

Il porto di Genova e i trafori alpini

Note del socio prof. PIETRO GRIBAUDI (1).

IL COMMERCIO ITALO-SVIZZERO ALL'INIZIO DEL SECOLO XX E IL PORTO DI GENOVA.

Il commercio generale della Svizzera che nel 1894 ascendeva a tonnellate 5.387.713, continuò nel suo movimento ascensionale arrivando nel 1904 a tonnellate 8.210.915 e nel 1907 a tonnellate 9.836.965, con un aumento in confronto del 1894 di tonnellate 4.440.252, di cui oltre 2 milioni e mezzo nell'importazione e mezzo milione all'esportazione, come appare dalla seguente tabella comprendente tanto le merci soggette a dazio quanto le esenti, secondo le statistiche del commercio della Svizzera con l'estero pubblicate dal Dipartimento Federale delle dogane di Berna (2).

Anni	Importazione Tonn.	Esportazione Tonn.	Totale Tonn.
1894	4.379.481	1.008.232	5.387.713
1895	4.877.181	943.373	5.820.554
1896	5.230.320	989.540	6.189.860
1897	5.389.949	2.013.276	6.403.225
1898	5.653.321	1.249.144	6.878.265
1899	5.866.133	2.162.502	7.028.635
1900	5.822.123	2.162.502	7.142.948
1901	5.619.722	2.320.825	6.906.058
1902	5.911.434	2.394.402	7.305.836
1903	6.402.786	1.399.211	7.801.897
1904	6.745.342	1.465.573	8.210.915
1905	6.543.185	1.199.293	7.742.478
1906	6.905.549	1.544.462	8.450.011
1907	8.042.281	1.794.684	9.836.965
1908	7.561.378	1.663.487	9.224.865

(1) Continuazione e fine. Vedi fasc. precedente.

(2) *Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande im Jahre 1908.*
Herausgegeben vom Schweiz. Zolldepartement. 1909.

Come si vede, l'aumento del commercio svizzero è stato nell'ultimo ventennio molto notevole, specialmente per le importazioni, che crebbero quasi del 50 per cento.

È quindi interessante vedere come questo commercio sia suddiviso fra le tre nazioni marittime de' cui porti si serve la Svizzera.

ANNI	ITALIA		FRANCIA		GERMANIA	
	Importazione	Esportazione	Importazione	Esportazione	Importazione	Esportazione
	tonn.	tonn.	tonn.	tonn.	tonn.	tonn.
1894	171,166	218,247	836,510	161,932	1,662,289	259,279
1895	152,823	218,521	1,151,458	152,797	1,799,940	226,841
1896	167,381	186,057	1,098,275	171,540	2,012,485	247,555
1897	188,577	193,688	1,211,742	178,839	2,094,263	270,092
1898	193,463	256,522	1,251,560	189,696	2,309,622	387,949
1899	231,131	232,275	1,210,668	172,024	2,462,474	345,320
1900	204,683	265,672	1,117,391	197,449	2,617,507	409,222
1901	211,024	309,054	1,033,342	202,429	2,483,686	326,718
1902	228,765	323,200	1,055,819	206,247	2,599,698	375,513
1903	254,985	319,908	1,120,154	192,967	2,820,405	360,114
1904	279,422	358,231	1,268,171	188,600	2,973,088	382,374
1905	318,484	403,907	1,338,202	193,222	3,084,182	399,828
1906	335,101	652,211	1,226,489	202,570	3,602,895	456,431
1907	385,365	885,701	1,395,784	231,744	4,200,746	448,348
1908	315,723	748,998	1,345,446	237,467	4,091,320	408,275

Da questa tabella risulta che le importazioni dall'Italia aumentarono di 163.985 tonn., quelle della Francia di 390.242, e quelle della Germania di ben 1.940.606 nel 1907. Questo enorme aumento delle merci importate in Svizzera dalla Germania ha richiamato l'attenzione della città di Genova, la quale, mentre per sua posizione geografica dovrebbe essere il porto naturale della Svizzera, vede il commercio svizzero prendere altre direzioni e specialmente quella del nord.

L'*hinterland* commerciale di un porto non è determinato da fattori geografici, ma da fattori economici; o meglio nella deter-

minazione dell'*hinterland* di un porto i fattori geografici non entrano se non in quanto influiscono sui fattori economici (1).

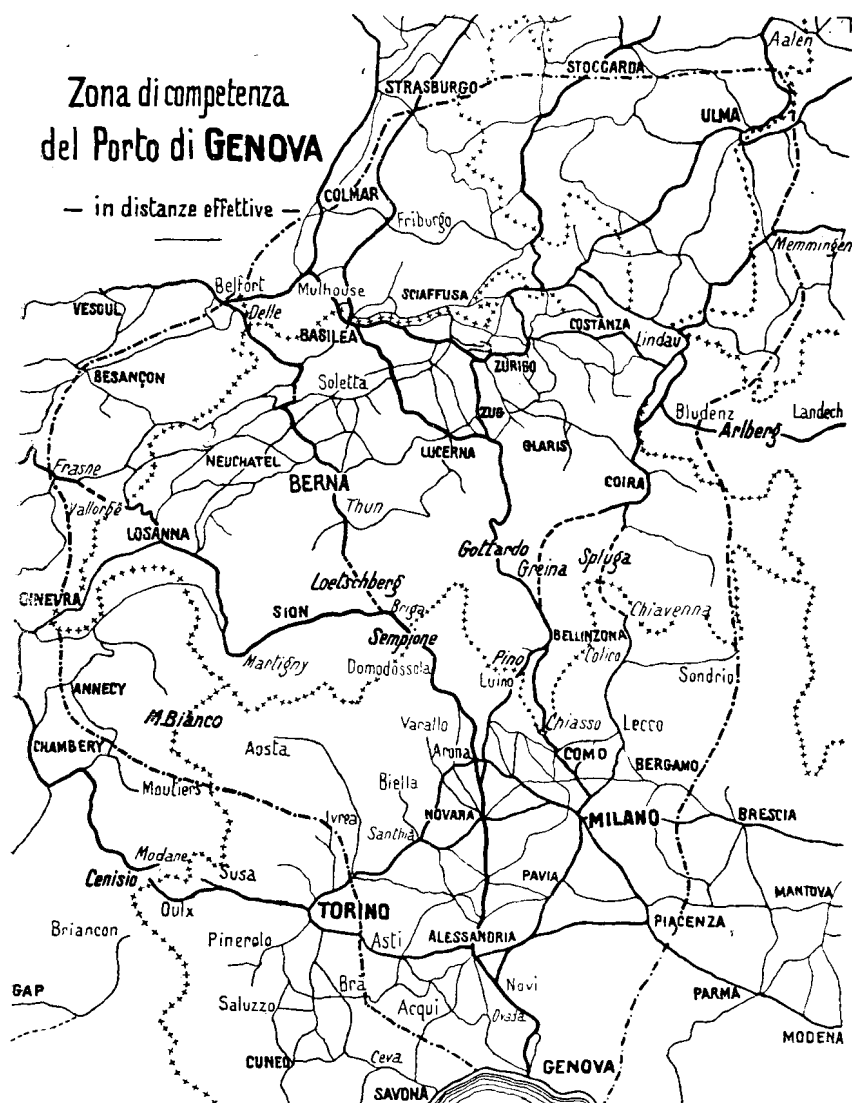
Un grande industriale che debba da un paese interno spedire una partita di merci ad un porto di mare non sceglie il porto più vicino, ma quello per giungere al quale si spende di meno, e nel quale i noli sono più bassi. La lunghezza della via non è che uno dei fattori da prendersi in considerazione, e molto spesso è sopraffatto da altri fattori, sia naturali sia artificiali, che hanno ben maggiore importanza nella determinazione del costo di trasporto. Così l'aumento straordinario delle merci importate dalla Germania nella Svizzera si deve in gran parte alla economia dei trasporti per via fluviale, nonchè alle tariffe ferroviarie tedesche eccezionalmente ridotte; come l'invasione da parte di Marsiglia di un notevole tratto dell'*hinterland* di Genova si deve alle tariffe di protezione delle ferrovie francesi.

Le nazioni confinanti con la Svizzera, per attrarne il commercio sul proprio territorio, sono andate a gara nell'offrirle le maggiori comodità ed economie di spese per il transito delle merci, dando così luogo ad una grande lotta fra i porti di Rotterdam, Anversa, ecc., e quelli di Genova e Marsiglia. Genova, in questa lotta commerciale, nonostante la sua naturale posizione di naturale capolinea fra il Mediterraneo e il Centro Europa, e la minore distanza che ne la separa, ancora abbreviata dai valichi del Gottardo e del Sempione, si vide tolti questi incalcolabili vantaggi da artificiosi provvedimenti emanati dai governi concorrenti che rendono più economiche le vie più lunghe.

Dalla carta, che accompagna lo studio che gli ingegneri Colombo, Tortarolo e Dietler hanno fatto, per incarico del Municipio di Genova, intorno alle questioni relative all'esercizio ferroviario attraverso l'Appennino da Genova a Valle Scrivia, si rileva che l'*hinterland* del porto di Genova è limitato a est da

(1) « L'hinterland ou l'arrière pays du port est la portion de territoire que le port dessert; son étendue n'est déterminée ni par la géographie, ni par le droit des gens: elle n'est pas fixe, elle dépend des moyens de communication naturels ou artificiels. La création d'une voie ferrée peut l'étendre, tout comme un tarif trop élevé des prix de transport par rail peut la restreindre ». E. VAN DER SMISSEN, *La fonction économique des ports. Note complémentaire*, in *Revue de Questions scientifiques* 1906, II, pag. 244.

quelli dei porti di Spezia e di Venezia, a ovest da quello di Savona, e in quell'*hinterland* la concorrenza vi sarebbe pratica-



mente impossibile con l'attuale rete ferroviaria, semprechè a vantaggio di alcuno tra i porti nazionali non vengano predisposti nuovi mezzi più economici nei trasporti.

Appare altresì che lo stesso porto dovrebbe avere una zona d'influenza nei mercati dell'Europa, limitata ad est dalla zona che competerebbe a quello di Venezia, ad ovest da quella spettante al porto di Marsiglia, ed a nord dalle zone di penetrazione di Anversa, Rotterdam, Brema ed Amburgo. La zona interna che comprende in parte il Piemonte, la Lombardia ed in piccola parte l'Emilia, è popolata da circa otto milioni di abitanti. La zona che si estenderebbe al di là dei confini, comprende quasi tutta la Svizzera, alcune regioni della Germania meridionale e precisamente una parte dell'Alsazia-Lorena, del Baden, del Württemberg e della Baviera, infine alcuni paesi appartenenti alla Francia, situati nell'Alta Savoia, fino al lago di Ginevra. In questa zona, esclusi gli abitanti dei paesi francesi, vive una popolazione che può essere calcolata in circa sei milioni di abitanti⁽¹⁾.

Tale è l'*hinterland* di Genova che noi potremmo chiamare teorico, e come si vede è molto ampio e comprende paesi ricchi e popolosi. Purtroppo, però, l'*hinterland* effettivo è ben più ristretto.

L'« HINTERLAND » COMMERCIALE DEL PORTO DI GENOVA.

Il Municipio di Genova nel 1906 pubblicava una relazione, nella quale, studiate minutamente le spese marittime (noli, spese portuali ecc.) gravanti le granaglie dai porti di origine a quelli di transito (Genova, Marsiglia e Rotterdam) e le spese di trasporto (fluviale e ferroviario) da questi porti ai mercati svizzeri, si veniva a queste conclusioni: « Da tutti questi confronti si scorge chiaramente che Genova non avrebbe a temere la concorrenza dei porti rivali di Marsiglia e Rotterdam per quanto riguarda le spese marittime; mentre invece quelle di trasporto per via di terra sono, per questi due porti, minori assai. Ed il minor percorso, che per certi mercati si avrebbe passando per Genova, non vale ad assicurare i traffici di tali mercati, perchè

(1) Cfr. VEROGGIO B., *Gli ordinamenti tecnici e le vie di penetrazione dei porti concorrenti sui mercati dell'Europa centrale in confronto con le condizioni del porto di Genova*, Genova, 1903, pag. 7. — M. THENNISSEN, *Le port moderne de Gênes*, in *R. de Questions scientifiques*, 1908, I, pag. 465.

molto superiore è il costo di trasporto lungo le ferrovie italiane. Di guisa che a Genova, la quale per ragioni di distanze effettive dovrebbe estendere la sua zona di competenza fino alla Germania, sono contrastati i mercati della Svizzera ». E il Municipio di Genova chiedeva che fossero ribassate le tariffe ferroviarie sul percorso italiano, e che venissero costruite delle linee dirette atte a diminuire i percorsi ferroviari, avvicinando così i centri svizzeri e germanici al porto di Genova. In tal modo si avrebbe avuto il vantaggio della economia sulla spesa stante la minore percorrenza chilometrica di quella attuale e più rapido sarebbe stato l'invio delle merci a quelle regioni.

Quest'ultima domanda come è noto, è stata raccolta dal governo italiano, con la promessa costruzione della direttissima Genova-Milano; ma, forse, con ragione il governo non volle mai concedere una diminuzione di tariffe, perchè, data la brevità del percorso ferroviario in territorio italiano, ben difficilmente tale diminuzione, da sola, avrebbe avuto l'effetto desiderato.

In condizioni ben diverse si trovano Marsiglia e la Francia rispetto al traffico con la Svizzera occidentale. Ginevra è oggi a eguale distanza da Genova (km. 472) come da Marsiglia; ma le tariffe di protezione, che nel caso della Francia sono molto efficaci per il notevole tratto di territorio francese, che le merci dirette alla Svizzera sono costrette a percorrere, danno la vittoria al porto francese. E Marsiglia come aveva lottato contro il Cenisio, continua a lottare contro il Sempione. Per questo valico Ginevra dista da Genova 479 km.; ma è da notare che mentre per la linea Ginevra-Cenisio-Genova (472 km.) il tragitto in territorio svizzero è minimo, per la linea del Sempione è molto notevole, e quindi la Svizzera, in vista dei benefici che deriveranno alle sue linee, ha interesse a favorire più le provenienze da Genova che non quelle da Marsiglia.

La Commissione presieduta dal sen. Adamoli e incaricata di studiare una soluzione del problema del porto di Genova manifestò la speranza che Genova e l'Italia potessero trarre molti benefici dall'apertura del Sempione, specialmente per ciò che riguarda la penetrazione nella Svizzera occidentale. Infatti Genova si trova a km. 419 da Losanna, mentre Marsiglia è a km. 531; e poichè da Losanna si diramano le principali ferrovie della Svizzera occidentale, Genova si avvantaggia su Marsiglia di 112 km.

verso una regione nella quale finora la sua penetrazione era impossibile (1). Queste speranze, però, almeno per ora, non si sono ancora avverate e il porto di Marsiglia continua ad essere quello che fornisce il maggior numero di merci alla Svizzera occidentale. Più fondate speranze si hanno nei benefici che saranno prodotti dall'iniziato traforo del Lötschberg, che diminuisce la distanza effettiva fra Genova e Basilea di 15 km. e quella con Berna di 129, e dalla già progettata direttissima Genova-Milano (2).

Di fronte a questi lavori o in corso o progettati nella Svizzera e in Italia stanno, al di là delle Alpi, altri lavori ben più grandiosi destinati purtroppo a paralizzare buona parte degli sforzi che il porto di Genova fa per estendere la sua zona di competenza commerciale verso settentrione. « Coloro che fondavano grandi speranze sulla linea del Gottardo a vantaggio di Genova, è detto nella Relazione Adamoli, non vedevano quello che si è verificato nel settennio scorso: l'enorme progresso, cioè, della navigazione marittima; lo sviluppo dei porti settentrionali dell'Eu-

(1) *Relazione della Commissione Adamoli*, 1904, p. 717. Sul Sempione, cfr. il diligente studio del dott. A. MICHIELI, *La Galleria del Sempione e i nuovi transiti internazionali*, in *Boll. della Soc. Geog. Ital.* 1906, agosto e settembre. — LAFFITTE L., *Simplon et Faucille. Rôle économique d'une nouvelle ligne internationale* in *Le Génie Civil*, Paris, 1903, pag. 17.

(2) Il limite della zona commerciale di Genova desunto dalle più corte lunghezze effettive misurate sulle ferrovie che mettono capo a Genova attraverso l'Alsazia-Lorena per 50 chilometri, il Baden per 42, il Württemberg per 135 e la Baviera per 20. In tutto una lunghezza di 247 chilometri. Cfr. *Questioni relative all'esercizio ferroviario attraverso l'Appennino da Genova a Valle Scrivia*. Relazione degli ingegneri H. DIETLER, G. COLOMBO e P. TARTAROLO. Genova, 1902, p. 96. Gli stessi ingegneri, però, poco appresso aggiungono: « Non devesi però tacere che ai porti del Nord fanno capo ferrovie di pianura, mentre quello di Genova serve la zona che gli compete con ferrovie di montagna. L'estensione della zona stessa potrà essere acquistata e conservata soltanto a condizione che le spese di trasporto lungo le vie di comunicazione da Genova indirizzate al mercato centrale europeo, siano molto attenuate, mediante impianti ferroviari più razionali. E ciò maggiormente importa, inquantoché esiste l'azione di una ulteriore concorrenza nella navigazione sui fiumi e canali, la quale si fa sentire durante una parte dell'anno, e potrebbe assumere proporzioni ancora più minacciose nell'avvenire ». Cfr. MARANELLI C., *Il costo di produzione dei trasporti ferroviari*, in *Atti del V Congresso Geografico Italiano*, 1905, vol. II, p. 384.

ropa; l'utilizzazione mirabile del Reno e degli altri grandi fiumi della immensa pianura del Nord, che ha permesso ai porti del Belgio, dell'Olanda, della Germania, di lottare vittoriosamente con quelli dell'Atlantico e del Mediterraneo nel servire agli scambi dell'Europa con l'America ed il Levante ».

Oggi, infatti, i trasporti da Anversa e da Rotterdam, per Berna e Zurigo, sono a miglior mercato che da Genova nonostante che il percorso sia doppio ».

Per dimostrare sempre di più la necessità di una riduzione delle tariffe ferroviarie italiane allo scopo di rendere possibile una maggiore estensione della zona di competenza del porto di Genova l'Ufficio commerciale del Municipio genovese iniziò nel 1906 diligenti ricerche sul costo di trasporto delle granaglie dai paesi di origine ai mercati svizzeri per i transiti di Genova, Marsiglia e Rotterdam. Senza qui trattare di tutti i diversi fattori che concorrono a formare il costo di trasporto, mi limito a riferire le conclusioni a cui è giunto ne' suoi interessanti studi l'Ufficio commerciale del Municipio di Genova. E la conclusione più importante è questa, che — nonostante la minore distanza del transito di Genova — Marsiglia e Rotterdam attraggono il traffico elvetico con l'economia delle spese.

Si rileva infatti che per le granaglie provenienti a) dal Mar d'Azoff:

1° il transito di Rotterdam è più economico per le destinazioni di Basilea, Brugg, Olten, Rorschach, Sciaffusa e Winterthur;

2° quello di Marsiglia lo è per: Berna, Burgdorf, Bienn, Bouveret, Friburgo, Ginevra, Le Locle, Lyss, Losanna, Les Verrières, Neuchâtel, Serrières e Vallorbe;

3° quello di Genova soltanto per: Aarau, Brunnen, Lucerna, San Gallo, Thun, Zurigo.

b) Per le provenienze del Mar Nero:

1° il transito di Rotterdam è più economico per le destinazioni di: Aarau, Basilea, Brugg, Olten, Rorschach, San Gallo, Sciaffusa, Wanzen, Winterthur;

2° quello di Marsiglia per: Berna, Burgdorf, Bienn, Bouveret, Friburgo, Ginevra, Le Locle, Lyss, Losanna, Les Verrières, Neuchâtel, Serrières, Thun e Vallorbe;

3° quello di Genova soltanto per: Brunnen, Lucerna e Zurigo.

c) Per le provenienze del Nord America:

1° Rotterdam vince Genova e Marsiglia per le destinazioni di: Aarau, Basilea, Brugg, Olten, Rorschach, San Gallo, Sciaffusa, Wangen, Winterthur e Zurigo;

2° il transito di Marsiglia è più economico per: Berna, Burgdorf, Bienn, Bouveret, Friburgo, Ginevra, Le Locle, Lyss, Losanna, Les Verrières, Neuchâtel, Serrières e Vallorbe;

3° il transito di Genova conviene soltanto per le destinazioni di Brunnen e di Thun.

d) Per le provenienze del Sud-America:

1° le spese di trasporto ad Aarau sono eguali tanto per il transito di Rotterdam, quanto per quello di Genova, e sono più economiche che per Marsiglia;

2° Rotterdam presenta maggiore economia per le destinazioni di Basilea, Brugg, Olten, Rorschach, San Gallo, Sciaffusa, Wangen e Winterthur;

3° Marsiglia vince per le destinazioni di: Berna, Burgdorf, Bienn, Bouveret, Friburgo, Ginevra, Le Locle, Lyss, Losanna, Les Verrières, Neuchâtel, Serrières e Vallorbe;

4° Genova soltanto per Brunnen, Lucerna, Thun e Zurigo.

Per questo delle 500.000 tonnellate di grano che entrano ogni anno nella Svizzera ben 200.000 provengono da Rotterdam, 170.000 da Marsiglia e solo 110.000 da Genova, quantunque più della metà di questi cereali siano di provenienza russa. In questi ultimi anni si nota qualche aumento nell'importazione dei cereali russi nella Svizzera per la via di Genova. Da dati che l'Ufficio municipale di Genova attinse presso il R. Ispettorato e la Direzione compartimentale delle ferrovie si rileva che, mentre al porto di Genova arrivarono negli anni 1903, 1904 e 1905 rispettivamente tonn. 716.986, 661.216 e 662.383 di granaglie, se ne spedirono direttamente per la Svizzera tonnellate 121.962, 124.342 e 134.718.

Più ancora del porto di Marsiglia fa concorrenza a Genova nel transito delle granaglie dirette alla Svizzera il porto di Rotterdam, il quale, se altra volta doveva la sua importanza al fatto di essere uno dei magazzini generali delle colonie olandesi, oggi

è soprattutto il porto di transito di una gran parte dell'Europa Centrale (1).

Il porto di Rotterdam deve il suo enorme e recente sviluppo non solo al progresso gigantesco raggiunto dalle industrie germaniche nell'ultimo trentennio; ma specialmente ai miglioramenti eseguiti nei porti renani e al conseguente sviluppo della navigazione fluviale. Infatti, rimontando il Reno si trovano Duisburg, Ruhrort, Uerdingen, Düsseldorf, Colonia, Francoforte sul Meno, Mannheim, Ludwigshafen e Strasburgo, che hanno speso dei milioni per i lavori dei loro porti; ciò può anche dirsi di molte altre città minori. Nella sua ben nota opera sul porto di Rotterdam l'ing. H. A. van Ijsselsteyn ricorda tra l'altro che « il traffico totale della navigazione Renana (tanto quello dei porti germanici reciprocamente fra loro, quanto quello con i Paesi Bassi e con il Belgio) si è aumentato nei dieci anni trascorsi (1889-1899) del 78.5 per cento, ed il traffico su Rotterdam del 171.4 per cento ».

(1) Già nel 1901 la Camera di Commercio di Marsiglia scriveva: « Sarebbe un errore per Marsiglia preoccuparsi unicamente dei progressi della sua grande rivale mediterranea. Noi abbiamo sul mare del Nord dei concorrenti non meno dannosi, la cui sfera commerciale aumenta ogni giorno a detrimento della nostra città e di Genova. Si vedono ora i cereali del Levante, diretti verso la Svizzera, la Germania meridionale e la Francia orientale, nonostante il più lungo percorso, dirigersi sia ad Anversa sia a Rotterdam, ove essi trovano in una mirabile rete di canali, e di fiumi navigabili, una via di penetrazione molto meno costosa ». CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE, *Compte-rendu de la situation commerciale et industrielle de la circonscription de Marseille pendant l'année 1900*, Marseille, 1901, pag. 57. Questi stessi concetti furono espressi più volte tanto in Italia quanto in Francia; ma, per ora, senza alcun risultato: Marsiglia non rifugge da alcun mezzo per strappare a Genova il suo naturale *hinterland* svizzero. Per persuadersene basta confrontare la quantità di granaglie importate rispettivamente dai porti di Genova e di Marsiglia nella Svizzera durante il sessennio 1903-1908.

Nel 1903 da Genova tonn.		121.962	da Marsiglia		200.000
» 1904 »	»	»	124.342	»	200.000
» 1905 »	»	»	134.718	»	200.000
» 1906 »	»	»	132.635	»	270.000
» 1907 »	»	»	114.335	»	270.000
» 1908 »	»	»	66.180	»	134.000

Media tonn. 115.679

212.433

L'importazione delle granaglie nel porto di Rotterdam non aveva che una ben scarsa importanza prima del 1870; poi aumentò di molto, mantenendosi però negli ultimi anni quasi costante e cioè intorno ai 3 milioni di tonn. di cui oltre la metà proviene dalla Russia e dai paesi danubiani. Con ragione quindi l'Ufficio commerciale del Municipio di Genova nota che una metà almeno dei due milioni circa di tonnellate di granaglie che « ogni anno dal Sud-Est di Europa si avviano, attraverso il Mediterraneo e l'Atlantico all'opposta estremità Nord-Ovest per trasportarsi verso il centro del continente, sono sottratte artificiosamente al porto di Genova ed ai valichi del Gottardo e del Sempione; lo stesso potrebbe dirsi per parte almeno delle granaglie del Plata e di molte altre merci, le quali certamente preferirebbero il transito più breve e comodo, se fosse più economico ».

L'industria cotoniera nella Svizzera orientale sino al 1870 fu molto fiorente, ma poi decadde senza più riacquistare l'antica importanza, quantunque una lieve ripresa sia stata notata negli ultimi anni (1). Questa decadenza si deve in modo particolare alla concorrenza dell'industria cotoniera italiana, che fu per qualche tempo, e in parte lo è anche oggi, favorita dal buon mercato della mano d'opera. La quantità di cotone greggio di cui abbisogna l'industria cotoniera svizzera si aggira intorno ai 240 mila quintali, e proviene per la massima parte dagli Stati Uniti e dall'Egitto, i quali paesi sono, come è noto, insieme colle Indie Britanniche i principali fornitori di cotone del porto di Genova.

Del cotone, però, importato a Genova solo una piccola quantità prende la via della Svizzera. Infatti nel 1899, sopra un'importazione totale di balle 583.179, appena 4165 furono avviate alla Svizzera, mentre 457.320 vennero assorbite dai centri industriali dell'Italia, con una rimanenza per il consumo locale del mercato genovese di balle 41.634. La stessa proporzione si ebbe negli anni seguenti fino al 1906, nel quale anno cominciò a declinare sempre più il transito dei cotone da Genova alla Svizzera. Infatti in detto anno delle 679.844 balle arrivate a Genova, soltanto 4870 proseguirono per la Svizzera, 557.590 si avviarono all'interno e ne rimasero in Genova 118.184; e finalmente nel 1907 l'impor-

(1) CLERGET P., *La Suisse au XX^e siècle*, Paris, 1908, p. 137.

tazione fu di balle 620.042, delle quali andarono nella Svizzera 3850, e 585.636 ai centri industriali del Regno, rimanendone giacenti per il consumo locale e degli opifici dei dintorni 30.556 (1).

Ma questa diminuzione del transito del cotone diretto alla Svizzera per il porto di Genova non deve recare punto meraviglia, poichè non pochi cotonieri piemontesi e lombardi, in questi ultimi tempi, anzichè provvedersi del cotone greggio dal transito più breve di Genova preferirono quello di Venezia, anzi anche quello ben più lungo di Anversa. Non è il caso di indagare qui le cause di questo strano fenomeno: mi limito a riferire le principali conclusioni a cui la Sezione commerciale del Municipio di Genova è venuta dopo un attento studio delle spese generali di trasporto di un quintale di cotone proveniente dagli Stati Uniti, dalle Indie orientali e dall'Egitto destinato alle città industriali svizzere per i transiti dai porti di Genova, Anversa, Marsiglia e Venezia (2).

Per il cotone proveniente da Baltimora e diretto alla Svizzera Anversa vince Genova per tutte le stazioni svizzere; per quello proveniente da Galveston Genova vince Anversa per le destinazioni di San Gallo, Seon e Vallorbe, se il trasporto avviene per la via ferrata più breve, e per le destinazioni di Brunnen, Seon e Vallorbe se il trasporto da Anversa si fa per la via fluviale del Reno.

Per le provenienze dal porto di Nuova Orleans il transito di Genova è più economico per le stazioni di Brunnen, Lucerna, San Gallo, Seon, Vallorbe e Winterthur, in confronto di Anversa per la via ferrata più breve, mentre per tutte le altre stazioni vi è un'economia passando per Anversa. Questo porto, invece, per il cotone proveniente da Nuova York risulta più economico solo per la destinazione di Basilea. Nuova York, stante i noli ridotti che offre per Genova, la concorrenza che si esercita in quel porto,

(1) Nel 1908 partirono da Genova quintali 1.243.689 diretti all'interno dello Stato e quintali 100.758 diretti all'estero: in tutto 1.344.447 quintali. Nel 1909 arrivarono a Genova quintali 1.652.450 di cotone e ne partirono per ferrovia quintali 1.278.980 per l'interno e quintali 109.695 per l'estero: in tutto quintali 1.388.675.

(2) V. la tabella del Movimento dei cotoni del porto di Genova durante gli anni 1899 a 1907 in *Studio comparativo delle spese di trasporto dei cotoni greggi e del carbon fossile ecc.*, Genova, 1908, p. 34.

il traffico degli emigranti ecc., presenta una economia più rilevante a favore del transito di Genova, che qualsiasi altro porto degli Stati Uniti.

Il porto di Anversa vince Genova per tutte le stazioni svizzere, eccetto Brunnen, Seon e Vallorbe per le provenienze dal porto di Filadelfia; per quelle dal porto di Savannah il transito di Anversa è più economico, rispetto a quello di Genova, solo per Basilea.

Il trasporto di un quintale di cotone proveniente dal porto di Bombay e di Alessandria d'Egitto e diretto alla Svizzera è più economico per il transito di Genova rispetto a quello di Anversa per tutte le stazioni svizzere eccetto che per Basilea. Per il cotone proveniente da Calcutta il transito è più economico solo per Aarau, Basilea, Brunnen, Lucerna, Seon, Vallorbe, Winterthur e Zurigo.

Come si vede, la concorrenza che il porto di Anversa fa a quello di Genova per il trasporto del cotone sui mercati svizzeri è molto notevole sia che il trasporto da Anversa si effettui a mezzo di ferrovia, sia che avvenga per il Reno sino a Mannheim (1). Altrettanto si deve dire del porto di Marsiglia. Per questo porto non credo necessario riassumere le conclusioni a cui è venuta la Sezione commerciale del Municipio di Genova; mi basta constatare che, come del resto già era preveduto, il valico del Sempione concorre, per ora, in ben piccola misura all'allargamento dell'*hinterland* commerciale del porto di Genova (2).

(1) Su Anversa cfr. GUARNERI A., *Anversa. Vicende storiche e sua funzione economica*, in *Boll. del Min. degli Affari Esteri*, dicembre, 1909. — ALBY A., *Note sur les travaux du port d'Anvers*, in *Mem. et C. r. S. Ingénieurs civils de France*, 1908, pag. 645. — MACHAT J., *Anvers et Rotterdam*, in *Questions Diplôm. et Colon.*, 16 mars 1908, pag. 421.

(2) Il Sempione non avrà grande importanza per Genova, per ciò che riguarda il transito delle merci, sino a che non sia compiuto il traforo del Lötschberg ed abbia avuto effetto la convenzione franco-svizzera per le linee d'accesso al Sempione del 19 novembre 1909. Più che la linea Frasnè-Vallorbe, però, decisa nella Convenzione suddetta, sarà utile a Genova la linea Moutier-Granges-Longeau, che è la diretta continuazione verso nord della linea del Lötschberg. Cfr. il messaggio del Consiglio federale svizzero all'Assemblea federale sulla Convenzione franco svizzera sulle vie d'accesso al Sempione in *Feuille fédérale suisse*, 1 déc. 1909, e il *Recueil des chemins de fer*, tome XXIII, pag. 244. La linea Moutier-Granges con i raccordi eventuali su Bienne e Soleure fu concessa alla Compagnia delle Alpi Bernesi Berna-Lötschberg-Sempione. Cfr. LAFFITTE L., *Le percement du Simplon et la question des voies françaises d'accès*. Paris, E. Duruy, 1903.

Da quanto sopra ho detto risulta in modo evidente il fallimento dei valichi alpini per ciò che riguarda il movimento delle merci nel porto di Genova; ma vi è di peggio. Mentre la minore distanza che corre fra i porti di Genova e Venezia ed i centri industriali non solo dell'Alta Italia, ma anche della Svizzera e della Germania meridionale, dovrebbe assicurare ai due porti italiani il transito dei cotoni greggi destinati a tali industrie, in confronto dei porti del Nord, per un complesso di circostanze diverse, mentre da qualche anno il transito del cotone da Genova per la Svizzera è molto scarso, i porti del Nord hanno iniziato l'invio in Italia attraverso i valichi alpini di una quantità di merci, in principio esigua, ma che man mano dal 1905 è andata aumentando. Così l'Italia, la quale con sacrifici pecuniari grandissimi aprì attraverso le Alpi numerose vie, anche allo scopo di far riprendere al porto di Genova quel posto che un giorno occupava nel commercio dell'Europa centrale, si vede ora invasa da merci provenienti da porti lontanissimi.

Questo fatto deriva in parte dalle eccezionali condizioni di *congested traffic* in cui il porto di Genova si venne a trovare, causa la grande pletora di merci arrivate che ingombravano le calate, i magazzini ed i pontoni, e che la ferrovia non poteva trasportare a destinazione se non in proporzioni assai minori degli arrivi. Così oltre alle spese portuali assai gravose, vennero a caricarsi sulle merci le maggiori spese di stallie e guardianaggi, senza che il destinatario potesse fare assegnamento sulla data in cui la merce gli sarebbe stata consegnata, per la qual cosa preferì rivolgersi ai porti del Nord, dai quali era certo di avere mediante una spesa fissa e invariabile e nell'epoca preventivamente stabilita, la quantità e qualità di prodotti ordinata.

Ma oltre a questa circostanza di carattere eccezionale e transitorio, sonvene altre che influiscono sull'aumento progressivo dell'importazione dai transiti doganali di Luino e Chiasso, specialmente per quanto riguarda il carbon fossile; e prima fra tutte è la istituzione di tariffe speciali cumulative italo-germaniche ridottissime (1).

(1) *Studio comparativo sulle spese di trasporto dei cotoni greggi, ecc.*, pagina 263.

Ma lasciamo parlare le cifre. Nel 1905 i porti del Nord inviarono in Italia per i transiti di Luino, Chiasso e Modane chilogrammi 2.079.862 di cotone greggio; nel 1906 kg. 5.212.158, nel 1907 kg. 24.294.698, nel primo semestre 1908 kg. 17.249.781. Dal transito di Domodossola si importarono nel 1907 in Italia 3.179.898 kg. di cotone (1).

Gran parte di detto cotone proveniva dai porti di Anversa, Havre e Brema; ma specialmente da quest'ultimo porto, il cui commercio con l'Italia nel primo decennio del secolo XX è di molto aumentato, come si rileva dalla seguente tabella:

ANNO	Importazione dall'Italia		Esportazione nell'Italia	
	Quintali	Valore in Lire	Quintali	Valore in Lire
1903.	145.419	4.563.885	78.949	3.116.097
1904.	143.138	4.156.985	80.309	2.569.735
1905.	96.722	3.649.035	62.138	2.003.311
1906.	102.387	3.458.770	92.062	4.748.511
1907.	135.066	4.417.901	299.883	31.017.358

L'aumentata esportazione di cotone greggio dal porto di Brema in Italia si manifesta anche nell'aumento dell'esportazione del cotone dal porto suddetto, che nel 1907 salì a 462.000 tonn., mentre negli anni precedenti si era mantenuta stazionaria intorno alle 400 mila tonnellate.

Può riuscire interessante il conoscere l'importazione del cotone in Italia dal porto dell'Havre. Essa ci è data dalla seguente tabella:

(1) Il cotone proveniente dall'Havre per il Sempione si diresse specialmente a Torino (329.576 kg.), Legnano (155.574 kg.), Seregno (119.413 kg.), Vertova (341.921 kg.), Settimo Torinese (144.553 kg.), Rezzato (266.323 kg.), Rho (100.706 kg.), Besozzo, Chieri, Gallarate, Milano, Turbigo, Gazzaniga, Cornigliana, Vigevano, Torre Pellice, Pinerolo, Lomazzo, Brescia, Vicenza, Monza, Sampierdarena, ecc. Non è strano che i cotonifici di Sampierdarena possano trovare conveniente di fornirsi di cotone greggio dall'Havre?

ANNI	Per mare a Genova kg.	Per la ferrovia di		TOTALE kg.
		Modane kg.	Ventimiglia kg.	
1903.	72,000	2,980,840	65,880	3,118,720
1904.	368,550	3,820,950	91,420	4,280,920
1905.	98,000	4,010,640	123,820	4,232,460
1906.	96,000	3,099,570	101,460	3,297,030
1907.	337,800	2,500,690	88,720	2,927,210
1908.	573,400	5,611,190	135,650	6,320,240

L'eloquenza di queste cifre è tale che ben si comprende quanto sia giustificata l'agitazione sorta in Genova in questi ultimi anni per la sollecita soluzione di quei problemi da cui derivano i fatti, che sopra abbiamo accennati. E quello che si è detto per il cotone vale anche per il carbone, che rappresenta, come è noto, la metà delle merci sbarcate annualmente nel porto di Genova.

Anno	Merci varie Tonn.	Carbone Tonn.	Totale Tonn.
1900	2.010.983	2.419.438	4.430.421
1901	2.031.211	2.183.439	4.214.650
1902	2.385.811	2.364.776	4.750.587
1903	2.397.447	2.466.888	4.864.335
1904	1.369.870	2.355.917	4.725.787
1905	2.503.654	2.425.777	4.929.431
1906	2.627.635	2.737.919	5.365.554
1907	2.233.098	3.002.863	5.235.961
1908	2.240.866	3.037.664	5.278.530

Se la utilizzazione delle forze naturali offerte dalle nostre acque montane tende a frenare il progressivo aumento del consumo del carbone all'interno, per molti e molti anni il detto consumo recherà profitto alle industrie marinare, ai lavoratori dei porti ed alle ferrovie, per cui le questioni che si riferiscono al traffico del carbone interessano vivamente il porto di Genova.

Ora è avvenuto che, per le speciali condizioni in cui in questi ultimi anni si venne a trovare il porto di Genova, una notevole parte del carbone consumato nell'*hinterland* immediato di Genova, e cioè nel Piemonte e nella Lombardia, è dagli industriali fatta

venire non più da Cardiff e da New-Castle, ma dalle miniere della Vestfalia, tanto più dopo che fra l'Italia e la Germania veniva stipulata una tariffa cumulativa eccezionale per i trasporti a carico completo del carbon fossile (1).

Se negli ultimi anni le spese di sbarco crebbero in tutti i porti europei, l'aumento maggiore si verificò appunto nel porto di Genova. E ad aggravare la situazione concorreva il fatto che, stante i limitati accosti e mezzi di sbarco, la potenzialità di scarico del carbone nel porto di Genova era di circa 500 tonn. al massimo per ogni giorno lavorativo, inferiore cioè d'oltre 100 tonn. a Marsiglia; mentre a Rotterdam arrivava a 700 tonn., ad Amburgo a 1200 ed a Brema a ben 1500 tonn (2).

Per queste ragioni l'importazione del carbon fossile in Italia proveniente dalla Germania, Francia ed Austria attraverso i valichi alpini è andata molto aumentando:

TRANSITI DOGANALI	1905 Quintali	1906 Quintali	1907 Quintali	1908 Quintali
Luino.	228,695	882,408	861,008	221,727
Chiasso	494,405	974,627	1,231,191	544,303
Ala	23,700	25,400	28,160	72,550
Modane	460,303	884,952	716,347	199,802
Domodossola	...	400	256,790	423
TOTALI . . .	1,207,103	2,767,788	3,093,496	981,805

(1) In una relazione (12, maggio 1908) della Società Anonima Cotonificio Cantoni di Milano si legge: « Le ragioni del diminuito movimento del carbone nel porto di Genova devono unicamente ricercarsi nelle condizioni costose e talvolta completamente negative che si verificarono in questo porto in confronto degli anni trascorsi. Se si pon mente che l'industriale era tenuto continuamente in pericolo di dover chiudere i propri opifici in causa delle mancate spedizioni da Genova o che ottenendo le spedizioni era costretto a pagare dei prezzi elevati, non fa stupore se in moltissimi fra essi industriali si era andata formando l'abitudine di acquistare il carbone della Vestfalia. A Genova nel 1907 gli sbarchi del carbone costarono circa lire 4.50 in media e salirono in alcuni periodi sino a lire 7 per tonn., influendo sfavorevolmente sul prezzo di costo. Va quindi da sè che solo con un servizio inappuntabile ed a prezzi equi il porto di Genova potrà riprendere il suo movimento ascendente ».

(2) MUNICIPIO DI GENOVA, *Studio sulle spese di trasporto del carbon fossile dai paesi di origine ai mercati di Lombardia e Piemonte*, 1908, pag. 320.

Nel 1907, adunque, che fu del resto uno dei più critici per il porto di Genova, ben 309,349 tonn. di carbone scesero dalle Alpi defraudando di un movimento notevole non solo il porto, ma anche la marina mercantile (1).

Da quanto sin qui ho detto si vede chiaramente che ben con ragione il sen. Colombo nella seduta del 31 gennaio poteva dire: « Il porto di Genova non è un porto internazionale; non si può chiamare tale un porto il cui traffico con l'estero non arriva neppure a un decimo del movimento complessivo. Quindi quando si parla di concorrenza che il porto di Genova fa o può fare a Marsiglia, si dice una cosa che non esiste, o esiste al più in una misura trascurabile. Il porto di Genova serve a noi, non all'Europa... Ora non dovrebbe essere l'ideale di tutti gli italiani di far diventare Genova un vero porto europeo? Un porto destinato a portare nel centro dell'Europa le merci che vi arrivano da tutto il mondo? Questo è l'alto ideale al quale dovremmo mirare; ma ora ne siamo più che mai lontani ».

Secondo un calcolo dell'ing. Veroggio le merci partite per ferrovia dal porto di Genova e direttamente avviate oltre i confini, corrispondono in media al 7.14 per cento di tutte le merci arrivate per via di mare, e corrispondono al 9.63 per cento di tutte le merci che ne sono partite per ferrovia. La linea del Gottardo assorbe in media il 5.95 per cento della merce partita per ferrovia dal porto, e quindi al 3.69 per cento resta limitato il transito internazionale indirizzato alle linee del Cenisio e del Brennero ed alle altre vie di terra. Anche dopo l'apertura del Sempione questo stato di cose non è punto mutato. Se si considera, conclude il Veroggio, che nelle cifre fornite dalle statistiche è incluso il quantitativo di merci, che dal porto di Genova va ad altre regioni della Germania, al Belgio, all'Olanda ed altri più lontani paesi, e se si considera che il movimento delle merci dirette all'estero, nell'ultimo decennio, non subì incremento graduale, se ne deduce che l'accrescimento dei traffici è unicamente dovuto

(1) Nel 1909 per il transito doganale di Luino penetrarono in Italia 424.043 quintali di carbone, per quello di Chiasso 1.208.654; per quello di Modane 718.872; per quello di Domodossola 26.868; per Ala 123 e per Pontebba 3065. L'importazione del carbon fossile in Italia proveniente dalla Germania, Francia e Austria per i transiti suddetti nel 1909 salì, adunque, a 2.281.625 quintali, per i quali occorsero 20.631 carri ferroviari.

allo sviluppo della vitalità economica del nostro paese interno, e che i movimenti internazionali hanno pochissima importanza nel porto di Genova (1).

Si può dunque concludere che, per ciò che riguarda il commercio di Genova, i trafori alpini hanno avuto sino ad oggi un'azione minima se non addirittura negativa. Essi non solo non hanno contribuito che in scarsissima misura all'incremento del nostro massimo porto, ma hanno anzi resa possibile una concorrenza non indifferente da parte dei porti del Nord nello stesso *hinterland* padano del porto di Genova. Questa dolorosa constatazione non ci deve però scoraggiare; ci deve anzi spingere sempre di più alla ricerca di quei mezzi che parranno più adatti a dare a Genova quel commercio internazionale che oggi le manca (2).

PER ESTENDERE L'« HINTERLAND » COMMERCIALE DEL PORTO DI GENOVA.

La questione del porto di Genova non è d'interesse locale, ma d'interesse assolutamente nazionale, anzi vorrei dire anche internazionale. Il porto di Genova è per il commercio italiano ciò che è il cuore nell'organismo umano: guai se il suo funzionamento si arresta o diviene difettoso, più non rispondendo ai cresciuti bisogni del traffico! L'Italia, quindi, non farà mai abbastanza per questo porto da cui dipende tanta parte della sua vita economica. È un grave errore il credere che nel momento

(1) VEROGGIO B., *Gli ordinamenti tecnici e le vie di penetrazione dei porti concorrenti sui mercati dell'Europa centrale in confronto con le condizioni del porto di Genova*, pag. 9.

(2) La Camera di Commercio di Genova così scrive a proposito del movimento commerciale del porto di Genova. « Calcolato in valore, il commercio di Genova dal 1871 in poi ha continuato ad aumentare; però nel 1907 ha subito un arresto, e nel 1908 una diminuzione. L'importazione in Genova dal 1871 in poi ha segnato un progressivo incremento, interrotto solo da qualche lieve oscillazione: solo nel 1908 si è verificato una diminuzione di valore, ma un aumento di peso. L'esportazione da Genova a partire dal 1871 a venire al 1908 si è più che quadruplicata. Però negli ultimi due anni ha subito una notevole diminuzione. Gli introiti doganali di Genova negli ultimi due anni sono diminuiti. Inoltre, sotto questo riguardo la posizione relativa di Genova di fronte al Regno è venuta perdendo d'importanza a partire dal 1905 in poi ». *Commercio di Genova negli anni 1907-1908*. Genova, 1909, pagine XXIII.

presente molto giovi all'Italia il possedere un grande numero di porti: molto più giova averne pochi, ma ben allestiti e adatti ai bisogni della marina moderna. Purtroppo invece l'Italia, pur spendendo centinaia di milioni, non è riuscita a risolvere in modo adeguato il problema portuario, e ciò perchè fu obbligata a disperdere le proprie forze finanziarie sopra un grande numero di porti per soddisfare interessi locali e regionali. Così oggi noi possediamo molti porti, ma nessuno di essi si trova in quelle condizioni di funzionamento che gli enormi progressi della marina mercantile e del traffico mondiale hanno resi necessari.

Il porto di Genova ha compiuto negli ultimi trent'anni molti progressi; ma purtroppo esso è rimasto un porto quasi esclusivamente italiano. Il transito internazionale che sopra ogni altro dà vita e ricchezza ai grandi porti, è a Genova appena il 5 per cento del suo movimento totale. Genova serve meno della quarta parte del commercio della Svizzera con i paesi d'oltre mare; nullo, o quasi, è il transito per le altre regioni dell'Europa centrale. I porti del Nord prima di tutti, e in linea secondaria Marsiglia servono la massima parte di questi traffici. Per questo l'aumento del traffico per i porti del Nord è stato in questi ultimi anni molto maggiore che per il porto di Genova. Nel 1893 il movimento dei porti di Genova, Marsiglia, Rotterdam, Amburgo e Anversa fu il seguente:

Porti	Navi arrivate	Tonnellaggio di stazza netta	Merce sbarcata Tonn.	Merce imbarcata Tonn.
Genova . . .	5,789	3,635,143	2,548,876	897,277
Marsiglia. . .	7,833	4,750,346	3,304,126	1,584,328
Rotterdam . .	4,631	3,566,170	4,624,528	—
Amburgo . . .	8,792	5,886,378	5,496,315	—
Anversa . . .	4,481	4,620,790	4,224,851	2,329,811

Nel 1907 il movimento della navigazione, d'importazione e di esportazione degli stessi porti, fu invece il seguente:

Porti	Navi arrivate	Tonnellaggio di stazza netta	Merce sbarcata Tonn.	Merce imbarcata Tonn.
Genova . . .	6,592	6,838,093	3,125,961	818,444
Marsiglia. . .	8,154	8,444,903	4,638,511	2,492,227
Rotterdam . .	9,221	10,107,155	17,222,928	—
Amburgo . . .	16,473	12,040,461	14,670,216	6,142,207
Anversa (1) . .	6,284	11,281,226	12,862,615	10,067,449

(1) Cfr. MUNICIPIO DI GENOVA, *Prospetti riassuntivi del movimento del commercio, della navigazione e ferroviario del porto di Genova per l'anno 1908*

Come si vede, i due porti del Mediterraneo sono quelli il cui progresso fu minore. Marsiglia, però, in questi anni ha molto migliorato le condizioni del suo porto ed ha affrontato seriamente il problema della navigazione interna per mettersi in condizione di lottare vittoriosamente con i porti del Nord, con i quali e col porto di Genova già lotta con un largo uso delle tariffe di favore per le merci dirette al mercato svizzero. A Genova, per ora, ben poco si è fatto.

Non è mia intenzione nemmeno di rispondere qui per sommi capi a tutta la grave, ardua, complessa questione del porto di Genova. Mi basta accennare ai principali rimedi che furono da privati o da enti pubblici proposti per far sì che Genova possa diventare presto non solo il più grande porto dell'Italia, ma anche un grande porto internazionale. Lascierò quindi da parte tutto ciò che si riferisce all'arredamento tecnico ed all'ordinamento, e non parlerò nemmeno della questione ferroviaria che pare in via di soluzione⁽¹⁾. Mi limiterò a dire qualche cosa della questione delle tariffe e della navigazione interna in rapporto a Genova.

Da parecchio tempo il Municipio di Genova insiste sulla necessità di una riduzione delle tariffe di trasporto ferroviario delle merci in transito per le provenienze e destinazioni della Svizzera, imitando cioè l'esempio della Francia, la quale con opportune tariffe ridottissime, e quel che più monta differenziate in ragione della distanza, assicurò a' suoi porti il transito che altrimenti sarebbe spettato a Genova. Ci pare che questo sia il momento opportuno per risolvere la grave questione, almeno per ciò che riguarda i cereali.

in confronto degli anni precedenti sino al 1872, ecc., Genova, 1909, pag. 246. Occorre notare che nel movimento merci di Genova è compreso il carbon fossile, in quello di Rotterdam non è compresa la calce, il carbone e le pietre, e in quello di Anversa è compreso il transito.

(1) Cfr. *Il problema ferroviario del porto di Genova. Relazione della Commissione presieduta dal sen. ADAMOLI*. Genova, 1907, Parte I, pag. 100 e seguenti, Parte II, pag. 95; *Comitato per una ferrovia direttissima fra Genova e Milano. Relazione sul Progetto presentato al Ministero dei Lavori Pubblici nel dicembre 1906*; MUNICIPIO DI GENOVA, *Questioni relative all'esercizio ferroviario attraverso l'Appennino da Genova a Valle Scrivia*. Relazione degli ingegneri H. Dietler, G. Colombo e P. Tortarolo. Genova, 1902.

È noto che il governo germanico nell'intendimento di proteggere l'industria tedesca della macinazione dei cereali, favorendo nello stesso tempo l'incremento del traffico delle granaglie e lo sviluppo della navigazione e dei trasporti ferroviari nazionali, istituiva, alcuni anni or sono, un premio indiretto sulla esportazione delle tariffe destinate alla Svizzera, in modo da rendere irrisorio il dazio federale di entrata in lire 2.50 il quintale; cosicchè a poco a poco veniva a mancare ogni alimento all'industria molitoria svizzera, mentre cresceva rapidamente l'importazione delle farine tedesche e diminuiva di altrettanto quella delle granaglie provenienti dai porti di Genova e di Marsiglia.

La Svizzera tentò ogni mezzo per indurre la Germania a revocare il suo sistema protettore; ma non vi riuscì. Perciò in data 24 febbraio 1909 l'Unione dei Mugnai Svizzeri indirizzava all'Alto Consiglio Federale un memoriale in cui si invocavano immediati provvedimenti per salvare l'industria molitoria svizzera. Si chiedeva primieramente che fosse sospeso sino alla scadenza del trattato di commercio con la Germania il dazio di entrata sui grani, e in secondo luogo che le tariffe di trasporto per i grani delle ferrovie federali, compresa la ferrovia del Gottardo, fossero ridotte del 50 per cento. Giustamente si osservava che questo ribasso avrebbe attirato il grosso dei trasporti di grano a quelle linee che hanno il più gran percorso proporzionale sul territorio svizzero; e il più gran contingente l'avrebbe avuto senza alcun dubbio la ferrovia del Gottardo, e in parte anche la linea del Sempione, e quella del Giura-Sempione.

La « Paris-Lyon-Méditerranée » sviluppa un'attraente politica di tariffe accordando agli importatori svizzeri in granaglie delle « rifatte » così alte che rendono possibile il ritiro, via Marsiglia, per tutte le stazioni svizzere e ciò malgrado il percorso più breve di Genova. Per esempio, la distanza da Marsiglia a Brunnen è di 383 km. più lunga di quella da Genova a Brunnen. Ciò non ostante viene raggiunta la parità di trasporto con Genova perchè la P. L. M. della sua quota parte di trasporto per il percorso francese Marsiglia-Ginevra ammontante a 127 lire per 10 tonn., sacrifica franchi 55,50 allo scopo solo di concorrere con la ferrovia del Gottardo. Per la stazione di Steineberg viene raggiunto il massimo della « rifatta » francese con lire 66,50 ossia il 52 per cento del porto. In questo caso la P. L. M. si accontenta del

porto di lire 60,50 per 10 tonn. per il percorso totale di km. 471 da Marsiglia a Ginevra; mentre la ferrovia del Gottardo percepisce lire 134 per 10 tonn. per il suo percorso di 156 km. (chilometri 210 tariffali) da Pino a Brunnen. Che del resto le tariffe svizzere, e in qualche parte anche le italiane, possano esserle ridotte risulta molto bene da questo raffronto delle quote di transito estere le più ridotte con le quote ferroviarie in servizio cumulativo:

Percorso	km.	Quota di transito più ridotta per tonn. Lire	Tonnellata km. centesimi
Marsiglia-Ginevra	471	6,05	1,25
Mannheim-Basilea	264	8,68	3,30
Genova-Pino	232	8 —	3,54
Pino-Lucerna	195	14,80	7,59
Iselle-Berna	243	15,60	6,42
Ginevra-Berna	158	12,30	7,78
Pino-Winterthur	239	16 —	6,70
Pino-Zurigo	213	15,40	7,27
Pino-San Gallo	297	17,20	5,79
Basilea-Berna	107	9,50	8,90
Basilea-Lucerna	96	8,70	9,06
Costanza-S. Gallo	50	5 —	10 —

L'ufficio commerciale del municipio di Genova ha redatto in questi giorni una memoria « sulle spese di trasporto ferroviario delle granaglie dai porti di Genova e Venezia ai mercati svizzeri in confronto del porto di Marsiglia » nella quale dopo aver trattato del memoriale dell'Unione dei mugnai svizzeri, si fanno proposte concrete circa i mezzi per vincere la concorrenza di Marsiglia e della Germania nel commercio dei grani con la Svizzera. Non credo necessario riferire gli studi e le conclusioni del municipio di Genova; mi limito ad esprimere l'augurio che il Governo e la direzione delle Ferrovie di Stato facciano il possibile per assicurare al nostro grande porto il rifornimento di quella parte del mercato svizzero nella quale il porto di Genova ha dei vantaggi geografici, opponendo una valida difesa alle deviazioni di traffico che i porti concorrenti stimolano senza risparmio di sacrifici e con esemplare avvedutezza (1).

(1) La Camera di Commercio di Genova, unendosi ai voti espressi dal municipio, ha in una sua adunanza dell'aprile u. s. trattato ampiamente l'im-

Il porto di Genova, però, non potrà in modo sicuro vincere la concorrenza dei porti del Nord e di Marsiglia sino a che non sarà stato dotato anche di una via navigabile interna. La commissione Codronchi nella elaborata sua relazione del 5 febbraio 1906 sui servizi marittimi, afferma che « l'opera fondamentale cui dovrebbero tendere con ogni energia di propositi sia quella di costruire un canale navigabile da Genova alle Alpi », aggiungendo che: « la necessità della difesa dei nostri traffici di fronte allo assiduo lavoro dei paesi concorrenti, nonchè di alleggerire il traffico ferroviario, impongono l'attuazione di una adatta rete di comunicazioni interne per vie d'acqua; e ciò nell'intento di estendere la zona di competenza dei nostri porti, attirando un largo traffico non solo d'importazione, ma anche di esportazione (1).

Anche l'ing. Veroggio nella sua memoria più volte citata insiste sulla superiorità economica delle vie navigabili in confronto delle ferrovie nel trasporto delle merci, e quindi sulla ne-

portante pratica del transito delle granaglie per la Svizzera ed ha ritenuto che sia il caso:

1° di instare presso il Consorzio autonomo del porto perchè esamini se non sia il caso di introdurre qualche riduzione nelle spese di scarico dei cereali, in considerazione che il lieve sacrificio che ne deriverebbe alla mano d'opera troverebbe largo compenso nell'aumento del lavoro e in una più proficua utilizzazione delle forze operaie a tale ramo di lavoro;

2° di far presente alla Società dei Silos granari la convenienza di applicare normalmente alle granaglie dirette alla Svizzera le tariffe più basse e di favore che possono essere accordate dalla Società, avuto presente il noto principio per cui ad ogni aumento di lavoro corrisponde una minor quota di spese generali;

3° d'instare presso l'amministrazione ferroviaria italiana perchè presti ogni possibile concorso a diminuire il nolo ferroviario, sia concedendo delle ulteriori riduzioni sulla rete italiana, sia chiedendo alle ferrovie svizzere speciali facilitazioni oltre i ribassi derivanti dalla convenzione relativa al riscatto della linea del Gottardo;

4° di studiare la convenienza da parte del Governo italiano di istituire dei premi per il trasporto marittimo delle granaglie sbarcate nei porti nazionali e destinate alla Svizzera.

Ringrazio l'avv. Emilio L. Parodi, assessore del municipio di Genova, per la squisita cortesia con cui volle favorirmi pubblicazioni e informazioni che mi tornarono utilissime nella compilazione di questo lavoro.

(1) *Relazione della Commissione Reale per i servizi marittimi*, Roma, 1906-1907.

cessità che anche il porto di Genova venga con una via navigabile collegato con la valle del Po e con il Lago Maggiore, il quale è destinato a divenire, quando sia risolto il problema della navigazione interna in Italia, il grande porto prealpino (1). La questione è troppo grave, perchè io non debba accontentarmi di averla solo accennata.

I continui miglioramenti introdotti nella navigazione del Reno e nei canali che lo uniscono ad altre importanti vie acquedotti, la costruzione, gli impianti e gli arredamenti i più perfezionati dei porti renani, attireranno ancora per molto tempo ai porti del Nord il traffico delle merci destinate all'Europa centrale; ma quando il canale del Rodano sarà un fatto compiuto, il transito di Marsiglia diverrà per le destinazioni svizzere forse più economico di quello dei porti del Nord. Perdurando da noi l'attuale stato di cose, Genova verrebbe a perdere i pochi vantaggi ottenuti dalla apertura del Gottardo e del Sempione, mentre i porti rivali del Nord e Marsiglia estenderebbero la loro influenza commerciale all'alta Italia, per mezzo del Reno e del Rodano (2).

Se i valichi alpini giovarono ad accrescere il commercio italo-

(1) VEROGGIO B. *Gli ordinamenti tecnici e le vie di penetrazione dei porti concorrenti sui mercati dell'Europa centrale in confronto alle condizioni del porto di Genova*, 1903, pag. 29-36. — G. RUSCA, *La navigazione fluvio-lacuale nell'Europa centrale e un suo obiettivo principale*, Locarno, 1902. Oltre la ben nota Relazione della Commissione per la Navigazione interna presieduta dall'on. Romanin Jacur, cfr. BIGOTTI L., *Navigazione interna. Raccordamenti fra le strade ferrate e le vie navigabili*. Estratto dal vol. V degli atti della R. Commissione per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate. Roma 1904, pag. 53 (capo IV. La nostra rete acquedotti in rispetto ai traffici internazionali).

(2) Sulla navigazione interna in rapporto ai valichi alpini che mettono capo al Lago Maggiore cfr. la mia conferenza sul traforo della Greina: CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO. *Per un nuovo valico ferroviario tra la Svizzera orientale e l'Italia*. Resoconto della riunione tenuta il 20 marzo 1910 in Torino, pag. 28. Cfr. anche GALLAVRESI F. *Della navigazione interna in Italia*. Milano 1901; BIGOTTI L. *VIII congresso di navigazione tenutosi a Parigi nel 1900 e la navigazione interna in Italia*, Torino 1900; BIGOTTI L. *Navigazione interna*, Roma, 1903. Per la navigazione interna in Piemonte cfr. la relazione degli ingegneri E. Chiaves e M. Fenolio su un progetto di canale dal mare Ligure al Lago Maggiore in *Rendiconto annuale del comitato locale per la navigazione interna*. Torino 1908; CORAZZA C. e SOLDATI R. *Canale navigabile Torino-Casale Monferrato-Pavia*, Progetto di massima, Torino 1909.

svizzero e italo-germanico, essi fecero completo fallimento per ciò che riguarda il transito delle merci dirette alla Svizzera e alla Germania per il porto di Genova. L'Italia quindi non dovrebbe fare alcuna nuova spesa per altri valichi alpini; dovrebbe invece dedicarsi con tutte le sue forze alla soluzione del problema della navigazione interna. Quando l'Italia settentrionale sarà dotata di una grande linea di navigazione, che metterà capo da una parte al Lago Maggiore e dall'altra al porto di Genova e di Savona, i valichi alpini del Gottardo e del Sempione daranno realmente tutti quei frutti che sino ad oggi si sono attesi invano. Il porto di Genova potrà avere allora quel commercio di transito e quel carico di ritorno che gli permetterà di divenire il primo porto del mare nostro e uno strumento sempre più efficace di espansione commerciale per l'Italia.