ch'egli molto presto si era reso perfetto conto dell'importanza del problema ferroviario italo-svizzero, e che usava di tutti i mezzi per risolverlo nel miglior modo possibile (1).

Il progetto di congiungere con una ferrovia la Svizzera e l'Italia, affrontando le evidenti difficoltà che la catena alpina vi oppone, si presentò sin dall'inizio della rete ferroviaria elvetica. L'ing. Koller, patrocinando il traforo del Gottardo, così scriveva nel 1864: « Quando non sia libero il movimento delle merci e

oggetti erano indicati solo a peso, senza determinazione di valore, altri erano indicati a numero, altri infine a valore. È quindi impossibile il riassumere in una cifra complessiva il commercio svizzero. Le mercanzie a peso però, rappresentavano la parte più importante del commercio svizzero.

(1) Il me paraît, scrive Carlo Alberto in data 7 dicembre 1846 a una persona di sua confidenza, que la Société d'ici (cioè la Società per la ferrovia del Lucomagno) et que le commerce de Gênes ont besoin d'être stimulés, et de déployer plus d'activité qu'ils n'en montrent; pourtant il y va de leur sort et fortune à venir ». Cfr. GUALTERIO, *Rivolgimenti italiani*, II, 131.

delle persone fra l'Italia e la Svizzera, tra l'Italia e il Baden o il Wurtemberg o la Baviera, sempre ne soffre l'uno o l'altro paese. E quando il traffico della Bassa Germania, dell'Olanda, del Belgio, del Reno o della Francia Orientale, o della Britannia col Levante, coll'Egitto, coll'India, non possa valersi della retta e naturale sua via per l'Italia e la Svizzera, queste due regioni perdono il transito e tutti i suoi emolumenti, e le altre sopportano il danno del più lungo giro con gli annessi ritardi e smarrimenti ».

« Il regno italico, aggiunge il Koller, è in procinto d'entrare nel novero delle grandi potenze. Essendo in tutta la sua lunghezza paese marittimo, può sostenere l'attitudine di potenza solamente se riesce a farsi forte sul mare; il che dipenderà dal grandioso sviluppo e rifiorimento della propria marina mercantile. Or questo è condizionato all'incremento del traffico de' suoi porti con l'Europa centrale. Solo una ferrovia alpina può dare al suo commercio marittimo un generoso slancio aprendogli a settentrione un vasto e dovizioso campo d'importazioni e d'esportazioni » (1).

Che la Svizzera s'adoprasse in tutti i modi per richiamare sul suo territorio almeno una parte di quel commercio di transito, che un giorno vi era stato fra l'Europa centrale e l'Italia era cosa ben naturale.

Si stava alacremenente lavorando per il traforo del Cenisio da una parte; dall'altra il Semmering era stato aperto il 17 luglio 1854 e la ferrovia del Brennero era vicina al compimento; ma queste due linee non erano di alcun vantaggio per la Svizzera. Difatti il Koller senz'altro asserisce che queste linee erano dannose al commercio svizzero: « sono linee concorrenti, egli dice; ruineranno il traffico della Svizzera, e ridurranno le strade alpine a

(1) *La ferrovia del Gottardo nell'aspetto commerciale*, Lugano, 1864, pagina 4. — Per la storia delle trattative e degli studi per una ferrovia fra l'Italia e la Germania attraverso la Svizzera cfr. BERNHARDT R., *Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volk-wirtschaftlicher Beleuchtung*. Zurich, 1905, vol. I, 5 e II, 3; e la mia relazione storico-economica sul traforo della Greina letta il 20 marzo u. s. nella riunione italo-svizzera indetta dalla Camera di Commercio di Torino per patrocinare il traforo della Greina. La relazione tecnica fu letta dall'ing. comm. Michele Fenolio a cui si deve anche un interessante studio su *Le ferrovie in progetto per la congiunzione della Svizzera orientale coll'Italia*, in *Riforma Sociale*, 1908, fasc. di Gennaio-Febrero.

un servizio locale. Nelle opere del Cenisio e del Brennero, la Svizzera può meditare ciò che sia da farsi e da evitarsi ». Si notava che dal Cenisio a Nizza, sulla ferrovia litoranea da Genova a Tolone, vi erano circa 160 chilometri; dal Brennero al Semmering 330; ma dal Cenisio al Brennero 420, e se si misuravano lungo la curva delle Alpi, erano 490. Questa grande lacuna di ferrovia era molto dannosa e alla Svizzera e all'Italia, in particolar modo al porto di Genova.

Ed era evidente che gl'interessi ferroviari della Svizzera e del porto di Genova coincidessero in modo perfetto. Se il Cenisio e il Brennero erano dannosi alla Svizzera, erano pure di quasi nessuna utilità al porto di Genova, essendo il primo, come già dissi, troppo vicino al raggio commerciale di Marsiglia, e l'altro a quello di Trieste.

Nel trattato commerciale stipulato l'8 giugno 1851 fra la Svizzera e il Piemonte si erano gettate le basi di una cooperazione per la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi centrali « la quale partendo immediatamente dal confine sardo o dal più opportuno punto del lago Maggiore, e seguendo la *direzione della Germania*, vi si congiunga alle ferrovie dello Zollverein ». Con questa clausola venivano completamente esclusi i trafori dello Spluga e del Sempione: solo restarono in lotta i progetti del Lucomagno e del Gottardo, sino a che la vittoria finale arrise a quest'ultimo.

Non è questo il luogo più adatto per fare la storia delle vicende a cui andarono incontro i vari progetti di ferrovie attraverso le Alpi centrali: mi basta ricordare che se i progetti furono vari, unico fu il concetto direttivo che guidò e la Svizzera e l'Italia nella scelta, e cioè aumentare prima di tutto il commercio italo-svizzero e richiamare, poi, nella Svizzera e nell'Italia un forte commercio di transito specialmente in vista dell'apertura del canale di Suez (1).

La Svizzera acquistava sul mercato italiano una grande quan-

(1) Cfr. PALEOCAPA, *Sulla ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche*, Torino, 1863. — *La ferrovia del Gottardo considerata nel rispetto economico*, Torino, 1866. — TORELLI, *Op. cit.* Vol. III, pag. 270 (Del collegamento delle strade ferrate dello Stato Sardo colla rete francese ed elvetico-germanica, mediante le linee del Moncenisio e del Lucomagno).

tità di seta, di vino, di cereali e di altri generi agricoli di cui non poteva fare a meno e che le giungeva per vie assai scomode e malagevoli e quindi costose. Per la maggiore vicinanza di Genova si poteva pure sperare che da questo porto potessero giungerle i cottoni greggi necessari alla fiorente industria cotoniera svizzera e della Germania meridionale. Nello stesso modo l'Italia acquistava nella Svizzera e nella Germania una notevole quantità di tessuti di seta, di cotone e di lana e molti altri prodotti delle industrie svizzere e tedesche. Il miglioramento dei mezzi di comunicazione avrebbe certamente aumentato questo commercio, con grande beneficio delle due nazioni.

Nelle merci svizzere e tedesche, che sarebbero venute in grande quantità nel porto di Genova, si sperò da molti economisti italiani del secolo scorso di trovare quel carico di ritorno, il quale avrebbe permesso al grande porto ligure di fare una vittoriosa concorrenza a Marsiglia ed ai porti del nord. « Nè l'età nostra, nè le future, scriveva il Torelli, per quanto grandi siano i perfezionamenti che si possono introdurre, non vedranno rivali alle linee italiane che varcano le Alpi per il Lucomagno o Cenisio. Come desse chiameranno l'Italia intera a fruire de' grandi benefici de' moderni ritrovati la collocheranno anche nella possibilità, dirò anzi nella certezza, di trarre un largo vantaggio dalla grandissima opera del taglio dell'istmo di Suez... L'Oriente è riavvicinato della metà o di due terzi di via secondo la meta alla quale si tende. Ciò è un fatto; ma per utilizzare questo ravvicinamento conviene avere qualcosa da recare a quelle nuove piazze. E che cosa potrebbero portare oggi giorno Genova e Venezia? Nulla o ben poco. E che sarebbe di Genova e Venezia, se Marsiglia, che è nelle identiche condizioni di quei porti rapporto alla distanza, avesse il carico certo? Come mai tenergli concorrenza? Le grandi linee alpine, esse sole possono dare questo risultato. La prodigiosa attività industriale della Svizzera, facendo capo a Genova, può darle il carico per l'Oriente; fra i pochi oggetti che si recano colà, si annoverano cotonerie, tele ricamate, lavori in legno ed orologi. Nei quattrocento e più milioni che produce la Svizzera si annoverano tutti questi oggetti; la Selva Nera è sempre famosa per i lavori in legno. La Germania meridionale, il Tirolo e l'Austria superiore manderebbero i prodotti della loro industria per il Brennero a Venezia, e dessa pure potrebbe contare su gua-

dagni, anche nei viaggi di andata. Se vi è possibilità è per questa via, io non ne veggio all'infuori di essa. Ma per l'opposto questa è sicura » (1).

Purtroppo questa previsione del Torelli, che pure era un uomo di grande ingegno, e che vide giusto in molte questioni economiche riguardanti l'Italia, non si avverò. L'uno dopo l'altro i trafori alpini che misero in comunicazione l'Italia con la Francia e la Svizzera furono eseguiti; ma non per questo sono di molto mutate le condizioni del porto di Genova: esso continua ad essere specialmente un porto di importazione: lo sperato carico di ritorno per le numerose navi che ad esso giungono cariche di grano, di carbone e di cotone non è venuto. Quasi si direbbe che, per ciò che riguarda le merci, i grandi trafori alpini abbiano fatto bancarotta. Basta a convincersene un breve esame del commercio italo-svizzero specialmente in rapporto al movimento del porto di Genova nei primi anni del secolo XX (2).

(*Continua*).

(1) Op. cit., pag. 310. Cfr. anche TESO A., *L'Italia e l'Oriente. Studi di politica commerciale*. Torino, 1900.

(2) Sin dal 1882 l'on. Luigi Luzzatti aveva preveduto questa bancarotta dai valichi alpini, perciò che riguarda il commercio di transito, e scrisse in proposito un interessante articolo: *Valichi alpini e loro delusioni*, nella *Nuova Antologia*, vol. 63. È poi giusto ricordare che la Commissione nominata per studiare la ferrovia del Gottardo sotto l'aspetto commerciale (*La ferrovia del Gottardo nel rispetto economico*, Torino, 1866) aveva già considerato la concorrenza che avrebbero fatto i porti del Nord. Cfr. COEN G. *Per l'apertura del Sempione*, in *Rivista Marittima*, 1906, Aprile, pag. 8. FERRUCCI, *Il Sempione e gli interessi italiani* in *Nuova Antologia*, Novembre 1895, pag. 55, ed altri numerosi articoli del Cadorna, Vegezzi-Ruscalla, Protasi, Ruzzolini, Bosco, Strini, Cervetto, Morchio, Veroggio, ecc.