



Consiglio regionale del Veneto

Questo libro proviene dalle raccolte della Biblioteca del Consiglio regionale del Veneto. Il suo utilizzo non commerciale è libero e gratuito in base alle norme sul diritto d'autore vigenti in Italia.

Per ottenerne una versione ad alta definizione a fini editoriali, rivolgersi al seguente indirizzo:

biblioteca@consiglioveneto.it

CAP. XII.

Il Giappone

SOMMARIO: Il Giappone chiuso agli stranieri fino a mezzo secolo fa. — Caduta del regime feudale. — Progressi compiuti nell'ultimo trentennio. — Lo svolgimento industriale. — La produzione agricola. — Il commercio estero dell'impero giapponese: suo incremento, sua indole, paesi con i quali si compie e prodotti che lo alimentano. — I traffici fra il Giappone e l'Italia. — Disaccordo tra le statistiche giapponesi e le italiane, e sue ragioni speciali. — Prodotti di scambio fra i due paesi. — Assenza assoluta della marina italiana nei porti giapponesi. — Movimento di essi. — Sviluppo della marina giapponese. — Linee di navigazione tra il Giappone e i paesi esteri. — La rappresentanza consolare italiana nell'impero. — Il trattato di commercio con l'Italia, e gli altri del Giappone con le varie nazioni. — Essenziale diversità fra i trattati antichi e quelli recenti. — Effetti della ferrovia transiberiana e del futuro taglio dell'istmo di Panama sul commercio giapponese. — Le istituzioni commerciali del Giappone e le sue rappresentanze all'estero. — Le agenzie commerciali italiane nel Giappone.

Il Giappone, che fino a trent'anni fa era in condizioni di civiltà non molto superiori a quelle della Cina, con la quale ha tante affinità,¹ ha compiuto in questo periodo di tempo progressi così grandi, che, come avviene degli organismi viventi, ha perfino sofferto per il troppo rapido sviluppo.

Aperto agli stranieri soltanto nel 1854, in seguito alla visita del commodoro Perry, il quale, usando le minacce, riuscì a ottenere a favore degli Stati Uniti un trattato di commercio e l'accesso ad alcuni porti; negli anni seguenti il Giappone dovette sti-

¹ Sulle affinità tra le due nazioni, v. H. DE LA MAZELIÈRE, *Essai sur l'histoire du Japon*; Paris, Plon, 1899.

pulare convenzioni commerciali con l'Olanda (1855) e con la Russia (1856), e successivamente con altre nazioni. Questi trattati rimasero in vigore fino al 1899, ed erano in realtà una legge dettata dal più forte, che tenevano il Giappone in uno stato d'inferiorità. Con quei patti, però, l'impero del Sole Levante venne dischiuso al commercio europeo. Ma un grande cambiamento avvenne nel Giappone soltanto nel 1867, con la caduta del regime feudale. Da allora la nazione si volse a studiare le lingue e i progressi industriali dell'Occidente per modellarvi una nuova vita. E vi riuscì magnificamente, offrendo al mondo, come bene osserva un recente scrittore, lo spettacolo eccezionale, d'un popolo, il quale abbandona una civiltà, che fu la sua per dodici secoli, per assumere quella di un'altra razza. Contrariamente alla Cina, esso non ha atteso che altre nazioni venissero a incivilirlo, e s'è imposto l'ufficio di rinnovarsi da sè.¹

Nessun popolo ha mai potuto, in così breve tempo, trasformarsi tanto completamente sotto tutti gli aspetti. Le linee ferroviarie, tramviarie, telegrafiche e telefoniche e le trasmissioni elettriche vi sono diffuse quasi come nell'Europa, e grande vi è il movimento dei viaggiatori, delle merci e delle corrispondenze. Sono sorte officine metallurgiche, che prosperano di vita rigogliosa, trovando in paese i loro necessari alimenti: il carbone e il ferro. E accanto ad esse, specialmente a Osaka e a Nagasaki, si sono stabiliti importanti cantieri, dai quali escono costruzioni navali che nulla lasciano a desiderare.²

I giacimenti carboniferi del Giappone sono molto importanti, e le miniere di maggior rilievo si trovano nell'isola di Kinsin. Oltre alla grande quantità di carbone che si consuma sul luogo, se n'esporta in abbondanza nella Cina, nella Corea, e nell'Australia. Insieme al carbone si trovano pure notevoli sorgenti di petrolio.

Con questi elementi, e con l'aiuto del cambio elevato e di salari, che, sebbene ora in aumento, restano sempre assai bassi, l'industria ha fatto progressi giganteschi, resi manifesti dalla recente esposizione di Kioto. Non già che il Giappone non fosse anche prima d'ora un paese industriale. Le piccole manifatture vi hanno

¹ PIERRE LEROY-BEAULIEU, *La Rénovation de l'Asie*; Paris, Colin, 1900, pag. IX.

² V. su questa trasformazione, oltre al volume citato del LEROY-BEAULIEU, le pubblicazioni seguenti: E. VON HESSE-WARTEGG, *China und Japan; Erlebnis- und Studien*, ecc., Leipzig, Weber, 1897, tradotto anche in italiano dal capitano CAMPERIO, Milano, Hoepli, 1900 — F. MARTIN, *Le Japon vrai*; Paris, Charpentier, 1898 — l'opera citata del marchese DE LA MAZELIÈRE, e l'importante rapporto del Console belga a Jokohama, nel "Recueil Consulaire", 1899, vol. CV, pag. 399-465.

sempre prosperato e continuano a sussistere tuttora. Fra esse erano note, anche in passato, la fabbricazione delle ceramiche, la produzione dei lavori di lacca, dei bronzi artistici e della carta. Ma accanto a queste lavorazioni fatte in proporzioni piccole, è sorta ora la grande industria, e già vi ha avuto uno svolgimento enorme. Questa è di recentissima data. Soltanto nel 1892, venne fondata a Osaka la prima filatura di cotone, e il movimento ha preso una grande estensione da soli dieci anni. Da paese importatore di filati di cotone, il Giappone è diventato esportatore. Circa la metà è fabbricata a Osaka; ma numerose filature sono sparse per tutto il resto dell'impero, il quale conterà ormai 1500 000 fusi. Un tempo non v'erano nel Giappone vetrerie, nè fabbriche di birra: ora vi son le une e le altre. La birra giapponese è diffusa in tutti i porti dell'Estremo Oriente. Del pari la frase *made in Japan* è scritta su tutte le scatole di fiammiferi che si consumano dal fiume Amur alle Indie, e sulle spazzole che si esportano in gran quantità agli Stati Uniti. Anche la fabbricazione dei tappeti di iuta, di cotone, e di quelli di seta, che già si esportano in America e in Inghilterra, e la lavorazione del rame sono tra le industrie fiorenti del Giappone. I suoi principali centri industriali sono Osaka, Kioto, Tokio. Osaka è la vera Manchester dell'Oriente.¹

L'industria giapponese si distingue da quella degli altri grandi paesi orientali per una circostanza assai importante. Nell'India e nella Cina la mano d'opera solamente è indigena; nel Giappone, invece, capitali, direzione tecnica, amministrazione, mano d'opera, tutto è giapponese. Soltanto le macchine sono state importate, finora, dall'Inghilterra e dell'America.² Anzi l'aver impiegato d'un tratto nell'industria enormi capitali paesani, ne ha esaurita la provvista, e ha prodotto dal 1896 al 1898 una crisi, dalla quale soltanto nel 1899 il paese si è andato rialzando. Anche ora, però, i capitali vi sono deficienti in confronto delle esigenze d'uno svolgimento industriale, che non trova altro freno se non quello appunto della mancanza del danaro.

Nonostante il rapido incremento della grande industria, e le tante piccole industrie domestiche che vi fioriscono, e quella della pesca coltivata sulle coste, il Giappone, nel suo insieme, è rimasto in modo predominante un paese agricolo.

Per la sua posizione geografica esso ha i climi più svariati e

¹ LEROY-BEAULIEU, *Op. cit.*, pag. 214-216, 218, 219, 222-223.

² LEROY-BEAULIEU, pag. 223.

raccoglie le produzioni della zona fredda, della temperata e della tropicale. L'agricoltura vi è molto progredita, e lo prova anche il fatto che i suoi prodotti e quelli della pesca bastano da soli al nutrimento d'una popolazione assai densa (44 milioni di abitanti su 381 800 chilometri quadrati, esclusi i recenti acquisti di Formosa e delle isole Pescadores), perchè nel Giappone s'importano assai poche derrate alimentari.

La maggiore estensione del suolo è coltivata a riso.¹ Vi prospera inoltre quasi ogni specie di cereali, e vi si producono anche indaco, cotone, canapa, tabacco. Il paese fornisce, poi, la materia prima di quella che è ancora la sua principale industria, la lavorazione della seta, e un altro dei suoi importanti articoli d'esportazione è pure un prodotto agricolo: il thè.

Altrettanto meraviglioso e rapido che lo sviluppo dell'industria, è stato quello del commercio interno ed estero, agevolato dalle buone vie di comunicazione e della grande estensione delle coste marittime. Lo svolgimento industriale non è stato nel Giappone causa di diminuzione, ma di aumento delle importazioni, non solo di materie prime e di macchine, ma anche d'altri prodotti, i quali, con la trasformazione e i progressi del paese, vi trovarono più largo consumo.

Esclusi i metalli preziosi, le importazioni dall'estero nel Giappone furono nel 1868 di soli 11 milioni di yens all'importazione e di 15 e mezzo all'esportazione.² Nel 1875 erano rispettivamente di 30 e 19 milioni. Nel 1885 troviamo le importazioni discese a 29 milioni e le esportazioni cresciute a 37. Nel 1890 le prime salirono a quasi 82 milioni, e le seconde a 56 e mezzo. Nel 1895 quelle ascsero a 129 milioni e queste a 136.³

Negli anni 1896, 1897, 1898 e 1899 le importazioni furono rispettivamente di 172, 219, 278 e 220 milioni, mentre le esportazioni furono di 118, 163, 166 e 215.⁴ Traducendo la moneta

¹ LEROY-BEAULIEU, pag. 280-281, 286.

² Lo yen ebbe un corso molto vario nei vari anni. Negli ultimi dieci il corso medio fu di franchi 3.90 nel 1889, e negli anni successivi di 4.26, 4.06, 3.63, 3.22, 2.63, 2.65, 2.73, 2.56 e 2.55 nel 1898. (*Résumé Statistique de l'Empire du Japon*, Tokio, 1900, pag. 46). Non conoscendo ancora ufficialmente il corso medio del 1899, abbiamo conservato per quell'anno il valore del 1898 di franchi 2.55. Per gli anni più recenti abbiamo tradotto la moneta giapponese in franchi secondo i valori indicati.

³ *General view of Commerce and Industry in the empire of Japan*; Tokyo, Yamaguchi, 1896, pag. 28-29. Avvertiamo che le statistiche del Giappone non tengono conto del traffico dell'isola di Tai-wan (Formosa) recentemente ceduta dalla Cina.

⁴ *Annual Return of the foreign trade of the Empire Japan* per gli anni 1896, 1897, 1898 e 1899, pag. 1.

giapponese in moneta nostra, abbiamo nei quattro anni un'importazione di 442, 559, 707 e 562 milioni di franchi e un'esportazione di 303, 416, 421 e 548.

Nel 1898 dunque si ebbe un commercio complessivo di 1128 milioni di franchi, e nel 1899 di 1110, con un aumento, rispetto al 1896, che fu di 383 milioni nel 1898 e di 365 nel 1899. A questi scambi internazionali i Giapponesi prendono ora parte assai più attiva che in passato. Fino a pochi anni fa il commercio estero dell'impero era per la massima parte in mano degli stranieri; ora i Giapponesi si sostituiscono largamente ad essi, e nel 1898 le importazioni e le esportazioni dirette, fatte dai commercianti nazionali, furono di 370 milioni di franchi, e di 423 nel 1899.¹

Notevolissima è nel commercio giapponese l'eccedenza delle importazioni sulle esportazioni, che si ebbe negli anni 1896, 1897 e 1898, mentre in quelli precedenti erano state superiori le esportazioni. Nel triennio 1896-1898 l'eccesso delle merci entrate superò di molto quello che s'era avuto nel decennio 1870-1880, quando il Giappone ricorreva pure largamente all'importazione estera. Nel 1896 la differenza tra importazioni ed esportazioni fu di 139 milioni di franchi, nel 1897 di 143 e nel 1898 di 286. Una parte ragguardevole di questa eccedenza, è dovuta in tutti tre gli anni all'acquisto, perfino troppo largo, di macchine e strumenti, il quale, però, significa aumento delle forze produttrici del paese, e avrà per risultato fra qualche anno un grande incremento delle esportazioni. Nel 1897 e nel 1898 contribuirono ad accrescere le importazioni anche i cattivi raccolti del riso, che costrinsero ad aumentare le provviste all'estero. L'eccezionale importazione del 1898 ebbe poi un'altra cagione principalissima: il desiderio di sfuggire all'applicazione delle nuove e più elevate tariffe doganali, che entravano in vigore col 1° gennaio 1899.

I larghi acquisti e il buon raccolto del 1898, e una maggiore prudenza nell'importazione di arnesi industriali, furono la causa della notevole diminuzione delle importazioni nel 1899, ed essendo nell'ultimo anno cresciute grandemente le esportazioni, si ebbe così un eccesso delle importazioni di soli 14 milioni di franchi. Ma questo ravvicinamento è probabilmente un fenomeno passeggero.

Il traffico dei due ultimi anni presenta, come si vede, differenze assai rimarchevoli, perciò indicheremo i risultati d'entrambi per offrire un concetto più esatto del commercio estero giapponese.

¹ *Annual Return* ecc., 1898 e 1899, pag. 5.

Nel 1898 le maggiori importazioni provennero dai seguenti paesi: Gran Bretagna (160 milioni di franchi), India inglese (104), Stati Uniti d'America (102), Cina (78), Indocina (68), Germania (65), Hong-kong (41), Francia (18), Corea (12), Belgio (11), Svizzera (9), Austria-Ungheria (2) e Italia (1).¹ Nel 1899 si ebbero dai vari paesi esteri le importazioni che seguono: Gran Bretagna (114 milioni di franchi), India inglese (112), Stati Uniti (98), Cina (73), Germania (45), Hong-kong (19), Francia (15), Belgio (14), Corea (13), Russia asiatica (12), Indocina (11), Filippine (6), Australia (4), Svizzera (4), Indie Olandesi (3), Austria-Ungheria (3), Egitto (2), Olanda (2), Siam (2), Italia (600 mila lire).² L'Italia, che nel 1898 veniva al tredicesimo posto, nel 1899 è scesa al ventesimo.

Le maggiori esportazioni del 1898 avvennero verso gli Stati Uniti d'America (121 milioni di franchi), Hong-kong (78 milioni), la Cina (74 milioni), la Francia (52) la Gran Bretagna (20), l'India inglese (16), la Corea (15), l'Italia (6), la Germania (6), il Canada (6), la Russia asiatica (6).³ E nel 1899 si ebbero le esportazioni seguenti: Stati Uniti (163 milioni di franchi), Cina (103), Hong-kong (88), Francia (75), Gran Bretagna (29), Corea (18), India inglese (15), Germania (10), Italia (9), Russia asiatica (7), Canada (6), Australia (6).⁴ Anche nelle esportazioni verso il Giappone, l'Italia dall'ottavo posto è scesa al nono.

Il popolo che compie maggiore quantità di scambi col Giappone è, dunque, quello degli Stati Uniti. Le relazioni tra il Giappone e la grande Federazione americana hanno avuto uno sviluppo enorme. Nel 1873 erano di 5 milioni di yens, nel 1890 di 26 e mezzo, nel 1898 di 87 (223 milioni di franchi) e nel 1899 di 102 (260 milioni di franchi). Che sarà, poi, quando l'Atlantico e il Pacifico saranno riuniti da un canale navigabile? La Gran Bretagna, che nelle relazioni commerciali col Giappone teneva il primo posto, lo ha perduto, sebbene in certo modo se ne compensi compiendo con la sua marina buona parte gli scambi degli Stati Uniti con l'Oriente.

L'importazione nel Giappone fino a dodici o quattordici anni fa si componeva, oltre che di zucchero e petrolio, quasi esclusivamente di manifatture. Di materie prime necessarie all'industria,

¹ *Annual Return*, 1898, pag. 4.

² *Annual Return*, 1899, pag. 3.

³ *Annual Return*, 1898, pag. 4.

⁴ *Annual Return*, 1899, pag. 3.

ne entravano in misura assai limitata. Nel 1886 ne furono importate per 800 000 yens, dei quali 618 000 erano di cotone greggio. Due anni dopo, nel 1888, l'importazione del cotone era già cresciuta quasi dieci volte, essendo salita a 5 669 000 yens, valore corrispondente a 38 milioni di chilogrammi. Nel 1897 s'importarono 1 330 000 quintali di quel tessile per un valore di 43 milioni di yens (110 milioni di franchi), nel 1898 per 45 milioni di yens (116 milioni di franchi) e nel 1899 per 61 milioni di yens (156 di franchi).

Quella del cotone greggio è l'importazione di gran lunga più notevole di tutte. Essa ascese, come abbiamo detto, a 116 milioni di franchi nel 1898 e a 156 nel 1899. L'importazione dei filati e tessuti di cotone fu nei due anni di 52 e 38 milioni di franchi. È notevole il decrescere dell'importazione di questi articoli, che corrisponde a una maggiore produzione nazionale.

Più larga anche di quella del cotone greggio fu nel 1898, per l'eccezionale carestia, l'importazione del riso, che salì a 123 milioni di franchi. Nel 1899 essa discese a 15. Altra importazione molto notevole fu nel 1898 quella dello zucchero, ben 73 milioni di franchi, e soltanto 45 nel 1899.

Largo concorso all'importazione fornirono le macchine e gli strumenti, prova del continuo progresso industriale del paese. Tutt'insieme se ne importò per 52 milioni di franchi nel 1898 e soltanto 24 nel 1899. Il ferro e l'acciaio greggi o lavorati furono importati per 50 e 39 milioni di franchi, e gli altri metalli per 9 e 11 milioni.

Altri articoli che contribuirono notevolmente all'importazione furono i seguenti: le manifatture di lana (29 milioni di franchi nel 1898, e 25 nel 1899, dei quali 3 in ciascun anno spettano alle coperte dette *italian cloths*) e la lana greggia (4 e 11 milioni nei due anni), gli oli minerali (19 e 20 milioni), i medicinali e i prodotti chimici (20 e 14), i piroscafi in acciaio (19 e 9) i legumi (18 e 22) il tabacco e i sigari (17 e 15), le panche di sansa (12 e 17), i colori, escluso l'indaco (7 e 6), la carta da stampa (6), l'indaco greggio (6), i cuoi (5 e 4), le farine (5 e 3) la seta e i manufatti di seta (4 e 3), i vini e le bevande spiritose (4 e 7), il lino, la canapa e i loro lavori (3 e 4).¹

Anche l'esportazione giapponese, come l'importazione, ha cambiato indole negli ultimi lustri. Sedici anni fa le esportazioni del

¹ *Annual Return*, 1898, pag. 361-376; 1899, pag. 388-403.

Giappone si componevano principalmente di derrate agricole, e prodotti forestali, minerali e della pesca: non si mandava all'estero quasi nulla di manifatture, appena il 6% dell'esportazione totale. Nel 1888 erano già cresciute di molto, specialmente per l'incremento dei prodotti industriali. Questi contribuivano alle esportazioni con circa 40 milioni di yens nel 1895 e nel 1896; nel 1897 salirono a 52 (133 milioni di franchi) nel 1898 a 63 (161 milioni di franchi),² e nel 1899 a ben 93 milioni di yens (237 di franchi).¹

I filati di cotone, fabbricati con un tessile che il Giappone non coltiva quasi affatto, importandolo dall'India, ora fanno concorrenza in Cina al prodotto consimile dell'India stessa. Il carbone giapponese, senza dubbio inferiore a quello britannico, ma anche di prezzo più mite, provvede tutti i bastimenti che visitano i porti dell'Estremo Oriente dalla Corea allo stretto di Malacca. Nel tempo stesso gli articoli d'esportazione d'un tempo conservano o anche accrescono la loro importanza: così la seta greggia, i lavori di lana, e le porcellane.³

La seta greggia è sempre il prodotto, che alimenta una maggiore esportazione dal Giappone. Nel 1898 l'impero ne inviò all'estero per 124 milioni di franchi, e nel 1899 per 170 milioni. Nel tempo stesso si esportarono 43 milioni di franchi di tessuti serici nel 1898 e 55 nel 1899. I filati e tessuti di cotone vennero mandati all'estero per 59 e 85 milioni di franchi nei due anni. Seguono poi in ordine d'importanza questi altri prodotti: il carbon fossile (38 e 39 milioni di franchi), il thè (21 e 55), il rame (19 e 30), i fiammiferi (16 e 15), il riso (15 e 26),⁴ le stuoie per pavimenti (10 e 30), le droghe e i medicinali (7 e 10), le trecce di paglia (6 e 7), le porcellane e terre cotte (5 e 6).⁵

In questi importanti scambi l'Italia ebbe una parte assai scarsa. Tra le statistiche commerciali del Giappone e quelle italiane v'è un grande disaccordo nel valutare i traffici fra i due paesi. Generalmente quelle giapponesi attribuiscono a questi traffici un valore più elevato di quello offerto dalle nostre. Nondimeno si tratta sempre di scambi molto limitati. Qualche anno la diffe-

¹ LEROY-BEAULIEU, pag. 249

² LEROY-BEAULIEU, pag. 251-252.

³ *Annual Return*, 1899, pag. 380-387.

⁴ L'esportazione del riso e insieme la sua importazione si spiegano col fatto che il riso giapponese è d'ottima qualità e trova facile e vantaggiosa esportazione. S'importa quello estero meno buono e meno costoso per il consumo delle classi poco agiate del paese.

⁵ *Annual Return*, 1898, pag. 353-360; 1899, pag. 380-387.

renza tra le due statistiche fu enorme, per esempio nel 1894 l'Italia registra come importate dal Giappone 955 000 lire di merci e il Giappone ne dà come esportate in Italia per 7 627 000. Nella esportazione italiana verso il Giappone la differenza è assai minore, anche perchè si tratta di numeri più piccoli. Nel 1898 il disaccordo fra le risultanze s'è attenuato di molto, e così troviamo che la statistica giapponese presenta un invio in Italia di 6 336 000 franchi di prodotti, e quella italiana per 4 113 000; la prima un'esportazione italiana nel Giappone di 948 000 franchi, la seconda di 1 206 000. Invece nel 1899 la statistica giapponese dà come inviati in Italia 9 132 000 franchi di merci, e come ricevuti 600 000 franchi, e quella italiana rispettivamente 27 milioni e 2 140 000.¹

La differenza, specialmente nelle esportazioni dal Giappone, è troppo grande per ascriverla al transito di prodotti giapponesi per l'Italia, che è di molto inferiore a quella differenza. Nè si può addebitarla alla diversità tra i valori assegnati ai prodotti nel nostro paese e quelli dichiarati in Oriente; perchè anzi quei valori dovrebbero essere più alti quando i prodotti sono venuti tra noi. Essa proviene invece dal fatto conosciuto che in buona parte le merci giapponesi sono importate in Italia indirettamente. Così avviene, per esempio, delle sete, che ci vengono per la via della Francia. Tuttavia è certo che le esportazioni giapponesi in Italia sono andate crescendo, sebbene ancora il loro valore sia assai scarso in confronto della nostra importazione complessiva. Da meno di 3 milioni di franchi nel 1889, secondo la statistica giapponese (più attendibile per questi confronti tra i vari anni, non essendovisi introdotte modificazioni, come in quella italiana), sono salite a quasi 8 nel 1897, nel 1898 sono rimaste, come abbiamo veduto, a un po' meno di 6 e mezzo, ma nel 1899 asciesero a 9 milioni.

L'importazione giapponese in Italia era composta nel 1899 principalmente dei seguenti prodotti:²

¹ *Annual Return*, 1898, pag. 3; *Movimento commerciale del Regno d'Italia*, 1899, pag. 4.

² *Annual Return*, 1899, pag. 207-208; *Movimento commerciale del Regno d'Italia*, 1899, pag. 623-626.

	VALORI IN MIGLIAIA DI LIBRE	
	secondo la statistica giapponese	secondo la statistica italiana
Seta greggia	7 270	22 214
Seta <i>noshi</i>	562	
Cascami di seta	819	1 186
Tessuti e articoli di seta	79	125
Oggetti artistici		1 500
Corallo	269	984
Ventagli	60	669
Pelli crude	—	80
Utensili e mercerie di legno	3	39
Trecce di paglia	8	38
Porcellane e terraglie	14	28
Lavori da panierajo	5	19
Altre merci	37	1 074
<i>Totale</i>	9 182	26 956

L'esportazione giapponese in Italia è composta, come si vede, quasi interamente di seta tratta greggia, che alimenta le nostre manifatture.

Le esportazioni italiane nel Giappone sono anch'esse cresciute alquanto negli ultimi anni, ma sono sempre assai scarse. Erano di 600 mila lire nel 1889, e non hanno oltrepassato mai questo limite, fuorchè nel 1898, quando, come abbiamo detto, ascesero a un milione. Nel 1899 sono tornate a 600 mila lire, secondo la statistica giapponese, mentre sarebbero continuate a crescere secondo la nostra, arrivando a superare i due milioni di lire.

Secondo le due statistiche¹ i principali prodotti esportati dall'Italia nel Giappone nel 1899 sono stati i seguenti;

	VALORI IN MIGLIAIA DI LIRE	
	secondo la statistica giapponese	secondo la statistica italiana
Corallo greggio o lavorato	61	1 421
Tessuti di cotone	306	425
Filati di lana	—	68
Tessuti di lana	13	36
Tessuti di seta	—	13
<i>Da riportare lire</i>	380	1963

¹ *Annual Return*, 1899, pag. 311-312; *Movimento commerciale del Regno d'Italia*, 1899, pag. 865-868.

	VALORI IN MIGLIAIA DI LIRE	
	secondo la statistica giapponese	secondo la statistica italiana
<i>Riporto lire</i>	380	1 968
Vermouth e vini	31	46
Gomma elastica e guttaperca.	—	31
Commestibili	20	28
Cordami	19	14
Zucchero di latte	13	—
Olio d'oliva	12	6
Tubi di rame	10	5
Berretti e cappelli	6	5
Sigarette	24	12
Bottoni	22	—
Prodotti chimici e medicinali.	21	—
Strumenti	13	—
Carta da sigarette	6	—
Colori	6	—
Cementi	3	—
Conterie	2	—
Altri prodotti.	12	30
<i>Totale</i>	600	2 140

Non v'è dubbio che le nostre esportazioni nel Giappone potrebbero essere maggiori. Tuttavia non è il caso di pensare a trovar nell'impero orientale un largo smercio di prodotti. Nel Giappone i lavoratori si nutrono con una piccola quantità di riso, che, oltre ad essere il principale alimento, fornisce anche la bevanda più in uso, il *sake*, spirito che si ottiene dalla fermentazione di quel cereale. Una buona parte della popolazione sfugge quindi al commercio estero. Inoltre la fertilità e ricchezza del paese, la varietà della sua produzione, e il suo sviluppo industriale lo pongono in condizione di poter fare a meno di molti prodotti europei, e principalmente dei nostri, limitando così le nostre importazioni. D'altronde la tendenza dei Giapponesi a prendere sempre più i costumi e le abitudini occidentali favorisce il consumo di qualche derrata che per ora non forma oggetto di larga produzione nell'Oriente.

Così dei prodotti italiani, che ora vi si mandano in piccola misura, potrebbero trovare più largo smercio nel Giappone: i vini, che vanno sostituendosi al *sake*, le paste alimentari (che finora vi si sono introdotte sotto marca francese), le conserve, i tessuti di lino e di canapa, i cappelli di feltro, alcuni prodotti chimici, i cuoi, al-

cune specie di carta, i cementi, i lavori di gomma elastica e il sughero.

Ma per aumentare le nostre esportazioni conviene stabilire anche col Giappone buone relazioni marittime, prolungando fino a quei porti la linea diretta che si dovrebbe stabilire per la Cina. Senza di ciò il paese del Sole Levante continuerà ad essere sconosciuto alla nostra marina, con gravissimo danno del traffico nazionale.

Infatti, mentre le navi giapponesi vengono abbastanza di frequente nei porti italiani, nessuna nave italiana, nè a vapore nè a vela, ha toccato i porti giapponesi dal 1891 in poi.¹

Eppure gli scambi marittimi col Giappone sono diventati importanti. I porti, che presentano un maggiore movimento di navigazione internazionale, sono quelli di Nagasaki, Kobe, Jokohama, Mogi e Simonoseki, e le bandiere che vi hanno maggior parte sono la giapponese, la britannica, la germanica e la russa.

Nel 1898 entrarono in navigazione internazionale nei porti dell'impero, esclusi quelli dell'isola di Formosa, 2035 bastimenti a vapore di 3 175 000 tonnellate, e ne uscirono 2152 di tonnellate 3 322 000. Ne entrarono 1339 a vela di 207 000 tonnellate e ne uscirono 1383 di tonnellate 211 000. Nei porti dell'isola di Formosa, sono entrati nel 1898, con provenienza dall'estero, 186 vapori di 144 000 tonnellate e 3954 velieri di 110 000, mentre ne sono usciti 165 piroscafi di 130 000 tonnellate e 3825 velieri di 107 000.

Nel 1899 i bastimenti a vapore entrati nei porti giapponesi furono 2240 di 344 000 tonnellate, quelli usciti 2324 di 3 584 000. I velieri furono 1163 di 169 000 tonnellate all'entrata e 1125 di 194 000 all'uscita.²

Anche la navigazione di cabotaggio, favorita dalla configurazione del paese, è assai importante, avendo offerto nel 1898 un movimento complessivo di 4708 piroscafi di 9 111 000 tonnellate e di 46 velieri di 58 000, e nel 1899 un movimento di 4803 piroscafi di 9 195 000 tonnellate e di 83 velieri di 30 000.³

Il Giappone ha ormai una notevole marina a vapore. Nel 1879 possedeva soltanto 165 piroscafi di 41 000 tonnellate. Alla fine del 1898, invece, contava 1130 bastimenti, con 477 000 tonnellate di

¹ *General view ecc.*, 1896, pag. 41-42, e *Annual Return*, 1895, pag. 252-262 e 384; 1896, pag. 258-265 e 398; 1897, pag. 270-274; 1898, pag. 316-321; 1899, pag. 342-347.

² Per il 1899 non abbiamo ancora i dati relativi a Formosa.

³ *Annual Return*, 1898, pag. 316-321; 1899, pag. 342-347.

stazza netta complessiva, (senza tener conto dei 40 piroscafi dell'isola di Formosa) cioè un naviglio di piroscafi più potente di quello italiano. Inoltre aveva 1207 velieri di 109 000 tonnellate, senza computare circa 6000 velieri di Formosa, per la più parte giunche alla cinese.¹

I principali porti dell'impero sono uniti da linee della grande Società di navigazione postale giapponese (*Nippon Yusen Kaisha*), una delle compagnie più forti del mondo, alla Cina, all'America, all'Australia, all'India, alla Russia asiatica, alle Filippine e all'Europa. Anche la *Joyo Kisen Kaisha* ha una linea con l'America settentrionale.

Il Giappone è poi toccato dai vapori di numerose linee estere, che lo collegano con l'America settentrionale (linea Vancouver-Jokohama della *Canadian Pacific Railway*; linea San Francisco-Jokohama della *Occidental and Oriental*, linea Tacoma-Jokohama della *North Pacific*) e con l'Europa (linee del *Lloyd germanico* e dell'*austriaco*, della *Peninsular and Oriental*, e le due delle *Messageries maritimes*, entrambe da Marsiglia a Jokohama, però con approdi diversi l'una dall'altra).²

Per le sue relazioni col Giappone l'Italia deve servirsi ora dei vapori del *Lloyd austriaco*, che toccano Venezia e Brindisi, o di quelli della *Peninsulare* da Brindisi, o del *Lloyd germanico* da Genova.

Oltre che la mancanza d'una linea di navigazione nazionale, è grave l'assenza nell'impero di consolati italiani. Non abbiamo che due agenzie consolari a Hiogo e a Nagasaki, ma sono rette dal console di Germania. Il consolato generale di Jokohama poi, è soltanto nominale, perchè ne è capo lo stesso titolare della nostra Legazione, il quale sta a Tokio. Oltre che elevare a consolati le due agenzie di Hiogo e Nagasaki, sarebbe necessario di istituirne almeno a Kobe e a Osaka.

Come tutte le principali nazioni, l'Italia ha stipulato col Giappone il 1° dicembre 1894, un trattato di commercio, il quale, quando sia completato con la tariffa doganale, che si sta negoziando presentemente, le assicura, oltre alle agevolanze che saranno stipulate a nostro vantaggio, anche il trattamento della nazione più favorita, cioè i vantaggi concessi dal Giappone all'Inghilterra, alla Francia, alla Germania e all'Austria-Ungheria con i trattati conclusi con quelle nazioni.

¹ *Résumé Statistique*, cit., pag. 62-63.

² *General view*, 1897, pag. IV.

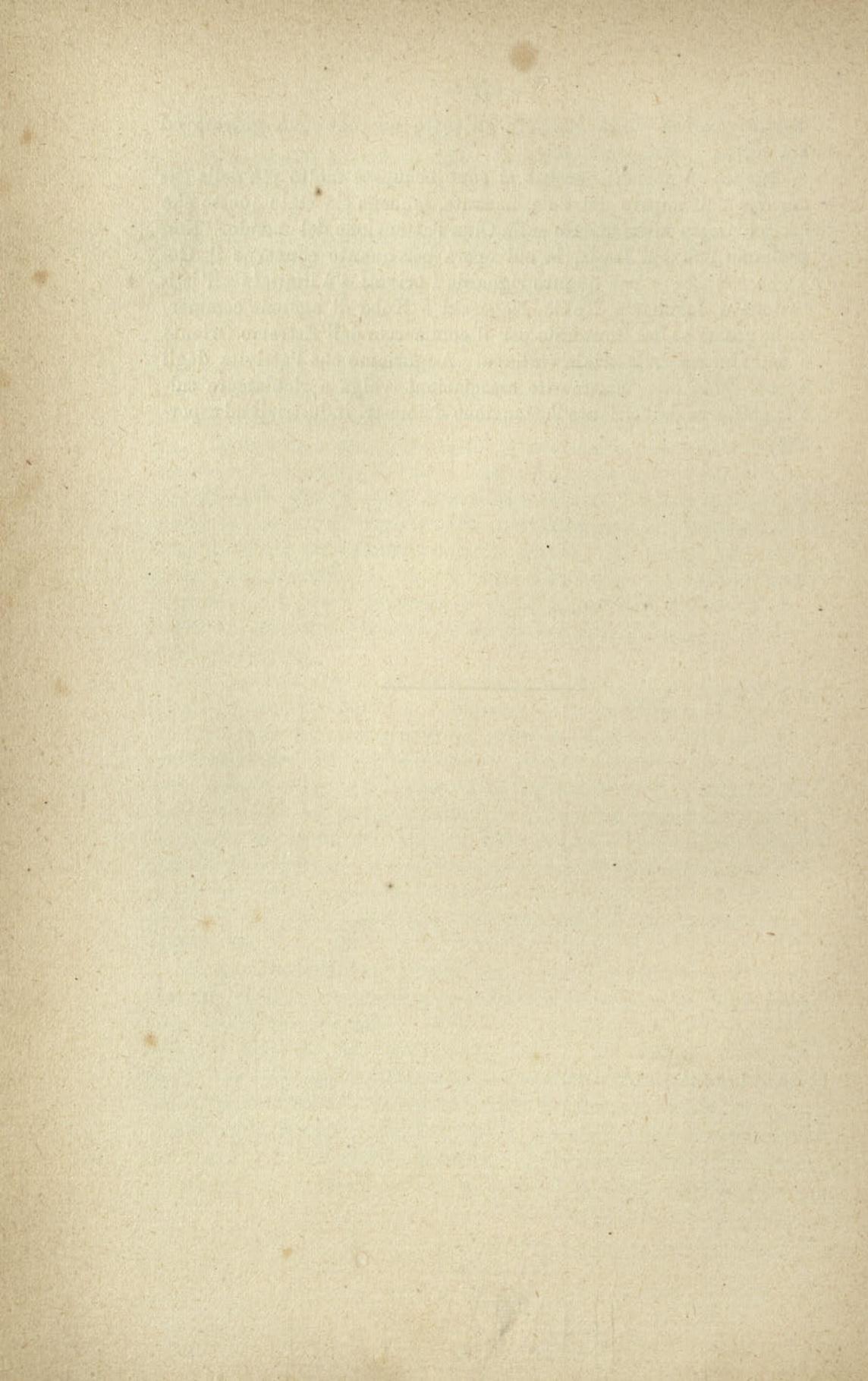
Dal 1894 al 1898 il Giappone ha stipulato con le Potenze estere ben 18 convenzioni commerciali. Questi nuovi patti segnano una data, dalla quale comincia una nuova era nella storia del vecchio impero. Con gli antichi trattati, imposti al Giappone dalla forza, gli stranieri godevano del privilegio dell'estraterritorialità e i loro prodotti pagavano dazi irrisori, che non era in potere del Giappone di elevare. Le nuove convenzioni hanno soppressa l'estraterritorialità e la giurisdizione consolare, ponendo così l'impero orientale in condizione di perfetta eguaglianza con gli altri Stati. Nel tempo stesso i nuovi trattati hanno data agli Europei la facoltà di stabilirsi, promuovere industrie e compiere commerci in tutto il Giappone e non nei soli cinque porti aperti prima di allora. Inoltre un rescritto imperiale, precedente di pochi giorni l'applicazione dei trattati (15 luglio 1899), dichiarò aperti al commercio altri 22 porti oltre a quelli aperti fino allora. I nuovi patti sono andati in vigore il 4 agosto 1899, e giustamente il Giappone ha festeggiato con molta solennità quel giorno, che segna per esso la fine d'una condizione di umiliante inferiorità, e l'ingresso suo — primo tra i popoli orientali — nel consesso delle nazioni libere e civili. Ben presto sarà tra le prime del mondo anche per i progressi economici.

Per la sua posizione geografica e per le attitudini del suo popolo commerciante e navigatore, il Giappone, è in condizione di diventare l'arbitro del commercio di tutto il Pacifico. Due grandi opere verranno poi ad accrescerne ancora l'importanza: la ferrovia transiberiana e il canale fra l'Atlantico e il Pacifico. È vero che questi due nuovi trionfi della scienza accresceranno straordinariamente anche la potenza della Russia e degli Stati Uniti nell'Oriente estremo; ma il Giappone, che da quelle due meravigliose vie vedrà grandemente agevolate le sue relazioni con l'Europa e con la costa americana dell'Atlantico, se ne gioverà pure largamente.

Al suo avvenire esso intanto non cessa di prepararsi e di lavorare. Ha fondate numerose associazioni economiche, ha fatto sorgere Musei commerciali a Osaka e a Tai-pe (nell'isola di Formosa), e parecchi altri ne sta preparando, ha istituite borse di studio per la pratica commerciale, e mandate commissioni nei paesi esteri per studiarvi le condizioni delle industrie e degli scambi; le sue rappresentanze diplomatiche e consolari sono instancabili nel seguire lo svolgimento economico delle regioni dove risiedono, e i modi di estendere il traffico giapponese all'estero: insomma quel

popolo operoso nulla trascura di tutto ciò che può giovare od accrescere i suoi commerci.

Invece le nazioni europee si sono occupate molto più della Cina, che dell'impero del Sole Levante, sebbene sia stato questo che ha richiamata ultimamente sulla Cina l'attenzione del mondo. Non parliamo poi dell'Italia, la cui opera per quanto concerne il Governo è nulla, e per quanto riguarda i privati s'è limitata all'istituzione a Jokohama, Tokio, Nagasaki e Kobe di agenzie commerciali, promosse dal Consorzio per il commercio dell'Estremo Oriente e dall'Unione industriale italiana. Auguriamo che l'attività degli agenti delle due benemerite associazioni valga a richiamare sull'Inghilterra dell'Oriente l'attenzione dei nostri industriali ed esportatori.



CAP. XIII.

L'Australia

SOMMARIO: Le sette colonie australiane e la loro federazione. — Popolazione e condizioni economiche dell'Australia. — La produzione dell'oro e quella agricola. — Il trasporto delle carni congelate in Europa. — Incremento delle comunicazioni interne e con l'estero. — Il movimento marittimo australiano e la marina britannica. — L'Australia rispetto alle vie del Capo di Buona Speranza, del Capo Horn e del canale di Suez. — Scambi marittimi dell'Australia per il canale. — Movimento dei porti australiani. — Esportazioni e importazioni australiane. — Ragioni della enorme preponderanza inglese in questi scambi. — I commerci tra il mondo nuovissimo e l'Italia, secondo le statistiche dei due paesi, e secondo plausibili induzioni. — Prodotti italiani di probabile consumo in Australia. — Progresso industriale di quel continente. — Segni di maggiore risveglio in esso del commercio italiano. — Linee di navigazione dall'Europa ai porti australiani e necessità d'una linea con l'Italia. — Trattative nostre con compagnie estere e proposte per l'istituzione d'una linea nazionale. — Come dovrebbe essere ordinata. — La nostra emigrazione nell'Australia. — Ottime condizioni per gli agricoltori e per gli operai. — Simpatie per gli italiani nel nuovissimo mondo e meritata stima verso di loro.

L'Australia, con le isole adiacenti di Tasmania, Nuova Zelanda e altre minori, comprende sette colonie autonome con statuti, leggi e bisogni diversi. Per non diffonderci in troppo minuti particolari, ci limiteremo a trattare insieme di quelle vaste regioni, dicendo ciò che può valere per tutte, tanto più che ormai sono strette in una sola Federazione, che unificherà la legislazione civile e penale, e il regime doganale, rafforzando così l'azione politica e la potenza finanziaria dello Stato.¹

¹ Gli Inglesi per comprendere tutte e sette le colonie federate usano la parola *Australasia*. Invece in Italia si continua a usare la parola *Australia* intendendo alludere al continente australiano e insieme alla Tasmania e alla Nuova Zelanda. Così faremo anche noi.

Lo studio dello sviluppo avuto dall'Australia può riuscire utilissimo così

L'Australia è uno dei paesi meno popolati, pur essendo tra i più ricchi del mondo. Estesa poco meno dell'Europa, essa aveva al 1° gennaio 1861 una popolazione di 1 200 000 abitanti, che andò continuamente crescendo, fino ad essere al 1° gennaio 1898 di 4 410 000, e al 31 dicembre dello stesso anno di 4 477 000, oltre a 240 000 aborigeni.¹ Secondo un calcolo fatto dal direttore dell'ufficio statistico di Vittoria, si avrebbero invece 4 362 700 abitanti al 30 giugno 1898, ossia un po' meno di quelli dati dal Coghlan.²

Sebbene questa popolazione sia ancora assai limitata, relativa-

sotto l'aspetto del commercio, come sotto quello della colonizzazione. Chi amasse di rendersi ragione dei progressi dell'importantissima colonia britannica, può consultare principalmente le opere seguenti: JOHN LANG, *Queensland Australia*, 1864 — Id., *Historical and statistical account of New South Wales*, 1875. — FORSTER, *South Australia, its progress and prosperity*, London, Low, 1866. — AMATO AMATI, *Dell'Australia e della fondazione d'una colonia con bandiera italiana*; Milano, Bernardoni, 1868 (Estratto dai "Rendiconti dell'Istituto Lombardo di scienze e lettere, Serie II, vol. I, pag. 164-176, 335-363). — J. G. KNIGHT, *The northern territory of South Australia*, Adelaide, Spiller, 1880. — FEDERICO GAGLIARDI, *L'Australia* (lettere) Firenze, tip. della "Gazzetta d'Italia", 1881. — Id., *L'Australia, i suoi commerci e i suoi rapporti con l'Italia*, Firenze, tip. Commerciale, 1897. — COSMO RICCIOLI, *Australia e Italia*; Napoli, Morano, 1883. — Id., *I commerci con l'Australia*; Napoli, Ferrante, 1886. — E. JOURNET, *L'Australie*; Paris, Tolmar, 1884. — J. STOW, *South Australia, its history, productions and natural resources*, Adelaide Spiller, 1884. — J. A. FROUDE, *Oceana*, 1886. — G. F. BOWEN, *Thirty years of Colonial Government*, 1889. — CHARLES DILKE, *Problems of Greater Britain*, 1890. — J. W. RUSDEN, *History of Australia*; London, 1883, Id., *History of New Zealand*, 1891. — F. VAGGIOLI, *Storia della Nuova Zelanda e dei suoi abitatori*; Patma, Fiaccadori, 1891-96. — FRANCIS ADAMS, *The Australians*, 1893. — W. HARCUS, *South Australia, its history, resources and productions*; London, Low, 1896. — J. M. PRICE, *The Land of Gold*, 1896. — E. A. PETHERICK, *The Australian Colonies in 1896; 1897*. — I. A. COGHAN, (Government Statistician, of New South Wales), *The wealth and progress of New South Wales*, Sydney Gullick, 1897 (decima edizione). — Id., *A. Statistical account of the seven colonies of Australasia*; Sydney, 1898 (settima edizione). — Id., *Statistics of the seven colonies of Australasia, 1861 to 1898*; Sydney, 1899. — R. R. GARRAN, *The coming Commonwealth*, Sydney, 1897. — Id., *Australasia illustrated*, London, 1898. — H. DE R. WALKER, *Australian Democracy*, 1897. — M. CAMPERIO, *Agenzie del Consorzio industriale italiano per il commercio con l'Estremo Oriente*; Milano, Hoepli, 1898, pag. 291-326. — P. CORTE, R. Console Generale a Melbourne, *Il Continente nuovissimo, ossia l'Australia britannica illustrata*; Torino, Roux, 1898. — Inoltre si possono vedere gli articoli pubblicati da PIERRE LEROY-BEAULIEU (*L'Australia et la Nouvelle-Zélande*) nella "Revue des deux mondes", del 1° agosto e 15 settembre 1896, raccolti poi nel volume: *Les nouvelles Sociétés Anglo-Saxonnes (Australie, Nouvelle-Zélande, Afrique Australe)*; Paris, Colin, 1897, quelli di E. L. GODKIN e di H. DE R. WALKER, scritti in contraddittorio nell'*Atlantic Monthly* del marzo e maggio 1898, sulla *Democrazia Australiana*; e quello di E. H. WITTENOOM Agent-general for the Colony Wersten Australia nello "Scottish geographical magazine", del marzo 1900, vol. XVI, n. 3; come pure il *Rapporto del Console belga a Melbourne del 29 agosto 1898*, nel "Recueil consulaire", 1898, vol. CI, pag. 133-254, e i *Reports of Department of Labor*, lo *Year-Book of Australia*, e altre pubblicazioni ufficiali australiane.

¹ COGHAN, *A Statistical account*, ecc., pag. V e 36; Id., *Statistics of the seven colonies* ecc., pag. 1.

² "The Journal of School Geography", di New York, n. 4 del 1899, citato nel "Bollettino della Società geografica italiana", maggio 1899, pag. 223.

mente al territorio su cui vive, e sia scarsissima l'immigrazione, pure l'Australia è un mercato di produzione e di consumo di straordinaria importanza. La varietà dei climi, l'abbondanza delle ricchezze naturali e l'attività dei suoi abitanti ne fanno uno dei paesi più agiati del mondo. Anzi esso è forse quello dove più si guadagna e più si spende, e dove la media della ricchezza dei privati è più elevata.

Quanto alle ricchezze naturali, è noto che il continente australiano è una delle regioni che offrono maggiore quantità d'oro. Nel 1898 la produzione fu di 13 500 000 sterline (337 milioni e mezzo di franchi).¹

Ma l'Australia è principalmente paese agricolo e produce assai più di quanto occorre al suo consumo: notevolissima vi è poi la ricchezza di bestiame. Le sue esportazioni consistono principalmente in prodotti dell'agricoltura e della pastorizia.

L'Australia è il primo paese della terra per la lana, di cui fornisce la quarta parte della produzione mondiale. Nel 1898 possedeva più di centomila capi di bestiame ovino, e in quell'anno l'esportazione della lana greggia, detratta quella importata dall'estero o scambiata fra le sette colonie, ebbe un valore di 19 718 000 sterline (430 milioni di franchi). Nel 1891 era stata di 24 315 000 (608 milioni di franchi).² Abbondanti sono anche i suoi raccolti di cereali: nel 1898-99 quello del frumento salì a 54 milioni e mezzo di bushels (1486 000 tonnellate) e quello dell'avena a 25 milioni (449 000 tonnellate).³ Dopo aver provveduto ai bisogni del paese, se ne poté esportare, nel 1899, per 188 000 tonnellate.⁴

L'aumento della velocità dei piroscafi e le celle frigorifere, introdotte sui vapori poco più di vent'anni fa, hanno reso possibile il trasporto, anche a grandi distanze, di generi, che altrimenti non possono conservarsi a lungo, come le carni e il burro. Parecchie diecine di milioni di chilogrammi di carni macellate fresche ed enormi quantità di burro possono venire in questo modo dall'America all'Europa, e Londra ha i suoi macelli a Chicago.

Così sono mandate in Europa anche la carne e il burro dell'Au-

¹ " Bollettino della Società geografica italiana ", settembre 1899, pag. 430. Secondo il COGHLAN (*Statistics*, pag. 12) la produzione dell'oro fu nel 1898 di 12 792 000 sterline (320 milioni di franchi).

² COGHLAN, *Statistics*, pag. 10.

³ COGHLAN, *Statistics*, pag. 14.

⁴ Della grande produzione australiana di grano si occupava, fin d'allora, la Commissione d'inchiesta del 1883 per la revisione della tariffa doganale. — V. " Atti della Commissione ", Relazione del senatore Lampertico sulla *Parte agraria*, pag. 98-95.

stralia,¹ dove si sono costituite parecchie compagnie per la vendita di quei prodotti all'estero. L'esportazione del burro è diventata uno dei rami più importanti del commercio australiano; la colonia di Vittoria sta innanzi a tutte le altre in questo traffico e le tiene appresso la Nuova Galles del Sud. Questa esportazione è ormai tale da impensierire il nostro paese.² Non così quella delle carni, che finora non incontrano il favore dei consumatori italiani.

Fornita di tutto ciò che può far prosperare uno Stato, l'Australia s'è rialzata rapidamente dalla violenta crisi economica che la desolò nel 1893-94, e già è uno dei paesi più trafficanti del mondo.

A favorire questo svolgimento commerciale contribuì l'incremento delle comunicazioni. Le linee ferroviarie in esercizio erano lunghe 14 900 miglia nel 1899, quelle telegrafiche nel 1898 erano 50 000 miglia, oggidì saranno aumentate non poco. L'Australia ha poi una buona marina mercantile: nel 1897 era già di 405 004 tonnellate di stazza.

Questa marina è però di data recente. Infatti il commercio estero del continente australe si compieva fino a pochi anni fa interamente, e ancora si fa con grande preponderanza dalla Gran Bretagna, la quale nel 1881 aveva il 92.9 per cento del movimento complessivo dei porti australiani, e anche nel 1896 contava l'87.9 per cento dei bastimenti entrati o usciti dai porti stessi. Gli scambi anglo-australiani vennero fatti nel 1860 da 550 bastimenti di 442 000 tonnellate, e nel 1877 da 847 di 873 000. Questi bastimenti tenevano la via del Capo ed erano quasi tutti a vela.

Non può far meraviglia che il commercio dell'Australia abbia seguito l'antica via anche parecchi anni dopo che s'era aperto il canale di Suez. Rispetto a certi porti del continente australiano e della Nuova Zelanda è dubbio se si deva preferire la via del canale di Suez o quella del Capo di Buona Speranza. Infatti le persone, le quali nei viaggi per mare sogliono prendere la via più breve, già prima che si aprisse il canale preferivano la via del Capo a quella dell'Egitto. E anche ora sono numerosi i passeggeri inglesi che vanno in Australia per la via antica.³

¹ V. LEROY-BEAULIEU, *Les nouvelles Sociétés Anglo Savonnes*; Paris, Colin, 1897, pag. 419-423.

² Di questa rivalità commerciale, per quanto riguarda l'esportazione del burro e delle frutta fresche, si occupò anche il Consiglio dell'Industria e del Commercio, nella sessione del 1893 ("Annali dell'Industria e del Commercio", 1893, pag. 275-279 e 285-289).

³ COGHLAN, *Statistics ecc.*, pag. 14-15. Cfr. *A statistical account ecc.*, pag. XII e 525-526.

Per i porti degli Stati Uniti sull'Atlantico si può dubitare se sia preferibile, per i viaggi all'Australia, la via di Suez, quella del Capo di Buona Speranza o quella del Capo Horn. La scelta dell'una o dell'altra via non dipende dalla differenza nella lunghezza del viaggio, che, per sè sola, è cosa di poco momento. La distanza è uno degli elementi del giudizio, e, in questo caso, il meno importante, mentre bisogna considerare anche i venti e le correnti marine, che determinano la maggiore o minore rapidità, e inoltre conviene tener conto dei pericoli del viaggio, e, sotto l'aspetto commerciale, degli scali lungo la via e della tassa di transito per il canale di Suez.

Nondimeno dal 1878 in poi il commercio australiano cominciò ad essere compiuto a mano a mano dai piroscafi e ad avviarsi per il canale.

Sebbene non si possa dire che l'incremento notevolissimo di questo traffico si deva alla minor lunghezza della strada, è interessante vedere come il commercio australiano per la via di Suez si sia andato svolgendo, fino a superare quello complessivo del canale di venti anni fa, come risulta dal quadro seguente, che troviamo nelle statistiche consolari inglesi.¹

*Movimento marittimo con l'Australia
attraverso il canale di Suez.*

ANNO	Numero dei bastimenti	Tonnellaggio netto di stazza
1878	27	46 248
1879	42	71 600
1880	51	107 552
1881	98	208 570
1882	166	343 006
1883	226	488 735
1884	253	553 558
1885	228	534 432
1886	206	516 688
1887	222	558 033
1888	244	660 261
1889	239	640 411
1890	261	716 480
1891	288	798 551
1892	265	795 378
1893	260	798 132
1894	262	798 367
1895	269	839 548
1896	276	871 490
1897	254	844 734

¹ *Diplomatic and consular Reports, Trade of Port Said and Suez for the year 1897*, Foreign Office, n. 2170, agosto 1898, pag. 10.

In diciannove anni il tonnellaggio di stazza è cresciuto di-
ciannove volte.

La diminuzione nel movimento, che s'ebbe nel 1897, è dovuta
alla siccità di quell'anno, la quale ha scemata di molto l'esporta-
zione dal continente australiano dei cereali e del bestiame. Le
carni, i formaggi e i prodotti minerali hanno compensato in parte
quella diminuzione.

Basterebbero questi dati sulla navigazione del canale per di-
mostrare che gli scambi marittimi dell'Australia con l'estero e
quelli delle varie colonie australiane tra loro debbono essere cre-
sciuti grandemente. I primi alimentarono infatti nei porti austra-
liani un movimento di 1077000 tonnellate di stazza nel 1861, di
1 280 000 nel 1871, 3 150 000 nel 1881, 6 460 000 nel 1891, 7 114 000
nel 1896, e di 7 337 000 nel 1897.

Gli scambi intercoloniali danno 1 750 000 tonnellate di stazza
nel 1861, 2 950 000 nel 1871, 5 790 000 nel 1881, 11 020 000 nel 1891
e 13 973 000 nel 1897.¹

Sommati insieme gli scambi marittimi dell'Australia con l'estero
e quelli delle sette colonie tra loro, si trova che nel 1897 essi
alimentarono un movimento di 21 310 000 tonnellate di stazza. Nel
1898 il solo movimento costiero fu di 21 822 000.²

Le 7 114 000 tonnellate di stazza dei bastimenti che compirono
nel 1896 il commercio tra l'Australia e l'estero, vanno così asse-
gnate ai vari paesi secondo le provenienze e destinazioni: 3 407 500
all'Inghilterra, 1 241 500 ai Possedimenti inglesi, 2 465 000 agli al-
tri paesi in quest'ordine d'importanza: Francia, Stati Uniti, Ger-
mania, Olanda e colonie, Belgio, Cina. L'Italia non è ricordata
in particolare nelle statistiche australiane.³

Per importanza Sydney è il quarto porto fra quelli della Gran
Bretagna e delle sue colonie, Melbourne il sesto. I maggiori scali
britannici e delle colonie inglesi vengono infatti in quest'ordine:
Londra, Liverpool, Hull, Sydney, Glasgow, Melbourne.

Essendo di tanto progredito il movimento della navigazione, è
evidente che anche il commercio estero dell'Australia dev'essere
aumentato, ed è in verità cresciuto in modo mirabile.

Nel 1861 era di 35 milioni di sterline, nel 1871 di 40, nel 1881
di 64 e mezzo, nel 1891 di 84 e mezzo. Nel 1897 il commercio
estero totale fu di 84 milioni di sterline (2100 milioni di franchi).

¹ COGHLAN, *A statistical account* ecc., pag. VI e pag. 517.

² COGHLAN, *Statistics*, pag. 6.

³ IDEM, *A statistical account*, pag. 131-132.

La lieve diminuzione del 1897 è dovuta a ribasso di valori, non a decrescenza di scambi.¹

Le statistiche dei singoli Stati, nei quali è divisa l'Australia, considerano, naturalmente, come commercio estero quello che è fatto da ciascuno Stato australiano con l'altro. Nel riassumere il commercio australiano, di questi scambi intercoloniali non si è tenuto conto. Se si computassero anch'essi, la somma complessiva del commercio salirebbe assai più in alto. Per esempio per il 1897 si avrebbero 72 milioni e mezzo di sterline di esportazione e 66 milioni d'importazioni.² E nel 1898 se ne troverebbero quasi 79 d'esportazioni (1966 milioni di franchi) e poco meno di 69 d'importazioni (1716 milioni di franchi).³

Anche considerato nei confini più ristretti, ed escluso il traffico delle sette colonie fra loro, il commercio estero dell'Australia è tale che, paragonato alla popolazione, presenta per ogni abitante una misura media, che è superiore a quella d'ogni altro paese, eccettuato il Belgio, la colonia del Capo, la Gran Bretagna e la Svizzera.

Distinguendo le importazioni dalle esportazioni e traducendo i valori in franchi, troviamo che nel 1861 s'importarono in Australia dall'estero per 461 milioni di franchi di prodotti esteri, e si esportarono per 415 milioni di prodotti australiani. L'Italia, secondo le statistiche australiane, non ebbe parte alcuna in questo movimento.⁴

Nel 1896 le importazioni in Australia salirono a 863 milioni di franchi. L'Inghilterra vi partecipò per circa 624 milioni. Dopo l'Inghilterra vengono, in ordine d'importanza, ma a distanza enorme, la Germania, il Belgio, l'Olanda, gli Stati Uniti, la Francia e l'Italia: quest'ultima con un'importazione di 2 milioni e mezzo di franchi, secondo la statistica australiana.⁵

Le esportazioni furono nel 1896 di 1004 milioni di franchi, 729 dei quali per la Gran Bretagna e soltanto 1 per l'Italia, sempre secondo la statistica dell'Australia.⁶

Così nella navigazione, come nel commercio col nuovissimo continente, la Gran Bretagna ha la massima parte. E lo si comprende.

¹ Id., pag. VII.

² Id., pag. 165.

³ COGHLAN, *Statistics*, pag. 7-8. — "Bollettino della Società geografica italiana", settembre 1899, pag. 480.

⁴ COGHLAN, *A statistical account*, pag. 145 e 149.

⁵ Id., *Ib.*

⁶ Id., pag. 145 e 150.

L'Australia è veramente il capolavoro della colonizzazione inglese.¹ Di tutti i vasti territori dove l'Inghilterra ha sparso i suoi figli, nessuno meglio dell'Australia può considerarsi un'appendice della madre patria. Mentre nelle altre colonie l'elemento britannico è mescolato a quello italiano, francese, tedesco, olandese, portoghese, o indigeno, in Australia, nel luogo di tribù indigene già spente o a lato di tribù che stanno per spegnersi, s'è formata una nuova nazione con elemento prettamente inglese, che, lontana 12 000 miglia da Londra, parla, scrive, lavora, si veste, beve, mangia, si diverte e perfino prega e pensa esclusivamente alla foggia inglese. Questa uniformità di gusti e di vedute spiega l'assoluto predominio dei prodotti britannici, a preferenza di tutti gli altri, sui mercati dell'Australia.²

Gli scambi italiani con l'Australia sono, come si vede, assai scarsi, secondo i dati offerti dalle statistiche australiane. Nè risultano molto maggiori dalla statistica italiana. Questa non offre notizie per gli anni che precedono o seguono immediatamente l'apertura del canale. Venendo a quelli più vicini troviamo che nel 1896 le nostre esportazioni nell'Australia furono di 2 600 000 lire; nel 1897 sorpassarono i 3 milioni, nel 1898 i 3 milioni e mezzo e nel 1899 i 4 e mezzo. Tra esse primeggiano nel 1899: il corallo greggio o lavorato (695 mila lire), i fiammiferi (658), i marmi (398), i cappelli di feltro (283) e quelli di paglia (66), lo zolfo (272), le mercerie (260), i tessuti di cotone (211), gli aranci e limoni (200), le essenze di arancio (213), le scorze di limone e di arancio (132), le frutta secche (99), il cremor di tartaro (86), i tessuti di seta (82) e quelli di lana (70), la canapa greggia (77), le frutta in conserva (46), gli oli d'oliva (39).

Le importazioni australiane in Italia furono di 2 300 000 lire nel 1896, di 3 milioni e mezzo nel 1897, di 1 700 000 nel 1898 e di 2 600 000 nel 1899. In quest'ultimo anno consistettero principalmente in lane naturali (1130 mila lire), pelli crude (654 mila), grassi (383 mila) e semi non oleosi (245 mila). Nel 1897 si ebbe anche un'importazione di quasi due milioni di lire di minerali di piombo, e nel 1898 di quasi un milione, mentre nel 1899 non vi

¹ PIERRE LEROY-BEAULIEU, *L'Australia et la Nouvelle-Zélande*, nella "Revue des deux mondes", 1° giugno 1896, pag. 539.

² V. *Italia e Australia nei rapporti dei commerci e dell'emigrazione*, rapporto di P. CORTE, R. Console a Melbourne, nel "Bollettino del Ministero degli Affari Esteri", giugno 1895, n. 51 pag. 4-5. Dello stesso v. nel "Bollettino", del luglio successivo un altro pregevole rapporto sull'Australia Occidentale.

fu alcun acquisto di quel prodotto. Questo fatto spiega l'eccezionale importazione complessiva del primo di quegli anni.¹

È un movimento assai scarso, sebbene negli ultimi tempi sia alquanto cresciuto d'importanza. Ma questi dati, offerti dalle nostre statistiche, restano senza dubbio anch'essi di molto inferiori al vero, perchè sono abbastanza copiosi i prodotti australiani che vengono in Italia, e quelli nostri che vanno in Australia, per vie indirette.² Non sono poche, per esempio, le merci italiane che giungono in Australia dopo esser passate per Marsiglia, Anversa, Amburgo, e specialmente per Londra: così le seterie, gli oggetti d'arte, alcuni prodotti chimici e farmaceutici, le profumerie, i guanti, gli oli, le paste alimentari, i mobili. Naturalmente queste merci non vengono riguardate come italiane. I nostri oli, per esempio, si vendono in Australia come derrata inglese; altri articoli di evidente provenienza italiana si smerciano sotto marche britanniche o anche francesi e tedesche. Tenuto conto di tutto ciò, il Gagliardi faceva ascendere la nostra esportazione effettiva in Australia a 15 o 16 milioni di lire nel 1895, e soggiungeva che doveva essere cresciuta ancora nel 1896.³

E abbiamo ragione di sperare che sia aumentata anche di più in quest'ultimi anni, e più si accresca nell'avvenire, sebbene non sia il caso di nutrire soverchie lusinghe. Per ora si può prevedere che gli scambi dell'Italia con l'Australia non potranno superare una misura abbastanza limitata, sia perchè la popolazione del lontano continente è ancora ristretta, sia perchè la sua produzione somiglia molto a quella del nostro paese. Tuttavia qualche derrata agricola nostra può ancora trovare consumo nel nuovissimo mondo. Oltre agli agrumi e agli oli, che vi si vendono anche ora, vi possono trovare smercio alcuni tipi di vino, per esempio il Chianti. Oli, agrumi e vini si producono anche nell'Australia, ma non presentano la qualità della derrata italiana. Inoltre potremmo vendere in Australia parecchi dei nostri prodotti industriali, che ora non vi hanno smercio affatto o ne hanno scarsissimo, come i seguenti: carta, cappelli di paglia, ceramiche e terraglie, calce, gessi, cementi, tessuti di cotone, di lana e di seta, mobili, tappezzerie, prodotti farmaceutici, saponi, profumerie, can-

¹ V. il *Movimento commerciale del Regno d'Italia*; per i vari anni indicati.

² COSMO RICCIOLI, *Australia e Italia*; relazione al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio; Napoli, Morano, 1888, pag. 7-8; Id., *I commerci dell'Australia*; Napoli, Ferrante, 1886, pag. 23.

³ GAGLIARDI, *L'Australia, i suoi commerci e i suoi rapporti con l'Italia*; Firenze, tip. Commerciale, 1897, pag. 140-141.

dele steariche, cordami, pelli preparate, calzature, guanti, amido, sale, asfalti, utensili di ferro, e altri di minore importanza.¹

In generale si può dire che tutti gli articoli graditi in Inghilterra e non prodotti in Australia, trovano in quel continente facile acquisto. Tuttavia l'elenco di questi articoli diminuisce di anno in anno per lo svolgimento della produzione industriale indigena. Il progresso dell'Australia è continuo anche sotto questo aspetto. Presentemente vi stanno sorgendo, tra le altre, le industrie dei cappelli di feltro, della tessitura della lana, della conceria, della fabbricazione dei prodotti chimici, delle candele, degli articoli di pelle e specialmente dei guanti.

Finora in Australia il grande commercio d'importazione era in mano a poche ditte delle principali piazze, le quali, per i prodotti di cui avevano bisogno, ricorrevano a Londra direttamente. E così si spiega l'assoluta preponderanza dei traffici inglesi con quella colonia. Ma dal giorno che si sono stabilite linee di navigazione con altri porti europei, la produzione britannica ha perduto assai e si sono avvantaggiate le esportazioni dai paesi dove si trovano quei porti.

Anche i prodotti italiani si vanno sempre più accreditando nel nuovissimo mondo. Questo miglioramento è dovuto in buona parte a tre Agenzie commerciali nostre, istituite recentemente a Sydney dal Consorzio italiano per il commercio d'esportazione, dall'Unione industriale di Torino, e dal titolare d'una borsa governativa di pratica commerciale. L'Unione industriale ha anche un rappresentante a Melbourne.

Il risvegliarsi dell'attenzione dei nostri commercianti verso l'Australia, fa confidare che l'esportazione italiana aumenti ancora nell'avvenire, tanto più che il nostro paese si trova in bellissima situazione geografica sulla via del lontano continente. Questa eccellente posizione dovrebbe non solo accrescere gli scambi italo-australiani, ma fare inoltre dell'Italia l'emporio dei prodotti che i paesi ad essa vicini esportano in Australia e di quelli che vi attingono. Senonchè dobbiamo ripetere anche per l'Australia, come per la Cina e per il Giappone, che per ottenere questi vantaggi è necessaria una linea nazionale di navigazione, la quale unisca i nostri porti con quelli del nuovissimo mondo.

L'Australia è in relazioni dirette con i principali paesi per mezzo di numerose linee marittime. Per i porti europei vi sono i vapori

¹ GAGLIARDI, *Op. cit.*, pag. 147.

delle *Messageries maritimes*, del *Norddeutscher Lloyd* (linea Brema-Sydney, che tocca anche Genova e Napoli), dell'*Orient Steam Navigation* (linea Londra-Sydney, che approda a Napoli), della *Queensland Royal Mail Line*, della *Peninsular and Oriental* (che fino a due anni fa toccava Brindisi con i vapori della linea Londra-Sydney). Queste linee fanno generalmente un servizio assai buono con vapori di più che 6000 e perfino di 10 000 tonnellate.

Anche altre compagnie minori hanno stabilite relazioni con l'Australia, come la *German Australian Steamship*, che parte da Amburgo, l'*Aberdeen White Star Line*, che parte da Londra e segue la via del capo di Buona Speranza, la *New Zealand*, che da Londra gira per il capo Horn.

L'Italia, non avendo una linea propria, deve contentarsi di usare dei piroscafi del *Lloyd* germanico e di quelli dell'*Orient*. Ma i vapori delle società estere giungono spesso nei nostri porti con carico completo, cosicchè non possono imbarcare prodotti italiani, e se pure arrivano con qualche po' di spazio libero, accettano merci soltanto nel caso che il nolo da guadagnare superi la spesa della tassa d'ancoraggio. Tutto questo è molto naturale, ma porta per conseguenza che i prodotti nostri devono soffrire ritardi dannosi, e in ogni caso sottostare a noli molto elevati per mancanza di concorrenza. Inoltre l'Adriatico rimane sprovvisto d'ogni comunicazione diretta col continente australiano. Del resto anche quando i vapori addetti alla linea Londra-Sydney della *Peninsulare* approdavano a Brindisi, non recavano quasi nessun giovamento, perchè tutti intenti ad accogliere e a trasportare con rapidità la Valigia delle Indie: inoltre rendevano necessario un trasbordo a Porto Said.

In queste condizioni è naturale che l'esportazione nostra sia scarsa, e le poche merci italiane che, secondo le statistiche, vanno in Australia, vi arrivino per tre quarti sotto bandiera germanica, e, per l'altro quarto con bandiera italiana.¹ E se poco meno di un terzo dei prodotti australiani sbarcati in Italia ci vengono sotto bandiera nazionale, lo dobbiamo esclusivamente ai nostri velieri,² i quali nelle relazioni con l'Australia si fanno ancora onore: sono tuttora numerosi i nostri bastimenti a vela, che compiono i traffici fra quel continente ed altri paesi esteri, anche senza

¹ V. *Movimento della navigazione nel 1899*, pag. 561. I vapori dell'*Orient* non raccolgono nel loro approdo a Napoli più di 200 tonnellate di merci all'anno, e non ne sbarcano quasi affatto. (*Movimento della navigazione nel 1898*, pag. 288-289; nel 1899, pag. 156).

² *Id.*, *Ib.*

toccare l'Italia, facendo buoni affari. Nel 1899, per esempio, secondo informa il Console generale d'Italia a Melbourne, approdarono nei porti dell'Australia 44 velieri di 58 mila tonnellate di stazza con pieno carico, e ne ripartirono con prodotti australiani. Di questi bastimenti a vela soltanto due giungevano dall'Italia e tre vi erano diretti.

Fino a qualche tempo fa, oltre al *Lloyd* germanico e all'*Orient*, anche un'altra compagnia estera, la *Queensland Royal Mail*, che esercita una linea fra Londra e l'Australia orientale, faceva scalo a Napoli, con vantaggio specialmente dell'esportazione dei nostri agrumi. Poi la Società sopresse l'approdo. Invitata a ristabilirlo, rispose che esso cagionava al suo bilancio una maggiore spesa di più che 7000 lire per ogni viaggio, mentre il profitto, che ne riceveva, era lontano dal compensare quella forte spesa. Si dichiarava tuttavia pronta a ripristinarlo, quando le si fosse assicurato che, mutate le condizioni, quell'approdo era diventato remunerativo. Ma, essendo Napoli toccata dai vapori di due altre linee estere, non si pensò a garantire alla Compagnia il profitto desiderato, risarcendola delle eventuali perdite, fino a che l'approdo fosse diventato proficuo.

Un'altra proposta, caldeggiata, qualche anno fa, da parecchie delle nostre Camere di commercio, consisteva nel far cambiare itinerario ai vapori della linea inglese che va all'Australia per la via del Capo, facendoli passare invece per il Mediterraneo, e visitare Genova, Napoli, Palermo e Messina. La linea avrebbe toccati, oltre che i porti dell'Australia propriamente detta, anche quelli della Tasmania e della Nuova Zelanda. L'Italia avrebbe dovuto dare un contributo e la Società esercente prendeva l'impegno di tenere a disposizione dei prodotti italiani uno spazio sufficiente e di chiedere noli modici. La proposta trovò largo appoggio nelle nostre Camere di commercio, e il Governo aveva condotto bene innanzi le trattative, quando, avvenuto un rincaro nel carbone, la Società ritirò le proposte che aveva fatto per sostituirne altre, che per ragioni finanziarie non si credette di accogliere.

Molto meglio si farebbe istituendo una linea di navigazione nazionale, sebbene la spesa per sussidiarla fosse alquanto maggiore. Non sono mancate al Governo anche recenti offerte a questo intento. Auguriamo che possano essere accolte, perchè ci teniamo sicuri che in breve tempo il dispendio sarebbe compensato dal vantaggio che ne risentirebbe il commercio nazionale, e indirettamente anche l'erario pubblico.

Infatti una linea italiana per l'Australia potrebbe acquistare non solo il trasporto delle nostre esportazioni per quel continente, e delle importazioni dallo stesso, ma anche una parte del commercio che con l'Australia fanno la Svizzera, la Germania meridionale e le regioni a noi più vicine della Francia e dell'Austria-Ungheria. E sarebbe necessario di estendere così, con un servizio bene ordinato e con noli moderati, l'attività della linea, specialmente per assicurarsi il carico di ritorno, che, per quanto riguarda il nostro paese, non potrebbe sperarsi molto abbondante, essendo l'Australia in gran parte esportatrice di derrate che l'Italia stessa produce. Anzi, a nostro avviso, una linea fra l'Italia e l'Australia non dovrebbe limitarsi ad allettare il commercio di transito delle regioni vicine al nostro paese; ma dovrebbe incominciare i suoi viaggi da Londra per assicurarsi un supplemento di carico, che permetta ai vapori di partire più che sia possibile completi. Che se non si credesse opportuno per ora, d'incontrare la spesa d'una linea dall'Italia ai porti australiani, converrebbe almeno stabilirne una da Singapore, in relazione con i piroscafi nostri che fanno viaggio per la Cina.

Oltre che curare le buone comunicazioni marittime, per agevolare le nostre relazioni commerciali con la Federazione australiana, converrà stipulare con essa accordi commerciali. Presentemente non ne abbiamo alcuno: soltanto una delle sette colonie, quella dell'Australia meridionale, ha fatto adesione, come altre colonie inglesi, al nostro trattato di commercio con la Gran Bretagna. Una convenzione economica con l'Australia si renderà tanto più necessaria, quando tra non molto la Federazione avrà applicata una nuova tariffa doganale comune alle sette colonie. Questa unificazione agevolerà anche gli accordi.

Ad accrescere i nostri scambi con l'Australia, gioverebbe anche l'avviare verso quel continente la nostra emigrazione, la quale a poco a poco potrebbe riuscire a introdurre nei gusti australiani un più largo consumo di prodotti nostri. E sarebbe relativamente facile il farlo, perchè i climi dei due paesi sono di poco diversi, specialmente se si prenda a confronto l'Australia meridionale, dove potrebbero rivolgersi di preferenza i nostri connazionali. ¹

¹ Fin dai primi anni della costituzione del Regno d'Italia, s'erano rivolti gli sguardi all'Oceania, ma più per stabilirvi una colonia penitenziaria che per avviare l'emigrazione italiana. Inoltre gli studi e le esplorazioni erano stati diretti piuttosto alle isole di Sumatra, Borneo, Nuova Guinea, e ad altre minori, che a quelle le quali compongono ora la Federazione australiana. V. BRUNIALTI, *Le colonie degli italiani*, cit., pag. 304-322 e GORRINI, *I primi tentativi e le prime ricerche di una colonia in Italia*, cit. pag. 527-530, 535-538 e 542.

Fino a qualche anno fa l'emigrazione italiana non avrebbe potuto dirigersi in nessun modo verso l'Australia, perchè allora il partito operaio, che vi dominava, si opponeva ad ogni immigrazione, che non fosse di cittadini inglesi. Adesso, invece, le colonie australiane concedono volentieri, a prezzi mitissimi, e perfino gratuitamente, larghe estensioni di terreno anche ai non inglesi e, a mano a mano che ne progredisce la coltivazione, danno pure aiuti in denaro. Così è diventato facile lo stabilirvisi, e con un piccolo capitale di primo impianto l'agricoltore può diventar proprietario d'un terreno fecondo e adatto a tutte le colture, perchè neppure le regioni meno felici dell'Australia sono ingrato all'operoso coltivatore.

Duecento contadini veneti, infelici avanzi della spedizione del famigerato De Rays,¹ gettati alcuni anni or sono sulle coste dell'Australia laceri e affamati, fondarono nella Nuova Galles del Sud la borgata *New Italy*, trasformando in breve tempo una landa sassosa in una fiorente distesa di orti, vigne, e giardini.² È una colonia che fa onore al nostro paese; recentemente fu encomiata in pubblico dallo stesso Presidente dei Ministri della Nuova Galles del Sud. L'esempio meriterebbe d'essere imitato. Anche gli operai trovano nell'Australia salari, che eguali non vi sono in nessun'altro paese del mondo, sebbene il costo della vita sia, in proporzione, abbastanza a buon mercato.

Presentemente gl'Italiani residenti nel nuovissimo mondo sono circa 6 mila. La piccolezza del numero è però compensata dalla qualità. Oltre a eccellenti agricoltori e a qualche buon industriale, si trovano in Australia nostri connazionali in parecchie pubbliche amministrazioni e non pochi di essi vi occupano uffici importanti.

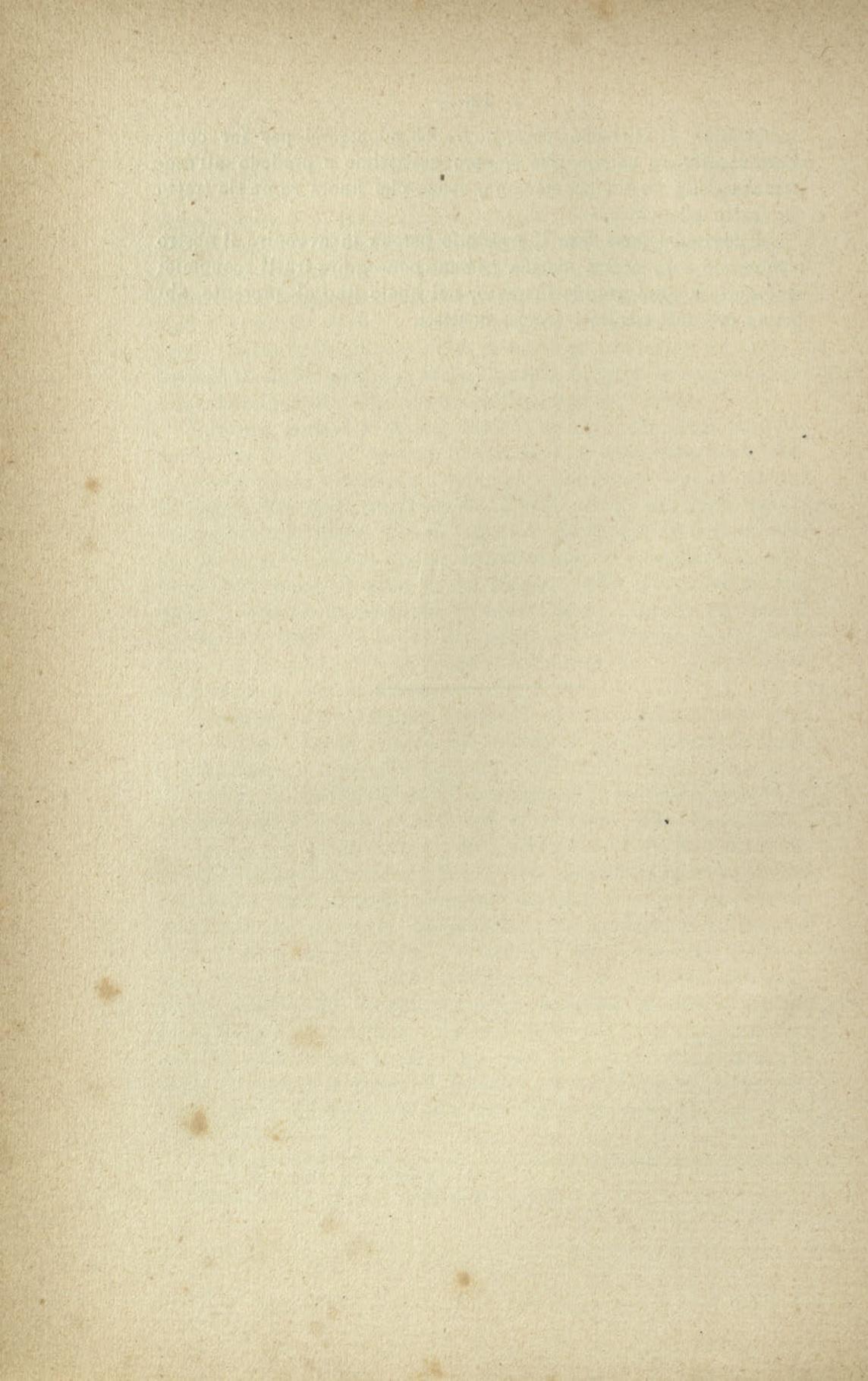
Anche per questa buona prova, che fanno in quelle lontane regioni, gl'Italiani vi sono accolti con viva simpatia. Inoltre il paese è tranquillo, civile, ottimo anche per salubrità di clima: sarebbe da desiderare che la nostra emigrazione vi si avviasse a preferenza di tanti altri luoghi miseri e malsani, e che il Governo ne favorisse la corrente. A questo avviamento è di ostacolo principalmente la spesa del viaggio, la quale è doppia di quella per gli Stati Uniti e l'Argentina. Anche il fatto che l'America meridionale ha molti nostri concittadini, che vi si parla una lingua più facile per noi, e si pensa di trovarvi più rapidamente un'occupazione, attrae gli emigranti piuttosto da quella parte che non verso

¹ Sulla spedizione DE RAYS si veda la *Statistica dell'emigrazione italiana per gli anni 1884 e 1885*, pag. 315-319.

² GAGLIARDI, *Op. cit.*, pag. 31, 36, 84-85 e 156-157.

l'Australia. Il Governo, però, dovrebbe adoperarsi per far conoscere meglio un campo, che si apre vastissimo e proficuo all'esuberanza della nostra popolazione, senza che finora se ne sia tratto un frutto adeguato.

Ed dovrebbe pure fare il possibile perchè in avvenire il nostro commercio e la nostra marina possano conseguire frutti economici maggiori su quel grande mercato, nel quale fino al presente abbiamo ottenuti risultati troppo modesti.



CAP. XIV.

L'avvenire del commercio tra l'Europa e l'Oriente

SOMMARIO: Progressi industriali dell'Oriente. — Le industrie della lana e del cotone in Oriente e ragioni del loro incremento. — L'esportazione dei tessuti di cotone dall'India. — Conseguenze per la Gran Bretagna. — Esportazione di carbon fossile dal Giappone e dall'Australia e suoi effetti sulla esportazione inglese. — Navi in zavorra per il canale, e cause della mancanza di carico. — Effetti probabili dello svolgimento industriale asiatico sull'industria dei trasporti marittimi e sul traffico del canale. — Provvedimenti da applicare; diminuzione della tassa di transito. — Il movimento futuro del canale di Suez.

La civiltà, che in Oriente ebbe origine, e di là poi trasmigrò all'Occidente, abbandonando le antiche sedi, vi fu riportata, accresciuta dai figli dell'Occidente, e, come si rileva dai dati di fatto che abbiamo addotti, si svolse assai rapida dopo tagliato l'istmo di Suez.

Uno dei più pronti effetti di questi progressi fu l'aumento della produzione manifattrice orientale, e conseguentemente un minor bisogno di merci lavorate europee. Le materie prime orientali, che fino a qualche anno fa erano lavorate in Europa, hanno cominciato a esserlo nel paese d'origine.

Tra le nuove industrie asiatiche, danno finora i migliori risultati, come abbiamo veduto, quelle della tessitura. Le manifatture del cotone e della lana hanno preso un largo svolgimento nei paesi orientali, quelle della seta vi furono in onore sempre. Con la materia prima importata dall'Australia prospera nel Giappone anche

la manifattura laniera. La produzione dei filati e tessuti di cotone, poi, iniziata da pochi anni, ha già fatto nel Giappone e nell'India progressi eccezionali, e comincia a pigliar piede anche nella Cina, dando affidamento di un prospero avvenire.

Agevolarono questo incremento la favorevole condizione, nella quale si trovavano i popoli orientali, di aver potuto attuare d'un tratto, con poco sacrificio, i progressi industriali che all'Europa costarono tanti anni di lotte e di spese, la vicinanza e l'abbondanza della materia prima, oltre alla piccolezza delle mercedi degli operai, e allo svilimento della moneta argentea, che va tutto a vantaggio della produzione asiatica e a danno di quella d'Europa.

Così, mentre non molti anni fa l'India britannica consumava buona parte della produzione cotoniera inglese, già nel 1891 la manifattura del cotone v'era tanto sviluppata da far seria concorrenza negli altri paesi dell'Asia all'esportazione britannica stessa. Se confrontiamo i dati di quell'anno con quelli di dieci anni innanzi, troviamo che nel 1881 furono inviati nella Cina e nel Giappone per 47 milioni e mezzo di franchi di tessuti di cotone inglesi, mentre invece nel 1891 ne furono mandati soltanto 28 milioni. Al contrario, dei tessuti di fabbricazione indiana ne furono venduti nella Cina e nel Giappone per 28 milioni e mezzo di franchi nel 1881 e per ben 165 e mezzo nel 1891. Dopo di allora l'esportazione totale dei tessuti di cotone dall'India s'è conservata press'a poco eguale, ma quella verso il Giappone e la Cina è scemata a cagione dei progressi dell'industria tessile in quei due paesi.¹

Il contraccolpo di questo grande sviluppo della produzione cotoniera indiana si fece sentire subito in Inghilterra, e le filature del Lancashire per la diminuzione della domanda asiatica ebbero a soffrire grave danno.

Lo stabilirsi e il diffondersi dell'industria manifattrice favori l'invio, specialmente nel Giappone, delle macchine per filare e per tessere: dalla sola Inghilterra ne furono mandate in quell'impero nel 1897 per 13 milioni e mezzo di franchi.² Ma questa esportazione, se per qualche tempo accrebbe il movimento commerciale tra l'Europa e l'Asia, ebbe di necessità carattere transitorio (infatti nel 1898 discese a meno di 8 milioni e nel 1899 meno di due)³ e ad ogni modo non può compensare il minore consumo estero dei prodotti lavorati dalle macchine stesse.

¹ *Annual Return*, 1897, pag. 215.

² *Id.*, 1898, pag. 250; 1899, pag. 273.

³ *Review and tables relating to the trade of British India, 1893-94 to 1897-98; Review*, pag. 38-41.

L'abbondanza del carbone aumenta nell'Estremo Oriente lo svolgimento delle industrie, e diminuisce di molto anche l'esportazione europea di quel prodotto. Anzi non solo il carbone delle miniere giapponesi basta ormai al consumo interno, ma va a provvedere i porti cinesi e quelli d'altre parti dell'Asia: ne venne fino ad Aden. Anche dalle miniere dell'Australia si estrae abbastanza copioso combustibile. Il carbone australiano e quello giapponese si vanno ora gradatamente sostituendo a quello britannico in tutto l'Oriente. Che cosa sarà, poi, quando saranno coltivati gli enormi giacimenti della Cina? Da essi si estrarrà un combustibile assai migliore di quello giapponese e australiano, il quale è di qualità inferiore all'europeo, ma, per ora, trova smercio per il basso prezzo e la piccola spesa di trasporto. Inoltre la concorrenza dei carboni asiatici a quelli europei nei paesi oltre Suez è favorita dal fatto che il prodotto inglese deve pagare la tassa di transito del canale, e quello asiatico non incontra questa spesa.

È scemata anche l'esportazione europea del materiale ferroviario, che per molti anni, a cagione delle costruzioni di strade ferrate nell'India, nel Giappone e in qualche punto dell'Oceania, fu per le marine occidentali, insieme al carbon fossile, largo contributo ai carichi d'uscita nei viaggi dall'Europa all'Oriente. Questo trasporto tornerà ad avere importanza, durante qualche tempo, per le costruzioni ferroviarie nella Cina, ma quando si sarà stabilita nell'Impero Celeste l'industria metallurgica, come si va facendo nel Giappone, verrà meno del tutto.

Queste circostanze, che in avvenire recheranno grave colpo ai commerci, presentemente li rendono incostanti, e contribuiscono qualche volta a ingrossare il numero dei bastimenti in zavorra, che passano per il canale.

L'aumento dei bastimenti senza carico fu notevolissimo nel 1891, quando giunsero a 437 000 tonnellate di stazza. Anche nel 1896 furono in quantità abbastanza elevata, essendo arrivati a 118 di 222 000 tonnellate, mentre nel 1895 erano stati soltanto 25 di 40 000 tonnellate. Nel 1897 le navi in zavorra furono 33 di 69 500 tonnellate, invece nel 1898 salirono a 107 di 202 000, scendendo nel 1899 a 139 000 tonnellate.

Ben 99 dei 118 bastimenti del 1896 passarono il canale provenendo dall'Oriente. Fu questo un fatto nuovo nel movimento del canale, perchè le navi senza carico, che lo transitarono da mezzogiorno a settentrione, erano negli anni precedenti pochi piroscafi gravemente avariati o noleggiati per conto dei Governi. Per com-

penso fu piccolissimo nel 1896 il numero delle navi in zavorra provenienti dall'Europa, essendo stato di sole 19: nel 1891 erano salite a 149.

Se si considera che anche le navi senza carico pagano una forte tassa per il passaggio del canale (lire 7 la tonnellata), non si sa, a prima vista, come spiegarsi un grosso tonnellaggio di bastimenti in zavorra. Ma il fatto stesso della grande differenza fra un anno e l'altro nel numero delle navi senza carico, dimostra che il passaggio singolarmente grande di questi bastimenti, avvenuto qualche volta, dev'essere effetto di ragioni occasionali.

Infatti, per limitarci ai due anni 1891 e 1896, che, per motivi opposti si presentano come eccezionali, vediamo che il tonnellaggio in zavorra proveniente dal Mediterraneo nel 1891 trova la sua spiegazione nella grossa produzione di cereali nell'India e nella mancanza di essi in Europa, che fece sorgere tutto d'un tratto il bisogno di bastimenti in Oriente per notevolissimi trasporti di grani dall'India in Europa. Del pari il grosso numero delle navi senza carico, provenienti dall'Oceano Indiano nel 1896, è dovuto alla circostanza che in quell'anno fu grande l'invio in Asia di macchine, un po' maggiore del solito l'esportazione di materiale ferroviario per le nuove costruzioni nell'India, nel Giappone e nelle Filippine, e rimarchevole la spedizione di attrezzi in Australia per i nuovi giacimenti auriferi che vi si lavorarono. Non sempre i bastimenti che trasportarono questi prodotti poterono trovare il carico di ritorno; ma le macchine, gli utensili e i materiali per ferrovie sono merci che per il loro valore possono sopportare il doppio nolo e la doppia tassa di passaggio del canale.

Tranne questi casi eccezionali, il numero delle navi in zavorra non è in realtà molto elevato. Nè può esserlo, perchè lo impedisce la gravità della tassa di transito. Se non vi fosse questo freno, non v'è dubbio che si dovrebbe aspettarsi un aumento nelle navi senza carico, specialmente con provenienza dal Mediterraneo, come effetto del presente svolgimento industriale dei paesi d'Oriente, e di quello ben maggiore, al quale quelle regioni perverranno in un prossimo avvenire.

Gettando, per quanto è possibile di farlo, uno sguardo nel futuro, si può presagire che i progressi dei paesi orientali non s'arresteranno mai più, e si può prevedere non lontano il momento, nel quale, per molti prodotti industriali che finora ha importati dall'Europa, l'Asia potrà bastare a sè stessa, e diventare a sua volta esportatrice.

In tal modo ne verranno diminuiti gli scambi per due motivi:

per lo scemare dell'importazione di materie prime dall'Asia e dall'Oceania in Europa, e per la minore esportazione di articoli lavorati dall'Europa all'Oriente. E ciò che è più, mancherà alle provenienze dall'Europa il carico abbondante offerto finora dal trasporto del carbone. Una crisi nei trasporti marittimi tra l'Occidente e l'Oriente sarà quindi inevitabile. Scemate le esportazioni in Asia di generi europei, il trasporto delle merci orientali in Europa mancherà del carico di ritorno, e perciò sarà in gran parte gravato da un doppio nolo e da una doppia tassa di passaggio per il canale. Soltanto pochi prodotti possono sopportare questo forte peso, e sono quelli di maggior valore, ma non certo il grano, il riso, i semi oleosi, il cotone greggio, la lana, e simili altri.

Non si dovrà meravigliare quindi, se alcune derrate asiatiche saranno surrogate da quelle consimili d'America, e se quelle di minor valore prenderanno di nuovo la via del Capo. Già d'un simile mutamento si son cominciati a vedere gl'indizi.

Nell'avvenire poi le estreme regioni dell'Oriente, ricche, come sono, d'ogni sorta di prodotti, non solo provvederanno da sè a molti dei loro bisogni, escludendo non poche importazioni europee o americane, ma col tempo non troveranno modo di smaltire neppure nell'altre regioni dell'Asia l'esuberante loro produzione, e penseranno ad esportarla in Europa e in America.

Inoltre l'Europa incontrerà in Oriente una concorrenza assai più forte da parte degli Stati Uniti, dopochè, con l'annessione delle isole Filippine, essi si trovano tra la Cina, il Giappone e l'Australia, e sono in grado e sentono il desiderio di esercitare un'azione efficace anche da quella parte del Pacifico. D'altronde il traffico delle Filippine non convergerà più verso il Mediterraneo ma verso le coste americane.

Questa nuova condizione di cose non potrà a meno di scuotere fortemente l'edificio economico e sociale della vecchia Europa, la quale ha dato uno svolgimento straordinario alle proprie industrie, appunto perchè con esse doveva provvedere al consumo proprio e a quello di gran parte del resto del mondo.

Anche il movimento del canale di Suez non potrebbe a meno di scemare, almeno temporaneamente, per gli effetti di tutte queste cause, ai quali si aggiungeranno quelli delle strade ferrate transasiatiche, e anche del futuro canale di Panama o di Nicaragua, il quale tirerà a sè e renderà più facili, più rapide e più intense le comunicazioni fra la costa atlantica dell'America settentrionale e centrale e l'Australia e l'Estrema Asia.

Per riparare, in quanto è possibile, agli effetti di queste cause, che tendono a far scemare il movimento del canale, la compagnia che ne tiene l'esercizio, dovrebbe ribassare ancor più la tassa di passaggio per le navi in zavorra, e diminuirla anche per quelle col carico di certi speciali prodotti europei, che nell'Oriente possono trovare facile ma non invincibile concorrenza.

I guadagni offerti dalla grande impresa sono tali, che questa lieve diminuzione non sarebbe un gran danno per la società, la quale, del resto, ha dimostrato di sapere tener conto non solo dell'utile proprio, ma anche dell'economia generale del commercio, consentendo a diminuire più volte la tassa di transito. Del resto un'ulteriore diminuzione, limitata ad alcuni casi speciali, come quelli che abbiamo indicati, potrebbe essere vantaggiosa anche per la società, facendo crescere in proporzioni maggiori il movimento del canale.

Diciamo questo in forma d'augurio e nulla più. Chi potrebbe infatti prevedere quali saranno gli scambi tra l'Asia e l'Europa, e quale sarà il movimento del canale tra qualche diecina d'anni?

Non è lecito, in argomenti di questo genere, avventurar previsioni, nè per tempi prossimi nè, meno che mai, per tempi lontani, anche perchè il commercio marittimo va soggetto a oscillazioni per tante altre cause, oltre che per quelle economiche. Ma, se possiamo manifestare sommessamente il nostro giudizio, dobbiamo esprimere la ferma persuasione che il futuro svolgimento industriale dell'Oriente potrà porre momentaneamente un limite al movimento e scemare l'importanza del bosforo egiziano, ma di poi i progressi delle scienze e i perfezionamenti industriali faranno diventare più facili e meno costose le comunicazioni marittime, e la divisione del lavoro, che si fa ogni giorno più minuta per tutte le manifatture, renderà gli scambi più indispensabili e più frequenti in ogni regione e su ogni strada del mondo, non esclusa certo la maggior via che abbia oggi il traffico e la civiltà umana.

La marina mercantile italiana e il commercio d'Oriente

SOMMARIO: Condizioni della nostra marina mercantile. — Troppo lenti progressi nella trasformazione del naviglio. — L'aiuto dello Stato. — Sue ragioni e sue varie forme. — Le agevolanze al credito marittimo. — I compensi di costruzione e i premi di navigazione. — Le sovvenzioni alle linee postali. — Necessità così delle sovvenzioni come dei premi per le condizioni speciali della nostra esportazione. — Convenienza di coordinare gli uni e le altre, e di riformare le convenzioni marittime. — Effetti dei provvedimenti a favore della marina mercantile italiana. — Loro conseguenze finanziarie e il disegno di legge proposto per limitarle. — Le tasse e i diritti marittimi. — Ragioni per conservarle, ma inopportunità di aggravarle. — Loro reddito. — L'imposta di ricchezza mobile sui proventi marittimi. — Le formalità doganali. — Necessità di un maggiore spirito d'intrapresa da parte dei privati. — La floridezza della marina effetto dello svolgimento dei traffici. — La marina libera. — Opportunità di stringerla in un fascio. — Utilità delle linee di navigazione. — La linea Genova-Bombay-Singapore-Hong-kong della "Navigazione Generale Italiana", e sua imperfezione. — Venezia e la linea delle Indie. — Cattiva prova della linea sussidiata della "Peninsulare". — Le nuove convenzioni marittime, loro vantaggi e deficienze. — Come provvedere alle nostre comunicazioni con l'Oriente. — Studi e proposte fatti finora. — Risoluzioni necessarie. — Impossibilità di contentarsi delle linee estere che toccano porti italiani. — Trattative con compagnie giapponesi e cinesi. — Necessità d'una linea nazionale diretta. — Opportunità che parta dai porti del settentrione. — Eccessiva partecipazione della bandiera estera nel nostro commercio marittimo. — Indizi di migliore avvenire. — Cattive condizioni materiali di molti nostri porti. — Convenienza di riordinare l'Amministrazione dello Stato per quanto riguarda la marina mercantile. — Necessità di rinvigorire la marina da guerra anche nell'interesse dei traffici. — Istituzione di stazioni navali o almeno di squadre volanti. — L'avvenire d'Italia è sul mare.

Se l'Italia non ha tratto dalle nuove vie aperte alla navigazione e dallo svolgimento dei traffici con l'Oriente i vantaggi che se

n'erano sperati, lo si deve principalmente alle non buone condizioni della nostra marina mercantile.

L'evoluzione che agli esseri deboli va sostituendo i più vigorosi e resistenti — e ha prodotto una rivoluzione così straordinaria nella marina da guerra, anche italiana — nella marina mercantile fece sentire i suoi effetti meravigliosi all'estero, ma ben poco in Italia.

Tutti i progressi della nostra marina consistettero nel diminuire la costruzione delle navi a vela, a tal segno che le nuove non bastarono di gran lunga a surrogare quelle messe da parte per vetustà o perdute nei sinistri marittimi.¹ Ma a compensare questa deficienza, e a provvedere ai bisogni sempre maggiori dei traffici non uscirono dai cantieri navali abbastanza numerosi i piroscafi.

Per alcuni anni s'ebbe l'illusione che la rinnovazione del nostro materiale nautico fosse proseguita con un certo fervore, e si poté anzi affermare che dal 1871 al 1885 la stazza complessiva dei vapori s'era triplicata. Ma questo non significa tuttavia che si fosse fatto molto, perchè, se il tonnellaggio delle navi a vapore in quel periodo di pochi anni s'era triplicato, conviene ricordare che nel 1871 ascendeva a sole 37 500 tonnellate!

A ogni modo, per quanto assolutamente diventassero migliori di quello che erano in passato, le condizioni della nostra marina mercantile andavano peggiorando relativamente, perchè progredivano in proporzione molto minore delle marine degli altri paesi.

I nostri armatori tardarono molto a convincersi che ormai il trionfo del vapore sulla vela era definitivo, e non sapevano staccarsi da questa, ricordando che con essa i nostri padri avevano corsi tutti i mari conosciuti, acquistando ricchezze, gloria e potenza. Mentre le altre nazioni rinnovavano con grande alacrità il loro naviglio, gli armatori italiani continuavano ostinatamente a pensare che la vela non sarebbe mai stata sopraffatta dal vapore, e a nutrire tale fiducia li confortava la spesa ancora enorme, che cagionava l'applicazione di questa nuova forza alla navigazione, specialmente per il grave costo del carbone e del ferro. In questa credenza, procedettero tardi e molto pigramente nel trasformare il loro

¹ Al 31 dicembre 1871 i bastimenti a vela italiani erano 11 270 di 994 000 tonnellate di stazza, e cinque anni dopo 10 903 di 1 020 000 tonnellate. Alla fine del 1898 s'erano ridotti a 5764 di 538 000 tonnellate. Con questa diminuzione della vela è scemato anche il numero delle persone addette alla navigazione, mentre è cresciuto quello di coloro che attendono alle arti e alle industrie marittime. (V. la *Relazione sulle condizioni della marina mercantile italiana* al 31 dicembre 1898; Roma, tip. Cecchini, 1899, pag. 48 e 50).

materiale. E così la sostituzione del vapore alla vela, delle navi di acciaio a quelle di legno e di ferro, delle macchine moderne a quelle messe in disuso dai progressi della scienza, fece passi assai lenti.

Frattanto la Gran Bretagna, seguita poi dalla Germania, continuava a migliorare meravigliosamente la sua marina, e ad aumentarla perfino al di là dei bisogni dei traffici, costruendo grossi piroscafi in acciaio, accrescendo la velocità e ottenendo risparmi notevoli sulla spesa d'equipaggio, e poi, con i perfezionamenti meccanici, anche notevolissime economie sul carbone. Invece l'Italia non seppe far altro che comperare i bastimenti messi da parte come antiquati dagli armatori britannici. In tal modo il nostro naviglio di commercio rimase composto in gran parte di bastimenti vecchi (nei ruoli sono iscritti tuttora piroscafi, che hanno perfino passato il mezzo secolo), i quali non potevano reggere alla concorrenza di quelli esteri.¹ Negli ultimi anni abbiamo costruita qualche nave di tipo moderno, ci mancano però del tutto quei colossi del mare di cui vanno giustamente orgogliose le marine straniere, specialmente la britannica e la tedesca.²

Così la marina nostra si è vista scendere ogni anno più nell'ordine d'importanza delle marine mercantili del mondo. E questo non solo per la vela — nella quale, e sarebbe male piccolo, dal terzo posto, che teneva non molti anni or sono, col suo milione di tonnellate di stazza, è ora caduta al quinto, con 493 000 tonnellate di bastimenti — ma, ciò che è peggio, anche nella marina a vapore, nella quale l'Italia è divenuta ottava tra le nazioni, perchè, con sole 280 000 tonnellate di piroscafi, è rimasta inferiore alla Spagna, e lo è diventata anche del Giappone, ai quali, fino a qualche anno fa stava sopra. Non possiamo più mostrarci in prima linea; dobbiamo essere paghi di star sopra ai più deboli.³

Intanto giovati dalla loro ottima flotta i commercianti inglesi conquistavano ogni giorno nuovi mercati, alimentavano quasi da soli gran parte del transito per il canale di Suez, e con esso le relazioni europee con le Indie, la Cina, il Giappone e l'Australia, ed entravano e uscivano dai nostri porti come padroni del movimento

¹ Dei 384 piroscafi che avevamo alla fine del 1898, soltanto 207 erano inferiori ai 20 anni e soli 75 appartenevano all'ultimo decennio. (V. *Relazione sulla marina mercantile* cit., pag. 72-73).

² Non più di 74 sono i piroscafi che superano le 1500 tonnellate, e di essi soli 80 sorpassano le 2000. (*Relaz. cit.*, pag. 64).

³ V. *Répertoire général de la marine marchande*, pubblicato dal "Bureau V. ritas", per l'anno 1899-1900; *Navires à voiles*, pag. VII, e *Navires à vapeur*, pag. V.

marittimo italiano, mentre le navi nazionali dovevano tenersi paghe di esercitare timidamente il cabotaggio e la navigazione col continente americano. Cresceva così la concorrenza estera alla marina nazionale, mentre la costruzione di numerose linee ferroviarie, che univano i vari porti della penisola, toglievano alla nostra vela anche buona parte del cabotaggio.

L'Italia, poi, per la mancanza di ferro e carbone, il caro prezzo del capitale, la gravosità delle imposte, la scarsità di colonie, si trovava in posizione più sfavorevole delle altre nazioni per lo svolgimento della sua marina, che pure è industria così appropriata alle condizioni e alle tradizioni del nostro paese.

Tutte queste ragioni fecero sentire viepiù quel rinvio di noli che il perfezionamento delle costruzioni e l'abbondanza delle navi avevano già determinato, a segno da rendere l'industria marittima troppo scarsamente remunerativa.

La bassezza dei noli tratteneva dal far uscire dai nostri cantieri nuovi bastimenti che, nelle condizioni del nostro paese, non potevano dare sufficiente compenso al capitale in essi investito. A colmare questa deficienza, a porre qualche riparo allo stato sempre più grave della marina si richiese ad alte voci un rimedio, e non sapendolo vedere nella scarsa iniziativa privata, lo si domandò all'aiuto dello Stato.

Secondo il concetto liberale, l'azione dello Stato dovrebbe limitarsi a togliere gli ostacoli, che si oppongono allo sviluppo delle industrie e dei commerci. Nel caso nostro, le difficoltà erano e sono molteplici. A rimuoverle non potevano bastare gli incoraggiamenti all'industria siderurgica, nè, da soli, potevano riguardarsi come sufficienti gli sgravi delle tasse, pur non facili da ottenere. Perciò si domandava apertamente un'equa protezione.

Se si proteggono le altre industrie, non v'è ragione di non aiutare quella marittima. Se mai, la marina mercantile merita un appoggio speciale, essendo un'industria assai più importante delle altre, perchè parte principalissima di quell'insieme di trasporti, che è condizione necessaria dello svolgimento d'ogni specie di produzione e del commercio, anzi d'ogni progresso economico. La funzione del trasporto è veramente vitale, come in altro campo quella della circolazione del sangue. Quanto più il sistema circolatorio è perfezionato, tanto più l'essere si eleva nell'ordine dei viventi. Allo stesso modo i paesi economicamente più progrediti non si potrebbero comprendere senza mezzi di navigazione perfetti. La navigazione ha quindi un ufficio altissimo; più che un'industria, è un

vero servizio pubblico, al quale si devono rivolgere le più assidue e sollecite cure. Essa merita quindi ogni aiuto, e ne ha singolare bisogno, perchè i capitali investiti nelle imprese marittime offrono profitti notevolmente inferiori a quelli che rendono in altri impieghi. Ora alla marina non si può assicurare una protezione conveniente per mezzo dei dazi doganali, come si è fatto per le industrie manifattrici, nè mediante un ordinamento differenziale delle tasse marittime, perchè esso è vietato dai trattati, e quando anche fosse possibile, sarebbe a nostro avviso inopportuno.

Restava un modo soltanto di soccorrere a questa grande mendica: quello dell'aiuto diretto dello Stato. A prima vista, può parere che i dazi a favore delle industrie manifattrici si risolvano in un maggiore introito dell'erario e i sussidi alla marina unicamente in una maggiore uscita; tuttavia così non è nel fatto. I dazi quando sono tanto forti da difendere efficacemente un'industria, riescono a impedire, o almeno a scemare grandemente l'importazione dei prodotti esteri dell'industria stessa, e quindi annullano o almeno riducono a poca cosa l'introito della gabella. Invece la spesa, che cagionano gli aiuti alla marina, trova un compenso nei molteplici vantaggi che derivano al bilancio dello Stato da un più intenso movimento degli scambi commerciali, specialmente con l'accrescimento delle esportazioni e lo sviluppo della produzione nazionale.

D'altronde, quando si voglia seguire la via della protezione, conviene riconoscere che la politica commerciale non può consistere soltanto nell'uso dei dazi doganali, ma anche in quello delle tariffe ferroviarie, dei premi di produzione, di esportazione, di costruzione dei bastimenti e di navigazione. Del resto su questa via degli incoraggiamenti diretti alla costruzione dei bastimenti e alla navigazione ci spingeva anche l'esempio dei maggiori paesi stranieri.

Questo aiuto poteva esser concesso in varie maniere. Per quanto riguarda la navigazione verso l'Oriente, l'Italia, fin dai primi tempi dopo aperto il canale di Suez, aveva dato l'esempio d'un compenso offerto in una forma bene intesa, rimborsando alla Compagnia Rubattino la tassa di transito del canale, oltre a consentire una sovvenzione per i servizi postali. Questa forma di sussidio fu accolta anche dalla Russia, la quale la pratica da molti anni con buoni effetti, e ne ha recentemente prolungato la durata per un decennio dal 1° gennaio 1900.

Un'altra forma d'incoraggiamento poteva consistere nel rendere più accessibile il capitale all'industria marittima con agevolezze

sul credito, e con modificazioni alla nostra legislazione, specialmente nella parte che riguarda il pegno navale e il prestito a cambio marittimo, per infondere maggiore sicurezza al capitale che s'investe nella navigazione.¹ E sarebbe stato forse il mezzo migliore.

Invece si preferirono i sussidi diretti, e s'ebbe così, dopo non poche difficoltà e superati non lievi ostacoli, la legge del 6 dicembre 1885, che largì compensi ai costruttori e premi alla navigazione, ritenendo giustamente che gli uni siano connessi con gli altri, come sono collegati gl'interessi degli industriali, dei commercianti, dei consumatori.

Per quanto riguarda in modo speciale i compensi alle costruzioni, conviene osservare che i nostri cantieri si trovano in condizioni assai tristi specialmente per le costruzioni in ferro e in acciaio. L'esonerare dal dazio d'entrata il ferro estero, destinato alle costruzioni navali, come si fece con la legge 19 aprile 1872, non poteva bastare (tanto più che i bastimenti costruiti all'estero sono ammessi nel Regno in franchigia d'ogni dazio), e danneggiava la nostra industria metallurgica.

Era quindi necessario risarcire in altro modo i nostri costruttori, e compensarli specialmente della difficoltà e della spesa di trovar quei capitali, che ogni giorno più si vanno sottraendo alle industrie e ai commerci per investirsi nei titoli pubblici di cui sono ricchi gli Stati moderni.

I premi di navigazione sono alla lor volta un giusto risarcimento delle tasse marittime e della mancanza di combustibile. Si può sperare che essi riescano col tempo a mettere la nostra marina in grado di sostenere con minore disagio la concorrenza estera, e di offrire trasporti perfezionati, sicuri, rapidi e soprattutto economici, facendo noli miti, che agevolino le nostre esportazioni.

Inoltre, data la concessione delle sovvenzioni speciali a società di navigazione per linee determinate, i premi vengono opportuni anche per ristabilire un certo equilibrio tra la marina libera e la sovvenzionata, e render possibile tra esse una certa concorrenza.

¹ Questo concetto fu sostenuto vigorosamente dal senatore Boccardo, davanti alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla marina mercantile, con la proposta d'istituire un banco sovventore marittimo, il quale, mercè sussidi dello Stato, potesse offrire capitali a mita interesse per agevolare la trasformazione del naviglio (*Atti della Commissione*, vol. VII, pag. 864-866). Ne riparlò, poi, in parecchie pubblicazioni, e in Senato, nella discussione dei provvedimenti a favore della marina mercantile (*Atti Parlamentari*, Senato, Discussioni, Legisl. XV, Sess. 1882-1886, Seduta del 30 novembre 1885, pag. 4206). E vi tornò sopra anche più recentemente in tre articoli nell'«Economista d'Italia», del 5, 12 e 17 gennaio 1896, (*I premi alla marina mercantile*), pag. 2, 14 e 25.

Le sovvenzioni senza i premi sarebbero state in Italia la soffocazione della marina libera, cioè del diritto comune a profitto del privilegio. Senza dire, poi, che le linee di navigazione non bastano di gran lunga a provvedere a tutti i bisogni del commercio: anche per il canale di Suez il movimento della marina libera è superiore di molto a quello della sovvenzionata.

D'altronde questi sussidi a determinate linee regolari non si potevano escludere: essi sono una necessità e un legittimo compenso per i servizi postali, che richiedono regolarità e prontezza di comunicazioni, e per il rapido trasporto dei passeggeri, aumentano l'autorità politica dello Stato, assicurano un materiale ausiliario prezioso nel caso di guerra, e inoltre giovano moltissimo anche ai traffici. L'esperienza dimostra che le relazioni commerciali si svolgono mirabilmente tra i paesi collegati da linee regolari di navigazione, le quali sono un vero complemento delle ferrovie. E la regolarità, cioè la partenza a data prestabilita, sia grande o sia piccolo il carico, non si consegue se non con un compenso, che risarcisca la possibile deficienza dei guadagni. Tutti gli Stati principali consentono queste sovvenzioni; ne largiscono l'Inghilterra, la Germania, la Francia, l'Austria-Ungheria, la Russia, la Spagna, il Portogallo, il Belgio, l'Olanda. E molti ne danno in larga misura: la Francia, per esempio, vi spende quasi 26 milioni di franchi all'anno.

In Italia le sovvenzioni son più necessarie che mai; il nostro paese non può farne senza, avendo a Oriente e a Occidente, a poca distanza dai suoi due porti maggiori, due scali esteri della massima importanza, dai quali partono linee numerose, abbondantemente sussidiate, che fanno larga concorrenza al nostro commercio.

Certo queste sovvenzioni non hanno prodotto da noi tutti i buoni effetti che se ne speravano. Ma ciò dipende dall'esserci contentati, quando nel 1893 si stipularono le convenzioni marittime, di velocità modestissime, e dall'aver limitato entro confini troppo ristretti il rinnovamento del materiale. Così ci troviamo ora a sussidiare bastimenti vecchi, i quali non dovrebbero venir più a lungo conservati in servizio, e cagionano ai loro proprietari enormi spese di manutenzione e di riparazione.¹ Converrà ricordarselo alla rinnovazione dei contratti (che è pur troppo abbastanza lontana, per-

¹ Anche in Francia si lamenta il cattivo servizio dei piroscafi sovvenzionati V. le critiche di PAUL LEROY-BEAULIEU nell'« Economiste français », del 6 novembre 1897 (n. 45), pag. 593-595.

chè quelli vigenti scadono soltanto il 30 giugno 1908), per richiedere allora condizioni più conformi ai moderni progressi delle costruzioni navali.

Sovvenzioni e premi sono giustificati nel nostro paese, più ancora che all'estero, anche per un'altra ragione. Come abbiamo osservato precedentemente, a noi mancano più che ad altri i noli di ritorno, perchè le esportazioni sono assai minori in quantità delle importazioni, tanto più che quelle consistono in derrate alimentari e prodotti lavorati, queste, per buona parte, in materie prime. Nel 1898 e nel 1899, per esempio, si sono importate in navigazione internazionale 8 535 000 e 9 059 000 tonnellate di merci, ed esportate soltanto 2 540 000 e 2 767 000.¹ La differenza enorme, di circa 6 milioni di tonnellate, si spiega quando si ricordi che del solo carbon fossile si sono importate nei due anni per mare 4 300 000 e 4 800 000 tonnellate, e dei cereali per un milione e mezzo di tonnellate e un milione. Nel 1898 s'ebbe un'eccezionale importazione di grani, ma gli acquisti all'estero rimangono sempre fortissimi anche negli anni preceduti da un buon raccolto, come lo provano i risultati del 1899. Questa condizione di cose reca grave danno alla marina, ma è danno che non si può evitare del tutto per l'indole stessa del nostro movimento commerciale. Un più largo uso delle nostre abbondanti forze idrauliche potrà far diminuire, in progresso di tempo, in qualche misura, le importazioni del combustibile, i lavori di bonificazione e i perfezionamenti agrari aumenteranno la nostra produzione di cereali, e soprattutto lo svolgimento della nostra industria continuerà ad accrescere le esportazioni, cosicchè possiamo sperare che in avvenire sia minore la differenza tra le quantità e i valori delle importazioni e quelli delle esportazioni. Ma all'equilibrio non ci si avvicinerà di certo, finchè l'industria avrà bisogno del carbone. In queste condizioni si comprende che l'esportazione nostra non possa offrire un carico d'uscita, che neppur tenti di bilanciare in qualche modo così enorme entrata. L'Italia, poi è ancor più lontana dal poterlo fare, di quello che non lo siano gli altri paesi, i quali, come la Germania e il Belgio, importano pure carbone e grano, ma seppero trovare all'estero uno smercio notevolissimo ai loro prodotti. Invece i nostri porti non possono assicurare se non uno scarsissimo carico di ritorno; da ciò l'insufficienza di lavoro e di guadagno e l'altezza dei noli, che con i premi e con le sovvenzioni si vogliono evitare.

¹ *Movimento della navigazione nel 1899*, pag. XXII-XXIII.

Queste due forme di aiuto sono dunque, a nostro avviso, opportune entrambe; fra esse non vi sono ragioni d'incompatibilità, anzi si completano a vicenda, perchè la marina sovvenzionata ha scopi speciali, mentre i premi di navigazione mirano allo svolgimento della navigazione in generale.

Però nell'assegnare i limiti ai premi di navigazione, conveniva tener presente che essi non sono l'unica forma di aiuto che lo Stato conceda direttamente alla navigazione nazionale, ed era opportuno di contemperare e coordinare le varie specie di sussidi tra loro, tanto più che il coordinamento degli uni con gli altri può recare grandi vantaggi, non solo alla nostra marina, ma anche alle finanze dello Stato. Invece questa corrispondenza s'è del tutto trascurata, come se la legge sui premi e le convenzioni marittime fossero provvedimenti che nulla hanno che fare l'uno con l'altro.

Sebbene a favore dei sussidi alla marina vi siano queste valide ragioni, essi incontrano molta avversione per l'aggravio che ne deriva al bilancio dello Stato. Certamente conviene tener presenti le nostre non prospere condizioni finanziarie, ma non crediamo che una spesa di alcuni milioni all'anno, quando siano erogati bene, quando si conceda l'aiuto a bastimenti veramente buoni, possa parer troppo grave per uno scopo così elevato e così patriottico, mentre si sono spesi miliardi nelle costruzioni ferroviarie. Tanto più che, della somma spesa a favore della marina, una parte non disprezzabile torna poi, sotto molteplici forme, all'erario. In ogni caso non si dovrebbe lamentare il dispendio, quando esso giovasse a darci una buona marina, perchè sarebbe compensato a usura da molteplici vantaggi d'ordine economico, politico e morale.

Dopo quindici anni dall'applicazione dei provvedimenti a favore della marina, siamo ancora lontani, pur troppo, dall'aver una flotta mercantile in buone condizioni. Tuttavia qualche cosa si ottenne.

Dalla legge del 1885 non si potevano attendere grandi cose. Si trattava soprattutto di rimuovere le difficoltà che impedivano lo svolgimento dell'industria marittima e la trasformazione del nostro naviglio: quella legge fu almeno un provvedimento di conservazione, e ci salvò dalla decadenza, che senza di essa sarebbe stata sicura e non facilmente riparabile. Migliori risultati offrì la legge del 23 luglio 1896, che sostituì quella del 1885.

Sotto il regime della legge del 6 dicembre 1885, modificata poi da quella del 30 giugno 1889, si spesero in compensi di costruzione a bastimenti mercantili, esclusi i rimborsi di dazi, 3 milioni

di lire, ossia in media meno di 300 mila lire l'anno, e in premi di navigazione 26 milioni, ossia meno di 2 milioni e mezzo l'anno.

Per effetto della nuova legge del 1896 si spesero, per compensi di costruzione, 7000 lire in quell'anno, 125000 lire nel 1897 e 2053000 nel 1898, senza contare le restituzioni di dazi. Per la navigazione si spesero 267000 lire nel 1896, 288100 nel 1897 e 2930000 nel 1898, non ostante l'abolizione del premio per il trasporto del carbone.

Le somme spese nel 1898, e più quelle erogate nel 1899 e quelle ancora maggiori che si prevede di dover dare in avvenire, persuasero il Governo a preparare un disegno di legge per limitare entro confini determinati la somma da spendersi annualmente in compensi e premi.¹ Questa proposta si dice suggerita da imperiose necessità di bilancio. Reca vivo dolore il pensare che proprio quando i provvedimenti a favore della marina stavano per dare buoni frutti, si deva sfrondarli e limitarli, ma si comprende che il tesoro dello Stato ha le sue esigenze, e dal bilancio preventivo giova eliminare, più che sia possibile, gli elementi d'incertezza. Non vorremmo, però, che i nuovi limiti da stabilirsi fossero tali da apparire informati non tanto al desiderio di escludere una possibile perturbazione del bilancio, quanto a un malinteso spirito di economia. La legge del 1896 ebbe notevolissimi effetti. Nello spazio di quasi quattro anni dal giorno che essa ebbe vigore, sono aumentate le costruzioni in acciaio, sono sorti nuovi cantieri, vennero stabilite nuove linee, specialmente verso l'America meridionale, si costituirono nuove società di navigazione, e d'altre ancora si parla, mentre quelle esistenti migliorarono il loro materiale. Badiamo a non interrompere questi buoni successi con soverchie restrizioni.

Crederemmo poi assolutamente dannoso ogni aumento che si volesse portare alle tasse marittime per risarcire in parte il bilancio della maggiore spesa nei compensi di costruzione e nei premi di navigazione.²

Molti vorrebbero invece abolite queste tasse, e credono che questa soppressione potrebbe tener luogo dei premi. È superfluo avvertire che la rinuncia a queste sicure e abbastanza larghe en-

¹ Le disposizioni di questo disegno di legge sono esaminate in un lungo articolo di E. DE GAETANI (*Il nuovo progetto di legge sulla marina mercantile*) pubblicato nella "Rassegna nazionale", del 1° febbraio 1900, pag. 417-465.

² Sulle tasse marittime abbiamo una dotta memoria del prof. JACOPO VIRGILIO, pubblicata negli "Annali dell'Industria e del Commercio", nel 1879. L'argomento meriterebbe d'essere riesaminato in relazione alle larghe modificazioni, che in questa materia si sono introdotte di poi nella legislazione estera e in quella nostra.

trate, nelle condizioni odierne dell'erario pubblico, è più inverosimile che non la continuazione della spesa dei premi, la quale finora recò al bilancio minor danno di quello che non gliene avrebbe fatto la soppressione delle tasse marittime. Ma, se pure fosse migliore lo stato delle nostre finanze, l'abolizione o anche una forte diminuzione di queste tasse, dovrebbe esser molto ponderata per un altro motivo. Siccome esse, tranne qualcuna di ben poca importanza, vanno a carico così della marina straniera che frequenta i nostri porti, come di quella nazionale, quando le si sopprimesse o alleviasse, non solo la concorrenza estera resterebbe intatta, ma ne riceverebbe incremento, aiutata dalla posizione dei nostri scali sulla via dell'Oriente. D'altronde tasse abbastanza notevoli vi sono in quasi tutti i porti del mondo, e, nei più, di molto superiori alle nostre.

Ma se si dovrebbe pensarci su molto prima di abolirle, crediamo che più ancora si deva pensarci prima di portarvi aumento. Da parecchio tempo queste tasse hanno preso uno sviluppo molto soddisfacente, di modo che ogni anno hanno fruttato più di quelli precedenti. Inoltre esse furono rimaneggiate — come si suol dire con un eufemismo di cui tutti ormai comprendono il significato vero — con la legge del 1896. Ora ci sembra che il meglio sarebbe di non toccarle affatto, poichè diminuirle non si vuole.

Nel 1891 le tasse e i diritti marittimi diedero un prodotto di lire 5 021 092. Nel 1896 resero 6 311 358 lire, e nel 1897 lire 6 915 302 (cioè 603 944 più dell'anno precedente e circa 1 900 000 più del 1891) e nel 1898 lire 7 184 704, delle quali 6 995 000 sono dovute alla tassa di ancoraggio, e furono offerte nella massima parte dai piroscafi esteri. Nel 1896 questa tassa rese lire 6 138 987, cioè 561 000 più dell'anno precedente; nel 1897 l'aumento rispetto al 1896 fu di lire 606 000; nel 1898 il reddito crebbe ancora di 250 000 lire: ossia in tre anni i proventi della tassa di ancoraggio aumentarono del 23 per cento; che cosa si può ragionevolmente pretendere di più?

A sostegno d'un nuovo aggravio di una tassa già così feconda, si metterà innanzi senza dubbio l'argomento che essa colpisce più le marine estere che la nostra. Ma il ragionamento non regge, perchè noi non abbiamo una marina che possa bastare ai bisogni del commercio nazionale. È evidente che le linee di navigazione estere, le quali toccano i nostri porti, non sono inutili ai nostri traffici, quando siano dirette a paesi con i quali non abbiano linee

regolari di vapori italiani. È del pari evidente che l'aumento della tassa verrebbe pagato esclusivamente dagli esportatori e dagli importatori italiani sotto forma di rialzo di nolo. Così l'aggravamento delle tasse marittime recherebbe nuovi ostacoli al nostro commercio con l'estero, che invece preme tanto di incoraggiare. Confidiamo quindi che vi si rinunci nel modo più assoluto.

Dunque nè ulteriori aumenti nè grosse diminuzioni. Ciò non toglie che non si potrebbe abolire qualche gravezza di minor conto, per esempio i diritti consolari, dei quali — almeno di quelli di minore importanza — sarebbe desiderabile la soppressione, anche per agevolare le operazioni marittime.

Si dovrebbero pure mitigare le formalità doganali prescritte dai regolamenti rispetto ai depositi, alle cauzioni, alle tare, alle multe, quasi ad ogni operazione che si deve compiere. È in apparenza cosa di poco momento, ma si tratta di pratiche così vessatorie e così lunghe che, per il tempo che fanno perdere, equivalgono a un rincrudimento di tasse senza un corrispondente maggiore introito dell'erario.

Più ancora che una diminuzione delle tasse marittime sarebbero desiderate eque modificazioni nell'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile ai redditi marittimi. Questi hanno un'indole speciale, e l'imposta, secondo l'augurio di tutti e secondo giustizia, dovrebbe esser meglio coordinata con l'utilità della nave, la quale va decrescendo col trascorrere del tempo. Ogni voto in questo senso si spezza, per ora, di fronte alle condizioni ancora poco felici del bilancio. Ma quando queste saranno un po' migliori, converrà pensarci, tanto più che le nostre vicine e rivali d'Oriente e d'Occidente vi hanno di già provveduto. Infatti l'Austria e l'Ungheria esonerano per parecchi anni le navi mercantili nuovamente costruite dall'imposta sul reddito, e facilitano con ogni mezzo le varie specie di contratti marittimi, e la stessa Francia allevia grandemente le sue tasse gravose a beneficio della marina.

Questo può fare il Governo. Ma i nostri armatori devono comprendere che è necessario di non attendere tutto da esso. Anche quando ha le migliori intenzioni, il Governo può aiutare lo spirito d'intrapresa dei privati, ma non è in facoltà di fare di più. I provvedimenti governativi per la protezione della marina hanno sempre un carattere di ripiego e da soli non possono essere sufficienti a restaurare l'industria marittima italiana.

Finchè alla vela non sarà sostituito più largamente il vapore, finchè ai tipi antiquati e alle macchine vecchie non saranno sur-

rogati tipi di navi e macchine moderne, finchè in una parola il nostro naviglio non sarà trasformato secondo i progressi della scienza e i bisogni della civiltà, la marina italiana non potrà rialzarsi e competere con le marine straniere.

Questa trasformazione radicale richiede condizioni speciali di industrie e di commerci. Certo la marina può trarre notevole beneficio dai sussidi dello Stato, ma quand'anche una provvida legge potesse da sola riuscire a tanto da provocare la desiderata trasformazione del nostro naviglio, è indubitato che ciò non gioverebbe a nulla, se con questo si credesse di aver tutto conseguito, e si restasse inoperosi ad attendere gli eventi. Conviene che i nostri armatori si persuadano che il regime dei premi è medicina, che può valere a rimettere in forza il naviglio, ma di medicine non si vive. Pensino che l'avvenire della marina si deve principalmente cercare nello svolgimento delle relazioni commerciali con gli altri paesi, e che solo l'incremento dei nostri traffici con l'estero, e specialmente delle nostre esportazioni, può farla rifiorire di vita non artificiale, di floridezza non caduca.

Fortunatamente non mancano anche tra noi gli uomini coraggiosi, che hanno fiducia in sè stessi, e non s'attendono tutto dall'aiuto provvidenziale dello Stato. Ma sono pochi; e non è meraviglia; considerate le difficoltà nelle quali si dibatte la marina, e in genere ogni industria in Italia. D'altra parte è fortissima la concorrenza estera negli stessi nostri porti. La vita è quindi assai difficile, e tanto più quando manchi, come nel nostro paese, lo spirito di solidarietà. Crediamo che questa deficienza sia una delle più dannose per la nostra marina mercantile.

Recentemente s'era cercato di porvi rimedio, tentando di riunire in un fascio la marina non vincolata a servizi speciali di navigazione sovvenzionati dal Governo, e quella delle piccole Società, per poter opporre una salda compagine alla concorrenza estera che incalza sempre più. Inoltre si pensava che, raccogliendo tutte le forze, sarebbe riuscito più agevole di provvedere alla trasformazione del materiale, rendendolo più corrispondente alle esigenze dei tempi. Ma pare che il tentativo non abbia avuto buon successo. Eppure il suo compimento sarebbe stato assai utile per la marina e per il paese. I vari armatori e le nostre minori Società di navigazione si occupano ora dell'industria dei trasporti senza indirizzo certo. I loro piroscafi vagano da un punto all'altro della penisola, cercando il carico dove credono di poterlo trovare, badando all'interesse immediato e a null'altro, e disperdendo le loro forze in rivalità

deplorevoli e dannose. È questa una delle ragioni principali, per cui le marine estere, assai bene ordinate e fornite di ottimo materiale, fanno nei nostri porti una concorrenza vivacissima alla marina italiana.

Soltanto una Società poderosa, che raccolga insieme le forze disgiunte, potrà migliorare il nostro naviglio, necessità che diventa ogni giorno più urgente, e attuare economie amministrative così notevoli da poter combattere efficacemente, mercè qualche mitigazione dei noli, la concorrenza straniera. In questi tempi di grande industria è più vero che mai il detto che l'unione produce la forza. Soltanto con una forte Società di navigazione si avrebbero l'ardire e i mezzi di tentar nuove vie ai nostri traffici con lontani paesi, mentre ora i nostri marinari sono per la maggior parte attaccati come l'ostrica ai porti italiani e a quelli più prossimi alle nostre coste.

Finchè la marina libera non sia meglio ordinata, o per essere più esatti, finchè non abbia un ordinamento, perchè oggi non ne ha alcuno, finchè a tante unità deboli non si sostituiscano uno o alcuni forti gruppi, è chiaro che, assai più della marina non sovvenzionata e dei premi di navigazione, giovano ai commercianti regolari le linee sussidiate.

Mentre sui bastimenti della marina libera, che vanno in cerca di carico or qua or là, non si può fare alcun assegnamento, le linee di navigazione compiono viaggi a periodi di tempo fissi e toccano porti prestabiliti. Su queste il commercio può contare con sicurezza; ad esse poi si sogliono destinare i piroscafi migliori. Così avviene che le linee di navigazione non solo rendono più intensi gli scambi già esistenti, ma sono mezzo potente per risvegliare l'attività produttrice della nazione, e riescono ad avviare nuove esportazioni.

Nel nostro paese, più che in ogni altro, si può dire che il piroscafo è un prolungamento delle linee ferroviarie. Ma di questa favorevole posizione geografica la patria nostra ha saputo trarre poco frutto. Abbiamo già rilevata la necessità per l'Italia di stabilire linee nazionali di navigazione diretta col Levante e con l'Estremo Oriente, che sostituiscano quelle estere. Col Levante si è cominciato a far qualche cosa, ma con l'Estremo Oriente non s'è fatto, nè preparato ancor nulla.

Come abbiamo notato, parlando della Cina, del Giappone e dell'Australia, tutte le principali nazioni hanno compagnie fortemente ordinate, che fanno servizio regolare, pronto, diretto, eco-

nomico con i porti dell'Estremo Oriente. Invece noi non abbiamo che l'unica misera linea Genova-Bombay della *Navigazione Generale*, la quale soltanto con trasbordo arriva a Singapore e a Hong-kong.¹ E le linee Bombay-Singapore e Singapore-Hong-kong sono così male ordinate, che servono soltanto al commercio locale tra l'India e la Cina, e non giovano affatto all'Italia, mancando la coincidenza con i piroscafi della linea Genova-Bombay, perchè la partenza del piroscafo per Singapore avviene quindici giorni dopo l'arrivo a Bombay di quello proveniente da Genova. In ogni caso, anche se si aspetti che parta il piroscafo per Singapore, i prodotti che vanno al di là di Hong-kong, per esempio a Scianghai, devono sottostare, oltre che al trasbordo a Bombay, a un secondo trasbordo a Hong-kong per esservi imbarcati sui vapori delle linee estere, generalmente sopra i trasporti (cargo-boats) tedeschi. Così una partita di merci genovesi destinata a Scianghai dovrà sopportare due trasbordi per giungere in quel porto, e le merci veneziane tre, con quale danno per le mercanzie ognuno può pensare, impiegherà nel viaggio da due mesi e mezzo a tre, mentre i prodotti inviati dalla Germania, dall'Inghilterra e dalla Francia, sui celeri vapori delle grandi compagnie estere, vanno direttamente all'Estremo Oriente in 28 giorni, e come se ciò non bastasse, pagherà tariffe di trasporto superiori a quelle richieste dalle Società straniere.

Inoltre la maggior parte dei piroscafi adoperati dalla nostra Compagnia non sono nelle condizioni migliori per il trasporto delle merci (non parliamo poi dei viaggiatori), specialmente di quelle deteriorabili, mancando spesso di stive adatte per una buona conservazione. Questi trasbordi, la lentezza dei vapori, la poca puntualità negli approdi, l'inferiorità dei piroscafi in confronto di quelli esteri, fanno sì che la nostra linea non solo non giovi ad acquistare all'Italia il commercio di transito con l'Oriente dei paesi a noi vicini, i quali dichiarano molto preferibile il lontano approdo di Trieste e il servizio del *Lloyd* austriaco; ma non possa soddisfare neppure il modesto commercio italiano, che mette capo a Genova.

Non parliamo poi di Venezia. Da molti anni essa aveva chiesta con legittima insistenza una linea che la congiungesse con le

¹ Dal maggio al settembre del 1899 la *Navigazione Generale* fece proseguire, per cinque viaggi, i vapori della Genova-Bombay fino a Hong-kong, ma questo non fu, come si potrebbe credere, un esperimento per rendere la linea diretta, bensì un provvedimento transitorio per soddisfare a momentanee richieste del mercato orientale. Del resto i vapori della Genova-Bombay sono troppo piccoli, perchè con essi si possa stabilire proficuamente una linea diretta regolare per i porti cinesi.

Indie. Si contentava di assai poco, ma neppure in questo potè essere soddisfatta. Il Governo promise ripetutamente d'istituire quella linea: le convenzioni del 1872 e quelle del 1877 contengono questa dichiarazione; ma restarono parole. E anche quando nel 1893 lo Stato s'occupò nuovamente dell'argomento, non fu per appagare senz'altro quel giusto desiderio, bensì per prender l'impegno d'istituire dopo non lungo tempo la linea domandata. "Non più tardi del 1° luglio 1894 sarà attuato un viaggio mensile tra Venezia e Bombay „. Questa l'assicurazione che si dava con l'art. 13 della legge 22 aprile 1893, con la quale si approvavano le convenzioni marittime. Ma, pur troppo, altro è promettere altro mantenere; e così sopra quella data, stabilita dalla legge come termine ultimo, passarono ben quindici mesi prima che la nuova linea esistesse.

Ciò non ostante tutti rammentiamo con quale entusiasmo sia stata accolta dai Veneti la buona novella, che il Governo aveva stipulata il 14 luglio 1895 una convenzione con la Società inglese *Peninsulare e Orientale* per un servizio ogni tre settimane fra Venezia, Brindisi e l'Egitto in coincidenza a Porto Said con le linee esercitate dalla Compagnia stessa per Bombay e tutti gli altri porti oltre Suez. Il servizio si poteva dire piuttosto tra Venezia e l'Egitto che tra Venezia e le Indie; tuttavia la Società concessionaria aveva promesso di favorire nel miglior modo il commercio di Venezia, e la nuova linea s'inaugurò con ottimi auspici.

Ma furono vane lusinghe. La Compagnia inglese non offrì a Venezia un servizio che potesse renderla contenta, nè, per le sue condizioni stesse, poteva esser tale da riuscire soddisfacente. Non essendo servizio diretto, i prodotti dovevano subire almeno un trasbordo a Porto Said. Siccome però la Società non era obbligata a una corrispondenza assoluta con i piroscafi che eseguivano il servizio postale con Bombay, spesso avveniva che la coincidenza non v'era e i prodotti provenienti da Venezia dovevano proseguire per Aden su trasporti, per esser poi trasferiti in quello scalo, con un secondo trasbordo, su altri piroscafi diretti alle Indie. Allo stesso modo le merci orientali destinate all'Adriatico dovevano trasbordare a Porto Said, dai vapori provenienti dall'Oriente, che facevano rotta diretta per l'Inghilterra, su quelli diretti a Venezia.

Questo ordinamento conteneva un peccato d'origine. Esso richiedeva alla Società esercente un troppo grave sacrificio. Infatti la *Peninsulare* avrebbe dovuto riservare a bordo dei suoi vapori provenienti dalla Gran Bretagna lo spazio per i prodotti veneti,

viaggiando da Londra a Porto Said col vuoto, e così pure ritornare col vuoto dal Giappone o dall'Australia fino alle Indie. Questa necessità guastava gli interessi della Compagnia, la quale per i prodotti veneti riceveva un nolo minore che non per quelli imbarcati in Inghilterra, e turbava pure quelli del commercio britannico, che la *Peninsulare* cercava naturalmente di agevolare a preferenza di quello italiano. Così la Società fu indotta a non adempiere ai suoi impegni, e spesso avvenne che non si potesse eseguire a Porto Said il trasbordo dei prodotti di Venezia sul vapore che prosegue oltre Suez, per non esservi posto disponibile. In tal modo le merci venete rimanevano giacenti nel porto egiziano (qualche volta tornarono perfino a Venezia) con grave danno per il ritardo nella consegna, e spesso anche con guasti per la lunga permanenza in viaggio. La stessa cosa avveniva per i prodotti orientali diretti a Venezia.

Le avarie sofferte per le lungaggini del viaggio e per il trasbordo a Porto Said si facevano poi sentire maggiormente nello scarico a Bombay. In quel porto i vapori non si accostano alla banchina, e la merce viene portata a terra su barche: ora questo modo primitivo di scarico, se reca danno a tutti, ne faceva in particolare ai prodotti veneti, perchè finiva di rovinare gl'imballaggi già sconquassati dal trasbordo a Porto Said, e così i barili e le casse giungevano spesso a terra sfasciati e talora perfino con gravi mancanze nel peso dei prodotti.

Il servizio della Compagnia inglese diventò insomma uno dei più lenti e disadatti che si potessero immaginare, talchè invece di attirare a Venezia, come si sperava, una parte del traffico che affluiva a Trieste, avvenne il contrario, e molti esportatori veneti preferivano di ricorrere ai buoni vapori del *Lloyd* austriaco.

Così la linea non diede i risultati che se ne speravano, anzi si può dire che non abbia recato vantaggio alcuno. Lo prova chiaramente l'esigua quantità degli scambi da essa compiuti. Infatti sui piroscafi della *Peninsulare* in partenza da Venezia s'imbarcavano 6208 tonnellate di merci nel 1897, 4705 nel 1898 e 6145 nel 1899. Gli stessi vapori all'arrivo avevano sbarcato 2187 tonnellate di prodotti nel 1897, 4273 nel 1898 e 4541 nel 1899.¹ A Brindisi, poi, il movimento non fu che di 200 tonnellate di merce all'anno nel 1897 e nel 1898, e di 300 nel 1899.² La nuova linea trasportò dunque com-

¹ *Movimento della navigazione*: 1897, pag. 349; 1898, pag. 414-415; 1899, pag. 261.

² *Id.*, 1897, pag. 48-49; 1898, pag. 56-57; 1899, pag. 189.

più plessivamente 8600 tonnellate nel 1897, 9200 nel 1898 e 11000 nel 1899: traffico insignificante in confronto di quello che s'era sperato, e in rapporto a una sovvenzione annua di 500000 lire, la quale, con un movimento così meschino, corrispondeva a un contributo da parte dello Stato di più di 50 lire per tonnellata di merce.

Oltre a fare un cattivo servizio, la Compagnia cercava anche di sfuggire agli impegni spontaneamente assunti. Aveva concluso un accordo speciale con la *Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche*, con sede a Bergamo e succursali a Casalmonferrato e a Vittorio, la quale manda a Venezia larga copia di prodotti destinati all'Oriente, dove trovano soddisfacente smercio. Le due Società avevano combinato — e pareva con reciproco tornaconto — noli speciali per il trasporto dei materiali della officina di Vittorio. Ma il patto non fu osservato dalla *Peninsulare*, per non far concorrenza ai cementi inglesi, tanto che la Società italiana intentò lite alla Compagnia inglese, chiedendo un milione e mezzo di lire per risarcimento di danni.

Ce n'era più che abbastanza perchè il malcontento, dopo veduta la nuova linea in atto, fosse altrettanto grande quanto lo era stato l'entusiasmo al primo annuncio di essa. I veneti stessi dissero esplicitamente che il sussidio dato dal Governo alla Società era danaro sprecato, e chiesero senz'altro che il contratto fosse rescisso. E poichè i lamenti loro erano anche troppo legittimi, il Governo dovette pensare seriamente a iniziar trattative per sciogliere il patto, studiando in quale altro modo si potesse provvedere alle comunicazioni di Venezia con l'Oriente. Del resto anche la Società inglese non era aliena dal rescindere la convenzione, dalla quale non ha tratto gran frutto. Il contratto era andato in vigore il 1° ottobre 1895, e siccome aveva la durata di cinque anni, sarebbe venuto a scadere il 30 settembre 1900. Ma la *Peninsulare* aveva avvertito fin dal settembre 1898 che non intendeva di prorogarlo, e nel novembre successivo s'era dichiarata disposta a rescinderlo, a piacere del Governo, anche prima della scadenza.

Il Governo accolse la proposta, e per surrogare la Società inglese trattò con la Società di *Navigazione Generale*. Nè poteva far diversamente, perchè con l'art. 4 del quaderno d'orari per i servizi dall'Italia al Levante, all'Egitto, al mar Rosso e alle Indie, annesso alla convenzione stipulata il 29 gennaio 1891 con la *Navigazione Generale*, il Governo s'è interdetta la facoltà di sovvenzionare linee parallele o concorrenti a quelle esercitate dalla So-

cietà contraente. Ora la *Navigazione Generale* esercita la linea Venezia-Alessandria, e, appena affidato alla *Peninsulare* il servizio tra Venezia e l'Egitto, aveva protestato ripetutamente e chiesta un'indennità allo Stato per i danni sofferti dalla nuova concorrenza. Il Governo non poteva a meno di trattare con la Società italiana, perchè costrettovi da vincolo contrattuale, e del resto l'avrebbe dovuto fare anche se fosse stato libero di procedere altrimenti, perchè è bene che i commerci nostri siano affidati a una Società di navigazione italiana. Così furono stipulate le convenzioni del 9 novembre 1899 e 15 marzo 1900, approvate con la legge 29 marzo 1900.

Senonchè, prendendo occasione dalla denuncia della convenzione con la *Peninsulare*, il Governo, con la somma di mezzo milione di lire, che si trovava disponibile, pensò a riordinare altri servizi marittimi, e a istituirne di nuovi, che non riguardavano affatto Venezia, e questa non ebbe se non quattro viaggi diretti all'anno per Bombay, e il prolungamento della linea Venezia-Alessandria, già esistente, fino a Porto Said, dove il servizio è in coincidenza con i piroscafi della linea Genova-Bombay. I vapori di quest'ultima linea, alla partenza da Genova, devono riservare — soltanto, però, quando ne sia dato preavviso almeno dieci giorni prima — lo spazio occorrente al commercio veneto, fino alla misura d'un terzo della portata del piroscafo. Per le merci dirette oltre Bombay la Società dichiara di provvedere, per i porti fino a Singapore, e anche fino a Hong-kong, con i piroscafi della propria linea tra questi due scali, e per gli altri con i vapori d'altre Compagnie. S'è poi migliorata la linea Genova-Bombay, nella quale si è soppresso l'approdo ad Alessandria, rendendola così più diretta e più rapida, con un risparmio di tre giorni in confronto di quella odierna, vantaggio notevole, specialmente per il transito dei passeggeri provenienti dal Gotardo. Per le comunicazioni con Alessandria resta a Genova una linea speciale.

Le nuove convenzioni non rendono migliori le condizioni della navigazione oltre il Suez. Esse ebbero principalmente di mira i servizi di navigazione nel Mediterraneo e, quanto a questi, riuscirono ad appagare parecchi e legittimi desideri dei porti delle coste occidentali della penisola e della Sicilia, i quali hanno avvantaggiate di molto le relazioni esistenti tra loro, e acquistano una più celere comunicazione con le Indie e rapporti diretti con la Siria, con Cipro, con Candia e con la Cirenaica.

Ma Venezia non ha ragione d'essere soddisfatta dei nuovi patti.

È vero che essa avrà un viaggio per Porto Said ogni quindici giorni, anzichè ogni tre settimane come lo aveva prima, un solo trasbordo (Porto Said) e a carico della Società esercente, il diritto a un terzo dello spazio per le merci da e verso i porti dell'Adriatico, e noli speciali per i cementi, i quali, non ostante la loro buona qualità e il mite prezzo, stentavano finora a vincere in Oriente la concorrenza inglese, francese e belga, a cagione delle tariffe troppo elevate dei trasporti. È certo che il nuovo ordinamento è sempre da preferire a quello in vigore precedentemente. Un viaggio ogni quindici giorni, con un solo trasbordo, è una condizione di cose più soddisfacente di quella offerta dalla convenzione con la *Peninsulare*, anche se questa Compagnia avesse mantenuti i suoi impegni e fatto buon servizio. Nè è da temere che la *Navigazione Generale* tenga alti i noli, prevalendosi della circostanza che non ha altro concorrente nell'Adriatico all'infuori del *Lloyd* austriaco, col quale aveva stretto precedentemente un accordo allo scopo di aumentare le tariffe da Venezia per il Levante. È evidente infatti che il compromesso tra le due Compagnie perderà ogni valore, perchè con le nuove convenzioni la Società italiana ha preso impegno di non stabilire noli superiori a quelli fatti da Genova. Le convenzioni del 1893, poi, fanno obbligo alle Società sovvenzionate di non applicare tariffe superiori a quelle delle Società estere. I noli da Venezia per l'Oriente non possono quindi essere più elevati di quelli dei piroscafi esteri da Venezia e da Genova per la stessa destinazione.

Ma tutti questi sono ben modesti vantaggi. Invece Venezia e gli altri scali dell'Adriatico possono osservare che avevano 26 viaggi all'anno per Alessandria e i 18 della *Peninsulare* per Porto Said, mentre ora restano con una linea sola invece di due e con 24 viaggi all'anno soltanto, perchè non si può considerare una linea il prolungamento fino a Bombay dei vapori della Venezia-Alessandria per quattro mesi dell'anno, stabilito in via provvisoria per il biennio 1900-1901, con la convenzione supplementare stipulata tra il Governo e la *Navigazione Generale* il 15 marzo di quest'anno. Sui vapori dell'unica linea Venezia-Porto Said si dovranno ora accumulare per otto mesi all'anno i prodotti in partenza da Venezia, destinati all'Egitto e quelli con destinazione all'Oriente, e così pure al ritorno quelli provenienti dall'Oriente e dall'Egitto. E probabilmente su questi vapori non mancherà neppure lo spazio, ma esso potrà essere deficiente su quelli da Porto Said all'Oriente e da Bombay a Porto Said. L'averne assicurato soltanto un terzo, se

potrà essere sufficiente per ora, non lo sarà più quando gli scambi veneti con l'Oriente aumenteranno. Allora non sarà evitato il pericolo di giacenza delle merci a Porto Said, e quindi di ritardi, sempre spiacevoli e dannosi, sebbene la nuova convenzione stabilisca che le spese di magazzinaggio vadano a carico della Società. Del resto, con un ordinamento come quello che si è stabilito con le nuove convenzioni, non era possibile far diversamente: conveniva limitare lo spazio a Venezia o restringerlo per Genova, poichè si tratta di due linee che partono da quei porti e all'entrata nel canale di Suez si riducono a una sola.

Peggio ancora sarebbe stato se le convenzioni fossero state approvate com'erano state concordate dapprima, quando si sopprimevano gli approdi ad Ancona e a Brindisi nella linea Venezia-Porto Said, e a Venezia non si concedevano neppure i quattro viaggi diretti alle Indie che sono stati istituiti di poi per le vive e ben giustificate istanze dei Veneziani. Questi chiedevano anzi, e con ragione, che i viaggi diretti fossero almeno sei, pur riducendo a dodici quelli tra Venezia e Porto Said. Sta bene che i quattro viaggi saranno compiuti in corrispondenza ai tempi di maggior traffico; ma con relazioni, che durano per quattro mesi dell'anno e poi cessano, non si stabilisce un movimento di commerci. Queste concessione non si può riguardare che come un acconto, come un primo provvedimento atto a dimostrare che si riconosce la giustizia delle domande di Venezia. E il Governo stesso, per rendere accettabile la magra offerta, dovette dichiarare che si trattava d'un ripiego transitorio, che entro due anni la questione delle comunicazioni tra Venezia e le Indie sarebbe stata risolta, e che, anche nel frattempo, quando ne fosse provato il bisogno dallo sviluppo degli scambi, si sarebbe accresciuto il numero dei viaggi tra la regina dell'Adriatico e il maggior emporio indiano.

Bastano queste poche osservazioni per porre in chiaro che le nuove convenzioni non risolvono la questione dei servizi marittimi con l'India, e meno che mai con i porti del Pacifico, come, del resto, non la risolvevano affatto le convenzioni precedenti. La promessa d'una linea diretta mensile Venezia-Bombay, fatta esplicitamente con la legge dal 1893, resta insoddisfatta, e la questione delle comunicazioni di Venezia con la Cina, col Giappone e con l'Australia rimane, come era prima, del tutto insoluta, allo stesso modo che insoluta è quella delle relazioni marittime dell'Estremo Oriente e del continente australe con Genova.

A questa gravissima lacuna conviene pensare seriamente. La

Commissione istituita dal Governo nel 1887, con l'ufficio di studiare il riordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi, aveva reputato che, per provvedere convenientemente alle nostre relazioni con l'Oriente, fosse necessaria l'istituzione delle seguenti linee, tutte quindicinali:

Venezia-Bombay con una sovvenzione annua di . . .	Lire 2 196 480
Genova-Bombay, <i>id. id.</i>	„ 2 203 136
Bombay-Colombo-Singapore, <i>id. id.</i>	„ 861 120
Singapore-Hong-kong-Scianghai-Jokohama, <i>id. id.</i>	„ 1 113 840
Singapore-Batavia-Melbourne-Sydney, <i>id. id.</i>	„ 1 511 120
Colombo-Calcutta, <i>id. id.</i>	„ 434 720

Spesa totale annua Lire 8320 416

Però, considerate le condizioni del bilancio, la Commissione esprime l'avviso che questi servizi si sarebbero potuti stabilire gradatamente. E proponeva che, per il momento, s'istituissero le tre prime linee, le quali importavano una spesa di 5 260 736 lire. Invece con le convenzioni marittime, approvate con la legge del 22 aprile 1893, si stabilirono due sole linee: quella, ogni quattro settimane Alessandria-Bombay, in continuazione della Genova-Alessandria, con una spesa di 827 814 lire, e quella mensile Bombay-Singapore, con prolungamento facoltativo fino a Hong-kong, con una sovvenzione di 489 960: in tutto una spesa di 1 317 774 lire. Si diminuiva così di circa la metà il numero dei viaggi annui di due fra le tre linee delle quali la Commissione proponeva l'istituzione immediata, e si lasciava da parte la linea Venezia-Bombay, che si prometteva di attuare in seguito. Invece d'istituire questa linea diretta, il Governo stipulava la convenzione con la *Peninsulare*, per il servizio tra Venezia e Porto Said, mediante la sovvenzione annuale di mezzo milione di lire. In tutto si aveva dunque per le comunicazioni oltre Suez una spesa di 1 817 774 lire l'anno.

Era evidente che quello che s'era fatto non poteva bastare, nè per il commercio nazionale, nè, meno ancora, per quello di transito.

Il Governo rilevò la gravità di questa deficienza, e il 30 luglio 1898 nominava un'altra Commissione con l'incarico di esaminare i miglioramenti da introdurre nei nostri servizi marittimi e l'eventuale applicazione di speciali tariffe ferroviarie. Anche questa Commissione, composta di funzionari dello Stato competenti in materia, riconobbe che le comunicazioni fra l'Italia e l'Oriente sono insufficienti, ed è necessario e urgente di ampliarle. Un'altra Com-

missione governativa più recente propose anch'essa che il mezzo milione risparmiato con la *Peninsulare* fosse messo da parte come primo fondo per stabilire una linea con l'Estremo Oriente.

Lo stesso Consiglio superiore della marina mercantile, con una deliberazione di singolare importanza per l'autorità di quell'alto Consesso, nella seduta del 20 aprile 1899 approvò una proposta per l'istituzione d'una linea diretta con bandiera nazionale tra l'Italia e la Cina con partenze alternate tra Genova e Venezia. Ed espresse giustamente il voto che non si sovvenzionassero se non piroscafi d'una portata di almeno seimila tonnellate e d'una velocità di almeno 15 miglia all'ora, perchè potessero sostenere la concorrenza estera e servire in caso di guerra di ausilio alla marina militare. Per adesso suggeriva che il numero dei viaggi di andata e ritorno fosse dai 12 ai 18 l'anno, salvo ad aumentarli con lo sviluppo del traffico. La linea per Bombay dovrebbe venir conservata, studiando però se sia più conveniente di collegarla con quella della Cina, ovvero di renderla autonoma.

Ma, non ostante questi pareri così incoraggianti, le esigenze finanziarie, esagerate anche oltre il bisogno, hanno finora impedito di provvedere in modo adeguato. Certamente le condizioni della finanza pubblica vietano le soverchie larghezze. Ma è certo del pari che un miglioramento dei servizi di navigazione con l'Oriente, e l'attuazione dell'impegno assunto con la legge del 1893 verso Venezia, non si potrà ottenere, se non riprendendo le proposte della Commissione del 1897, e istituendo due linee quindicinali dirette e indipendenti tra i nostri maggiori porti e Bombay, e una pure quindicinale — che potrebbe essere alternativamente la prosecuzione dei vapori provenienti da Genova e di quelli in partenza da Venezia — tra il grande emporio indiano e quelli della Cina e del Giappone. Ma almeno da Bombay in poi il servizio dovrebbe essere diretto. Queste linee comprenderebbero il servizio prima esercitato dalla *Peninsulare*, e ora dalla *Navigazione Generale*, tra Venezia e Porto Said, le linee Genova-Bombay e Bombay-Singapore, pure affidate a quest'ultima società, e quella libera della stessa tra Singapore e Hong-kong.

Senza dubbio la spesa, alla quale si andrebbe incontro non sarebbe lieve. Anche se si prendesse la non plausibile deliberazione di rimandare a tempi migliori l'istituzione delle due linee, pur tanto necessarie, tra Colombo e Calcutta e tra Singapore, le Indie olandesi e l'Australia, che dovrebbero raccordarsi con la linea da Bombay al Giappone, il maggiore aggravio che impor-

terebbe il nuovo ordinamento, sarebbe di più che quattro milioni di lire, e con quelle linee di 6: difficilmente la società assuntrice potrebbe contentarsi d'un sussidio più lieve. E del resto sarebbe opportuno che la sovvenzione venisse largita in misura sufficiente, in modo da consentire alla Compagnia di favorire con noli modici le nostre esportazioni, e di compiere il servizio con piroscafi di grosso tonnello e celeri. Spesa grave, ma necessaria, con la quale, almeno per i bisogni presenti, sarebbe risolta la questione delle comunicazioni fra i nostri maggiori porti e quelli dell'Asia e dell'Australia. Finchè non si avrà il coraggio di trovare questa somma, la quale ritornerebbe in buona parte nelle casse dello Stato per l'aumento degli affari, non è da sperare che il nostro commercio oltre Suez si sviluppi ai di là dei modesti limiti presenti. E il movimento di Genova resterà assai inferiore a quello che dovrebbe essere, e, per quanto riguarda le relazioni con l'Oriente, il maggior porto nostro non sarà in grado di fare efficace concorrenza a Marsiglia. E il commercio di Venezia con paesi orientali e australi continuerà ad esser quasi nullo, mentre una buona linea con l'estrema Asia e opportuni provvedimenti ferroviari varrebbero a farlo risorgere, attirando sulle lagune in più larga misura il transito, ponendo Venezia in condizione di fare concorrenza alla linea parallela del *Lloyd* austriaco, e favorendo nel tempo stesso le esportazioni di tutta la costa occidentale dell'Adriatico.

Nè i vapori delle Società estere che toccano i nostri porti, possono, come da molti si crede, portare rimedio alla deficienza delle comunicazioni, surrogando in modo soddisfacente le linee nazionali che ci mancano. Quelli del *Lloyd* austriaco dal marzo 1899 approdano anche a Venezia, ma, siccome visitano molti altri porti, impiegano anch'essi lunghissimo tempo per arrivare a Scianghai, e i prodotti devono sottostare a due trasbordi; invece al Giappone vanno direttamente sui vapori della linea Trieste-Jokohama. I piroscafi della *Peninsulare*, in partenza da Brindisi con la valigia delle Indie, fanno un servizio rapido, ma non arrivano che a Porto Said; là trovano i vapori non altrettanto veloci della linea australiana, e siccome questi da Colombo fanno poi rotta direttamente per Adelaide, i prodotti, imbarcati su di essi per i porti oltre Colombo, devono essere portati sui piroscafi della linea Bombay-Scianghai. Sono dunque tre trasbordi! Non parliamo poi delle merci che per errore proseguono verso l'Australia, come spesso è avvenuto, perchè allora la perdita di tempo e le avarie sono naturalmente assai mag-

giori. Invece i piroscafi del *Lloyd* germanico, che partono ogni 15 giorni da Brema, e approdano a Genova e a Napoli, fanno un ottimo servizio, rapido, in rotta diretta, e con noli modici, toccando Porto Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hong-kong, Scianghai e Jokohama. Questa linea fece buonissima prova, tanto che un viaggio mensile non è bastato più ai bisogni del traffico, e la si è resa quindicinale. Essa ha giovato anche a Genova, attirando in quel porto una parte del traffico diretto alla Svizzera, alla Germania meridionale e all'Italia stessa, che prima prendeva la via di Marsiglia. Del pari ha giovato al movimento del porto ligure e al nostro commercio la linea della stessa Società per l'Australia.

I buoni risultati, offerti dai vapori del *Lloyd* germanico, fecero pensare alla Commissione governativa del 1898, che non fosse necessario di stabilire una linea nazionale fra Genova e l'Estremo Oriente, e pur lasciando al nostro grande porto la linea per Bombay, si potesse far partire la linea diretta per la Cina da Venezia. Così, si diceva, Venezia avrebbe la sua linea speciale, e Genova resterebbe con quella dell'India e godrebbe inoltre d'una comunicazione quindicinale con la Cina e col Giappone mediante il *Lloyd* germanico, e di un'altra mensile trasbordando a Porto Said o a Bombay, i prodotti trasportati dai vapori della Genova-Bombay sui piroscafi della Venezia-Scianghai. Si riteneva da quella Commissione che una linea speciale tra Genova e la Cina non gioverebbe, perchè gli ottimi e celeri vapori germanici, che toccano Genova ogni due settimane, e vanno all'Estremo Oriente senza deviare per toccar Bombay, avrebbero preso tutto il traffico del porto ligure diretto alla Cina e al Giappone. Sembrava quindi che non mettesse il conto di sovvenzionare una linea nazionale, che non avrebbe dati frutti pari alla spesa.

In questo giudizio, sebbene di persone degne d'ogni rispetto, non possiamo convenire, sia per l'importanza suprema per l'Italia del porto di Genova, al quale è ben giusto concedere una linea propria per l'estrema Asia, sia perchè ci sembra che si esagerino i vantaggi che possono offrire le linee estere, anche se eccellenti.

Con le linee straniere non bisogna far troppo a fidanza, nè credere che se, per la posizione dell'Italia sulla via dell'Oriente, esse toccano numerose i nostri porti, questa circostanza ci possa esimere dall'istituire linee nazionali. Noi pensiamo invece si debba fare il possibile perchè i nostri prodotti siano trasportati all'estero da bastimenti italiani. E ciò non solo per incoraggiare l'industria nazionale dei trasporti, che oggi langue, ma anche perchè il ba-

stimento è lo strumento più efficace per propagare e accreditare i prodotti d'un paese. A torto o a ragione — diceva con parola efficace un uomo che se n'intende — la merce, che giunge sopra un mercato d'oltremare, possiede, con la bandiera che la copre, una specie di solidarietà che, agli occhi del consumatore estero, si confonde col paese d'origine e si sostituisce in certo modo alla marca di fabbrica.¹ È tanto vero questo che — come abbiamo osservato più volte — il prodotto italiano, trasportato nelle varie regioni estere su bastimenti britannici o tedeschi, passa bene spesso per prodotto di quei paesi. E alle case commerciali di essi, e non alle nostre, vengono fatte le nuove commissioni.

Del resto l'utilità delle linee estere è assai scarsa, anche per quanto riguarda il trasporto materiale dei prodotti. E lo provano i fatti. Invero per quanto il *Lloyd* germanico possa condurre la sua impresa lealmente, anche riguardo al nostro paese, è innegabile che i suoi vapori arrivano a Genova assai spesso col carico completo, e quindi senza posto per i nostri prodotti. D'altronde, per non fare concorrenza ai commercianti tedeschi, quella Compagnia non può offrire da Genova noli più bassi di quelli da Brema, mentre una linea nostra potrebbe offrire tariffe più miti.

Non è dunque il caso di far grande assegnamento sulle linee estere, illudendosi che possano sostituire quelle paesane. Del resto l'esperienza lo prova, dimostrando quali siano le conseguenze della mancanza di linee dirette nazionali dai nostri porti all'Asia orientale e all'Australia. I prodotti tedeschi e quelli austro-ungarici sui vapori dei due *Lloyd* vanno direttamente a Scianghai e Jokohama; le merci inglesi su quelli della *Peninsulare* in partenza da Londra e quelle francesi sui piroscafi delle *Messagerie* da Marsiglia sono recate agli stessi porti; innumerevoli bastimenti esteri trasportano i prodotti europei nell'Oceania: i prodotti italiani invece arrivano a destinazione quando fa comodo ai trasporti delle nazioni concorrenti di prenderli a bordo, non avendo trovato da caricare di meglio negli scali intermedi. Infatti avviene spesso che le Società di navigazione estere non vogliano accettare le spedizioni dall'Italia, sebbene di queste abbiano ricevuto preavviso, perchè hanno già completato il carico nei porti esteri. Per evitare questo grave inconveniente conviene ricorrere, fino a Bombay, ai vapori nazionali che partono dai nostri porti, ma i prodotti imbarcati su di essi, in causa dei numerosi trasbordi, soffrono perdite di

¹ J. CHARLES-ROUX, *Notre marine marchande*; Paris, Colin, 1899, pag. 106.

tempo spesso maggiori anche di quelle prevedibili, senza dire del danno dei prodotti, che non di rado arrivano fortemente avariati. Così i nostri commercianti non possono fare contratti assicurando la consegna per una data prestabilita, e si espongono al rischio di sentirsi respingere la merce, perchè danneggiata.

A scoraggiare del tutto i nostri esportatori vengono poi i noli elevati delle linee di navigazione straniera, alle quali ricorrono o per l'intero viaggio verso l'Estremo Oriente e l'Australia, o per una parte di esso. Anzi questi noli sono talvolta addirittura differenziali, in confronto di quelli che si pagano nei porti stranieri, sebbene il viaggio dai nostri sia meno lungo. Infatti quasi tutte le Società di navigazione estere fanno noli inferiori alle tariffe normali per le spedizioni dai porti del loro paese: il commercio locale impone ad esse di fare questa agevolezza, la quale, naturalmente, non viene estesa ai prodotti che partono dagli scali italiani. Questi devono in tal modo sopportare una spesa di trasporto superiore a quella delle merci estere. E così anche la maggiore mittezza nei prezzi di alcuni prodotti nostri rimane inefficace.

Insomma le linee nazionali ora esistenti non servono, e le Società estere sono collegate da troppi vincoli agl'interessi del loro paese, per non mostrarsi con noi avidi di noli largamente remunerativi e gelose d'ogni nostra fortuna. Dato pure che qualcuna di esse non ponga ostacoli allo svolgimento dei traffici nostri, certamente nulla farà mai per agevolarli.

Ma la mancanza di buone comunicazioni marittime, che colleghino i principali nostri porti con quelli dell'Estremo Oriente e del continente australiano, non reca danno soltanto alla nostra esportazione, essa ci fa perdere anche il commercio di transito dall'Europa centrale, il quale affluisce a Marsiglia e Trieste, anzichè a Genova e Venezia.

La necessità di linee dirette fra i porti italiani e quelli della Cina, del Giappone e dell'Australia è dunque evidente. Ed è chiara anche l'utilità che ne ricaverebbe la Compagnia assuntrice. Non determinandosi in Italia nè Governo nè privati a promuovere l'istituzione neppure della linea diretta con l'Estremo Oriente, ci avevano pensato perfino Società di navigazione cinesi e giapponesi! Nè fa meraviglia, perchè le compagnie orientali non hanno interessi in conflitto con i nostri, anzi li hanno spesso concordi. Soltanto fa rossore di sentirci inferiori alla Cina!

Il Console del Giappone a Genova fece nel 1895 pratiche perchè la Compagnia giapponese di navigazione *Nippon Yusen Kaisha*

facesse scalo in quel porto con la sua linea d'Europa, ma la cosa non riuscì, e, crediamo, non per colpa del Governo italiano, bensì del materiale non ancora sufficiente della Società.

La *China Merchants Steamer Navigation Company* aveva pensato fino dal 1883 di stabilire una linea regolare Scianghai-Genova, non esistendo allora neppure la linea Singapore-Hong-kong della *Navigazione Generale*. Il direttore di quella Compagnia era stato inviato in Europa dal noto vicerè Li-hung-chang, proprietario della maggior parte delle azioni sociali, per istituire depositi di prodotti cinesi, possibilmente a Genova, e per entrare in relazioni con qualche altra azienda allo scopo di stabilire una linea comune di navigazione tra la Cina e quel porto nostro. A questa linea, conveniva destinare quattro vapori, e la Società cinese non li aveva disponibili, nè per le sue condizioni finanziarie era in grado di accrescere la propria flotta. Perciò essa cercava d'accordarsi con un'altra Compagnia. Ma la guerra franco-cinese per il Tonchino fece richiamare in Oriente il direttore della *China Merchants Company*, prima ancora che avesse toccato il Mediterraneo. Finita la guerra, di questo disegno non si parlò più. E non lo si potrebbe riprendere oggi, anche perchè la Compagnia cinese, ormai datasi esclusivamente alla navigazione sulle coste dell'impero, non ha se non vapori di stazzatura assai limitata, nè è in condizione di acquistarne di nuovi e maggiori.

Nè crediamo che sia un gran male se questo disegno non è riuscito. Certo se fosse dimostrato che non è possibile sussidiare una linea nazionale, converrebbe cercare di favorirne una semi-nazionale, di concerto con qualche Compagnia estera; ma non si potrebbe nutrire illusioni soverchie sui vantaggi di una simile linea. Senza dubbio è assai preferibile una linea interamente nostra. Soltanto sarebbe prudente di far partire i piroscafi non da porti italiani, ma dagli scali del settentrione, per raccogliere più copiosi noli, e possibilmente passare il canale con carico completo. L'unico vapore mensile della *Navigazione Generale*, che parte da Genova, lo passa spesso mezzo vuoto, e sui suoi trasporti grava quindi troppo fortemente la spesa per la tassa di transito del canale che, com'è noto, si calcola sul tonnellaggio di registro e non sul peso delle merci trasportate.

Di quest'ultima circostanza conviene tener conto anche nella scelta dei bastimenti per le linee oltre Suez. È opportuno che essi siano di grossa portata, e di quella forma speciale che consente di caricare una quantità di tonnellate di merci superiore al tonnell-

laggio di stazza. I *cargo-boats* inglesi di seimila tonnellate di registro, pur facendo grande economia di carbone, trasportano spesso fino a diecimila tonnellate di prodotti. Così la tassa pesa assai meno sul nolo delle singole merci.

Con queste previdenze, riteniamo che la linea per l'Estremo Oriente sarebbe anche abbastanza remunerativa. Certo non potrebbe far a meno del sussidio dello Stato; ma noi non possiamo persuaderci che le condizioni del nostro bilancio siano tali da impedirci di sussidiare questa linea, purchè se ne abbia la buona volontà. Si tratta di rivolgere a beneficio della marina di commercio una parte degli avanzi che il bilancio dello Stato viene presentando, mentre finora si sono tutti destinati ad altri scopi, non sempre egualmente utili o parimente necessari. La somma richiesta non è poi favolosa, nè col sussidio di essa è difficile che una compagnia nazionale di navigazione si decida a istituire un servizio diretto con l'Asia orientale, rendendosi così veramente benemerita del nostro commercio e facendo a non lungo andare anche i propri interessi.

Alcuni mesi sono era corsa voce, come più volte è avvenuto, che fosse bene avanzata la costituzione d'una società per assumere l'esercizio d'una nuova linea per l'Estremo Oriente, e che il Governo avesse mostrata propensione a incoraggiarla. Ma fu voce senza fondamento, e restò senza effetto. Eppure la necessità di questa linea è sentita da tutti. Fu rilevata fin dai primi tempi dopo che fu aperto il canale, e non si cessò d'insistervi di poi. Recentemente la raccomandarono ancora Congressi¹ e Camere di commercio,² e anche i nostri rappresentanti nella Cina, come quelli in Australia, hanno ripetutamente richiamata l'attenzione del Governo sulla condizione gravissima che vien fatta alle nostre relazioni commerciali per la mancanza di buone comunicazioni.

Auguriamo che questa deficienza cessi presto, affrettando così tempi migliori per la nostra marina e per i nostri traffici. Migliorate le comunicazioni, noi siamo persuasi che il movimento commerciale dai nostri porti verso l'Oriente crescerà di molto, tanto che in un tempo non lontano ci si avvedrebbe che l'ordinamento desiderato era il minimo che si potesse consentire e si dimostrerebbe insufficiente ai bisogni. Quando questo giorno fortunato fosse venuto, l'intensità dei traffici avrebbe recato tali vantaggi

¹ V. "Atti del II Congresso geografico italiano", pag. CLXXXXVII.

² V. "Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio", Sessione 1899; Roma, Bertero, 1899, pag. 246-248.

all'erario dello Stato, che non potrebbe riuscire di soverchio peso il rendere ancora migliori e più complete le nostre comunicazioni marittime.

Fin d'ora però i nostri scambi con i paesi orientali, oltre Suez, sono sufficienti per sostenere una linea di navigazione nazionale: nel 1898 ascesero a 211 100 tonnellate di merci e nel 1899 a 221 000.¹ Inoltre v'è il commercio con l'Egitto, che in parte potrebbe essere compiuto dai vapori della stessa linea, commercio importante che nel 1899 superò le 121 000 tonnellate.² Ma questi traffici potrebbero divenire assai più intensi, specialmente col richiamare nei nostri porti un più largo movimento di transito, se le nostre comunicazioni marittime fossero migliori.

Fa veramente dolore il pensare che le navi estere trasportano tuttora tre quarti delle nostre importazioni, e le stesse nostre esportazioni sono per tre quinti portate all'estero da navi straniere. E poichè le importazioni per mare sono di gran lunga superiori in quantità alle esportazioni, si può dire che quasi tre quarti del movimento della navigazione internazionale in Italia è compiuto dalle bandiere estere. Anche comprendendovi il cabotaggio, che è fatto quasi interamente dalla nostra marina, più che metà delle merci imbarcate e sbarcate nei porti del Regno viene trasportata sotto bandiera estera.³ Questi sono i segni e insieme le necessarie conseguenze dello stato non buono della nostra marina.

È vero che le cose andavano in modo peggiore nel passato. Nel decennio 1889-1898 la bandiera italiana acquistò, nel nostro commercio internazionale marittimo, 1 300 000 tonnellate di prodotti (da 1 610 000 tonnellate nel 1889 a 2 909 000 nel 1898). L'aumento è inferiore a quello ottenuto dalle bandiere estere (salite nello stesso periodo da 6 411 000 tonnellate a 8 165 000). Però nell'ultimo anno il progresso della nostra bandiera fu superiore di molto a quello delle bandiere degli altri paesi, essendo stato di 686 000 tonnellate in confronto di sole 660 000 e delle marine straniere.⁴ È questo un felice risultato, del quale si deve tener conto insieme all'altra lieta circostanza dell'aumento dei traffici.

I numeri che abbiamo riferiti dimostrano inoltre che il movimento della navigazione internazionale nei nostri porti è in continuo in-

¹ *Movimento della navigazione*, 1898, pag. 556-557; 1899, pag. 560-561.

² *Id.*, 1899, pag. 559.

³ V. i dati di fatto alle pagine XXII-XXIII del *Movimento della Navigazione nel 1899*.

⁴ *Movimento della Navigazione*, 1889, pag. 266-267; 1898, pag. XXII-XXIII; 1899, pag. XXII-XXIII.

cremento. I nostri commerci sono migliorati anche in questo senso, che, se si mettono da parte le materie prime, vi si nota l'accenno a una maggiore esportazione all'estero per mare di prodotti nostri e ad una minore importazione di prodotti di fabbricazione straniera. Sono pure in aumento i passeggeri recatisi dall'Italia all'estero; sebbene siano notevolmente diminuiti negli ultimi due anni gli emigranti. In proporzione maggiore è cresciuto il numero dei nostri connazionali che dall'estero sono tornati in Italia. Anche il movimento dei porti principali della penisola va prendendo uno sviluppo incoraggiante. Confortanti indizi tutti questi, che aprono l'animo alla speranza, e fanno comprendere che il nostro commercio marittimo ha cominciato a sentire anch'esso gli effetti della risurrezione, che fortunatamente si nota nell'economia nazionale, dopo la lunga crisi che ha travagliato il paese.

Questi buoni segni non ci danno, però, il diritto di trascurare di pensar seriamente alla nostra marina. Essi ci devono anzi servire di stimolo per fare assai più del poco che si è fatto finora.

Oltre che al miglioramento del naviglio e delle comunicazioni marittime, bisogna pensare assiduamente a perfezionare anche i nostri porti. La maggior parte di essi si trova in condizioni materiali non buone, che rendono difficile l'approdo, lunghe le operazioni di carico e scarico, di magazzinaggio, di trasporto dei prodotti dalle navi ai carri ferroviari e viceversa. A tutti poi manca qualche cosa. Lo si è riconosciuto anche dal Governo, lo si è dichiarato in pubblicazioni ufficiali, ma con tutto ciò si sono compiuti non pochi altri lavori del tutto inutili, e si sono trascurati quelli necessari per il miglioramento di molti fra i nostri scali.

Esagerava senza dubbio chi diceva, parecchi anni addietro, che la cagione della nostra decadenza commerciale marittima stava tutta nel cattivo stato dei porti, ma è certo che alcuni di essi hanno visto progredire il loro movimento assai lentamente, anche per le loro cattive condizioni materiali. In quasi tutti sono deficienti gli attrezzi necessari, e mancano nei più le banchine estese, le ampie darsene i vasti magazzini, i binari di collegamento con le stazioni ferroviarie.

È tutta una serie di provvedimenti, ai quali il Governo deve pensare. Ma perchè esso sia in grado di adempiere convenientemente a questo ufficio è necessario anche riordinare l'Amministrazione dello Stato per quanto riguarda la marina mercantile, perchè, com'è ora costituita, frazionata e dispersa fra dicasteri diversi, non è in condizione di conoscere bene ciò che alla marina ab-

bisogna, di avvisare ai modi con cui provvedervi efficacemente, e di prendere prontamente le risoluzioni necessarie.

Nè si potrà credere d'aver fatta opera efficace a favore della marina di commercio, se si sia trascurata quella da guerra.¹ Il languore dell'una è connesso con la fievolezza dell'altra.

Una gran voce concorde s'è levata, qualche tempo fa, da un capo all'altro d'Italia per ammonire che la nostra marina militare ha urgente necessità d'essere rinnovata e rinvigorita. Tutti sono persuasi che l'Italia sarà una grande Potenza soltanto se sarà forte sul mare, e ripetono le parole di Napoleone a Sant'Elena, che la prima e indispensabile condizione di vita della patria nostra è quella d'essere Potenza marittima.

Ma, anche nei limiti e per i fini dell'economia nazionale, è necessaria una forte marina da guerra. Già la marina militare con i suoi studi e le sue indagini agevola l'esercizio di quella mercantile, come questa addestra con vantaggio di quella gli operai dei cantieri e i naviganti; e anche per questo spirito comune che le informa, lo sviluppo della prima suole procedere di pari passo con quello della seconda. La politica coloniale, sia pure nel senso più limitato e nei confini più modesti, non si comprende senza una forte marina da guerra e una fiorente marina di commercio. Quanto la marina militare possa concorrere alla colonizzazione di paesi nuovi, lo dimostra l'esempio dell'Australia, che, nei primi e difficili passi sulla via della civiltà, fu indirizzata e sorretta dalla marina militare britannica. E se pure si vogliono lasciare da parte le imprese coloniali, per circoscriversi nel campo dei pacifici scambi, non v'è dubbio che la marina militare è necessaria per tutelare la produzione, incoraggiare e difendere i commerci, e proteggere gli interessi e le vite dei nostri concittadini, nei paesi dove la civiltà è ancora bambina e la tranquillità malsicura. Così vediamo in Germania giustificarsi dal Governo i nuovi aumenti richiesti per la marina da guerra con il continuo incremento dei rapporti commerciali di quel grande paese con l'estero, i quali hanno bisogno d'una protezione sempre più intensa: sono cose che procedono di pari passo.

Anche la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile reputò che convenisse curare quanto riguarda la marina da guerra,

¹ Sulla relazione e proporzione tra le spese per la marina da militare e quella per la mercantile, è da vedersi l'opera assai rimarchevole di DOMENICO BONAMICO, *Il problema marittimo dell'Italia*, pubblicata per cura della Rivista "La lega navale", Spezia, 1899.

con lo stabilire stazioni navali militari a tutela dei nostri connazionali residenti all'estero e della marina mercantile.¹

Non v'ha dubbio che, per la protezione efficace degl'interessi e dei cittadini italiani nei paesi stranieri, se non di vere stazioni navali, non sempre facili da istituire e non approvate da tutti, conviene disporre almeno di squadre volanti. Queste sarebbero specialmente necessarie nell'Estremo Oriente, dove le vite degli stranieri non sono ancora sufficientemente tutelate. Un servizio di perlustrazione, come, per esempio, quello che, poco meno di trent'anni fa, suggeriva il Lovera di Maria, riuscirebbe senza dubbio utilissimo sotto ogni aspetto. Ad esso bastano, secondo il nostro ammiraglio, sei corvette con una spesa annua di 1 200 000 lire, che, com'egli dice con ragione, "frutterebbero sicurezza alla nostra marina mercantile, bella fama alla marina da guerra, e, ciò che più monta, il risveglio in essa dello spirito di corpo ed abilità professionale — dati vitali per la marina militare che si acquistano in alto mare e si perdono negli arsenali patrii". Ciascuna di queste navi dovrebbe partire ad ogni trimestre dall'Italia, e toccare successivamente, con fermate quindicinali, i porti dell'India, della Cina, del Giappone e dell'Australia, che sono preferiti dal commercio italiano. Ognuno di essi riceverebbe così, ogni tre mesi, la visita di una nostra nave da guerra, la quale in due anni circa compirebbe il suo viaggio di circumnavigazione.²

Speriamo che non passino molti anni e a tutto questo si sia provveduto.

"Il nostro avvenire è sul mare", diceva Guglielmo II, inaugurando nel 1898 il porto franco di Stettino; parole, che valgono più che mai per l'Italia, e, quasi si può dire, per ogni nazione che vuol contare qualche cosa nel mondo.

Al mare devono volgere lo sguardo industriali, agricoltori e commercianti della penisola, come alla via più facile, più pronta, meno dispendiosa per l'esportazione dei loro prodotti.

Soltanto quando le nostre navi correranno rapide e numerose su tutte le acque, e la nostra bandiera sarà, come un tempo, amata e rispettata da tutti, solo allora avremo assicurato il risorgimento economico della nazione.

A chi vorrebbe, diremo con Cesare Correnti,³ addormentar l'Ita-

¹ *Inchiesta*, vol. VII, pag. 123 e 142-143.

² *Relazione sulla navigazione del canale di Suez*, nella "Rivista marittima", dell'ottobre 1871, pag. 1079.

³ Discorso alla solenne adunanza generale della Società geografica italiana, tenuta il 30 marzo 1873 (*Bollettino della Società*, vol. IX, maggio 1873, pag. 63).

lia fra due solchi, rispondete con la carta geografica; il mare ci abbraccia d'ogni parte, il mare ci chiama, il nostro mare. Gli è quello che hanno fatto le nostre repubbliche del medio evo. Mercanti e marinai: questa fu la politica estera degli Italiani, quando sentirono di non poter rifarsi Romani; questo è il programma, che, Romani o no, dobbiamo sostituire all'antica provocazione del

Parcere subiectis et debellare superbos.

CAP. XVI.

I trasporti ferroviari

SOMMARIO: Importanza dell'ordinamento delle strade ferrate riguardo al traffico. — Scarszza del nostro commercio con l'estero, e specialmente di quello di transito. — Ragioni di questo fatto. — Le linee ferroviarie italiane. — Deficienze nel materiale mobile e nel servizio. — Le nostre tariffe e la loro elevatezza. — Condizioni speciali del nostro paese rispetto alle strade ferrate. — Scarszza della navigazione fluviale e dei canali. — Modificazioni introdotte nell'ordinamento delle tariffe. — Nuove riforme necessarie, particolarmente nell'interesse dell'esportazione e del transito. — Le tariffe di esportazione. — Convenienza d'un riordinamento generale della materia con criteri economici. — Importanza del commercio di transito e suoi vantaggi. — Il transito italiano con la Svizzera e con la Germania. — Concorrenza delle ferrovie francesi, germaniche, belghe e austriache a Genova e a Venezia. — Progressi finora ottenuti nel transito per l'Italia. — La necessità di una diminuzione delle tariffe, la possibilità legale di ottenerla e la finanza dello Stato. — Il servizio cumulativo ferroviario-marittimo — Agevolezze di minor conto, ma di non dubbia utilità. — Studi per il riordinamento dei servizi ferroviari. — La prossima scadenza delle convenzioni e il Governo. — Inopportunità di mutamenti fondamentali. — Il principio dell'unità delle tariffe. — L'esercizio economico delle linee a traffico limitato.

Oltre che le comunicazioni marittime, sul commercio estero d'un paese hanno azione grandissima, e spesso preponderante, quelle ferroviarie. Un buon ordinamento delle strade ferrate può dare efficace impulso al movimento delle merci e alla loro stessa produzione, come un ordinamento cattivo è di grave ostacolo al progresso delle industrie e dei traffici.

Se si considerano le condizioni del nostro commercio con l'estero, si rileva com'esso sia bensì aumentato, ma non abbia avuto

quello sviluppo che si aveva ragione di sperare in considerazione della quantità dei traffici delle altre nazioni. Da 1470 milioni di lire, fra importazioni ed esportazioni, nel 1869, è salito a 2420 nel 1873, a 2358 nel 1880, a 2340 nel 1890, a 2640 nel 1898 e a 2959 nel 1899. Questo commercio d'esportazione di prodotti italiani, o d'importazione di prodotti esteri per il consumo del nostro paese, non può scendere al disotto di certi limiti, che rispondono ai bisogni della popolazione, anche se i trasporti ferroviari e marittimi siano insufficienti o non bene ordinati. Così non è invece del commercio di transito, il quale, quando è possibile la scelta, si volge dalla parte dove trova maggiore convenienza.

Abbiamo notato quale importanza abbia quel commercio per il nostro paese, e com'esso sia in Italia molto più scarso di quanto dovrebbe essere, data la posizione geografica della penisola. I risultati che questo traffico ha offerti finora sono ben piccola cosa, in confronto del movimento che dovrebbe passare tra le Alpi e i porti italiani, se i trasporti fra quelle e questi fossero agevoli e poco dispendiosi, e se i nostri scali fossero serviti da buone linee di navigazione nazionali. Evidentemente sono queste le ragioni per le quali Venezia e Genova non attraggono più largamente, come dovrebbero per la loro positura, il commercio di transito da e per la Svizzera e la Germania meridionale.

Il conveniente assetto della navigazione deve dunque essere accompagnato con un buon ordinamento delle comunicazioni ferroviarie; e quello delle ferrovie italiane non è certamente il migliore. Nè esso è manchevole principalmente per deficienza delle linee in esercizio, perchè, se non possediamo tutte quelle che sarebbero desiderabili (mentre invece ne abbiamo fatte parecchie, che per ora non si possono dire necessarie nè per il commercio nè per i fini militari), se bisognerà costruire qualche altra linea, e di qualcuna esistente aumentare l'efficacia, specialmente nell'interesse dei porti di Genova e di Venezia, come vedremo più innanzi, si deve tuttavia riconoscere che le linee di maggiore importanza sono da molto tempo compiute.¹

Piuttosto sono deficienti il materiale mobile e l'ordinamento del servizio, che rendono così lento il trasporto delle merci, e cagio-

¹ Sulle costruzioni ferroviarie in Italia è da vedere il cap. II del vol. I dell'accurata opera di C. L. GASCA, *Il Codice ferroviario* (Milano, Hoepli, 1887, in 4 volumi) pag. 17-93. Un breve ma buon riassunto storico sul medesimo argomento fu pubblicato dal "Bulletin commercial", della Camera di Commercio svizzera di Ginevra, e riportato nel "Bulletin de la Chambre de Commerce française de Milan", Décembre 1896; Janvier 1897 (N. 95-96), pag. 80-87.

nano ritardi nella consegna dei prodotti. Alla lunga questi ritardi fanno sì che i nostri industriali perdono i clienti, e spesso importano spese di magazzinaggio e litigi per rifacimento di danni. Il materiale rotabile, oltre che scarso, è anche messo a profitto in modo insufficiente, per molte cause, e principalmente per le restrizioni e formalità alle quali se ne subordina l'uso.

Alla mancanza di materiale s'è cercato di provvedere con una recente convenzione tra il Governo e le Società, ma in modo non ancora soddisfacente. All'andamento del servizio, principalmente per ragioni finanziarie, s'è pensato poco o nulla. Ma, quando si vorrà e potrà farlo, sarà abbastanza facile rimediare alle sue deficienze.

Molto più ci resta ancora da fare riguardo alle tariffe ferroviarie, che tanta importanza hanno sullo svolgimento economico della nazione. All'estero queste tariffe si sono completamente rinnovate, e ribassate in modo eccezionale. In Italia, invece, la difficoltà dei trasporti e la elevatezza del loro costo gravano pesantemente sulle industrie e sui traffici. E le Rappresentanze commerciali non cessano di lamentarlo, chiedendo razionali riforme.

Le nostre industrie sono già danneggiate dal maggior prezzo delle materie prime, che devono ritirare dall'estero, mentre altri paesi le hanno in casa, e a fatica studiano di compensarsi di questa perdita col buon mercato della mano d'opera. Ma le tariffe ferroviarie danno il tracollo alla bilancia, facendo rialzare di molto il valore delle merci da esportare, e mettendo così fuori di commercio, per l'impossibilità di far concorrenza alle altre nazioni, derrate nostre che potrebbero incontrare favore sui mercati esteri. Così invece d'essere un correttivo efficace dei forti dazi doganali, che ormai s'ergono come barriere non facilmente superabili ai confini d'ogni paese, invece di avviare nuove correnti di scambi, e aiutare il sorgere di nuove industrie, o rendere più intense quelle esistenti, le tariffe ferroviarie in Italia ebbero spesso per doloroso effetto d'impedire l'incremento delle correnti commerciali o di renderle impossibili.

Un riordinamento dell'azienda ferroviaria, e specialmente delle tariffe, è, dunque, provvedimento indispensabile per il nostro paese. E la necessità ne è resa più grande dalla particolare configurazione topografica della penisola.

Riguardo alle strade ferrate il nostro paese si trova in condizioni del tutto singolari, e il problema ha per l'Italia un'importanza speciale. La sua forma allungata rende dispendioso lo scam-

bio dei prodotti tra le regioni non vicine, quando non sia possibile di compierlo per via di mare. E alcune provincie della penisola sentono tanto più la gravezza di questa spesa perchè quando si unificarono le tariffe delle tre antiche società, la perequazione non si fece su quelle più basse, e in molti luoghi le tariffe nuove riuscirono più gravi di quelle precedenti.

Fortunatamente non è lunga la via dai luoghi di produzione alla costa o al confine, ma basta una tariffa un po' elevata per deviare il transito, aumentare il costo delle materie prime necessarie alle nostre industrie, e rendere difficile l'esportazione dei prodotti. Tanto più che in Italia — ove se n'eccezzuino le provincie oltre il Po — la navigazione fluviale e dei canali è limitatissima, mentre è tanto importante in Francia, dove compie poco meno d'una quarta parte dei trasporti interni e continua a progredire, e in Germania, dove per via d'acqua si può giungere dal mare del Nord fin quasi al confine svizzero, ponendo così i porti del settentrione in grado di far concorrenza ai nostri anche per le provenienze dall'Oriente.

È giusto riconoscere che qualche cosa per riordinare i prezzi dei trasporti e attenuarne il peso si è fatto anche nel nostro paese, specialmente dopo che le convenzioni del 1885 diedero vita al Consiglio delle tariffe delle strade ferrate.

Fin dall'aprile 1891 il Ministero dei Lavori Pubblici aveva istituita una Commissione per preparare "provvedimenti intesi a promuovere lo sviluppo del traffico delle strade ferrate, tenuto principalmente conto di quanto si attiene alle tariffe". Dopo lunghe discussioni, questa Commissione convenne nella necessità di trattare con le Società per introdurre nelle tariffe parecchie innovazioni, giovevoli a facilitare il movimento dei prodotti.

Intanto il Consiglio delle tariffe veniva a mano a mano suggerendo utili riforme, e le Società, d'accordo con lo Stato, le venivano attuando. Si sono corretti errori e sconcordanze, si stabilirono tariffe nuove per alcune merci, mitigando le antiche; e per parecchi prodotti che interessano la nostra esportazione le Società hanno concesso tariffe speciali, o generali o anche locali, dirette a favorire gli scambi dei prodotti, che sono propri delle varie regioni. Così si è fatto per gli oli, i vini, i mosti e le uve pigiate, e per le derrate alimentari in genere, per le quali derrate vi sono tariffe speciali con abbuoni che giungono fino a scemarle del 50 per cento in confronto di quelle generali. Ma i prodotti favoriti sono ancora pochi. Per molte altre derrate, pure importanti, non si sono fatte

concessioni, e così ci troviamo di fronte a disuguaglianze, che spesso sono del tutto arbitrarie, fra un articolo e l'altro e fra l'una e l'altra regione. Queste disparità dovrebbero essere tolte, estendendo le tariffe locali a tutti i prodotti che più interessano le varie regioni d'Italia.¹

Inoltre bisognerebbe levare i vincoli ai quali sono sottoposte queste concessioni, e specialmente quelli gravosi del vagone completo, d'una percorrenza minima, di sovente troppo lunga per il nostro paese, e della partenza da certe stazioni d'una regione e non da altre. Per quanto sia giusto agevolare con favori speciali, le spedizioni a grandi distanze, non si può non tener conto anche di quelle piccole in un paese come l'Italia, dove spesso poche decine di chilometri bastano per arrivare al confine o al porto d'imbarco. Del pari è ragionevole che si favoriscano le grandi esportazioni, ma non conviene trascurare quelle più modeste, che, messe insieme, formano un tutto davvero non trascurabile. Crediamo, per esempio, che le nostre Società dovrebbero agevolare con tariffe molto basse, le spedizioni di piccole partite di frutta, ortaggi freschi e pesci, come si è fatto con ottimi risultati in Inghilterra, nel Belgio e in Francia.² Si sono recentemente stabilite agevolanze particolari per i pacchi ferroviari fino a 20 chilogrammi, ma per le distanze non lunghe le tariffe sono ancora troppo elevate, e ad ogni modo sono troppo complicate le formalità alle quali è subordinata l'applicazione di questa tariffa speciale.³

Una riforma utile, ma che avrebbe bisogno d'essere resa più efficace, applicandola in proporzioni più larghe, venne introdotta recentemente in via di esperimento. Dal 1° aprile 1898 le Società esercenti le reti Adriatica e Mediterranea hanno stabilite tariffe speciali d'esportazione per le spedizioni a piccola velocità di merci dirette a Venezia e a Genova per essere trasportate per via di mare, ai porti europei del Levante o a qualunque porto non europeo. A questi prodotti si è concesso, sulla rete Adriatica, l'abbuono del 25 per cento sui prezzi delle tariffe interne, quando

¹ Sul difficile e avviluppato ordinamento delle tariffe ferroviarie nei vari paesi si può consultare: F. ULRICH, *Traité général des tarifs des chemins de fer*; Paris, Librairie Polytechnique, 1890.

² Il provvedimento è desiderato da molti, e raccomandato anche dalle Camere di commercio. V. "Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio, Sessione 1899; Roma, Bertero, 1899, pag. 248-251.

³ V. sull'argomento l'opuscolo di FELICE GREGORIS, *I trasporti ferroviari delle merci: istruzioni e commenti intorno ad alcune tariffe e disposizioni*; Roma, tip. Bertero, 1900.

percorrano non meno di 200 chilometri o paghino la tassa per questo tratto minimo, e sulla rete Mediterranea un abbuono del 15 per cento, subordinato a una percorrenza di 150 chilometri. La Società Adriatica consente un abbuono maggiore, ma esclude i trasporti eseguiti col beneficio delle tariffe eccezionali.

È qualche cosa, ma si trova che non è molto, quando si faccia un confronto con la Francia, dove i prodotti in esportazione o in transito godono, senza limiti di percorrenza, di ribassi che in molti casi sono superiori al 50%. Così una merce iscritta alla prima serie della tariffa generale, che si spedisca da Parigi a Modane come destinazione definitiva, e a tariffa ordinaria, pagherebbe 98 franchi la tonnellata; se destinata all'estero, ne viene a pagare, per lo stesso tratto di via, soltanto 44. Auguriamo che anche in Italia, dopo i buoni frutti che offrirà senza dubbio questo primo esperimento, ci s'induca ad applicare il principio con maggiore larghezza.

Nel loro insieme, i ribassi consentiti finora sono considerevoli, ma non ancora sufficienti. Nonostante le agevolanze introdotte nelle nostre tariffe, esse sono tuttora troppo elevate, specialmente considerato il continuo abbassamento dei prezzi dei prodotti agricoli e industriali. In nessun paese, per esempio, la spesa per il trasporto dei bozzoli e delle sete, che pur formano uno dei principali articoli del nostro commercio, sono così elevate come in Italia.

D'altronde l'assetto delle nostre tariffe ferroviarie è troppo complicato e farraginoso. Convieni riordinare tutta la materia con criteri semplici e con fini economici, in modo che sia più accessibile al pubblico, e le strade ferrate giovinno veramente a dare incremento alle nostre esportazioni e ad assicurarci più largamente il transito.

Ora non v'è dubbio che soltanto con nuove e importanti agevolanze noi potremo sperare di veder crescere ancora i nostri scambi con l'estero, e di attirare in maggiori proporzioni, nei porti di Genova e di Venezia, il commercio di transito della Svizzera e della Germania meridionale.

È evidente che la nostra politica ferroviaria dev'essere ordinata in guisa da richiamare in Italia il movimento di transito, movimento importante e lucroso. Certo noi dobbiamo soprattutto cercar di rendere più larga la produzione e più attivo il traffico dei prodotti nostri, ma non dobbiamo dimenticare che l'Italia è per eccellenza un paese di transito, e quindi è dover nostro di adoperarsi

con ogni mezzo per attirare nei nostri porti e sulle nostre strade ferrate questa specie di traffico.

Non v'è ormai più alcuno, crediamo, che combatta le agevolanze al transito con lo specioso argomento che avvantaggiano il commercio degli altri paesi e non quello nazionale. Oltre che portare un lucro alle aziende ferroviarie, e metterle così in grado di offrire condizioni più miti per le esportazioni nazionali, oltre che giovare ai numerosi operai che attendono alle operazioni di carico e scarico, tutti sanno che il commercio di transito suole trarre con sé quello di deposito e altre operazioni, che fanno circolare nel paese nuovi capitali e a mano a mano destano e promuovono nuovi commerci di esportazione.

Del transito si giovano le case di commissioni, le quali compiono le operazioni di varia natura, che sono richieste dai trasporti, se ne avvantaggiano gl'istituti di credito, che stipulano nuovi affari e stringono nuove relazioni, e, ciò che più monta, ne trae largo utile la marina, la quale può acquistare noli importanti per carichi che sarebbero stati imbarcati in porti e su navi straniere.¹

Se pure quest'ultimo vantaggio non può esser conseguito dall'Italia che in misura assai scarsa, per la deficienza del suo naviglio mercantile, restano gli altri che non sono di certo senza valore, perchè significano maggiori capitali che rimangono tra noi. Non dobbiamo lasciarceli sfuggire; dobbiamo abituarci a pensare che l'*hinterland* dei commerci di Genova non è solo il Piemonte e la Lombardia, come quello di Venezia non è formato dal Veneto soltanto. E dobbiamo fare ogni sforzo perchè questo campo di azione si allarghi più che sia possibile. Ora perchè esso si estenda, per Genova alla Svizzera e alla Germania meridionale, e per Venezia alla valle dell'alto Danubio, è necessario che vengano in aiuto tariffe ferroviarie miti e ben combinate.

Gli altri paesi d'Europa l'hanno ben compreso. I porti di Anversa, Brema, Amburgo, Rotterdam, Havre, Amsterdam e Marsiglia sono favoriti da tariffe ferroviarie assai basse, verso la Germania meridionale e la Svizzera, cosicchè per molti punti di queste regioni il prodotto spedito da quegli scali costa meno che da Genova e da Venezia, sebbene i due porti nostri siano più vicini. In tal modo con le tariffe limitate si modifica la geografia, annullando le distanze.

¹ Su questo argomento v. I. BÉDARRIDE, *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*; Paris, Larose et Forcel, 1885, vol. I, pag. 82-90.

Per esempio, un vagone di prodotti da Basilea a Rotterdam paga assai meno di trasporto che se fosse diretto a Venezia, sebbene la distanza sia molto maggiore. Alcuni di quei porti del settentrione si giovano anche, come abbiamo detto, di fiumi o di canali, che Consentono il trasporto delle merci dal mare fino all'interno del continente. Così i cereali provenienti dal mar Nero, e sbarcati a Rotterdam, di là risalgono comodamente il Reno fino a Mannheim per ben 566 chilometri. In tal modo poco importa che da Rotterdam a Zurigo siano 908 chilometri di strada, mentre da Genova sono soltanto 450. Ma soprattutto la potenza degli scali del settentrione è rafforzata e consolidata dalla mitezza delle tariffe delle strade ferrate.

In Germania la riforma ferroviaria ebbe efficace impulso dal principe di Bismarck verso la fine del 1878, insieme con la revisione della tariffa doganale. E in pochi anni le tariffe delle strade ferrate tedesche si poterono annoverare tra le più miti del mondo. Nè si cessa anche adesso dall'introdurre miglioramenti nuovi, seguendo accuratamente tutte le agevolezze consimili, che si fanno dagli altri paesi, per applicarne subito di maggiori, in modo da sostenerne sempre trionfalmente il confronto.

Nè con ciò si trascurano le vie acquee. Anche recentemente s'era proposto di costruire un canale tra l'Elba e il Reno, il quale — sebbene il disegno ne sia tramontato per l'avversione del partito agrario, come quello che avrebbe favorito gl'interessi industriali e commerciali, e sebbene, a prima vista, avesse efficacia interna più che internazionale — tuttavia dimostra ancora una volta l'intraprendenza di quella grande nazione, e la sua cura per le comunicazioni, e avrebbe senza dubbio dato un incremento ancora maggiore all'industria germanica, e alla concorrenza tedesca all'estero.

Anche le ferrovie belghe hanno per uso di concedere riduzioni di tariffa notevolissime, quando possano agevolare un movimento importante. Così avviene che le macchine inglesi sono attratte ad Anversa e vengono in Italia per terra, anzichè per mare.

Questa viva, incessante, intelligente concorrenza dei porti atlantici, a favore dei quali stanno anche le correnti di traffico già avviate, impedi che il canale aperto nel fondo del Mediterraneo bastasse a ricondurre, come si sperava, ai porti di quel mare il traffico tra l'Oriente e l'Europa centrale. Pur passando per il canale, quel traffico segue ancora in buona parte la via dell'Atlantico.

Dalle statistiche del transito tedesco risulta che circa un milione di quintali di prodotti d'oltremare entrano nella Svizzera at-

traversando la Germania: metà di questo commercio è offerto dal ferro greggio, dai cereali e dal cotone. Una parte di questo movimento è per certo di prodotti orientali, che prescelgono la via dell'Atlantico a quella diretta dei porti del Mediterraneo. Ma se pure approdano a porti mediterranei, i prodotti orientali diretti alla Svizzera e al mezzogiorno della Germania, preferiscono spesso Marsiglia a Genova, quasi sempre Trieste a Venezia. In questa preferenza, tutt'altro che naturale geograficamente, ha molta parte la deficienza delle comunicazioni marittime; tuttavia, se pur buone, queste sarebbero per ora rese vane dall'imperfezione delle tariffe ferroviarie. Anche la concorrenza, certo maggiore di quella dei porti atlantici, che fa Marsiglia a Genova, su alcuni mercati più vicini a questa che a quella, trova la sua ragione nelle tariffe francesi, le quali sono così basse da annullare il vantaggio che dovrebbe dare al nostro scalo la minore distanza.

Eguale motivo ha la concorrenza di Trieste a Venezia, che è poi aggravata dalle misere condizioni della navigazione in quest'ultimo porto. Il canale di Suez avrebbe dovuto far risorgere Venezia, portando ad essa il commercio tra l'Oriente e parte dell'Europa centrale; ma l'Austria, con un ordinamento di tariffe addirittura strabiliante, correggeva la geografia, e sopprimeva le maggiori distanze in modo che un vagone di merce paga meno da Lindau, da Monaco, da Zurigo e da Mulhouse, per Trieste che non per Venezia, e per la via dell'Arlberg Trieste, fa concorrenza perfino a Genova e al Gottardo.¹

Infatti l'importazione delle materie prime nella Svizzera orientale, e l'esportazione dei prodotti da quella regione verso l'Estremo Oriente, invece di seguire la via dell'Italia, che sarebbe la più breve e la più facile, tiene quella dell'Austria e di Trieste, esclusivamente per effetto delle tariffe straordinariamente basse consentite al transito sulle linee austriache. Quando si pensi che la Svizzera orientale è la regione più industriosa di quell'operosissimo paese, si vede quanto sia grave questa condizione di cose, e quale evidente e notevole detrimento essa rechi al nostro commercio di transito. A questo danno non è possibile di porre riparo, finchè non si concedono forti ribassi per i trasporti terrestri, e non si perfezionano le nostre comunicazioni marittime. Ed è necessario di farlo, per poter acquistare alle nostre ferrovie e ai porti nostri un

¹ Sulla concorrenza che, per l'Arlberg, Trieste può fare anche a Genova, si veda: E. STRINI, *L'Arlberg e il porto di Genova*; Genova, tip. del Commercio, 1884.

contributo notevolissimo di trasporti, che ora, per la nostra pochezza, va in parte perduto.

Appena si è favorito con una tariffa speciale abbastanza bassa il transito dei grani, il porto di Genova ha cominciato a riceverne in larga misura e a fare concorrenza per questa derrata ai porti di Rotterdam e di Marsiglia. Ora i cereali sono il principale prodotto del nostro transito: nel 1899 ne passarono per l'Italia per 28 milioni di lire; nel 1898 s'erano superati i 31 milioni, nel 1894 erano stati meno di 25.¹ Naturalmente il maggiore o minore traffico dei grani dipende dai maggiori o minori bisogni, ma non v'è dubbio che quel commercio è ora compiuto dal porto di Genova assai più largamente che in passato. La stessa cosa deve dirsi del cotone greggio, che attraversa Genova in grosse partite dirette alla Svizzera e alla Germania. Anzi qui l'incremento fu assai maggiore, perchè da meno d'un milione di lire nel 1894 si è passati a 10 milioni nel 1899, nel 1898 se n'erano avuti 11 e mezzo.² Se si proseguisse sulla via delle facilitazioni, molti altri articoli transiterebbero per l'Italia in quantità maggiori, come è avvenuto di quei due, che ora formano il nerbo del nostro commercio di transito. E questo riuscirebbe facile per parecchie merci, per le quali, dopo le mitigazioni introdotte nelle tariffe nostre, la differenza con quelle estere è ormai diventata abbastanza tenue: poco costerebbe fare un passo di più e annullarla.

A tale scopo gioverebbe pure l'accordarsi con la Svizzera, che non ha porti propri da aiutare, per attenuare il costo dei trasporti verso il Gottardo, anche senza attendere che il nuovo valico del Sempione lo faccia ribassare con la sua concorrenza.

Al desiderio di altre e maggiori attenuazioni delle tariffe si contrappongono le condizioni della finanza pubblica, la quale per esse vedrebbe scemato il reddito che lo Stato riscuote sui proventi ferroviari. Le tariffe — diceva parecchi anni fa un ministro italiano — sono considerate come un cespite d'entrata, e perciò, per ora, sono intangibili. Nonostante questa affermazione, vennero ritoccate più volte; ma ancora le si riguarda come un provento, e alcune riforme, per quanto riconosciute plausibili, non vennero applicate, e di altre si ritardò l'applicazione, o la si contenne entro ristretti confini (come avvenne per le tariffe d'esportazione), appunto per timore che facessero scendere di troppo le entrate.

¹ *Movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1898*, pag. 984-985; 1899, pag. 1063-1064.

² *Id.*, 1898, pag. 953; 1899, pag. 1033.

Il prodotto medio chilometrico delle nostre linee è assai tenue, e si teme che i frutti dell'aumento del traffico, che possa essere incoraggiato dalle agevolanze, non bastino a colmare la diminuzione dell'intero provento complessivo causata dall'alleggerimento della tassa.

Certo il reddito del capitale ferroviario è in Italia assai più scarso che in Francia, in Germania e in Inghilterra. Questo dipende in gran parte dall'enorme spesa che costarono le nostre costruzioni, non solo per la configurazione montuosa del nostro suolo, ma ben più per lo sperpero che si è fatto del pubblico denaro, aprendo linee inutili, e gettandone in quasi tutte assai più del necessario.¹ Ma la scarsità dei redditi, in confronto del capitale investito, non è, a nostro avviso, una buona ragione per opporsi all'abbassamento delle tariffe. Anzitutto i proventi ferroviari si possono aumentare con opportune modificazioni di alcune di esse e con un esercizio severo, dal quale siano bandite le ingiustificate condiscendenze. D'altronde conviene che cessi da parte dello Stato il costume di considerare quella dei trasporti come un'industria qualunque, dalla quale è necessario trarre un lucro abbondante, come se fosse fine a sè stessa, e che si ravvisi invece in essa un mezzo necessario per la prosperità delle industrie tutte. Le Compagnie possono riguardare le strade ferrate come un'azienda di speculazione da far fruttare più che sia possibile. Esse mirano ad accrescere i propri profitti, e, quando adempiono agli obblighi liberamente stipulati e sanciti da patti contrattuali, hanno il diritto di pensare all'utile loro. Ma lo Stato ha doveri d'indole diversa; esso deve considerare le strade ferrate come un servizio pubblico, e può e deve rinunciare a una parte dei redditi, quando si tratti di offrire al commercio facilitazioni indispensabili. Le convenzioni gli danno pieno potere di farlo.

Per gli art. 6 e 7 della legge 27 aprile 1885, che approvò le convenzioni ferroviarie, il Governo ha la facoltà di ordinare ribassi di tariffe per i trasporti nell'interno, purchè l'onere per lo Stato non ecceda complessivamente il mezzo per cento del prodotto iniziale delle tre reti. L'art. 16 del contratto annesso a quella legge conferma che il Governo può imporre ribassi di tariffe anche in

¹ Sulle spese per le costruzioni ferroviarie in Italia e all'estero, e sui redditi del capitale investito in queste aziende, si vedano: L. BODIO, *Di alcuni indici misuratori del movimento economico in Italia*; Roma, tip. dell'Accademia dei Lincei, 1891, pag. 63-72; e T. CAPOVATI, *L'Italia presente, e i suoi problemi*; Roma, tip. Balbi, 1898, pag. 39-47.

servizio cumulativo. E lo ribadisce l'art. 44 dei capitolati d'esercizio delle reti, col quale lo Stato si riservava la facoltà di modificare, al disotto dei limiti massimi stabiliti, le tariffe dei trasporti, tanto per il servizio interno e cumulativo quanto per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali e i trasporti internazionali. Qualora, dice l'articolo, il Governo, valendosi di questa facoltà, ordini l'applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe contrattuali e concordate, il concessionario sarà obbligato ad attuarle nel termine che gli sarà prefisso.

Dunque per i trasporti in servizio dell'esportazione o del transito non v'è nella legge alcun limite ai ribassi che il Governo voglia introdurre nelle tariffe. Ma di questo diritto il Governo non si è valso. Eppure, rinunciando a mezzo milione di entrata all'anno, avrebbe ormai rese le tariffe così favorevoli al commercio, che poco più, o forse nulla, rimarrebbe da desiderare.

Se non vi si è pensato finora, è tempo di provvedervi adesso. I redditi ferroviari sono aumentati, anche per lo Stato, oltre le sue previsioni, per il maggiore movimento di viaggiatori, e più ancora per l'accrescimento nei trasporti dei prodotti, conseguenza del naturale incremento dei traffici. Dal confronto dei due ultimi bilanci risulta che i proventi del movimento delle nostre strade ferrate salirono da 274 654 000 lire nel 1898-1899 a 288 430 000 nel 1899-1900, con un aumento totale di 13 776 000 lire. Per la partecipazione che gli spetta nel prodotto e per le tasse erariali, lo Stato ricavò un reddito netto di quasi 88 milioni di lire nel 1899-1900, mentre nel 1898-99 ne aveva guadagnati 84 e mezzo, e altrettanti n'erano stati previsti per il bilancio 1899-1900.¹

Poichè l'aumento dei redditi è così notevole, e ha superate anche le previsioni, non v'è più ragione di opporsi all'applicazione almeno delle principali agevolanze domandate dal commercio, quando pure ci sia motivo a temere che queste concessioni possano cagionare per i primi tempi una diminuzione delle entrate. Infatti questa diminuzione non sarebbe che passeggera, e in breve verrebbe colmata senza dubbio da un aumento di traffico, e anche nel frattempo le facilitazioni concesse recherebbero alla nazione tali benefici, che l'erario ne sarebbe largamente compensato per altre vie.

La mitigazione delle tariffe dev'essere accompagnata da altri provvedimenti, principalissimo tra essi quello del coordinamento delle tariffe marittime con quelle ferroviarie per il servizio cumu-

¹ V. *Progetto di riordinamento delle tariffe e condizioni per i trasporti sulle strade ferrate*, 3 volumi, Firenze, Tip. Civelli, 1898.

lativo. L'attuazione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo è un vivo desiderio del nostro commercio, al quale la sua mancanza reca non piccolo ostacolo e aggravio. Un'apposita Commissione ha studiato per parecchi anni la riforma e l'estensione di questo servizio, e una sottocommissione scelta da essa, con un'accurata relazione del 28 febbraio 1898,¹ ha esaminato tutto l'ordinamento dei trasporti per ferrovia allo scopo di renderlo più semplice, e ha proposte tariffe in numero limitato, con poche serie di prezzi e con graduazione più razionale, in modo da ridurle assai meno complesse e di più agevole applicazione. Ma su questa materia non s'è ancora vicini a decidere; anzi neppure la Commissione plenaria ebbe finora agio di pronunziarsi.

In attesa di questi miglioramenti, le nostre Società ferroviarie potrebbero agevolare il movimento dei prodotti in quegli altri modi che sono in loro potere. Dovrebbero, per esempio, fare in maniera che le merci indirizzate al confine o al mare, per l'esportazione, viaggino con precedenza sulle altre, che i trasporti a piccola velocità siano resi più rapidi e meno costosi, e disporre una maggiore vigilanza per togliere quel disordine gravissimo e umiliante del nostro servizio ferroviario, che è la manomissione e la sottrazione delle merci. Per conseguire questi risultati bisogna provvedere anzitutto ad accrescere il materiale e il numero delle persone di servizio, ora deficienti.

Pur facendo voti che l'ordinamento dei nostri trasporti ferroviari sia reso più adatto allo svolgimento del commercio internazionale, crediamo che non siano opportune modificazioni radicali, quali, per esempio, con ardita e geniale innovazione, ha applicate, dieci anni fa, l'Ungheria. Conviene tener conto della conformazione del nostro paese, la quale può sconsigliare quanto è utile altrove. I confronti sono difficili in questa materia, perchè non si può farli prescindendo dalle condizioni geografiche ed economiche. Nel nostro Stato, ancor giovane, non bisogna poi dimenticare che le strade ferrate devono anche essere fattore di unificazione.

Il problema ferroviario è, in Italia più che altrove, grave e complesso. Conviene riesaminarlo tutto, e la prossima scadenza delle convenzioni ne offre occasione propizia. Qualunque sia la forma del nuovo assetto, si rinnovino le convenzioni oppur no, conviene fin d'ora preparare un disegno completo di miglioramenti e di riforme, che meglio soddisfi ai bisogni del paese e più effica-

¹ V. il *Prospetto dei prodotti lordi delle strade ferrate*, pubblicato dal R. Ispettorato generale.

cemente provveda all'espansione del nostro commercio entro e fuori dei confini della patria.

Ben fece il Governo nominando, pochi mesi or sono, una Commissione, che studi l'ordinamento ferroviario nei suoi rapporti politici ed economici con lo Stato e col paese, e ne riferisca in tempo utile perchè l'Amministrazione pubblica possa averne lume prima del termine prescritto per disdire le Convenzioni.¹ Tre anni ci separano ancora da quel termine, e nessuno troverà troppo lungo questo spazio di tempo per l'esame d'un argomento così importante e complicato. Tanto più che la Commissione dovrà studiare la materia sotto tutti gli aspetti. Nessun limite è prefisso al suo lavoro, ma, perchè riesca lavoro efficace, essa dovrà stabilirne i confini da sè, guardandosi soprattutto dalle novità che, sotto forma seducente, potrebbero preparare non gradite sorprese. Una di queste novità, secondo noi da sfuggire, è quella che, qualche anno fa, formò oggetto d'una speciale proposta alla Camera dei deputati, e consisteva nell'abbandonare il principio dell'unità delle tariffe, come non corrispondente alla realtà economica, proporzionandole invece all'intensità del traffico.² Lo stabilire prezzi di trasporto più o meno alti, secondo che sia minore o maggiore il reddito d'una data linea, non ci sembrerebbe plausibile nell'interesse del servizio, al quale porterebbe dannose complicazioni, e non sarebbe equo nè patriottico, perchè stabilirebbe gravi disparità di trattamento fra regioni vicine. Anzi sulle linee dove il traffico è scarso, conviene introdurre facilitazioni per accrescerlo. A ciò, sull'esempio della Francia, della Germania, dell'Austria-Ungheria e del Belgio, si cerca di provvedere in qualche modo col disegno di legge, presentato alla Camera il 19 novembre 1899, sull'esercizio economico di ferrovie a traffico limitato, di quelle cioè aventi un prodotto lordo medio non superiore a diecimila lire l'anno per ogni chilometro. Con esso si mira a scemare le spese d'esercizio di queste linee, perchè possano così diminuirsi le tariffe. L'esercizio economico corrisponde alle condizioni speciali di molte regioni d'Italia, è una bene intesa applicazione della gran legge del minimo mezzo, ed è quindi da augurarsi che presto possa venire attuato.

¹ La Commissione s'intitola: "Commissione Reale per l'esame delle vigenti convenzioni ferroviarie e per lo studio delle proposte intorno al futuro ordinamento delle strade ferrate."

² V. *Atti Parlamentari*, Camera dei deputati, Sessione 1895-1897, Discussioni. Seduta 11 luglio 1896, pag. 7547-7548.

I trafori alpini, Genova e Marsiglia

SOMMARIO: Le strade alpine prima delle ferrovie. — La strada ferrata del Brennero. — Il traforo del Cenisio e suoi effetti. — Necessità di comunicazioni ferroviarie con la Svizzera. — La galleria del Gottardo e il suo campo d'azione. — Effetti diretti e indiretti della via del Gottardo. — Il futuro traforo del Sempione. — Suoi vantaggi. — Concorrenza tra il Sempione e il Gottardo. — Il canale del Rodano e la concorrenza di Marsiglia a danno di Genova. — Insieme degli effetti dei valichi alpini. — Condizioni marittime di Genova. — Movimento della navigazione nel suo porto. — Preponderanza dei prodotti in arrivo a Genova su quelli in partenza. — Previsioni per l'avvenire. — Movimento marittimo di Marsiglia. — Condizioni del porto francese in confronto di quello italiano. — Industrie delle due città e delle regioni vicine. — Deficienza del carico di ritorno per i bastimenti che approdano a Genova. — Navi che ne escono in zavorra. — Movimento dei porti di Genova e di Marsiglia rispetto all'Oriente. — Altre ragioni del predominio di Marsiglia su Genova. — Eccellenza del porto di Marsiglia. — I lavori in quello di Genova. — Necessità di migliorare le comunicazioni ferroviarie e di abbassare le tariffe per i trasporti da Genova alle gallerie alpine.

Per l'Italia il canale di Suez avrebbe avuta ben poca importanza, senza i trafori delle Alpi. Il genio di Napoleone aveva bensì schiusi il Cenisio e il Sempione, ma non si poteva sperare che per quelle vie, sebbene meravigliose, potessero passare i larghi traffici, che si compievano tra il Mediterraneo e l'Europa centrale. Nè certo lo supponeva quel grande, che ideò i due passi alpini come strade politico-militari, le quali unissero più strettamente all'impero il Regno d'Italia e consentissero di scendere più rapidamente a difenderne i confini.

Quando fu inaugurato il bosforo egiziano, il nostro commercio

poteva giovarsi d'un solo passo alpino aperto alla ferrovia: quello del Brennero, che precedette di due anni il taglio dell'istmo. Due anni dopo aperto il canale fu compiuto il traforo del Cenisio. Il primo valico doveva giovare a Venezia, il secondo a Genova.

Prima che si aprisse la galleria del Cenisio, il commercio dell'Italia con la Svizzera si limitava a pochi milioni di lire (6 nel 1869), quello con la Germania attraverso la Svizzera era quasi del tutto nullo. Invece sul territorio della Francia passavano in transito prodotti elvetici e tedeschi, o diretti alla Svizzera e alla Germania, per parecchie centinaia di milioni di franchi.

Aperto al traffico il Cenisio, Genova avrebbe dovuto trovarsi in condizione di combattere favorevolmente la concorrenza di Marsiglia su non pochi mercati della Svizzera, della Germania occidentale e della Francia orientale. Infatti la distanza da Genova a Ginevra per il Cenisio era di 471 chilometri, e da Genova a Basilea di 720, mentre Marsiglia era lontana dalle due città 493 e 739 chilometri.

Ma se, nel momento che si deliberò la galleria del Fréjus, la Savoia apparteneva all'Italia, quando alla fine del 1871 la nuova via fu aperta all'esercizio, quella regione era stata da parecchi anni ceduta alla Francia. La linea Modane-Culoz-Ginevra fu affidata alla Società ferroviaria francese Parigi-Lione-Mediterraneo la quale, avendo interessi comuni col porto di Marsiglia, mediante l'applicazione di tariffe differenziali riuscì ad annullare gli effetti della minore distanza, e a conservare a Marsiglia il commercio di transito, di cui godeva, per i mercati della Savoia e della Svizzera francese. Così, non ostante la nuova grande opera, il transito dei prodotti stranieri attraverso la penisola fu del tutto insignificante.

Tuttavia, anche indipendentemente dalla cessione della Savoia, era necessario pensare a un altro valico delle Alpi, per mettere in più pronta comunicazione l'Italia con la Svizzera e la Germania meridionale. Dal Cenisio al Brennero, per 420 chilometri in linea retta, e per 480 seguendo la cerchia alpina, nessun traforo rendeva accessibile la via alla vaporiera. Il commercio di Genova avrebbe dovuto raggiungere la Svizzera e la Germania con lunghi giri e senza conseguire alcun utile scopo, perchè la regione a cui dava accesso il Cenisio cadeva nel campo d'azione di Marsiglia, come il Brennero era troppo vicino a quello di Trieste. Inoltre entrambi quei valichi vincolavano le relazioni commerciali dell'Italia a ferrovie poste sul territorio di paesi concorrenti, i quali ogni mezzo mettevano in opera per combattere i nostri traffici. Così nel tra-

sporto dei prodotti a Basilea e al lago di Costanza, i porti di Genova e di Venezia, per il Cenisio e per il Brennero, erano vinti dai porti di Marsiglia, Havre, Anversa, Rotterdam, Amsterdam, Brema, Amburgo e perfino da Londra. Un passaggio intermedio fra quei due era necessario.

L'idea di questo nuovo valico era venuta al conte di Cavour contemporaneamente a quella del traforo del Cenisio, anzi la sua gran mente pensava insieme al traforo del Cenisio, del Gottardo e del Sempione, dicendo che l'Italia aveva interesse ad aprire tutte le sue porte all'Europa. Anche il Governo piemontese nutriva lo stesso pensiero e aveva iniziate trattative con i governi della Baviera, del Württemberg e del Baden per una ferrovia attraverso le Alpi svizzere, fino dagli anni precedenti al 1848, ma poi l'epopea dell'indipendenza nazionale attrasse interamente gli animi e tolse di proseguire le pratiche.

Proclamata l'unità d'Italia, si ripresero gli studi per la nuova strada. Dopo lunga disputa, estesa a parecchi monti: lo Spluga, il Septimer, il Lucomagno, e il Gottardo, la discussione si restrinse ai due ultimi,¹ e prevalse il Gottardo, il quale fin dal 1848, era stato indicato dal Cavour come opportuno per condurvi una via tra l'Italia e la Svizzera, e fin dal 1853 era stato studiato dal Paleocapa.²

Il nostro paese contribuì largamente al traforo del Gottardo, nell'aspettazione che, grazie ad esso, avrebbe attirato a sé il commercio di transito fra Genova e l'Europa centrale, che fino allora ci era sfuggito, e avrebbe aumentata l'esportazione delle nostre derrate nella Svizzera e nel mezzogiorno della Germania.³ Quando s'intraprese quel lavoro, l'Italia era quasi esclusivamente, o almeno con assai maggiore prevalenza d'ora, un paese agricolo, e aveva

¹ Su questo argomento, oltre al lavoro del BOCCARDO, citato più innanzi, abbiamo parecchi altri studi e relazioni. Citiamo, perchè poco noto, l'accurato rapporto fatto, per incarico dei Governi cantonali e delle Amministrazioni delle ferrovie svizzere, da G. KOLLER, W. SCHMIDLIN e G. STOLL, *La ferrovia del Gottardo nell'aspetto commerciale*; Lugano, Veladini, 1864, specialmente dalla pag. 54 alla 103. Il BOCCARDO era favorevole al Lucomagno; la relazione svizzera, dopo di aver minutamente considerato il campo d'azione di Genova e di Marsiglia rispetto alle varie regioni dell'Europa centrale, concludeva col dar la preferenza al Gottardo.

² Il PALEOCAPA fece parecchie pubblicazioni su questo argomento: *Sulla ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche*, ecc., Torino, Favale, 1863; *Risposta alle censure fattegli dal giornale "La Perseveranza", in argomento alla memoria sulla ferrovia delle Alpi Elvetiche*, Torino, Favale, 1863; *La ferrovia del San Gottardo, considerata nel rispetto economico*, Torino, Civelli, 1866.

³ Sulle speranze fatte sorgere dal traforo del Gottardo, si possono vedere due conferenze di G. B. BECCARI, tenute a Genova nel luglio e novembre 1883, e pubblicate col titolo *L'avvenire del porto di Genova e Ancora sull'avvenire del porto di Genova*, Firenze, Bencini, 1883.

tutto l'interesse di mettersi in più diretti rapporti con le nazioni industriali, per poter inviare ad esse i prodotti del proprio suolo. La Svizzera e la Germania, alla lor volta, promossero attivamente quel valico, pensando al vantaggio che sarebbe derivato ai loro commerci dall'averne uno sbocco sul Mediterraneo, e nella speranza di accrescere l'esportazione dei loro prodotti industriali in Italia. Questa fiducia reciproca era pienamente giustificata. Il ravvicinamento prodotto dalla nuova via era infatti notevolissimo. Genova, la quale, come dicemmo, per il Cenisio, distava da Basilea 720 chilometri, ormai non n'era lontana più di 508, mentre Marsiglia che stava a 739 chilometri dalla città svizzera, anche per il Gottardo rimaneva sempre a 727.

Dopo di allora l'industria italiana ha molto progredito, e quindi le condizioni vennero alquanto mutando, ma non diventarono per questo minori gli effetti della grande via.

Appena aperta, nel 1882, la nuova strada, Milano e Genova cominciarono a crescere di popolo, d'industrie e di traffici.

Il movimento del porto di Genova, che era di 1 844 mila tonnellate di merci nel 1881, fu di 2 256 000 nel 1883, e continuò poi a salire fino a 4 200 000 tonnellate nel 1890, a 4 886 000 nel 1898 e a 5 313 000 nel 1899.¹ Nei dieci anni dal 1880 al 1890 il traffico del nostro grande scalo è cresciuto del 116 per cento, mentre nello stesso periodo Marsiglia vide aumentato il suo commercio soltanto del 22 per cento.

Certamente si errerebbe assai, se si assegnasse tutto questo incremento di scambi all'apertura del Gottardo. Infatti le merci, che passano per la grande galleria elvetica dirette in Italia o provenienti da essa, negli anni intorno al 1890 si aggiravano sulle 300 000 tonnellate. E si può calcolare che al porto di Genova se ne rivolgesse poco più della metà. Dunque al Gottardo direttamente si deve soltanto una piccola parte dei progressi del nostro maggior porto. Al suo incremento hanno contribuito molto più i traffici diretti, specialmente con la valle del Po, e più particolarmente con Milano, l'estendersi dell'industria nell'alta Italia, e le migliorate comunicazioni ferroviarie del nostro paese; ma è certo che questi fattori trassero dall'apertura della nuova via un maggiore impulso.

Che se il Gottardo non ebbe direttamente una parte maggiore nei progressi del commercio di Genova, la causa ne sono le alte tariffe, che la compagnia svizzera dovette applicare per rifarsi delle

¹ *Movimento della navigazione nei vari anni.*

gravi spese d'impianto e d'esercizio d'una linea, la quale ha così lunghi tratti di montagna, mentre le ferrovie dell'Alsazia e del Baden, scorrendo quasi interamente in piano, possono fare condizioni assai più miti. Questa circostanza pose il porto ligure nella impossibilità di allargare molto il suo campo d'azione verso i paesi settentrionali. Nondimeno il nostro grande scalo continuò a lottare non solo con Marsiglia, ma anche con i porti del mare del Nord, con i quali si sforza di gareggiare nel servire la Svizzera e la Germania meridionale.

Fortunatamente l'esito fu tale, che ha sorpassate le previsioni non liete, fatte prima che si aprisse la linea italo-elvetica da coloro che volevano sostituito al passo del Gottardo quello del Lucomagno. Il Boccardo, uno dei più validi tra i sostenitori del Lucomagno affermava che, tracciando il valico alpino per il Gottardo anzichè per l'altra via, Genova avrebbe perduto il traffico del cotone svizzero a profitto di Amburgo, Amsterdam, Trieste e Marsiglia.¹ Invece le manifatture di cotone alimentano, per il Gottardo, un notevole commercio di transito tra la Svizzera e Genova. Anche altri scambi che un tempo non si sperava di procurare a Genova, vennero aumentando a mano a mano; basti accennare a quello dei cereali, che è uno dei più attivi.

Così la nuova via ebbe effetti assai maggiori di quelli che si aspettavano, e il suo reddito lordo previsto in media di 13 milioni di franchi all'anno, nel 1899 sorpassò i 30, e quello netto da 300 000 franchi che fu nel 1897, divenne di 8 450 000 e 9 745 000 nei due anni seguenti, consentendo nel 1899 di dare agli azionisti il 6 per cento di utili.

Il traforo del Gottardo ha importanza europea, anzi mondiale, perchè rende più dirette le comunicazioni tra l'Europa settentrionale e centrale e l'Africa, l'Asia e l'Oceania. Tuttavia quella strada giova troppo indirettamente alle relazioni dell'Italia con la Svizzera francese e con l'Alta Savoia. Da ciò l'idea del traforo del Sempione, che, sorta cinquant'anni fa, è ora in via di attuazione.

Nei primi tempi la ferrovia del Sempione fu caldeggiata molto più in Francia che in Italia e nella Svizzera. La Francia reputava che quella strada, offrendo ai suoi dipartimenti centrali e orientali un varco diretto verso la valle del Po, avrebbe giovato molto ai loro traffici. E nel vicino paese si costituì anche una

¹ G. BOCCARDO, *Lucomagno o Gottardo?*, Genova, Pellas, 1864, pag. 47.

Società delle strade ferrate della linea del Sempione, la quale nel 1857 ottenne dal Governo italiano, e l'anno seguente da quello elvetico, la concessione di costruire la nuova strada, e pose mano ai lavori. Poco dopo l'impresa fallì, ma continuò l'entusiasmo per il traforo del monte italo-svizzero. Nel 1873 venne chiesto per esso, all'Assemblea di Versailles, il concorso dello Stato, e quando si aprì la ferrovia del Gottardo, si insistette ancor più per la costruzione della via del Sempione, che si credeva avrebbe compensata la Francia delle perdite ricevute dall'altra. Ma poi si mutò avviso, essendosi diffusa la persuasione che il nuovo traforo avrebbe giovato più all'Italia e a Genova che alle ferrovie francesi e a Marsiglia, e si negò all'impresa il concorso pecuniario, che la Svizzera aveva richiesto. Certamente la futura strada sarà utile soprattutto all'Italia e alla Svizzera. Anzi appunto per recare il maggior vantaggio possibile a quei due paesi più direttamente interessati, si è scelto il Sempione a preferenza d'altri valichi.

Per qualche tempo infatti si aveva esitato nella scelta tra il passo del Sempione e altri non lontani da esso, come il Grande e il Piccolo San Bernardo, e il Monte Bianco. L'attenzione si fermò in modo speciale su quest'ultimo, perchè attraverso ad esso la via tra Genova e Ginevra sarebbe stata più breve di quella per il Sempione. Ma il traforo del monte Bianco presenta eccezionali difficoltà tecniche, e avrebbe avvantaggiato più la Francia che l'Italia, non solo perchè andrebbe a sboccare in territorio francese e su linee ferroviarie francesi, ma perchè per la sua posizione sarebbe un valico per la Francia verso l'Italia, non per l'Italia verso l'alta Savoia e verso la Svizzera occidentale. Quelle regioni, ove se ne tolga Ginevra (per la quale, sebbene sia all'estremità occidentale della Svizzera, è pur piccola la differenza), sono più vicine a Genova per il Sempione che non per il Cenisio e il monte Bianco.

Dopo molti anni di studi, disegni e tentativi, il trattato italo-svizzero del 25 novembre 1895 pose fine a ogni disputa,¹ e il Sempione ebbe la preferenza, come gliel'aveva data Napoleone, che intuì esser quella la via più diretta e più facile tra la capitale del suo impero e la capitale del Regno d'Italia, come l'aveva confermata il Parlamento subalpino, approvando più di quarant'anni fa la coraggiosa proposta di Cavour per la congiunzione delle valli del Rodano e del Toce.

¹ V. il testo di quel patto e dei suoi allegati nella raccolta dei *Trattati e delle convenzioni* pubblicata dal Ministero degli Esteri, vol. XIV, pag. 108-127.

Però quella convenzione non poté diventare esecutiva se non nel 1898,¹ essendosi impiegati quasi tre anni per ottenere l'approvazione dei Parlamenti italiano e svizzero, e la concessione di sussidi dai vari enti morali che dovevano contribuire alla spesa, e per compiere le altre formalità necessarie. Tuttavia, sebbene i lavori siano cominciati soltanto nell'agosto 1898, si prevede che, fra non più di quattro anni, Briga e Iselle saranno unite non solo dalla magnifica strada napoleonica, che si svolge in curve maestose per 48 chilometri, ma anche da una via diretta di soli 23, mediante un traforo di 20 chilometri, il quale sarà l'opera più colossale, e, nel suo genere, più perfetta d'Europa.

La nuova via sbocca in quella valle dell'alto Rodano, dove finora dominava indisputato il traffico di Marsiglia, perchè Genova non vi poteva arrivare se non passando con un lungo giro per il Cenisio o per il Gottardo. È facile comprendere come gli effetti del nuovo traforo saranno senza dubbio importanti: del resto pochi dati bastano a dimostrarlo.

La distanza da Marsiglia a Ginevra, per la linea più adatta ai grandi trasporti di merci, è di 493 chilometri; mentre quella da Genova a Ginevra per il Sempione e Losanna sarà di appena 479. Per il Cenisio è ancora minore (471 chilometri), ma la via è più aspra, e si unisce poi, come abbiamo detto, con le ferrovie francesi, sulle quali le tariffe per i trasporti provenienti all'Italia sono molto elevate. Compiuta la galleria del Sempione, Losanna e tutto il suo popoloso e ricco cantone apparterranno sicuramente alla zona commerciale del porto di Genova; perchè da Genova a Losanna si avranno da percorrere soli 418 chilometri, mentre la distanza da Marsiglia a Losanna è di 519 per la via più diretta, ma, per quella più adatta al movimento dei prodotti, di 554. Lo stesso dicasi di Friburgo, distante da Marsiglia 620 chilometri (per la via più diretta 585) e da Genova per il Sempione 484. Anche per Neuchâtel la distanza da Genova sarà di 492 chilometri, mentre quella da Marsiglia è di 617 (per la linea più diretta 584).²

Insomma col traforo del Sempione saranno avvicinati a Genova i cantoni svizzeri del Vallese e di Ginevra, Vaud, Friburgo e Neuchâtel, cioè tutta la Svizzera francese, e inoltre quello di Berna,

¹ In Italia fu approvata con la legge 3 agosto di quell'anno.

² V. l'articolo di ANTONIO FERRUCCI, *Il Sempione e gli interessi italiani*; nella "Nuova Antologia", del 1° novembre 1895, pag. 57-58. Il FERRUCCI, fu uno dei plenipotenziari italiani per le trattative con la Svizzera, che condussero alla convenzione del 25 novembre 1895.

parte dell'Alta Savoia e dei dipartimenti francesi più orientali, come quello del Doubs, in tutto una popolazione di oltre un milione e mezzo di abitanti, che ora si serve interamente del porto di Marsiglia. Si tratta d'una regione assai produttiva così sotto l'aspetto agricolo come sotto quello industriale. Nondimeno le sue derrate non bastano ai bisogni, e la contrada è un paese di consumo dei più importanti, sia perchè la popolazione è agiata, sia perchè, per le numerose e rinomate stazioni climatiche, alletta ogni anno più di 200000 forestieri. È quindi un mercato di prim'ordine, che ha un'importanza di molto superiore a quella che sembrerebbe indicare la popolazione.

Oltre a ciò il traforo del Sempione gioverà ad accrescere le relazioni dell'alta Italia con la Francia e con l'Inghilterra. Mediante quel valico Genova è posta in relazione diretta con la rete ferroviaria del Giura-Sempione, che si estende su più d'un migliaio di chilometri, comprendendo una terza parte di tutte le ferrovie svizzere: appunto quelle in comunicazione immediata con le linee francesi.

Per farsi un'idea dei vantaggi che dalla nuova grande via deriveranno al traffico internazionale, basterà considerare, in Italia, le stazioni di Milano, Piacenza e Genova, che sono i punti di transito, per i quali devono necessariamente passare per le merci e le persone provenienti dalla Lombardia, dal Veneto, e dai due versanti Adriatico e Mediterraneo, e dirette verso il Sempione e verso i passaggi concorrenti del Cenisio e del Gottardo; e, in Francia, Parigi, centro delle ferrovie francesi, e grande città di consumo, e Calais, il porto più prossimo alle coste d'Inghilterra. Dal seguente prospetto risulta la maggiore brevità, secondo le distanze effettive, della via del Sempione, in confronto di quelle del Brennero, del Gottardo e del Cenisio, fra le due città francesi e quasi tutte quelle italiane che abbiamo indicate, aggiuntevi anche Venezia e Trieste.¹

¹ FERRUCCI, *Art. cit.*, pag. 60-61. Cfr. con la Relazione del deputato CURIONI sul disegno di legge per l'approvazione del trattato del 1895, *Documenti parlamentari*, Sessione 1895-97, n. 262 A, pag. 2.

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

Come si vede, il Sempione presenta un vantaggio di molte decine di chilometri per tutte le strade verso Parigi, ed è sempre preferibile al Cenisio per quelle verso Calais; quindi quel varco sarà la via più breve tra l'Inghilterra, l'Italia e l'Oriente, e attirerà a sé la Valigia delle Indie, abbreviandone il viaggio di 112 chilometri per la via Brindisi-Piacenza. Le distanze da Milano, Genova e Piacenza a Calais sono alquanto più brevi seguendo la via del Gottardo; ma la differenza non è considerevole, e, invece, acquista una notevole prevalenza il Sempione, quando come punto d'imbarco verso l'Inghilterra si consideri il porto, pure frequentatissimo, di Boulogne, perchè tutte le distanze per la via del Sempione vengono in questo caso diminuite di 42 chilometri, mentre quelle per il Gottardo aumentano di 21. Così la lontananza fra Milano e Boulogne per il Sempione risulta di chilometri 1103, e per il Gottardo di 1126.¹

Del resto con lievi accomodamenti alle strade ferrate francesi e svizzere che mettono capo al Sempione, si farà prevalere questo varco sul Gottardo anche per Calais. E la Compagnia del Giura-Sempione e la stessa Parigi-Lione-Mediterraneo hanno interesse di compiere questi lavori, la prima per aumentare il movimento delle sue linee e rimborsarsi delle spese fatte per il traforo, la seconda per compensarsi delle perdite che presenteranno le ferrovie che partono da Marsiglia. Già in Francia e nella Svizzera si sta pensando ad accorciare la linea Parigi-Losanna, come nella Svizzera si pensa a congiungere direttamente Briga a Berna, mediante la strada ferrata del Loetschen.

¹ FERRUCCI, *Art. cit.*, pag. 61.

Nel nostro paese — oltre al compimento della linea di accesso col tronco da Domodossola a Iselle, che ancora rimane da costruire¹ — sono riconosciute necessarie le nuove ferrovie Arona-Gravellona e Santhià-Borgomanero, che scemeranno le distanze da Milano e da Torino al nuovo valico, e si studiano anche altre diramazioni che congiungano la strada del Sempione da Ornavasso per Intra, Cannobio e Locarno alla rete del Gottardo, nè si trascura di pensare a lavori che rendano più adatte e comode le stazioni di collegamento. Queste nuove linee gioveranno a diminuire ancor più le distanze e ad estendere maggiormente il campo d'azione della nuova galleria.

Nei confronti tra i vari valichi alpini, che abbiamo riferiti, si tien conto soltanto delle distanze effettive, come se le varie linee si trovassero nelle medesime condizioni di esercizio. Ma la strada del Sempione è sotto questo aspetto in condizioni eccezionalmente favorevoli in paragone delle altre linee concorrenti. Attraversando le Alpi a soli 705 metri di altezza sul livello del mare, essa avrà vie d'accesso con pendenze assai meno ripide di quelle che conducono alle gallerie del Gottardo (che ha un'altitudine di 1154 metri) del Cenisio (metri 1294) e dell'Arlberg (1310). Anzi dal settentrione si arriva al nuovo traforo per una via del tutto piana, i cui declivi non superano mai il 10 per mille, e dal lato meridionale non v'è che il breve tratto di 17 chilometri tra Iselle e Domodossola, che abbia rampe abbastanza forti, non superiori, però, al 25 per mille. Invece le linee di accesso del Gottardo e del Cenisio presentano pendenze che vanno fino al 30 per mille, per una lunghezza di circa 80 chilometri da un lato delle Alpi e di altrettanti dall'altro. Dato un esercizio tanto più facile e spedito di quello degli altri valichi alpini, è certo che il Sempione guadagnerà su di essi anche per alcuni scambi, per i quali le distanze attraverso il nuovo passo siano un po' maggiori di quelle antiche.

Infatti, oltre ad ottenere una velocità maggiore, sulla linea del Sempione si potranno applicare tariffe molto basse. Contro le tariffe troppo elevate il nostro paese è premunito efficacemente dalle disposizioni dell'art. 16 della convénzione del 1895. Le disposizioni di quell'articolo danno intero affidamento agli interessi italiani, e specialmente a quelli del porto di Genova, prescrivendo

¹ La convenzione con la Società Mediterranea per la costruzione di questo tratto di linea venne firmata il 22 maggio di quest'anno, e il lavoro è affidato alla Società stessa, e sarà compiuto entro il 1° maggio 1904, e anche più presto, se prima di quella data sarà finito il traforo, e messo in esercizio il tronco da Iselle a Briga.

che si stabiliscano tariffe dirette per il transito, che non si possano richiedere sulle linee di accesso alla galleria prezzi più elevati di quelli applicati sulle strade che vanno a congiungersi con esse, e che le tariffe debbano essere approvate in ogni caso dai Governi dei due paesi. ¹

Del resto le stesse condizioni di fatto ci sono guarentigia che la Compagnia del Giura-Sempione cercherà di agevolare con tariffe miti il nostro commercio. Essa, che ha contribuito con ben 55 milioni di franchi alla spesa del traforo, ha tutto l'interesse a condurre il più largo traffico possibile sulle proprie linee, per ricavare un equo profitto dai capitali impiegati. Lo dichiarava anche il Dumur, direttore della Compagnia, in un discorso tenuto a Genova il 23 giugno 1897 davanti ai rappresentanti di quel comune e di quella provincia. ² Ed è dichiarazione pienamente conforme alla verità.

Nè dovrebbe scuotere questa fiducia il fatto che la Compagnia del Sempione ha buone relazioni e interessi comuni anche con la Società Parigi-Lione-Mediterraneo, la cui rete si connette con quella del Giura-Sempione. Questa circostanza non può impensierirci, perchè noi non abbiamo bisogno che le due società si dichiarino una guerra di tariffe, e d'altronde la Parigi-Lione-Mediterraneo ha così ribassate le sue, che poco le resta da fare ancora. Tutt'al più quella Società può cercar di diminuire la lunghezza delle proprie linee, e infatti già si parla dell'attuazione d'un tronco ferroviario più breve per il Col de la Faucille; ma questo accorciamento potrà giovare alla Società per le relazioni con i dipartimenti orientali della Francia, non per tutto il rimanente traffico del Sempione. D'altronde, aperto il nuovo valico, quella Società non avrà più alcun utile a far concorrenza alla via del Cenisio a profitto di quella di Marsiglia, e ne avrà invece a intendersi con la Compagnia del Giura-Sempione per prendere quella parte di trasporti che esce dalla Svizzera in direzione di Pontarlier. Anche la Compagnia francese dell'Est, cointeressata finanziariamente nell'esercizio della rete del Giura-Sempione, con la quale inoltre le sue ferrovie vanno a collegarsi, troverà vantaggio a favorire il movimento della futura linea alpina. Inoltre il traforo del Sempione permetterà alle ferrovie italiane di applicare su quella linea tariffe abbastanza basse, anche perchè i proventi di essa saranno maggiori, essendo più lungo

¹ *Trattati e convenzioni*, cit., vol. XIV, pag. 113.

² È pubblicato nel "Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce française de Milan", agosto-settembre 1897; v. alle pagine 665-668.

il tratto da percorrere sulle nostre strade ferrate per arrivare al confine dalla parte del Sempione che non verso gli altri valichi alpini.

Il Sempione farà in tal modo una notevole concorrenza al Gottardo. Ma i suoi effetti non consisteranno soltanto nell'operare uno spostamento di traffico. Certo una deviazione di trasporti avverrà, e noi crediamo che non tenesse conto abbastanza delle condizioni d'esercizio della nuova strada il direttore generale delle strade ferrate del Gottardo, quando, pochi mesi fa, in una sua conferenza a Berna, diceva che questa via avrebbe perduto soltanto riguardo ai trasporti da Milano a Parigi, non per gli altri, che avevano più breve spazio da percorrere per il valico già aperto, che non per quello in costruzione. Ma se un certo spostamento non potrà mancare, con esso si avrà anche un aumento e una migliore ripartizione degli scambi senza che l'antica via ne risenta troppo danno. Già la strada del Gottardo sta per conseguire il limite massimo della sua potenza di traffico, e quindi v'è posto vicino ad essa per altri valichi alpini, tanto più che la nuova via agevolando i commerci, produrrà, per sicuro effetto, il loro incremento. Senza dubbio la concorrenza del Sempione costringerà la Compagnia del Gottardo ad abbassare le sue tariffe. Ma, come abbiamo veduto, esse possono venir diminuite, per le floride condizioni dell'azienda. Scemando le tariffe, la Società del Gottardo rimetterà un poco dei suoi profitti, ma quel valico riguadagnerà ciò che possa aver momentaneamente perduto, perchè potrà estendere il suo campo di attività verso settentrione, con vantaggio proprio e altresì delle nostre ferrovie, del commercio di transito e della nostra esportazione, specialmente di prodotti agricoli.

Sebbene Genova abbia accolto con freddezza il disegno del nuovo traforo, si può esser sicuri che esso allargherà il campo d'azione di quel porto in confronto di Marsiglia. Questa ne ha mosso alti lamenti,¹ e, per rimediare al danno che ne riceverà, pensa al canale del Rodano.²

L'idea di un canale tra Marsiglia e il Rodano risale a quattro secoli fa, al tempo di Luigi XII. Ma studi seri per attuarla non furono intrapresi che nel 1877. Questi condussero al disegno del-

¹ V. *Compte-rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Marseille pour l'année 1898*, pag. 411.

² Del canale del Rodano tratta anche E. Mayor nello studio, *La navigazione del Rodano: il canale ed il porto di Saint-Louis*, pubblicato nel "Bollettino Consolare, vol. XIX (1883), parte II, pag. 197-239. — V. pure la conferenza citata del DUMER, alle pag. 661-664.

l'ingegnere Guérard. Però, sebbene quel piano sia stato presentato fin dal 1879, per molti anni non venne preso in esame dal Parlamento, attendendosi che fossero compiuti i lavori, deliberati con legge del 13 maggio 1878, per rendere il Rodano navigabile in ogni tempo dell'anno, con i quali il nuovo canale è strettamente collegato.

Questi lavori portarono la profondità minima del fiume in ogni stagione a metri 1,60, ne aumentarono i trasporti fino alle 200 mila tonnellate per anno, e fecero diminuire le tariffe alle linee ferroviarie parallele d'un centesimo e persino d'un centesimo e mezzo per tonnellata e chilometro. Non ostante così notevoli miglioramenti, il Rodano, quando è giunto a pochi chilometri dalla foce, cessa d'esser navigabile. Ora il nuovo canale andrebbe a congiungere il porto di Marsiglia col fiume prima di questo intoppo, a Bras-mort, circa 10 chilometri al di sopra di Saint-Louis.

Del nuovo canale il Parlamento francese si cominciò a occupare nel 1893, avendo il Governo presentato, il 21 luglio di quell'anno, una proposta per dichiararne la costruzione di pubblica utilità.¹ Il disegno di legge fu ripresentato con modificazioni il 12 marzo 1895,² e poi nuovamente il 7 febbraio del 1899.³ Ma ancora non venne presa sull'argomento alcuna deliberazione.

Si tratta di un'opera gigantesca, sebbene non avrebbe che 54 chilometri di lunghezza e 2 a 3 metri di profondità, perchè comprende un lavoro finora senza eguali: una galleria sotto la catena dell'Estaque, che dovrebbe esser lunga 7 chilometri e mezzo, larga 22 metri e mezzo e alta più di 16, per modo da consentire il passo e l'incrocio di battelli fluviali di grossa portata.

Il lavoro durerebbe da 8 a 10 anni e la spesa prevista è di 80 milioni di franchi,⁴ ma da molti si crede che questa somma sia insufficiente. Sembra, quindi, a non pochi, anche in Francia, che gli effetti economici del lavoro non possano compensare il dispendio che esso importerebbe.

¹ *Chambre des Députés, Documents parlementaires, Session 1893, Annexe n. 3005, pag. 1288-1290.*

² *Chambre des Députés, Docum. parl., Sess. 1895, Annexe n. 1226, pag. 280-283.* — Sul disegno di legge del 1895 presentò una pregevole relazione il deputato J. CHARLES-ROUX; *Docum. parl., Sess. 1896, n. 1800, pag. 349-359.*

³ *Chambre des Députés, Docum. parl., Sess. 1899, n. 727, pag. 595-598.*

⁴ Di questi 80 milioni Marsiglia ne ha offerta la metà, prendendo inoltre sopra di sé l'alea del maggiore dispendio che l'opera potesse costare. Per la parte finanziaria dell'impresa si può vedere la relazione della Commissione francese del bilancio sul disegno di legge del 1895 (*Docum. parl., Sess. 1896, n. 2012, pag. 1818-1817*) e la relazione ministeriale preposta al disegno di legge del 1899.

Certamente quest'opera meravigliosa avrebbe per conseguenza di rendere Marsiglia il porto della navigazione del Rodano, e di collegarla, per via fluviale, con Lione e, per mezzo dei numerosi canali esistenti, con i bacini della Saona, della Senna, della Loira e della Garonna. Sarebbe soverchio il supporre che Marsiglia col nuovo canale possa fare una forte concorrenza ai porti atlantici della Francia, e a Genova. Ma quando si consideri che il costo dei trasporti, non ostante un pedaggio inevitabilmente elevato, sarebbe diminuito della metà, in confronto della strada ferrata,¹ è chiaro che il canale produrrebbe una più facile discesa almeno dei prodotti voluminosi e di poco valore dall'interno della Francia verso il grande porto mediterraneo, e una più agevole e più economica distribuzione delle merci che vi arrivano per mare, allargando in tal modo il raggio dell'azione commerciale di Marsiglia di ben 200 chilometri. Però si tratterebbe d'un commercio nuovo con regioni che prima non ne avevano alcuno, o ne facevano in minor misura, e in ogni caso sarebbe sempre un aumento del traffico con l'interno della Francia, e quindi senza detrimento considerevole per Genova, la quale provvede a mercati quasi del tutto diversi. I trasporti agevolati dal nuovo canale non riguarderebbero dunque Genova, ma se pure rispetto a qualche regione della Francia orientale fosse possibile una concorrenza, sarebbe facile eliminarla, date le condizioni presenti delle nostre tariffe ferroviarie, con una diminuzione, tutt'altro che impossibile dei prezzi di trasporto sulle linee italiane del Mediterraneo, e su quelle del Gottardo e del Cenisio. Anche per queste ragioni ci sembra che il porto di Genova non abbia seriamente a temere dalla via acqua a cui pensa la grande rivale.

Dando uno sguardo all'insieme dei valichi alpini, è evidente quanto essi abbreviano le comunicazioni tra l'Oriente e l'Europa centrale. Perciò quelli esistenti avrebbero dovuto bastar da soli a ridare a Genova e Venezia il primato su Marsiglia e Trieste, essendo dai primi due porti più brevi le vie alla Svizzera, alla Germania meridionale, e all'Austria occidentale.

Genova, per la sua posizione così addentro nel continente, e tanto favorita dalle vie alpine e dal canale di Suez, avrebbe dovuto essere il primo porto del Mediterraneo per il commercio di transito con l'Europa centrale. Invece questo traffico vi è ancora assai

¹ V. il giornale di Marsiglia "Le Sémaphore", N. 20565 (20 marzo 1895), e le relazioni ministeriali al disegno di legge del 1893 (*Docum. parl.*, Sess. 1893, pag. 1289) e a quello del 1899 (*Docum. parl.*, Sess. 1899, pag. 596).

scarso, e non si estende al di là di qualche regione della Svizzera e della Baviera.

Ma se la regina del Mediterraneo non ha potuto trarre ancora dalle nuove vie tutti i vantaggi che si aveva ragione di sperarne, questo potrà avvenire in futuro, purchè soccorra l'opportuno aiuto di un riordinamento delle tariffe ferroviarie.

Ci conforta a sperar bene dell'avvenire la potenza marittima della Liguria e i risultati finora ottenuti dal massimo nostro porto. Infatti più di due quinti del tonnelloaggio totale dei bastimenti a vela italiani — e più di due terzi di quelli con scafo metallico — appartiene al compartimento marittimo di Genova. E più che metà dell'intero tonnelloaggio di piroscafi del nostro paese ha i suoi proprietari entro le mura della Superba.¹

Anche il traffico del porto di Genova è confortante. Il nostro massimo scalo offrì negli ultimi trent'anni un progresso mirabile, dovuto, veramente, soltanto in parte all'apertura del canale di Suez e dei trafori alpini.

Da un movimento in navigazione internazionale di 1 261 000 tonnellate di stazza nel 1868, si passò a 1 615 000 nel 1871, a 1 630 000 nel 1875, a 2 076 000 nel 1880, a 4 180 000 nel 1890, a 5 084 000 nel 1896, a 7 022 000 nel 1897, a 7 427 000 nel 1898 e a 7 512 000 nel 1899.²

Se si considerano i prodotti imbarcati o sbarcati, sia in navigazione internazionale sia in cabotaggio, troviamo che il movimento del porto di Genova fu di 1 264 000 tonnellate di merci nel 1875,³ di 2 394 000 nel 1884, 3 395 000 nel 1893, 3 998 000 nel 1894, 4 330 000 nel 1895, 4 554 000 nel 1896, 4 450 000 nel 1897, 4 886 000 nel 1898 e 5 133 000 nel 1899.⁴ Incremento meraviglioso, che è di tanta soddisfazione a ogni cuore italiano e di tanto buon augurio per la prosperità nazionale.

La maggior parte di queste merci è offerta dal commercio

¹ Si vedano i dati di fatto nella *Relazione sulle condizioni della marina mercantile italiana al 31 dicembre 1898*, pag. 50-51 e 128.

² *Movimento della Navigazione*, per i vari anni indicati: per il 1897, pag. 138-139 e 142; per il 1898, pag. 162-163 e 168; per il 1899, pag. 32 e 39.

³ Per gli anni precedenti all'apertura del Canale di Suez, non abbiamo questi dati.

⁴ *Movimento della Navigazione del 1875, 1884, 1899*. I dati offerti dalla Camera di Commercio sono alquanto maggiori. Per esempio nel 1898 (quelli del 1899 non sono ancora pubblicati) danno un movimento di 4 957 000 tonnellate di prodotti. (*Resoconto statistico del commercio e della navigazione di Genova*; Genova, Pellas, 1899, pag. III). Per il traffico del porto di Genova nel passato, si può vedere anche il volume di N. MALNATE: *Storia del porto di Genova dalle origini al 1892*; Genova, tip. Sordo-muti, 1892.

internazionale, a cui si deve l'incremento del traffico del porto, il cabotaggio presenta invece qualche diminuzione. Nel 1899 i prodotti sbarcati a Genova dall'estero, o imbarcativi per l'estero, ascsero a 4 443 000 tonnellate, mentre quelli trasportati in navigazione di cabotaggio furono soltanto 690 000 tonnellate. Il traffico internazionale del nostro massimo porto dà origine a un movimento di sessanta milioni di lire di noli per le merci scambiate, e di venticinque per i viaggiatori. Il cabotaggio offre anch'esso poco meno di sette milioni. Il movimento totale del porto fu nel 1899 di 12 105 bastimenti, arrivi e partenze insieme sommati, con 9 007 000 tonnellate di stazza (nel 1868 erano state 2 414 000 tonnellate). Ben 5 180 000 tonnellate di stazza erano di bastimenti stranieri, e soltanto 3 827 000 di italiani; ma nel 1898 le condizioni erano state meno liete, perchè, su 9 145 000 tonnellate di stazza, 5 549 000 spettavano alle bandiere estere, e solo 3 596 000 alla nazionale, talchè in quell'anno degli ottantacinque milioni di lire di noli, a cui diedero origine gli scambi internazionali di Genova, solo 10, derivanti dal movimento di prodotti, e 16, provenienti da quello dei passeggeri, andarono a beneficio della marina nazionale.

Al movimento dei prodotti nel 1899 contribuirono principalmente la bandiera nazionale e quella britannica: la prima col trasporto di 2 095 000 tonnellate di prodotti (1 448 000 offerti dal commercio con l'estero e 647 000 dal commercio di cabotaggio), la seconda con 2 500 000 tonnellate, dovute quasi interamente al commercio internazionale. Seguono: la bandiera germanica con 212 000, tonnellate, quella austro-ungarica con 211 000, la ellenica con 165 000, la spagnuola con 115 000, la norvegiana con 100 000. Negli ultimi tempi prima che si aprisse il canale di Suez, la bandiera predominante nel porto di Genova era quella francese. Anche il maggior movimento internazionale avveniva con la Francia; quello con l'Inghilterra restava a grande distanza. Appena congiunto il Mediterraneo col mar Rosso, il commercio con l'Inghilterra aumentò a tal segno da eguagliare subito quello francese. La massima parte dei prodotti sbarcati o imbarcati nel 1899 fu trasportata dai piroscafi (4 056 000 tonnellate), i quali presentano i quindici sedicesimi della stazza complessiva dei bastimenti entrati o usciti dal porto di Genova.

Questo importante movimento è dovuto quasi per quattro quinti alla marina libera, perchè le 39 linee di navigazione che toccano Genova, delle quali ben 35 sono internazionali, non trasportarono che 1 150 000 tonnellate di prodotti. Solo dalla Gran Bretagna la

marina libera importò a Genova 2 408 000 tonnellate di merce, per la maggior parte carbon fossile. I prodotti imbarcati a Genova per l'estero furono destinati per quattro quinti alle Americhe; nell'Asia Minore e nell'Egitto andarono soltanto 25 000 tonnellate di merci e in Oriente e nell'Australia 30 000. Dei prodotti sbarcati, venivano dall'Asia Minore e dall'Egitto 36 000 tonnellate, dall'Australia e dall'Oriente 134 000, in gran parte dall'India.¹

Questa grande prevalenza della quantità dei prodotti sbarcati su quella dei prodotti imbarcati non si nota soltanto nel traffico di Genova con l'Oriente, ma è l'impronta predominante di tutto il suo commercio. Per questo Genova offrì nel 1898 all'erario dello Stato più di 96 milioni di lire per dazi doganali e diritti marittimi, cioè più di due quinti del reddito offerto da tutte le dogane marittime e terrestri d'Italia prese insieme. Infatti le altre dogane non resero che 139 milioni.² Nel 1898 i prodotti sbarcati, sia in navigazione internazionale sia in cabotaggio, furono 4 159 000 tonnellate, quelli imbarcati soltanto 727 000. Secondo la statistica della Camera di commercio di Genova, i prodotti arrivati sarebbero ascisi a 4 236 000 tonnellate, quelli partiti a 721 000; il commercio internazionale avrebbe offerte 3 831 000 tonnellate in arrivo e 446 000 in partenza, quello di cabotaggio 405 000 tonnellate in arrivo e 275 000 tonnellate in partenza.³ Nel 1899 le merci importate furono 4 373 000 tonnellate, quelle esportate 760 500.

Dei prodotti sbarcati resta a Genova qualche cosa meno della quinta parte. Infatti il movimento ferroviario di partenza da Genova è inferiore di poco meno d'un quinto a quello di arrivo del suo porto.⁴ Nel 1898 furono circa 800 000 le tonnellate di merce rimaste a Genova: più che metà di questa quantità è offerta dal carbon fossile. È questo il prodotto che più largamente contribuisce al movimento del porto (con 1 765 000 tonnellate nel 1898); esso forma il 41 % circa del peso complessivo dei prodotti importati, e il 36 % del traffico totale. Seguono le granaglie (510 000 tonnellate) e il cotone (103 000 tonnellate)⁵. Il traffico dei cereali del Levante un tempo era tutto di Genova: fino al 1870 ben cinquecento velieri approdavano ogni anno nel porto ligure, portando i

¹ *Movimento della navigazione nell'anno 1899*, pag. 23-91.

² *Resoconto cit.*, pag. 13-14.

³ *Resoconto cit.*, pag. III.

⁴ V. il movimento delle varie stazioni marittime di Genova nel *Resoconto cit.*, pag. 20.

⁵ *Resoconto cit.*, pag. VIII, XII, XIII-XIV.

grani dal mar Nero; poi quel commercio s'era trasferito a Marsiglia e a Rotterdam; ora va a poco a poco tornando al porto italiano. Anche altri prodotti, che sono consumati nell'Europa centrale, e fino a qualche anno fa venivano portati a Marsiglia, cominciano ad approdare al porto di Genova: così le farine, gli oli, il cotone greggio, i vini.

Del pari è aumentato l'imbarco a Genova degli emigranti. Però quel movimento è soggetto a grandi oscillazioni: fu di 47 150 persone nel 1886, di 172 438 nel 1888, di 65 810 nel 1890 e di 75 952 nel 1898.¹

In complesso il movimento del nostro maggior porto ha da parecchi anni uno sviluppo soddisfacente.

Non ostante la perdita cagionata a Genova dall'incremento del porto di Savona,² specialmente dopo aperte le linee ferroviarie che mettono quel porto in diretta comunicazione con l'alto Piemonte, e dalla linea Spezia-Parma che la privò di parte del traffico con le regioni della media e bassa valle del Po, il porto della Superba ha continuato nel suo progresso trionfale. Ciò non significa che possano avverarsi le speranze di coloro, i quali, calcolando qualche anno fa l'aumento del traffico nell'avvenire secondo le proporzioni offerte da anni eccezionali, supponevano che il movimento sarebbe stato di quasi 8 milioni di tonnellate di merci nel 1903 e di più che 11 milioni nel 1913!³

Previsioni più modeste fece la Commissione per l'autonomia del porto, nominata l'8 febbraio 1899, la quale calcola che in avvenire il movimento dello scalo genovese aumenterà di 141 000 tonnellate di merci all'anno fino al 1905, così da avere allora un traffico di 5 702 000 tonnellate di prodotti. Poi fino al 1912 l'aumento annuo sarebbe di 114 000 tonnellate, in modo da conseguire in quell'anno un movimento complessivo di 6 500 000 tonnellate. Nel 1920 si arriverebbe a superare i 7 milioni, restando poi lungamente fermi in queste proporzioni.⁴ Certamente anche

¹ *Relazione sulle condizioni della marina mercantile per i vari anni citati. Per il 1898, pag. 262.*

² Il porto di Savona, vera succursale di quello di Genova, ebbe nel 1898 un movimento di 759 000 tonnellate di prodotti, e nel 1899 di 945 000. Questo commercio è quasi tutto d'importazione dall'estero, specialmente dalla Gran Bretagna ed è compiuto per quattro quinti dalle bandiere dei paesi stranieri.

³ CARLO BRESSAN, *Il porto di Genova e le sue questioni economiche*, nella "Nuova Antologia", dell'1° e 16 aprile 1897, fasc. del 1° aprile, pag. 486. Il Bressan non sostiene queste previsioni in forma assoluta; ma altri, probabilmente sulle sue tracce, hanno preveduto come sicuro un aumento nelle proporzioni indicate.

⁴ *Atti della Commissione*, Roma, Unione tip. ed., 1899, *Relazione della sottocommissione finanziaria*, Allegato D, pag. 45.

questi computi vanno presi come semplici induzioni, che la più lieve mutazione di circostanze, per esempio una modificazione del regime doganale, può far variare. Ma essi hanno grande probabilità di avverarsi. Però ben fece la Commissione a fermarsi dopo il 1920 a una quantità non più aumentabile, perchè anche il movimento d'un porto ha certi limiti, che non è dato oltrepassare.

Non v'ha dubbio che, intanto, il nostro grande scalo ha davanti a sé un avvenire assai bello, e più splendido gli arriderebbe, se potesse servire più largamente al commercio di transito con l'estero.

Per ora il movimento di Genova è di diretto consumo e di transito con l'Italia. Quello con l'estero è oltremodo scarso: le merci sbarcate e dirette oltre i confini, o imbarcate con provenienza dall'estero, non oltrepassarono nel 1898 la modesta quantità di 329 000 tonnellate, e l'anno precedente non erano state che 221 000.¹ Anche nel 1898, dunque, il transito con l'estero non superò il 7 per cento dei prodotti arrivati a Genova o partiti in navigazione internazionale. In verità è troppo poco. Senza dubbio il movimento commerciale del grande emporio continuerà a crescere per l'incremento delle nostre industrie, dei nostri consumi e dei nostri scambi con l'estero, aumenterà anche in conseguenza di altre circostanze, come per il taglio dell'istmo di Panama, che agevolerà le sue relazioni con i paesi americani sul Pacifico; ma non avrà soddisfatto l'aspettazione, che si ha diritto di nutrire per esso, finchè non abbia attirato a sé più largamente il commercio di transito.

Il porto di Marsiglia vide, esso pure, aumentare il suo movimento in modo ragguardevole, ma negli ultimi anni l'incremento fu minore in proporzione di quelli precedenti.

Nel decennio 1867-1876² la media delle merci entrate per mare a Marsiglia, o uscitene, fu di 2 978 000 tonnellate l'anno; nei dieci anni seguenti di 4 069 000 tonnellate e nel decennio 1887-1896 di 4 935 000. Negli anni 1887-1896 il movimento dei prodotti passò da 4 235 000 tonnellate nel 1887 a 5 252 000 nel 1891 e a 5 599 000 nel 1896. Nel secondo decennio l'incremento medio

¹ *Resoconto statistico* cit., pag. IV e 7.

² Per le condizioni commerciali di Marsiglia nei tempi precedenti, si può vedere: M. A. CLAPIER, *Marseille, son passé, son présent et son avenir*, Paris, Guillaumin, 1863. — Un'idea dello stato delle industrie e del porto di Marsiglia trent'anni fa si può avere del lavoro di E. SALVADOR, *Le littoral de la Méditerranée, Marseille moderne et son avenir*, Paris, Amyot, 1869. Sui commerci del grande porto francese qualche anno dopo si veda il volume di L. SIMONIN, *Les grands ports de la France*; Paris, Hachette, 1878, pag. 1-65.

d'ogni anno fu di tonnellate 109 100, in confronto della media ottenuta negli anni 1867-1876; nel terzo di tonnellate 86 600. Nel 1898 il traffico totale fu di 6 274 000 tonnellate di merci, delle quali 5 307 000 sono dovute al commercio con l'estero. La media dei bastimenti entrati e usciti fu, nei tre periodi, di 4 107 000, 6 803 000 e 8 658 000 tonnellate nette di stazza. Nel 1897 la stazza complessiva fu di 10 712 000 tonnellate (nel 1896 era stata di 10 818 000) e nel 1898 di 12 074 000 tonnellate, ripartite fra 16 781 bastimenti, ossia un movimento, che supera di circa 3 milioni di tonnellate quello di Genova.¹

Questi progressi sembrano, con ragione, troppo lenti; la Francia ne è impensierita, e la pubblica stampa ne solleva continuamente i vivi lamenti.

La Camera di commercio di Marsiglia, nella sua ultima relazione annuale sulle condizioni commerciali del porto, rileva con inquietudine com'esso, che era nel 1881 il primo dell'Europa continentale, sia ora il terzo, essendo stato superato da Amburgo e da Anversa, ed essendo minacciato ormai anche da Genova.

Per risollevarle le condizioni del suo grande scalo, Marsiglia domanda miglioramenti in tutto il materiale portuario, e una diminuzione delle tariffe doganali.² Essa propugna, poi, oltre all'esecuzione del canale del Rodano, la costruzione delle strade ferrate africane. Certamente queste strade aumenteranno gli scambi dello splendido porto, che giustamente il Lamartine chiamava la "façade de la France sur la Méditerranée", facendolo diventare lo scalo diretto e naturale d'una più larga parte del vasto impero francese nell'Africa, come è il massimo e quasi l'unico emporio delle colonie dell'Indocina, e del Madagascar.

Non ostante i lamenti che al legittimo amor nazionale dei Francesi suggeriscono le condizioni del loro grande porto, non v'è dubbio che esso presenta parecchi rilevanti vantaggi su quello di Genova. Oltre al fatto che le tariffe ferroviarie francesi sono assai più miti delle nostre, basti ricordare che Marsiglia ha maggiore abbondanza di noli di ritorno, che offre migliori comodità per le operazioni di carico e scarico dei prodotti, e che ad essa approdano nu-

¹ *Tableau général du commerce et de la navigation della France*, Vol. II, ai vari anni.

² Altri reputano di poter rimediare al ristagno nel movimento di Marsiglia col renderla porto franco. Questo è l'avviso anche della "Société de défense du commerce de Marseille". Un disegno di legge con questo scopo venne presentato alla Camera francese, e una Commissione parlamentare s'è recata ad Amburgo per lo studio dell'ordinamento di quel porto e dei risultati offerti da esso.

merose linee di navigazione della sua potente società delle *Messageries Maritimes*. È questa una delle maggiori compagnie di navigazione che esistano, e i suoi bastimenti collegano Marsiglia, mediante linee regolari, con i maggiori porti del Mediterraneo, dell'America e dell'Oriente. Genova invece, oltre a qualche linea nel Mediterraneo, non ha che quelle con l'America, che danno ad essa la maggior parte del suo traffico, e una linea con l'Oriente di assai scarso valore. In tutto partono da Marsiglia o la toccano nel loro viaggio, 49 linee internazionali di navigazione, di cui 17 sono francesi. Genova, come abbiamo veduto, ne ha 35, delle quali 15 sono italiane.

Le buone condizioni del porto di Marsiglia ne agevolano il movimento, il quale è importante non solo per la felice posizione di quello scalo, ma più ancora, perchè esso ha dietro a sè tutta la potenza produttrice della Francia. A Marsiglia infatti approdano largamente le materie gregge necessarie alle industrie francesi, delle quali non poche fioriscono tra le stesse mura della grande città o nella regione vicina e richiedono pelli da conciare, semi oleosi per trarne oli, grassi per farne saponi e candele steariche, grano da convertire in farina, zucchero da raffinare. I prodotti che si traggono da queste materie prime, e dalle altre che vengono distribuite alle regioni industriali del mezzogiorno della Francia, vengono poi riesportati insieme a larga quantità di derrate agricole.

La media annuale delle importazioni a Marsiglia fu nel decennio 1887-1896 di 1086 milioni di franchi e quella delle esportazioni di 738. Le importazioni furono inferiori a quelle del decennio precedente, che salirono in media a 1117 milioni, ma le esportazioni le superarono, sebbene siano rimaste inferiori a quelle del decennio 1867-1876, nel quale si ebbe una media annua di 746 milioni di franchi. Nel 1898 le importazioni furono di 1266 milioni e le esportazioni di 944.

Genova ha anch'essa non molto lontane alcune industrie: officine metallurgiche e meccaniche, stabilimenti per la macinazione dei cereali e per la raffinazione dello zucchero, filature e tessiture di cotone, di lana e di seta, concerie di pelli, fabbriche di prodotti chimici, di conserve e di paste alimentari, di candele steariche, di saponi, di carta e d'olio di seme. Essa è poi il porto al quale affluiscono le merci, che si esportano oltre mare dalla Lombardia e da gran parte del Piemonte. Ma i prodotti di queste industrie, che possono trovare la via dell'esportazione, sono pur troppo assai pochi.

Così avviene che Genova presenti una grande preponderanza dei prodotti in arrivo, in confronto di quelli in partenza. Essa serve soprattutto al consumo italiano, e a questo, alla popolosa regione che dalle coste liguri si distende alle Alpi, deve principalmente il suo movimento. È una larga corrente d'importazione, la quale, come dicemmo, offre allo Stato più che due quinti dei proventi doganali dell'intera penisola, ossia poco meno di cento milioni, mentre Marsiglia non ne dà altrettanti, e non giunge alla sesta parte dei redditi daziari della Francia. Ma l'uscita non corrisponde all'entrata.

Prima dei trafori delle Alpi, Genova era circondata da una regione prevalentemente agricola, che non poteva alimentare se non un'esportazione assai scarsa. Separata dall'Europa industriale, la città ligure non era in grado di offrire carico sufficiente neppure agli scarsi bastimenti, che allora approdavano al suo porto, circa la metà dei quali partiva in zavorra. Invece, delle navi che approdavano a Marsiglia, solo la quinta parte usciva in zavorra.

Trentasei anni fa — cioè parecchi anni prima dell'apertura del canale di Suez e molti prima del traforo del Gottardo — il Boccardo scriveva che “ i quattro quinti dei bastimenti che levano le ancore da Genova sono costretti a partire in zavorra „.¹ L'affermazione era, però, soltanto approssimativa. Infatti nel 1863 i bastimenti usciti dal porto di Genova in navigazione internazionale presentavano una stazza di 590 112 tonnellate di cui 226 368 ossia meno dei quattro decimi, appartenevano a navi in zavorra, e nella navigazione di cabotaggio i bastimenti usciti avevano una stazza di 675 531 tonnellate, di cui 102 909, cioè meno d'un sesto, erano di bastimenti in zavorra.

Nell'anno che precedette l'apertura del canale, nel 1868, la portata dei bastimenti approdati a Genova o partiti per operazioni di commercio fu di 2 414 000 tonnellate. Di esse 1 969 000 appartenevano a bastimenti con carico e 445 000 a navi in zavorra. I bastimenti arrivati furono 8993 di 1 221 500 tonnellate, e di essi 7797 di 1 137 500 erano con carico; quelli partiti furono 8595 di 1 192 000 di cui 5737 di 831 000 tonnellate erano carichi. Delle 445 mila tonnellate in zavorra, ne spettano quindi 84 mila ai bastimenti in arrivo e 361 mila ai bastimenti in partenza. Ossia le navi partite in zavorra furono nel 1868 tre decimi dei bastimenti in partenza da Genova.

¹ G. BOCCARDO, *Lucomagno o Gottardo?* cit., pag. 39.

Se poi prendiamo a esaminare solo i dati della navigazione internazionale, troviamo che le navi in zavorra furono nel 1868 di 230 345 tonnellate. Anche se queste fossero computate tutte a carico dei bastimenti in partenza, si avrebbe una proporzione di circa quattro decimi.

Nel 1871 in navigazione internazionale s'ebbero in approdo 2878 bastimenti di 873 087 tonnellate di stazza, e di essi ben 2359 di 869 513 tonnellate arrivarono con carico, ossia quasi tutti; in partenza si ebbero 2352 bastimenti di 742 367 tonnellate di stazza, di cui soli 1393 di 387 877 tonnellate con carico. In quell'anno, quindi, le navi in zavorra raggiunsero quasi la metà del tonnellaggio in partenza. E tali press'a poco si sono conservate le proporzioni anche oggidì, pur essendo cresciuto grandemente il movimento del porto.

Se vogliamo limitare l'esame alla navigazione internazionale, troviamo che nel 1896, l'ultimo anno nel quale le nostre statistiche ci offrono la distinzione tra navi con carico e navi senza, i bastimenti vuoti arrivati a Genova furono di 51 000 tonnellate, in confronto di un tonnellaggio totale in arrivo di 2 816 000, mentre quelli partiti vuoti furono di 1 164 000 tonnellate, e quelli carichi sommarono a 1 104 000, ossia i bastimenti partiti in zavorra salirono a qualche cosa più della metà.¹

Negli ultimi dieci anni la merce estera sbarcata è andata crescendo in modo che, da 2 206 000 tonnellate nel 1889, è giunta a 3 766 000 nel 1898 e a 3 961 000 nel 1899. Invece quella imbarcata con destinazione all'estero scese da 653 000 tonnellate nel 1889 a 521 000 nel 1898 e a 482 000 nel 1899.² Enorme differenza, che le grandi quantità di carbon fossile importate non bastano a giustificare, trovando pur troppo la propria ragione nelle condizioni delle industrie nazionali, che offrono ancora poca materia da esportare, e in quelle della marina che non agevola le esportazioni.

La sicurezza del carico di ritorno, che costituisce la forza dei porti del settentrione, manca assolutamente a Genova. A questa deficienza si deve principalmente se il porto italiano non ha con l'Oriente quel traffico, che per la sua posizione gli spetterebbe. Nel 1896³ troviamo che, dei bastimenti passati per il canale di Suez con

¹ V. *Movimento della navigazione nel 1896*, pag. 142 e 149.

² *Movimento della navigazione nel 1889*, pag. 82; *Id.* del 1898, pag. 162-163 e 168; *Id.* del 1899, pag. 24-27.

³ Queste notizie sono tratte dall'« *Annuario* » del Beccari, l'unica pubblicazione, a conoscenza nostra, che le fornisce, e quindi non vanno oltre il 1896.

destinazione nei porti europei, 175 di 398 000 tonnellate di stazza approdarono a Marsiglia e soli 37 di 76 000 tonnellate a Genova. E di quelli, che attraversarono il canale con provenienza dai porti d'Europa, 102 di 228 000 tonnellate partirono da Marsiglia e soli 26 di 48 000 tonnellate da Genova. Nei primi anni dopo l'inaugurazione del canale il movimento di Genova era assai maggiore, in proporzione di quello complessivo del nuovo bosforo. Nel 1873, ad esempio, si ebbe un arrivo a Genova dall'Oriente di 23 bastimenti di 16 000 tonnellate e una partenza per i paesi oltre Suez di 29 bastimenti di 22 000 tonnellate di stazza. Dopo aperte le strade ferrate attraverso le Alpi, il porto ligure avrebbe dovuto esser l'emporio dei prodotti orientali, destinati alla Svizzera e alla Germania meridionale. Invece quel traffico affluì verso Marsiglia, e le valse, con piena ragione, il nome di porto dell'Oriente.

L'importazione di alcuni prodotti orientali, come la seta greggia, i bozzoli secchi, le pelli, da qualche tempo venne in parte avviata verso Genova, mercè gli ottimi vapori del *Lloyd* germanico. E il movimento potrebbe essere molto maggiore, se avessimo una buona linea di navigazione nostra. Tuttavia siamo ancora ben lontani non solo dal poter paragonare questi scambi orientali con quelli di Marsiglia, ma anche dallo sperare che Genova possa in questo campo competere col porto francese in un prossimo avvenire.

Siccome la stessa cosa è da osservarsi di Venezia rispetto a Trieste, conviene riconoscere che è stato, pur troppo, profeta Cesare Correnti, quando trent'anni fa diceva che Marsiglia e Trieste minacciavano di girare per i due fianchi l'Italia, di rendere inutile il gran molo della penisola, di tirare a sè tutte le navi che sboccherebbero dal bosforo egiziano, e di far considerare le costiere italiane nulla più che un inciampo gettato in mezzo al Mediterraneo.¹ È vero che, quando il Correnti così scriveva, non erano aperte ancora le gallerie del Cenisio e del Gottardo; ma, per quanto riguarda il commercio di transito, quelle parole sono in gran parte conformi ai fatti anche oggidì.

Il predominio del porto di Marsiglia, come quello del porto di Trieste, dipende anche dalla circostanza che i bastimenti trovano in quei porti tutte le agevolezze.

Marsiglia è scalo dei più comodi e meglio ordinati e provveduti del mondo, è fornito di 20 chilometri di binari di strada ferrata, e

¹ "Bollettino della Società geografica italiana", anno 1869, fasc. III, pag. 498.

collegato con vaste reti ferroviarie alla Francia tutta, alla Svizzera e alla Germania. Per renderlo migliore che fosse possibile i Francesi in due generazioni vi hanno speso non meno di 200 milioni di franchi, come del resto hanno fatto la Germania per Amburgo, e il Belgio per Anversa.¹ Di questa opera assidua e intelligente la Francia intera può andare giustamente orgogliosa, ed è legittima la compiacenza che tutta quella grande nazione dimostrò, commemorando il 25 ottobre dell'anno scorso il venticinquesimo secolo dal giorno che una colonia di Focesi venuti dalla Jonia fondarono la futura metropoli.

L'Italia, dal canto suo, ha dedicate al porto di Genova cure continue e affettuose, ed esso, specialmente dopo i lavori dovuti alla munificenza d'un generoso cittadino, è grandemente migliorato con allargamenti, costruzione di bacini, cantieri, calate.² Ma queste opere, le quali, al tempo del loro compimento, recarono al porto un vantaggio assai rilevante, ora, per l'incremento del traffico, sono a lor volta diventate insufficienti. Ormai tutti sono persuasi che il porto ha bisogno addirittura d'essere trasformato, allargandone lo specchio d'acqua con un'altra grande gettata, e allungando lo svolgimento delle calate e dei binari, per render possibile a tutti i bastimenti di deporre e imbarcare le merci direttamente e rapidamente. A questo intento bisogna altresì aumentare e migliorare i servizi di carico e scarico, se si vuole avvicinarsi alle condizioni dei grandi porti esteri, che sono forniti di mezzi potenti e completi. Il Charles-Roux rileva con soddisfazione che a Marsiglia si poté scaricare in 36 ore un bastimento con 8586 tonnellate di merci. Presentemente questo non potrebbe avvenire a Genova.

Per fortuna, a provvedere ai nuovi bisogni stanno pensando seriamente Governo e autorità amministrative locali. Già la Commissione nominata il 20 novembre 1893 per lo studio dei provvedimenti necessari per il porto ligure, aveva notata l'insufficienza delle opere di quello scalo in relazione al suo movimento, e indicati i numerosi lavori da compiersi per metterlo in condizione di soddisfare alle esigenze del traffico. Le proposte, che quella Commissione aveva maturate in due anni di studi, vennero accolte dal Consiglio

¹ Sui lavori eseguiti recentemente nel porto di Marsiglia, che consistono specialmente nell'aggiunta d'una serie di bacini e di calate, v. l'articolo dell' "Economete français", del 28 ottobre 1899, pag. 616-618, *Le port de Marseille; son passé, son avenir*.

² Per questi lavori, si veda la conferenza dell'ingegnere EDOARDO PINI, *Il presente e l'avvenire del porto di Genova*; Milano, tip. Wilmant, 1890, pag. 13 e seguenti.

superiore dei lavori pubblici il 30 aprile 1896, e il Consiglio di Stato il 25 maggio successivo approvava il concetto, messo innanzi dalla Commissione stessa di un'amministrazione autonoma che raccolga i proventi del porto e li impieghi nella esecuzione delle opere che vi sono necessarie.

Accogliendo questa opportuna proposta, il Governo presentò il 29 dello stesso mese alla Camera dei Deputati un disegno di legge per la costituzione d'un consorzio obbligatorio, al quale dovrebbe essere affidata la conservazione delle opere marittime esistenti nel porto e l'esecuzione e il successivo mantenimento delle opere nuove, che si sarebbero riconosciute necessarie in avvenire. Questo disegno, per le vicende parlamentari, non venne in discussione alla Camera, e intanto sorsero vivissime le dispute in paese, specialmente sui lavori da compiere, e furono presentate numerose e svariate proposte nuove.

Alle opere, delle quali era più urgente il bisogno, il Governo cercò di provvedere con la legge del 2 agosto 1897, ma queste si dimostravano assolutamente insufficienti. Intanto il 20 dicembre 1898 numerosi deputati proponevano un disegno di legge "per la costituzione di un ente autonomo, incaricato dell'amministrazione del porto di Genova",¹ La proposta fu accolta dal Governo, con la riserva che l'argomento fosse di nuovo accuratamente esaminato. A questo fine l'8 febbraio 1899, si nominava una nuova Commissione con l'incarico di studiare e proporre il migliore ordinamento amministrativo e finanziario di tutti i servizi concernenti il porto, tenendo presenti le opere proposte dalla Commissione del 1893 e quelle stabilite dalla legge del 1897.

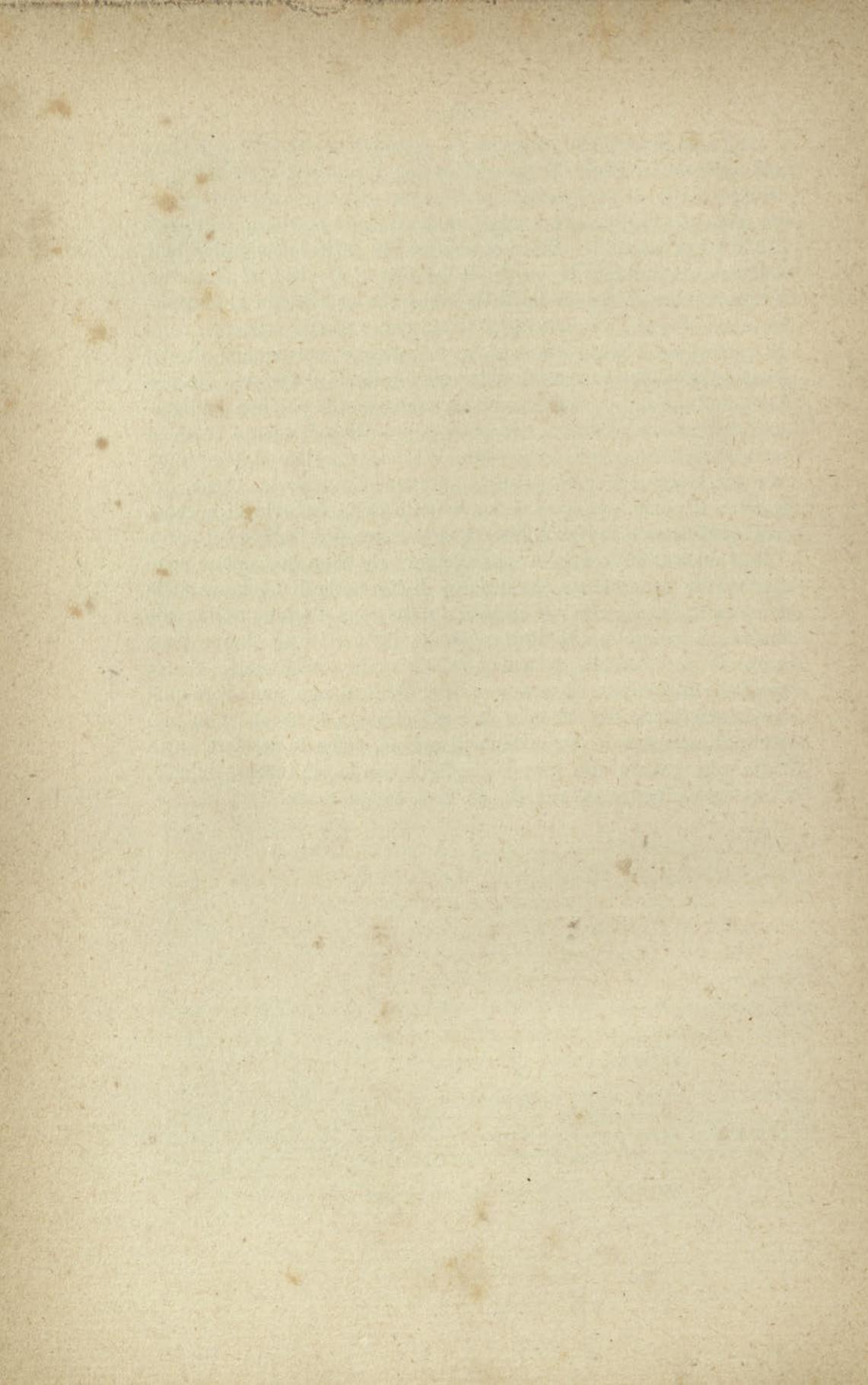
La Commissione, nella sua relazione del 15 luglio, calcolò che questi lavori, da compiersi nel porto e nelle stazioni ferroviarie, costino in tutto 57 milioni di lire, e indicò i modi, con i quali il futuro consorzio poteva provvedere alla spesa.² È un disegno assai rimarchevole di opere importanti, le quali, se non formano tutto ciò che si può desiderare, concorreranno grandemente a rendere il nostro maggior porto non inferiore ai bisogni del commercio e delle comunicazioni e ai fulgidi destini, che ad esso preparano il nuovo valico alpino e i futuri progressi dei nostri scambi.

¹ *Relazione della sottocommissione finanziaria*; Roma, Unione coop. editrice, 1899, pag. 3 e 31 e seguenti. Sull'ordinamento amministrativo del porto e sul futuro Consorzio, è da vedere anche l'articolo di NICOLA MALNATE, *Il porto di Genova e il progetto della sua autonomia*, pubblicato nella "Rassegna nazionale", del 16 aprile 1900 (pag. 721-740).

² *Atti Parlamentari*, Legislatura XX, Sess. 2°, pag. 1286-1288.

Oltre ai lavori, che si pensa di condurre a termine nel porto per metterlo in grado di gareggiare con i migliori scali esteri, è indispensabile di provvedere largamente all'assetto ferroviario. A ciò non possono bastare i miglioramenti delle stazioni, deliberati con la legge del 1897. Bisogna rendere più facili le comunicazioni, coordinare e mitigar le tariffe da Genova al Cenisio, al Gottardo, e in avvenire anche quelle delle linee che conducono al Sempione, e accrescere l'efficacia di qualcuna tra le strade esistenti, come di quella per Alessandria con la costruzione del tronco diretto Ovada-Alessandria, e specialmente della galleria dei Giovi. Ma poichè quest'ultima via, anche se ne sia aumentata la potenza applicandovi la frazione elettrica, non può bastare all'incremento commerciale di Genova, conviene pensare a un nuovo valico Appenninico, con una linea Genova-Piacenza, o Genova-Gavi-Novì. Come, migliorato il porto, aumentò il movimento delle ferrovie di accesso, così, perfezionate le strade ferrate, si accrescerà il traffico del porto.

Gli enormi ribassi delle tariffe ferroviarie sono la cagione principale della concorrenza che il porto di Marsiglia fa a Genova nella Svizzera orientale, che pur cadrebbe nella zona d'azione dello scalo italiano, e di quella che Rotterdam ha fatta ad esso fino a poco tempo fa per i cereali destinati alla Germania meridionale. Senza una forte mitigazione di queste tariffe, Genova non può avere quel commercio di transito, che per la sua posizione le spetta, non può sperar di allargare il suo campo di azione, come lo desidera tutta Italia, che guarda alla grande sua figlia con la più intensa fiducia, e ne segue i progressi con la più viva compiacenza.



CAP. XVIII.

Venezia e Trieste

SOMMARIO: Decadenza del commercio veneto nel secolo XV. — L'antico traffico di Venezia con l'Oriente. — Speranze risorte per il taglio dell'istmo di Suez. — Posizione geografica di Venezia. — Venezia e i valichi alpini, — Trieste e le tariffe ferroviarie austriache. — Campo d'azione di Venezia di Trieste e di Genova. — Il cabotaggio dell'Adriatico. — Necessità di linee di navigazione, che mettano capo a Venezia, e di ribassi per i trasporti ferroviari. — Nuove strade ferrate in servizio di Venezia e di Trieste e loro presumibili effetti. — Scarsità delle industrie nelle lagune e nella regione vicina. — Movimento del porto di Venezia. — Navigazione internazionale e navigazione di cabotaggio nei vari anni. — Il movimento totale del porto negli ultimi cinque anni. — Prodotti importati ed esportati, e loro provenienza e destinazione. — L'aumento degli scambi di Venezia e il canale di Suez. — Mancanza del carico di ritorno per i bastimenti in approdo a Venezia. — Progressi del movimento del porto di Trieste. — Gli scambi di Trieste e di Venezia con l'Oriente. — Indole del commercio di Venezia. — Condizioni della navigazione di Venezia e di Trieste con l'Oriente. — Il *Lloyd* austriaco. — Bontà del porto di Trieste. — Lavori in corso per ingrandirlo. — Opere eseguite a vantaggio del porto di Venezia. — Necessità di un'attività efficace da parte dei privati. — Esiguità della marina di Venezia e scarso interesse della città per il mare. — Tentativi di risorgimento. — Auspici d'un migliore avvenire, e doveri dello Stato e della cittadinanza di favorirlo.

Col predominio ottomano, Venezia perdette, come abbiamo detto da principio, la maggior parte di quel commercio, che, mentre l'Italia era tutta ardente di guerre fratricide o contro gli stranieri invasori, essa, sicura nella sua naturale difesa, aveva esteso a mano a mano nell'Adriatico e nel Mediterraneo.

Quando si scoprì la via del capo di Buona Speranza, quel traffico era già decaduto, così per Genova come per Venezia: la pri-

ma era rimasta quasi del tutto priva anche dell'indipendenza, la seconda aveva perdute le colonie di terraferma del Levante, sostegno e difesa della sua potenza commerciale. Nè Venezia seppe battere la nuova via, impedirne dalle condizioni politiche dell'Europa, che le toglievano di allontanarsi troppo dalle terre e dalle acque testimoni dell'antica sua gloria.

Anche se il grande disegno della Repubblica di San Marco, di tagliare l'istmo di Suez, avesse potuto avere effettuazione senza contrasto fin dal principio del secolo XVI, esso non avrebbe probabilmente salvata Venezia dalla decadenza, sia perchè la lotta con i Turchi non sarebbe cessata per questo, anzi sarebbe diventata più fiera, sia perchè nell'Oceano Indiano la Repubblica avrebbe trovato un rivale giovane e potente: il Portogallo.

Venezia trafficava da secoli con i paesi al di là dell'istmo di Suez, sebbene, per quanto si sa, non vi abbia avviati commerci diretti.¹ V'è chi sostiene che i Veneziani commerciavano direttamente con le Indie, anche prima della scoperta della via del Capo, tenendo legni nel mar Rosso, i quali portavano a Suez i prodotti orientali, che poi con le carovane venivano trasportati ad Alessandria, e di là per mare a Venezia. Questa ipotesi sembra senza fondamento, e pare certo, invece, che il commercio diretto di Venezia non oltrepassasse i limiti segnati ai traffici d'ogni altro paese europeo, ossia che non andasse al di là della costa marittima del Mediterraneo. Con l'Asia orientale Venezia intratteneva bensì attive relazioni di scambio, ma erano scambi indiretti. Gli Arabi portavano i prodotti asiatici per il mar Rosso all'Egitto, o per terra sul mar Nero, donde i Veneziani e i Genovesi li trasportavano in patria. Da Venezia e da Genova, empori dell'Europa, venivano distribuiti all'estero. È noto il lamento del Guicciardini che i Veneziani, appunto perchè monopolizzatori del traffico, stabilivano i prezzi a loro arbitrio. Le nostre Repubbliche marinare effettuavano insomma gli scambi fra l'Asia e l'Europa attraverso il Mediterraneo, mentre le derrate, che ricevevano sulle spiagge del nostro mare, troppi altri scambi avevano dovuto compiere nel lungo cammino di terra. Si calcola che i prodotti, prima di venire in possesso dei consumatori, passassero per ben dodici mani, da cui gli enormi prezzi.²

¹ Cfr. il discorso di PRIMO LANZONI, *Venezia nell'India*; Venezia, Visentini, 1896, pag. 21-23.

² LAMPERTICO, *Consequenze che si possono presagire*, ecc. "Atti dell'Istituto Veneto", cit., pag. 815; *Id.*, *Il Commercio*, pag. 18.

Divenuto il commercio con l'Oriente traffico diretto, andandosi a prendere i prodotti nel paese di origine, cadde in potere dei popoli atlantici, e rimase nelle loro mani per quasi quattro secoli. Non per questo la Repubblica di San Marco aveva dimenticate le antiche fonti della sua ricchezza, e perfino negli ultimi anni di sua vita si occupava attivamente di marina e di traffici.¹

Non appena sorse l'idea del canale di Suez, Venezia ebbe il vanto di caldeggiare quel grande disegno, mentre nel rimanente d'Italia non aveva mostrato d'interessarsene che il solo paese, dove si respirassero aure di libertà, il Piemonte.

La regina delle lagune, benchè ancora languisse sotto la dominazione straniera, mostrò di comprendere quale e quanta fosse la nuova impresa, e come da essa potesse derivare a sè e all'Italia il desiderato rifiorimento dei commerci. Generose speranze di pochi eletti, che la mancanza di capitali, e soprattutto d'intraprendenza doveva render vane almeno per molti anni, dimostrando che il nuovo canale non poteva bastare a ravvivar nelle lagune le industrie e la navigazione languenti, e ricondurre i traffici orientali all'antica lor sede. Giustamente diceva di Venezia il Lampertico, quello che poi tutti hanno ripetuto dell'Italia: "Non si creda, così egli scriveva nel 1858, che a rallargare la nostra navigazione basti l'aprirsi di una via più breve alle Indie „.² E più oltre: " nè so credere che basti una via diritta e continua a farci senz'altro partecipi largamente del traffico coi paesi al di là di Suez: anzi tengo per fermo che i vantaggi recatici naturalmente da quella toccherebbero ad altri, ove Venezia se ne stesse dormendo e frapponesse gl'indugi „.³

Non già che la posizione geografica di Venezia, e la sua recente riunione all'Italia non fossero atte a ridestare le speranze più lusinghiere.

Il sorgere del nuovo Regno aveva abbattuto quelle dogane interne tra regione e regione d'Italia, che erano di così grave inciampo allo svolgimento d'ogni commercio. I prodotti approdati

¹ Si veda il dotto discorso tenuto all'Istituto Veneto dal prof. GIUSEPPE OCCIONI-BONAFFONS, *Del commercio di Venezia nel secolo XVIII*, negli Atti dell'Istituto, serie VII, 1890-1891, vol. II, pag. 747-782. V. pure: i documenti pubblicati da E. MUSATTI, *Del commercio di Venezia coll'Egitto*, Venezia, Visentini, 1870; e, per le teorie economiche applicate alle industrie e ai commerci, A. ERRERA, *Storia dell'economia politica nei secoli XVII e XVIII negli Stati della repubblica Veneta*; Venezia, Antonelli, 1877.

² *Sulle conseguenze*, ecc. pag. 820.

³ *Id.*, pag. 823-824.

a Venezia non trovavano più una dogana al Po e una al Mincio, ma potevano passare liberamente quei fiumi. Così il mercato del porto veneziano tornava ad essere esteso alle provincie i cui traffici erano in passato compiuti dalla Repubblica, ed era agevolato dalle strade ferrate recentemente costruite.

Nè mancava l'intenzione di allargarlo ancora più. Prima ancora della liberazione del Veneto s'era studiato un disegno di canale tra Venezia e Spezia, il quale avrebbe agevolate di molto le relazioni commerciali di Venezia col Mediterraneo occidentale e l'Atlantico. L'idea non fu lasciata cadere dopo di allora, e forse sarà un giorno ripresa con migliore fortuna.¹

Inoltre la posizione della dominatrice delle lagune rispetto all'Oriente, costituendola, come disse Pietro Verri, il punto d'appoggio tra l'Asia e l'Europa, sembrava indicarla come la testa di linea del commercio tra l'Oriente e l'Adriatico e buona parte del centro d'Europa. Venezia s'interna nel continente di un grado geografico più di Genova, e sembrava che, per una larga parte del mezzogiorno della Germania, per la Svizzera orientale e per le regioni occidentali dell'Austria, il suo approdo dovesse essere preferito a Genova e Trieste, come quello che rendeva possibile di giungere a destinazione percorrendo una più breve via di terra.

Prima che si aprissero i valichi alpini così era in fatto, e Venezia, se non con la Svizzera, aveva attive relazioni di commercio con l'Austria e con la Germania, per le strade di Pontebba, Valsugana, Vallarsa e della valle dell'Adige.

Sembrava evidente che queste relazioni dovessero continuare, dopo aperte le vie attraverso le Alpi, se non per la linea della Pontebba e del Semmering, la quale porta a regioni più vicine a Trieste che a Venezia, almeno per quella della valle dell'Adige e del Brennero, che conduce direttamente al Tirolo e alla Baviera, e avvicina di tanto Venezia ad Augusta, centro del commercio tedesco per i prodotti d'Oriente.

Quando non era ancora aperto alla ferrovia il Gottardo, si pensava che alla via del Brennero dovesse affluire il commercio di transito di gran parte dell'Europa centrale, e che, mercè quel valico, Venezia avrebbe potuto non solo far concorrenza a Trieste, ma anche a Genova e a Marsiglia, ad Amburgo e a Brema, ed essere il

¹ F. GARELLI, *Sul progetto di una linea di navigazione interna fra i due mari Adriatico e Mediterraneo*; Mondovi, tip. Rossi, 1865 — A. G. ROMANO e G. V. FIANDRA, *Studio preliminare e programma di progetto di un canale intermarittimo Venezia-Spezia*; Venezia, Visentini, 1839.

porto naturale sull'Adriatico della Germania, della Svizzera, di una parte dell'Austria-Ungheria, e perfino dell'Olanda.¹ Altri pronosticavano inoltre che a Venezia sarebbe affluita l'emigrazione europea verso l'Australia, che si sperava sarebbe diventata molto copiosa.

Certo questi auspici erano soverchiamente rosei: ma si poteva almeno nutrir fiducia che la nuova via del Brennero avrebbe aperti a Venezia i mercati di produzione e di consumo del Tirolo e della Baviera. Invece anche questa legittima aspettazione andò delusa, perchè l'Austria, come aveva fatto quando si aprì la linea della Pontebba, che doveva avvicinare Venezia a Vienna, ribassò prontamente le tariffe ferroviarie, in modo che il viaggio da Trieste a Monaco viene a costare meno di quello da Monaco a Venezia, che è di tanto più breve. E Zurigo e Mulhouse sono geograficamente più vicine a Venezia, ma economicamente più prossime a Trieste.

Col giuoco delle tariffe ferroviarie si è giunti a questo risultato, che Venezia, nei casi in cui sia possibile la scelta, è costretta a preferire al vicino valico del Brennero, sul quale tante speranze aveva fondate, quello lontano del Gottardo, il quale ormai è diventato la via principale del suo scarso traffico con l'estero, e non solo Udine è servita da Trieste, ma Verona, e quindi Milano e Torino, sono più vicine a quel porto che a Venezia! Non sembrerebbe vero, e invece è naturale. Questa condizione di cose è poi aggravata dal fatto che i noli dall'Oriente a Venezia sono più elevati di quelli dall'Oriente a Trieste e perfino a Genova, sebbene questi due porti siano lontani.

Del resto Genova attira buona parte del traffico veneto con l'Estremo Oriente anche perchè essa è toccata da linee di navigazione dirette con quelle regioni, e Venezia non ne ha alcuna. Genova inoltre ha il vantaggio su Venezia che, per arrivarvi o partendone, si passa vicino a numerosi porti di notevole importanza: da una parte Palermo o Messina, Napoli e Livorno, dall'altra Barcellona e Marsiglia. A Venezia si giunge e se ne parte trovando soltanto Brindisi, Bari e Ancona, perchè la costa dalmata è troppo sterile di traffici, e resterà tale almeno finchè non sia compiuta la strada

¹ LUIGI LUZZATTI, *Sulle tariffe ferroviarie nelle loro attinenze col commercio di Venezia*. — Relazione alla Commissione nominata dal Consiglio provinciale di Venezia; Venezia, Antonelli, 1869. Sulla concorrenza tra Venezia e Trieste, come pure su quella tra Genova e Marsiglia, prima che si aprisse la linea del Gottardo, è da vedere lo studio di VITTORIO ELLENA, *I porti rivali nel Mediterraneo*, pubblicato nell'« Archivio di statistica », anno II (1877), fasc. I, pag. 29-62.

ferrata, ancora soltanto in idea, che la congiungerà alla Serbia e alla Rumania. Così, mentre sono tanto numerosi i piroscafi che toccano Genova, sono assai meno quelli che si spingono nello stretto e lungo mare Adriatico fino a Venezia, e il vantaggio di questa, di trovarsi più addentro di Genova nel continente, resta illusorio.

Per la sua positura Venezia potrebbe nutrir fiducia di attirare al suo porto, oltre che le relazioni commerciali con l'Oriente del Veneto, delle provincie orientali della Lombardia e di parte dell'Emilia, anche quelle tra l'Oriente e parte della Germania meridionale, i cantoni orientali della Svizzera e l'Austria occidentale. Ma, non riuscendole di farlo per la via del Brennero, dovrebbe usare del Gottardo e, in avvenire, della via del Sempione. Ora gli scambi con l'Asia, che volgono al Gottardo e volgeranno al Sempione, preferiranno sempre di avviarsi verso Genova, che è assai più vicina, come quelli della massima parte dell'Austria tenderanno a Trieste, e quelli dell'Ungheria a Fiume e ai porti della Dalmazia, ma specialmente verso Fiume, l'importante scalo ungherese, che già fa sentire fortemente a Trieste la sua concorrenza incalzante. Per ogni altra corrente di commerci non vi potrebbe essere contrasto d'interessi tra Genova e Venezia, perchè Genova non può compiere i traffici della Germania, della Svizzera e dell'Austria occidentale con l'Adriatico; come Venezia non può attirare a sè il transito dei prodotti, che vengono scambiati tra l'America e le regioni della Svizzera occidentale e dell'alto Reno. Invece v'è concorrenza assoluta, quasi per ogni specie di traffico, tra Venezia e Trieste, perchè Trieste può acquistare molti scambi che dovrebbero affluire a Venezia, come quelli dell'Austria occidentale e di qualche regione della Germania e della Svizzera con l'Oriente e con l'Adriatico. Così avviene di fatto, e in tal modo il commercio di transito di Venezia si limita a 50 mila tonnellate di prodotti.¹

Tuttavia almeno gli scambi dell'Adriatico dovrebbero giovare alla stremata marina della città delle lagune.² Invece essi sono compiuti in buona parte da bastimenti austro-ungarici, abilmente incoraggiati dai loro Governi. Ad essi si aggiungono i vapori della società *Puglia* e pochi velieri, pugliesi anch'essi, che trasportano alla

¹ Nel 1898 fu di 50 600 (*V. Navigazione e commercio di Venezia*, negli anni 1897 e 1898, statistica pubblicata dalla Camera di commercio; Venezia, tip. Fontana, 1899, pag. 134-135. Il volume relativo al 1899 non fu ancora pubblicato).

² Sull'importanza commerciale dell'Adriatico, si vedano: P. VALUSSI, *L'Adriatico e gli interessi nazionali d'Italia*, Udine, tip. Jacob e Colmegna, 1871 e P. FAMBRI, *La Venezia Giulia*, 2^a ediz., Venezia, Naratovich, 1885, pag. 12-13.

costa orientale vini, erbaggi, frutta, agrumi e altre derrate alimentari, crusca, laterizi e stoviglie, e di là recano in Italia bestiame ovino e qualche capo di buoi e di cavalli. Ma questi nostri bastimenti compiono un commercio assai ristretto. Inoltre, siccome i vapori austriaci fanno noli modici, bene spesso nei nostri esportatori l'interesse finisce col prevalere anche sul patriottismo, e affidano a quei piroscafi, anzichè ai nostri, i loro prodotti diretti ai porti austriaci e ungheresi. Così non solo i traffici della costa orientale del mare, che un tempo fu tutto nostro, sono compiuti dalla marina austro-ungarica, ma anche sulla costa occidentale, anche a Venezia spadroneggiano i piroscafi britannici e quelli del *Lloyd* austriaco.

Perchè Venezia possa attrarre a sè, almeno in parte notevole, i traffici dell'Adriatico e quelli che per l'Adriatico hanno la via più breve all'Oriente, sono necessari e urgenti alcuni provvedimenti, che sono, del resto, di facile evidenza.

In primo luogo il porto dovrebbe essere collegato con quelli d'Oriente da linee di navigazione dirette, rapide, a buon mercato, e con l'Europa centrale mediante le più brevi strade ferrate. Inoltre le tariffe ferroviarie tra il punto di spedizione o destinazione dei prodotti e Venezia dovrebbero esser tali da far concorrenza a quelle tra il medesimo punto e Trieste. Condizioni queste che non si avverano nel fatto, neppure per quanto riguarda le tariffe ferroviarie sulle linee italiane. Su quelle austriache, poi, è naturale che non si offrano ai prodotti diretti verso Venezia condizioni migliori di quelle consentite alle merci che vanno a Trieste, anzi si cerchi di fare proprio il contrario. Finchè le tariffe ferroviarie resteranno come sono, dubitiamo che, per quanto siano vive le aspettative dei più, poco vi sia da sperare anche dalle nuove linee ora in costruzione, che renderanno più dirette le comunicazioni di Venezia con l'Austria. Nulla vi sarà da attendersi, per il movimento delle merci, dal compimento della Spilimbergo-Gemona, che abbrevierà notevolmente la via da Venezia a Pontebba, perchè Trieste sarà sempre più vicina a quel valico che non Venezia. Nè la futura linea ferroviaria, per la Valsugana, che congiungerà direttamente le lagune col Brennero, potrà aiutar Venezia a conquistare quel traffico che legittimamente le spetterebbe con l'Europa centrale, perchè sul tratto di questa linea, che è in dominio dell'Austria, le tariffe non saranno di certo tali da favorire il porto veneziano. Anche la linea più diretta, ideata con giusto criterio commerciale dall'Austria, quarant'anni or sono, allo scopo di combattere la fu-

tura via del Gottardo, la linea che avrebbe dovuto per Treviso e Feltre condurre a Bressanone, Innsbruck e di là alla Baviera, alla Svizzera e al Württemberg, se la si volesse attuare da noi, incontrerebbe ora il medesimo ostacolo di dover passare sulle linee austriache.

La concorrenza è poi resa difficile per un'altra ragione. Oltre che diminuire economicamente le distanze con le tariffe mitissime, il Governo di Vienna va rendendo le comunicazioni ferroviarie di Trieste sempre più rapide e dirette. Presentemente sta adoperandosi per diminuire la distanza effettiva fra Trieste e la Germania centrale, con il disegno recentissimo della ferrovia dei Tauern prolungata attraverso le Karawanken e il Wochein fino a Trieste, e della linea attraverso il Pyhrn. Queste nuove strade, nel pensiero del Governo austriaco, devono assicurare a Trieste una parte del traffico della Germania orientale a danno del Gottardo e di Genova. E forse vi riusciranno, se non si provvede a mitigare di molto le nostre tariffe. Riguardo alle vie della Pontebba e del Brennero neppure questa agevolezza potrebbe essere sufficiente a compensare la diversità di trattamento fatta dalle tariffe austriache tra i prodotti che vengono da Trieste o vi sono diretti e quelli sbarcati o da imbarcare a Venezia. Unico rimedio appare quello di una mitigazione delle tariffe italiane verso il Gottardo. Ma i prodotti diretti a quel varco hanno ogni interesse di prendere la via della vicina Genova, anzichè quella della più lontana Venezia, a meno che non siano diretti ai paesi sull'Adriatico.

Ma v'è un'altra gravissima difficoltà, la quale impedisce che si possa farsi molte illusioni sull'importanza del traffico di transito che può essere attirato a Venezia, e consiste nella mancanza, a cui abbiamo accennato, del nolo di ritorno.

Venezia non è mai stata città industriale, nè ha vicino un territorio, dove fioriscano grandi manifatture o la grande coltura agraria. Negli ultimi tempi hanno avuto un maggiore sviluppo nelle lagune le industrie artistiche, come la fabbricazione delle vetriere e delle conterie, dei mosaici, dei mobili, dei bronzi e lavori di ferro battuto, dei fiori artificiali, dei tessuti di seta, e dei merletti, le quali vi sono esercitate da moltissimi anni, anzi alcune da secoli.¹ Vi si sono poi stabilite alcune industrie quasi nuove per Venezia, come quelle della macinazione, delle costruzioni meccani-

¹ V. l'articolo di POMPEO MOLMENTI, *Antiche industrie veneziane*, nella "Rassegna nazionale", del 1° maggio 1900, pag. 3-22.

che, della concia delle pelli, della tessitura del lino e del cotone e della tintoria. Ma tutte queste lavorazioni sono contenute entro confini troppo ristretti, perchè una città possa dirsi industriale.¹ Nè forse Venezia è luogo da esserlo in avvenire più di quello che lo sia presentemente, fatta eccezione per le costruzioni navali, le quali potrebbero avere ancora lusinghiero successo nei cantieri della laguna. Ma qui non si tratta più di prodotti da imbarcare per essere esportati. Le industrie esistenti alimentano un traffico molto limitato, e non possono certamente riguardarsi come bastanti per assicurare il carico ai bastimenti che facessero il viaggio dall'Adriatico all'Oriente.

Inoltre Venezia non ha presso a sè un territorio industriale, e quasi si può dire neppure agricolo, perchè l'agricoltura nelle isole e nelle spiagge della laguna potrebbe prosperare assai meglio. Anche la pesca dovrebbe offrire lucri molto maggiori. Agli scarsi prodotti delle lagune, se ne aggiungono pochi della vicina terraferma. Oltre ai cementi e alle calci idrauliche, non si ha che qualche partita di candele steariche, saponi, profumerie, fiammiferi, carta, terraglie, laterizi, derrate alimentari, acque minerali, cappelli di paglia, mobili e oggetti artistici, e poche altre merci di minor conto. Così Venezia resta con una zona utile assai ristretta e non troppo feconda da servire col suo porto.

Genova invece ha dietro a sè la Lombardia e il Piemonte, ricchi d'industrie e di produzione agraria, e Trieste ha tutta l'Austria, di cui è l'unico porto commerciale.

Ora, se non possiedono industrie importanti, nè hanno vicina una regione largamente produttiva, le città marittime evidentemente non possono prosperare, se non col commercio di transito. Ma questo commercio, col quale Venezia potrebbe in parte supplire, dato un vasto mercato estero, alla mancanza d'un movimento proprio, conviene saperlo adescare con buone linee di navigazione e con una avveduta politica ferroviaria. Finchè non si penserà a ciò, il movimento del porto di Venezia non potrà servire che alle provincie più prossime, e non si avvantaggerà, se non di quel

¹ La pubblicazione di L. SORMANI-MORETTI, *Le condizioni economiche ed amministrative della provincia di Venezia, esposte il 12 agosto 1878 al Consiglio provinciale*, Venezia, Antonelli, 1878, reca interessanti notizie sulle industrie di Venezia, ma ormai sono troppo antiche. La stessa cosa è a dirsi dei cenni che si trovano nella conferenza di JACOPO BERNARDI, *Venezia; promesse e impedimenti del suo prospero avvenire*; Treviso, tip. Turazza, 1882. Alquanto più vicine a noi, sebbene non molto recenti, sono quelle contenute nel fascicolo della "Statistica industriale", che si riferisce alla provincia di Venezia.

tanto, che è consentito dal tenue svolgimento dei traffici di esse e dal naturale aumento dei consumi.

A conferma e schiarimento di quanto diciamo, vengono i risultati del movimento marittimo di Venezia,¹ e di quello di Trieste.

La navigazione totale del porto di Venezia fu di 6234 bastimenti di 709 000 tonnellate di stazza nel 1868, di 5323 bastimenti di tonn. 938 000 nel 1873, di 5588 di tonn. 1 071 000 nel 1875, di 6057 di tonn. 2 191 000 nel 1896, di 6181 di tonn. 2 396 000 nel 1897, di 6063 di tonn. 2 584 000 nel 1898 e di 6323 bastimenti e 2 723 000 tonnellate nel 1899.

A questo movimento, la navigazione internazionale contribuì con 4962 bastimenti di 567 000 tonnellate di stazza, nel 1868, 4070 di tonn. 639 000 nel 1873, 4336 di tonn. 755 000 nel 1875, 4225 di tonn. 1 552 000 nel 1896, e 4811 di tonn. 2 505 000 nel 1899.²

Dei bastimenti approdati o partiti in navigazione internazionale nel 1868, ben 4436 di 395 589 tonnellate provenivano dall'Austria-Ungheria o vi erano destinati (3602 di 373 729 tonn. nel 1871, 3439 di 383 722 tonn. nel 1873, 3889 di 551 839 nel 1875 e 3257 di 724 738 tonn. nel 1897),³ e 220 di 109 506 tonn. venivano nel 1868 dalla Gran Bretagna o v'erano destinati (213 di 150 815 tonn. nel 1871, 207 di 127 695 tonn. nel 1873, 174 di 1 311 922 tonn. nel 1875, e 397 di 516 801 tonn. nel 1897). Le altre provenienze o destinazioni sono di piccola importanza.

Apparentemente nessun bastimento nel 1868 veniva dall'Egitto o dai mari al di là dell'istmo di Suez o vi andava; ma almeno in Egitto ne saranno andati, e ciò non risulta dalle statistiche, probabilmente perchè s'è tenuto conto soltanto del primo approdo, e, al ritorno, del paese d'ultima provenienza. Invece nel 1871 si ebbe: un arrivo dai Possedimenti inglesi d'Asia di 3 navi di 2530 tonnellate; nel 1873 un approdo di 7 bastimenti di 6921 tonn. dall'Egitto e una partenza per l'Egitto di 28 di 13 211 tonn., un arrivo dai Possedimenti inglesi in Asia di 4 bastimenti di 3318 tonn. e la partenza per quelle colonie di una nave di 838 tonn., e

¹ Chi volesse farsi un'idea più particolareggiata del commercio di Venezia negli anni dal 1876 al 1893, può consultare lo studio di ALDO CONTENTO, *Venezia, il suo porto, e il suo commercio*, nella "Rassegna nazionale", del 1° marzo 1895, pag. 63-107, che è ricco di copiosi dati statistici su quel periodo di tempo.

² Dalla statistica ufficiale del *Movimento della navigazione* nei vari anni citati.

³ La statistica citata della Camera di commercio di Venezia, dalla quale togliamo questi dati per il 1897, non li offre per l'anno 1898, come non li dà il *Movimento della Navigazione* degli ultimi tre anni.

la venuta dai Possedimenti olandesi in Oceania di un bastimento di 569 tonnellate; nel 1875 un arrivo di 6 bastimenti di 5128 tonn. dalle Indie e uno di 5 bastimenti di 1852 tonn. dall'Egitto, e una partenza di 7 di 3019 tonn. per quest'ultimo paese; nel 1897 un approdo di 41 bastimenti di 79 017 tonn. dall'Egitto, una partenza per i porti egiziani di 46 bastimenti di 88 269 tonn., e un arrivo di 5 bastimenti di 8715 tonn. dall'India.

Come si vede dal 1868 al 1871 e al 1873 non si ha nella navigazione internazionale che un debolissimo incremento. L'apertura del canale ebbe scarsi effetti sul traffico marittimo della regina dell'Adriatico. E meno ancora ne ebbe per quanto riguarda la nostra marina. Anzi la parte avuta nel movimento di Venezia con l'estero dalla bandiera nazionale fu addirittura in regresso nei primi anni dopo aperta la nuova via (da 209 000 tonnellate di stazza nel 1868 a 198 000 nel 1871 e 199 000 nel 1873, computando soltanto i bastimenti entrati).

La navigazione di cabotaggio e di scalo fu alimentata nel 1868 da 1272 bastimenti di 141 794 tonnellate, di cui 1224 di tonn. 134 374 portavano la bandiera italiana; nel 1871 da 1085 bastimenti di 143 508 tonn., dei quali 1026 di 133 350 tonn. con bandiera nazionale; nel 1873 da 1253 di 299 192 tonn., tra i quali 1069 di 145 711 tonn. con bandiera italiana; nel 1875 da 1222 bastimenti di 315 825 tonn.,¹ di cui 1055 di 155 049 tonn., erano italiani; nel 1896 da 1852 bastimenti di 638 350 tonn., e 1701 di 471 930 tonn. avevano bandiera nazionale. Negli ultimi anni non abbiamo dati per fare il calcolo della navigazione di cabotaggio e di scalo insieme. Quella di cabotaggio fu nel 1899 di 249 bastimenti e 132 000 tonnellate; 229 tra essi, di 111 000 tonnellate, erano italiani.²

Se consideriamo il movimento totale del porto di Venezia negli ultimi cinque anni (1895-1899),³ troviamo che esso decadde alquanto nel 1896. I 6993 bastimenti di 2 407 000 tonn. di stazza con 1 299 000 tonn. di prodotti del 1895 scesero nel 1896 a 6057 con

¹ L'aumento eccezionale del 1875 è soltanto apparente, essendo dovuto alla nuova distinzione, fatta nel 1874, tra la navigazione internazionale e il cabotaggio, la quale, come abbiamo ricordato, fece classificare come bastimenti in cabotaggio parecchi prima annoverati tra quelli in navigazione internazionale. Per la stessa ragione nel 1875 appare minore, di quello che non fosse secondo la classificazione usata negli anni precedenti, la quantità dei bastimenti in navigazione internazionale.

² *Movimento della navigazione* dei vari anni. Per il 1899 v. alle pag. 259 e 268.

³ In questo esame ci atteniamo al *Movimento della Navigazione* dei singoli anni. Per il 1899, pag. 254-284. Le statistiche della Camera di commercio di Venezia presentano dati un po' diversi.

2 191 000 tonn. di stazza e 1 151 000 di prodotti. Questa diminuzione è dovuta alla navigazione internazionale, e principalmente alla nostra bandiera e ai velieri. Negli ultimi anni il movimento ebbe continue oscillazioni, che ne dimostrano l'incostanza. È da notare però che nel 1895 arrivò al grado più elevato, che avesse toccato mai, cosicchè più appariscente è la differenza col 1896. Il movimento del 1896 supera tuttavia notevolmente la media dell'ultimo decennio.

Nel 1897 si ebbero 6181 bastimenti di 2 396 000 tonn. di stazza, con 1 268 000 tonn. di merci, delle quali 1 014 000 estere o destinate all'estero. Il porto di Venezia vide dunque, nel 1897, crescere il suo movimento, in confronto del 1896, di 206 000 tonnellate, riprendendo così quasi tutto quello che aveva perduto nel 1896 rispetto al 1895.

Nel 1898 il movimento fu di 6063 bastimenti di 2 584 000 tonn. con 1 353 500 tonn. di merci e 36 000 passeggeri, superando così anche quello del 1895. Dei prodotti, 1 091 000 tonn. spettano agli scambi con l'estero. Sommando insieme navigazione internazionale e cabotaggio, si hanno 1 173 000 tonn. di merci importate e 180 500 di esportate.¹

Ancora maggiore fu il movimento del 1899, alimentato da 6323 bastimenti di 2 723 000 tonn. di stazza con 1 466 000 tonn. di merci. Gli scambi sono dovuti principalmente alle merci importate dall'estero, le quali furono in quantità di 1 107 000 tonnellate, mentre quelle destinate a paesi stranieri si restrinsero a 81 000. Le merci provenienti da porti italiani furono soltanto 146 000 tonnellate e quelle destinate a porti nostri 122 000.

I passeggeri furono 23 000 in arrivo e 18 000 in partenza, per la massima parte, in navigazione internazionale e sotto bandiera austro-ungarica.

Il movimento dei prodotti in cabotaggio fu compiuto quasi del tutto dalla bandiera nazionale. Invece i prodotti importati dall'estero vennero principalmente sotto le bandiere: inglese (422 000 tonn.), italiana (304 000) e austro-ungarica (248 000); quelli esportati lo furono quasi interamente dalle stesse tre bandiere, avendovi

¹ Secondo la Camera di commercio di Venezia, il movimento appare minore, perchè le importazioni sarebbero state nel 1898 di 1 112 000 tonnellate e le esportazioni di 159 000 (navigazione internazionale e cabotaggio insieme sommati). Le importazioni per terra ascsero a 248 000 tonnellate e le esportazioni a 639 000. (*Navigazione e commercio* cit., pag. 114-117). Tutto insieme, in confronto di circa 1 400 000 tonnellate di merci importate, si avrebbe avuto nel 1898 un'esportazione di sole 800 000.

contribuito quella nazionale con 43 000 tonnellate, l'austro-ungarica con 25 000 e l'inglese con 12 000. Dunque nel commercio internazionale, per la quantità dei prodotti trasportati ha il predominio la bandiera britannica, e n'è causa, com'è facile immaginare, l'importazione di carbon fossile. Invece quanto al tonnellaggio di stazza la bandiera inglese è superata dalla nostra, che nel 1899 presentò 913 000 tonnellate, mentre quella britannica ne ebbe 742 000 e l'austro-ungarica 663 000.

Il traffico internazionale venne compiuto dai piroscafi per 1 044 000 tonnellate di prodotti e dai velieri per 144 000. I prodotti scambiati tra Venezia e gli altri porti d'Italia furono trasportati per 174 000 tonn. dai piroscafi e per 94 000 dai velieri.

La maggior parte di questi scambi venne operata dalla marina libera; le tredici linee internazionali, che toccavano Venezia nel 1899, vi contribuirono soltanto con 340 000 tonn. di merci e con 26 000 viaggiatori. E lo si comprende, perchè di quelle linee, cinque non escono dall'Adriatico e le altre sono dirette ad altri porti mediterranei o europei. I vapori addetti all'unica linea di cabotaggio (la Venezia-Brindisi) sbarcarono 15 000 tonn. di merce e ne imbarcarono 3 000.

I prodotti sbarcati provennero principalmente dalla Gran Bretagna (597 000 tonn.), dall'Austria-Ungheria (191 000), dalla Rumania (93 000), dagli Stati Uniti (65 000), dal Belgio (38 000), dalla Spagna (36 000) e dalla Russia (31 000). Quelli imbarcati erano destinati all'Austria-Ungheria (38 000 tonn.), all'Egitto (17 000), alla Turchia (9 000), alla Gran Bretagna e alla Grecia (5 000 ciascuna).

Come indicano le stesse provenienze, i prodotti, che per quantità più largamente contribuiscono al commercio marittimo d'importazione, sono il carbon fossile (più di mezzo milione di tonnellate nel 1898) e i cereali (più di 200 000 tonnellate nel 1898). Ad essi tengono appresso i vini. Per valore vengono prima i cereali, poi i filati e tessuti, poi i vini.¹ Le principali esportazioni consistono nei medesimi prodotti, detrattone il consumo, che se ne fa a Venezia.

Ai numeri relativi alle provenienze e alle destinazioni non si deve, però, attribuire un valore assoluto perchè, stante la de-

¹ *Navigazione e commercio di Venezia negli anni 1897 e 1898* cit., pag. 115 e 123. Non abbiamo questi dati per il 1899, non essendo ancora pubblicata, come dicemmo, la statistica della Camera di commercio per quell'anno.

ficienza della marina nazionale, parecchie merci sembrano provenire, per esempio, dall'Austria-Ungheria, mentre vengono dal Levante e dall'Oriente, ma furono imbarcate su vapori austriaci diretti a Trieste. Del pari qualche prodotto veneziano, come le conterie, non di rado è venduto nei paesi orientali, anche oggidì, come merce non italiana, perchè portatavi da bastimenti esteri, come avveniva anche più spesso, quando non v'era ancora il canale di Suez, e quel prodotto andava da Venezia a Londra e a Liverpool, per essere di là inviato in Oriente.

I dati che abbiamo addotti dimostrano come fosse scarsissimo il movimento del porto di Venezia prima che si aprisse al traffico la nuova via acquee tra il mar Rosso e il Mediterraneo e così pure negli anni che vennero subito dopo quel grande avvenimento. È vero che nei primi tempi anche l'attività del canale fu assai limitata. Ma, neppur quando essa crebbe in efficacia, l'incremento che si avverò nel commercio veneziano, si può ascrivere se non in piccola parte all'azione del canale, essendo dovuto principalmente al naturale sviluppo dei traffici con altre regioni, e all'aumento della popolazione e dei consumi. Anzi il progresso sarebbe stato assai maggiore, anche indipendentemente dal canale di Suez, se il commercio di Venezia non presentasse il grave inconveniente di un'eccezionale prevalenza dei prodotti in arrivo per mare in confronto di quelli in partenza.

Se si guarda al tonnellaggio dei bastimenti entrati o usciti carichi o in zavorra, la differenza non sembra tanto notevole. Infatti nel porto di Venezia entrarono in navigazione complessiva per operazioni di commercio, con carico :

- nel 1868 bastimenti 3054 di tonn. 344 520, sopra un approdo totale di 3151 bastimenti di tonn. 356 587;
- nel 1871 bastimenti 2468 di tonn. 347 040, sopra un approdo totale di 2516 bastimenti di tonn. 357 138;
- nel 1873 bastimenti 2586 di tonn. 461 983, sopra un approdo totale di 2651 bastimenti di tonn. 465 681;
- nel 1875 bastimenti 2689 di tonn. 515 466, sopra un approdo totale di 2746 bastimenti di tonn. 527 549;
- nel 1896 bastimenti 2823 di tonn. 1 056 378, sopra un approdo totale di 2993 bastimenti di tonn. 1 091 064;
- nel 1898¹ bastimenti 2832 di tonn. 1 199 522, sopra un approdo totale di 3046 bastimenti di tonn. 1 290 868.

¹ Dopo il 1896, la statistica ufficiale dello Stato non presenta più questa distinzione dei bastimenti entrati con carico o senza. Per l'anno 1898 i dati sono quelli offerti dalla Camera di commercio di Venezia, *Statistica cit.*, pag. 112-113.

Uscirono con carico :

- nel 1868 bastimenti 1432 di tonn. 235 464, sopra una partenza totale di 3033 bastimenti di tonn. 352 253 ;
- nel 1871 bastimenti 1169 di tonn. 244 628, sopra una partenza totale di 2665 bastimenti di tonn. 386 159 ;
- nel 1873 bastimenti 1209 di tonn. 313 713, sopra una partenza totale di 2672 bastimenti di tonn. 472 176 ;
- nel 1875 bastimenti 1245 di tonn. 426 849, sopra una partenza totale di 2812 bastimenti di tonn. 543 051 ;
- nel 1896 bastimenti 1601 di tonn. 698 976, sopra una partenza totale di 3064 bastimenti di tonn. 1 099 485 ;
- nel 1898 bastimenti 1525 di tonn. 767 476, sopra una partenza totale di 2845 bastimenti di tonn. 1 302 840.

Da questi dati si rileva come i bastimenti entrati fossero quasi tutti con carico, mentre gli usciti (avuto riguardo alla stazza e non al numero), lo erano per due terzi nel 1868, e per un po' meno nel 1871 e nel 1873, per più di tre quarti nel 1875, per meno di due terzi nel 1896, e per poco più di metà nel 1897 e nel 1898. I bastimenti usciti in zavorra appartenevano quasi tutti alla navigazione internazionale.

Ma se, invece dei bastimenti, i quali si considerano usciti con carico, anche quando questo carico sia esiguo, guardiamo ai prodotti trasportati, vediamo come la preponderanza di quelli in arrivo per mare, in confronto di quelli in partenza, sia tanta che il commercio marittimo di Venezia si può dire di sola importazione.

I bastimenti, che recano i prodotti esteri, partono in zavorra, e sono costretti a cercare carico altrove, e quindi ad aumentar le tariffe di trasporto per Venezia, con grave danno del suo commercio. Invece i noli per Genova e per Trieste sono meno elevati, perchè in quei due porti i bastimenti trovano più facilmente da rifare almeno una parte del carico. Così avviene che molte navi, che portano merci destinate alla Lombardia e alla Svizzera occidentale, preferiscono di approdare a Genova piuttosto che a Venezia. E la Svizzera orientale, che è la regione elvetica dove più fioriscono le industrie, è largamente servita da Trieste.

Il commercio di questo porto si trova in condizioni ben diverse da quello di Venezia.

Anche a Trieste le esportazioni per mare sono inferiori alle importazioni, ma quelle superano i sette dodicesimi di queste nel peso e i quattro quinti nel valore. Le une e le altre sono rese assai notevoli dagli scambi con l'Oriente, i quali poco o nulla avvantaggiano la regina delle lagune.

A Trieste nel 1868 entrarono 11 056 bastimenti di 1 006 211

tonnellate, dei quali 8236 di 780 343 tonn. carichi e 2820 di 225 868 vuoti. Per molti anni dopo di allora, eccettuato il 1869, il tonnelloaggio complessivo fu inferiore a quello del 1868. Bisogna venire al 1877 per trovarlo superato, con un approdo di 8522 bastimenti di 1 089 272 tonnellate.

Il movimento continuò a crescere di poi, talchè nel 1899 i bastimenti entrati furono 8886, di 2 182 000 tonnellate, e di essi 6056 di 1 933 000 tonnellate erano con carico e 2830 di 249 000 vuoti. Dei bastimenti partiti nel 1899 ben 5864, di 1735 000 tonnellate di stazza erano carichi e 3001 di sole 437 000 tonnellate vuoti. In tutto, il porto di Trieste ebbe nel 1899 un movimento di 17751 bastimenti di 4 354 000 tonnellate di stazza. Nel 1898 i bastimenti erano stati 17 482 e la loro portata di 4 133 000 tonnellate.¹ Importantissimo traffico, al quale la nostra bandiera prese assai piccola parte, sebbene venga subito dopo l'austro-ungarica.

Le importazioni per mare a Trieste ebbero un valore di 193 milioni di fiorini nel 1898 e di 194 nel 1899, e le esportazioni di 163 milioni nel 1898 e di 161 nel 1899.² Il prodotto dei dazi doganali offerto da Trieste supera la quinta parte del reddito totale dell'impero.

Tra i prodotti che alimentarono con maggiori quantità l'importazione per via di mare sono il carbon fossile, i minerali, il cotone greggio, i cereali, il vino, il caffè, gli agrumi, le frutta secche, i laterizi, il legname.³ Quelli che diedero luogo a più larga esportazione furono lo zucchero, il legname, la carta, le farine, le bevande spiritose, il carbon fossile, il caffè, il riso, i legumi secchi, il vino, gli oli, le manifatture di cotone e i fiammiferi.⁴

Buona parte dell'aumento nel traffico di alcuni di questi prodotti, è dovuto a uno spostamento di commerci da Venezia a Trieste. Ad esempio il transito d'una parte del cotone greggio diretto alla Svizzera e alla Germania meridionale aveva cominciato a fare scalo a Venezia, ma poi venne attirato a Trieste col favore dei ribassi ferroviari, con i quali Venezia non fu in grado di gareggiare, non essendole state concesse le facilitazioni che aveva richieste per conservare quel traffico. Così, mentre nel 1871 Venezia importava dall'Egitto e dall'India 123 000 quintali di cotone greggio e nel 1882 ben 220 000, nel 1890 ne importò invece 206 000 e nel 1897 soltanto

¹ *Navigazione e commercio di Trieste nel 1899*; Trieste, Morterra, pag. 3 e 6.

² *Id.*, pag. 11.

³ *Id.*, pag. 20-40.

⁴ *Id.*, pag. 82-114.

116 000, mentre in quest'ultimo anno più di 39 000 quintali di cotone venivano portati a Venezia indirettamente dall'Austria-Ungheria e dall'Inghilterra. ¹ La diminuzione è forte, e si dimostra tanto più grave, quando si consideri il progresso notevolissimo della nostra industria cotoniera. Invece Trieste importava nel 1882 ben 450 000 quintali di cotone greggio, nel 1890 quintali 670 000 e 543 000 nel 1899. ²

Il commercio asiatico di Trieste è divenuto importantissimo. Nel 1899 fu di ben 103 milioni di fiorini, mentre nel 1895 era di 72. ³

Pur troppo non è avvenuto altrettanto di quello di Venezia, il quale è ben lontano dall'aver avuto lo svolgimento, che ebbe nella città sorella e rivale. Negli ultimi anni prima che si aprisse il canale di Suez, Venezia si trovava con i paesi al di là dell'istmo nelle stesse condizioni in cui era sempre stata, ossia non aveva con essi alcun commercio diretto. Dischiusa la nuova via, iniziò, come abbiamo veduto, qualche scambio, che poi col tempo si accrebbe alquanto, giungendo nel 1880 a 25 000 tonnellate, e nel 1886 a 44 000. Ma nel 1893 si discese a 26 000 tonnellate e nel 1897 a 22 200. ⁴ Nel 1899 gli scambi tra Venezia e l'Oriente, secondo la statistica ufficiale del Regno, si sarebbero limitati a 5275 tonnellate di prodotti in arrivo dall'India e a 17 in partenza per l'India e 119 per il Giappone. ⁵ Di certo il traffico deve essere stato maggiore, perchè le nostre pubblicazioni non comprendono i prodotti, i quali sono spediti a Trieste per essere imbarcati sui piroscafi del *Lloyd*, che fanno rotta per i paesi oltre Suez, o vengono da Trieste sugli stessi piroscafi. A ogni modo il movimento commerciale di Venezia con l'Oriente resta sempre assai ristretto.

I prodotti, che diedero vita al commercio orientale di Venezia, furono, all'importazione: cotone greggio, riso e altri cereali, coloniali, iuta, pelli e semi oleosi; all'esportazione: tessuti di cotone, e di lana, conterie, calce e cementi idraulici. ⁶

Il valore delle importazioni è stato, nel 1897, di 4 208 000 lire dall'Egitto, di 9 573 000 lire dalle Indie, 2 814 000 dalla Cina, e 123 000 dal Giappone. Invece nel quinquennio 1871-75 le impor-

¹ *Navigazione e commercio di Venezia*: per il 1871, pag. 35, per il 1882 pag. 42, per il 1890 pag. 43, per il 1897-98 pag. 36 e 37.

² *Navigazione e commercio di Trieste*, per i vari anni. Per il 1899 v. a pag. 24.

³ *Id.*, pag. 12-13.

⁴ *Navigazione e commercio di Venezia*, ai vari anni indicati. Per il 1897, v. alle pag. 54-55.

⁵ *Movimento della navigazione*, pag. 278.

⁶ *Navigazione e commercio di Venezia*, 1897-1898, pag. 33-41 e 42-51.

tazioni dall'India a Venezia salirono in media a 31 milioni di lire l'anno. Le esportazioni furono nel 1897 di 10 968 000 lire nell'India, di 394 000 nella Cina, 2934 000 nel Giappone, 3 097 000 verso l'Egitto e 235 000 nell'Arabia.¹ Esse sono aumentate in confronto del passato (nel quinquennio 1879-83 le esportazioni nell'India erano rimaste inferiori alla media di 6 milioni di lire all'anno), non perchè siano sviluppate di molto le industrie del Veneto, o migliorate le nostre comunicazioni con l'Oriente, bensì per i progressi compiuti dalle regioni asiatiche.

Da tutti questi fatti risulta quale sia l'indole del commercio di Venezia, il quale non è di transito con l'estero, bensì di approvvigionamento per i mercati italiani più vicini, e di smercio delle loro derrate. Dei prodotti che approdano a Venezia, ben pochi passano il confine, e di quelli che ne partono pochi provengono da oltralpe.

Invano, pur troppo, quando dall'Oceano Indiano giunse nell'Adriatico la prima nave passata per il canale di Suez,

Ruggi dell'Adria il sollevato flutto
Al passar della prora ardimentosa;
E l'anel, che celò fido nel lutto,
Rese alla sposa.²

Il commercio con l'Oriente, e specialmente con l'India, che da principio sembrava sulla via di diventare abbastanza soddisfacente, andò poi scemando in modo eccezionale. Perchè possa riprendere importanza, è necessaria una linea diretta di navigazione con almeno una partenza e un arrivo ogni mese. Per ragioni d'economia, si potrebbe, per ora, limitarsi a sei viaggi diretti all'anno, contentandosi per gli altri sei della coincidenza con i vapori provenienti da Genova. Ma i quattro istituiti quest'anno sono troppo piccola cosa, tanto più che non danno alcun affidamento di stabilità, e trascurano completamente Calcutta, con la quale Venezia ha anche ora scambi abbastanza importanti, senza dire di tutto il resto dell'Asia orientale che è affatto dimenticato. Nè possono riparare alla deficienza i vapori del *Lloyd* austriaco, i quali hanno tutto l'interesse di avvantaggiare Trieste e non Venezia. Quanto invece sarebbe utile una linea nazionale, è superfluo rilevarlo: a proposito di Venezia ricorderemo soltanto che i suoi traffici con

¹ *Id.*, pag. 54-55.

² G. ZANELLA, *Poesie*, Firenze, Le Monnier, 1877, 3^a edizione: *Il taglio dell'istmo di Suez*, pag. 126.

l'Oriente furono maggiori o minori secondo che erano buone o deficienti le comunicazioni non già con l'Oriente — poichè di dirette non n'ebbe mai con nessun paese dell'Asia — ma quelle con Alessandria d'Egitto, prima tappa verso i paesi orientali. Quando con legge del 30 giugno 1888 fu reso quindicinale il servizio di navigazione per Alessandria, che prima era settimanale, il commercio di Venezia con l'India soffrì un crollo fortissimo.

Perchè il commercio orientale torni ad affluire alla regina dell'Adriatico, bisogna contrapporre qualche cosa alla concorrenza formidabile di Trieste, e noi finora nulla o ben poco abbiamo fatto in questo intento. Così è avvenuto che le relazioni marittime di Venezia con l'Oriente attraverso il canale di Suez furono assai ristrette, tanto che nel 1897 si sono limitate, come abbiamo veduto, a 5 piroscafi di 8700 tonnellate di stazza all'arrivo in Venezia, mentre non se ne trova nessuno alla partenza.¹ Invece nel medesimo anno giunsero nel porto di Trieste dall'Oriente 41 vapori di 90 300 tonnellate, e ne partirono diretti all'Oriente 29 di 67 500 tonnellate; e nel 1899 gli arrivi salirono a 53 piroscafi di 122 300 tonnellate e le partenze a 38 di 94 100 tonnellate.²

Il maggior movimento del porto di Trieste in confronto di quello di Venezia, oltre che ai ribassi ferroviari sulle linee che mettono capo a quello scalo, è dovuto senza dubbio anche alla potente società di navigazione che vi ha la sua sede, il *Lloyd* austriaco, che possiede una flotta assai buona e numerosa; ma vi cooperano altresì le ottime condizioni del porto e i copiosi e validi mezzi di carico e scarico. Le partite di cotone orientale dirette alla Svizzera e alla Germania approdano a Trieste, piuttosto che a Venezia, non solo per il minor costo nei noli e perchè sono più miti le spese nel primo dei due porti, ma anche perchè esso è meglio provveduto d'ogni comodità. Per tutte queste ragioni Trieste ha compiuti così grandi progressi. E maggiori se ne sperano, tanto che il Governo austriaco crede di non aver fatto ancora abbastanza per il maggiore scalo dell'impero, e il 18 ottobre 1898 presentò alla Camera dei deputati un disegno di legge per il suo ingrandimento, destinando all'opera 6 milioni di fiorini. La relazione che precede la proposta dimostra che il provvedimento è reso necessario dall'aumento dell'esportazione austriaca e dal continuo progresso del movimento marittimo del grande porto.

¹ *Navigazione e commercio di Venezia negli anni 1897 e 1898*, pag. 54-55.

² *Navigazione e commercio di Trieste nel 1899*, pag. 4-5.

Non è a dire che nel porto di Venezia si sia trascurato di fare lavori di miglioramento, per renderlo accessibile anche ai grossi bastimenti.¹ L'istituzione d'una vasta e comoda stazione marittima ha agevolate le operazioni di carico e scarico, sebbene molto resti ancora da fare a questo riguardo.² Gli ampi magazzini per cereali, stabiliti dalla Società Adriatica delle strade ferrate,³ veramente benemerita di Venezia, e le basse tariffe applicate per il trasporto di quel prodotto, sono bastati per ridestare in Venezia il commercio delle granaglie.

Non sono grandi cose, ma pur dimostrano che qualche po' di buona volontà non è mancata nel Governo e nelle grandi aziende dello Stato. A questo buon volere conviene, però, chiedere prove assai più efficaci, principalmente riguardo alle tariffe ferroviarie, che hanno bisogno d'essere attenuate di molto, perchè Venezia possa far qualche concorrenza a Trieste.

Ma quando si abbia compiuto tutto ciò che può richiamare i bastimenti all'approdo di Venezia, mancherà qualche altra cosa ancora, e non la meno importante. Occorrerà che i Veneziani si occupino un po' più del loro porto, che vi rivolgano più attivamente il pensiero e l'opera, con la risoluzione di trarne il maggiore profitto.⁴

¹ Sulle condizioni materiali, passate e presenti, del porto di Venezia, e sulle deficienze che ancora vi si lamentano, si possono vedere: P. PALEOCAPA, *Dello stato antico, delle vicende e della condizione attuale degli estuari veneti*, Venezia, Antonelli, 1867; G. LANZA, *Le lagune di Venezia e il porto di Lido*, nella "Rivista Veneta", dell'ottobre-dicembre 1874; G. ZANON, *Questioni idrauliche e storiche sul porto e sull'estuario di Venezia*, nella "Rivista marittima", del gennaio 1877; P. FAMBRI, *Lettera all'onorevole Brin intorno al nostro massimo problema lagunare e ai doveri del Governo italiano verso Venezia*, negli "Atti dell'Istituto Veneto", 1880-1881, serie V, vol. VII, pag. 663-724 (oltre a parecchi altri scritti pubblicati nella medesima raccolta); S. RAINERI, *Utopie marinaresche?*, discorso, Torino, Unione tip. editrice, 1890; P. LANZONI, *Il porto di Venezia*, Verona, Drucker, 1895. Vediamo ora annunciata una memoria di LUCIANO PETIT, *Cenni per una sistemazione del porto di Venezia*, Venezia, 1900.

² Le ultime spese dello Stato per la stazione marittima di Venezia sono quelle approvate con la legge su alcune opere marittime, del 14 luglio 1889. Le disposizioni contenute in essa riguardo a Venezia furono poi modificate con la convenzione stipulata l'11 dicembre 1897 tra lo Stato, il Comune e la Società ferroviaria Adriatica, valendosi della facoltà, consentita dalla legge 6 agosto 1893, di sostituire, d'accordo tra Governo e Comune interessato, alle opere stabilite per un determinato porto, altre opere riconosciute di maggiore utilità, purchè siano eseguite a vantaggio dello stesso porto e non venga superata la spesa autorizzata dalla legge del 1889.

³ V. la convenzione 30 aprile 1893, approvata con la legge 11 dicembre dello stesso anno.

⁴ Eloquenti esortazioni rivolgeva loro, a questo riguardo, fin dal 1876, PAFRICO VALUSSI. Si veda il discorso da lui pronunziato all'Istituto Veneto: *Venezia e il suo avvenire*, negli Atti dell'Istituto del 1875-76, serie V, vol. II, pag. 267-293.

Venezia, tra le grandi città marittime, è di quelle che hanno meno capitali impiegati sul mare, e meno interesse per le arti e le industrie marittime. I suoi cantieri, così celebri un tempo da essere ricordati come singolare esempio da storici e poeti, non producono ormai altro che barche, ed è scarsissimo il numero dei bastimenti iscritti nelle sue matricole. Nel 1897 erano proprietà di cittadini del comune di Venezia 16 piroscafi di 5248 tonnellate (di cui soli 6 di 5062 tonnellate per il grosso cabotaggio) e 40 velieri di 7920 tonnellate (dei quali 4 di 2155 tonnellate erano di lungo corso e 2 di 850 di gran cabotaggio, gli altri servivano soltanto per il piccolo cabotaggio dell'Adriatico). Nel 1898 i piroscafi erano 19 di 6882 tonnellate, e i velieri 42 di 7649 tonnellate.

Si può dire, insomma, che Venezia non ha marina propria, nè industrie marittime, nè (lo riconoscono i Veneziani stessi) sentimento marinaresco, sebbene sia giustamente orgogliosa del suo passato, dovuto interamente al mare. Il numero dei suoi marinai è molto lontano dall'eguagliare quello della gloriosa Repubblica. È vero che il presente compartimento di Venezia comprende un territorio marittimo assai più ristretto di quello in possesso della Repubblica di San Marco, ma, anche in proporzione dei suoi abitanti, il compartimento di Venezia ha assai scarsa popolazione marinaresca. Infatti, non computando i gondolieri, i quali passano la vita per i canali dell'impareggiabile città, e non si possono riguardare come gente di mare, restano circa 5300 pescatori, che vivono su barche di piccolo tonnello e non giovano ai commerci, e 6500 marinai. Si comprende come, con così scarso naviglio e così tenue numero di persone che, nelle varie condizioni sociali, s'occupino di cose marittime, i commerci dell'antica regina dell'Adriatico con l'estero siano assai limitati, e in buona parte continuino a restare in mano agl'Inglesi e agli Austriaci. Ben diversamente procederebbero le cose se Venezia avesse una flotta propria, costruita con capitali suoi, nei patri cantieri.

Per il porto dove ha sventolato su mille e mille navi la gloriosa bandiera di San Marco, molto deve fare il Governo, ma molto possono e devono operare anche i Veneziani. L'esempio di Genova dovrebbe essere seguito anche sulle lagune. Se quella città ha ottenuto molto a vantaggio del suo porto, ciò avvenne principalmente, perchè i suoi attivissimi figli non si sono limitati a chiedere aiuti al Governo, e a sollecitarlo a provvedere, ma ne hanno costantemente sorretta e agevolata l'opera, come hanno dimostrato anche

di recente, offrendosi di anticipare i fondi necessari per l'esecuzione delle opere deliberate dallo Stato.

Anche Venezia ha fatto di tanto in tanto qualche tentativo, ma, pur troppo, senza buon successo. Così nel 1871 sorse un Comitato promotore per la formazione d'una Società di navigazione col nome di *Lloyd veneto*, la quale compiesse la navigazione dell'Adriatico e dei porti del Levante, spingendosi anche alle Indie. Ma la Società non si potè costuire, niente meno che per ragioni finanziarie, le quali fecero preferire, a una società nuova, una convenzione con la Società *Adriatico-Orientale* e con la *Peninsulare* britannica.¹

Più recentemente, nel 1897, si formò un comitato con lo scopo di studiare i mezzi efficaci per dare maggiore incremento al commercio col Levante. Fu preparato anche un disegno di statuto, col quale si proponeva, tra l'altro, l'istituzione in alcune piazze dell'Oriente di agenzie commerciali; a Venezia e in Levante si sarebbero poi ordinati Musei dei prodotti, dai quali si speravano maggiori scambi. Alle spese dell'azienda avrebbero dovuto provvedere gl'industriali veneti riuniti in consorzio, mediante una quota da prelevarsi sulle vendite.² Ma il comitato, dopo di allora, non si è fatto più vivo, e, lo si comprende bene, non per inerzia sua, ma per mancanza di appoggio da parte della cittadinanza. Eppure l'idea era buona, di non troppo difficile attuazione, di modesta spesa, e di sicuro giovamento al commercio veneziano. Presentemente si attende alla formazione d'una Società agrumaria, la quale possa rendere Venezia l'emporio di quel prodotto, che ora è portato in larga misura a Trieste e a Fiume.³

Verso la fine del 1898, poi, s'era costituita una società di navigazione, con lo scopo di stabilire una linea diretta fra Venezia e il Brasile, ma neppure questa impresa potè essere portata ad effetto.⁴

Gli sforzi di pochi coraggiosi e quelli delle pubbliche Amministrazioni non sono, dunque, riusciti ancora a scuotere i propri concittadini, e a dar vita a una Società veneziana di navigazione a

¹ Di questo tentativo scrisse E. BIRAGHI, *Venezia e l'Adriatico*; Firenze, Civelli, 1871.

² V. la "Gazzetta di Venezia", del 4 gennaio 1898.

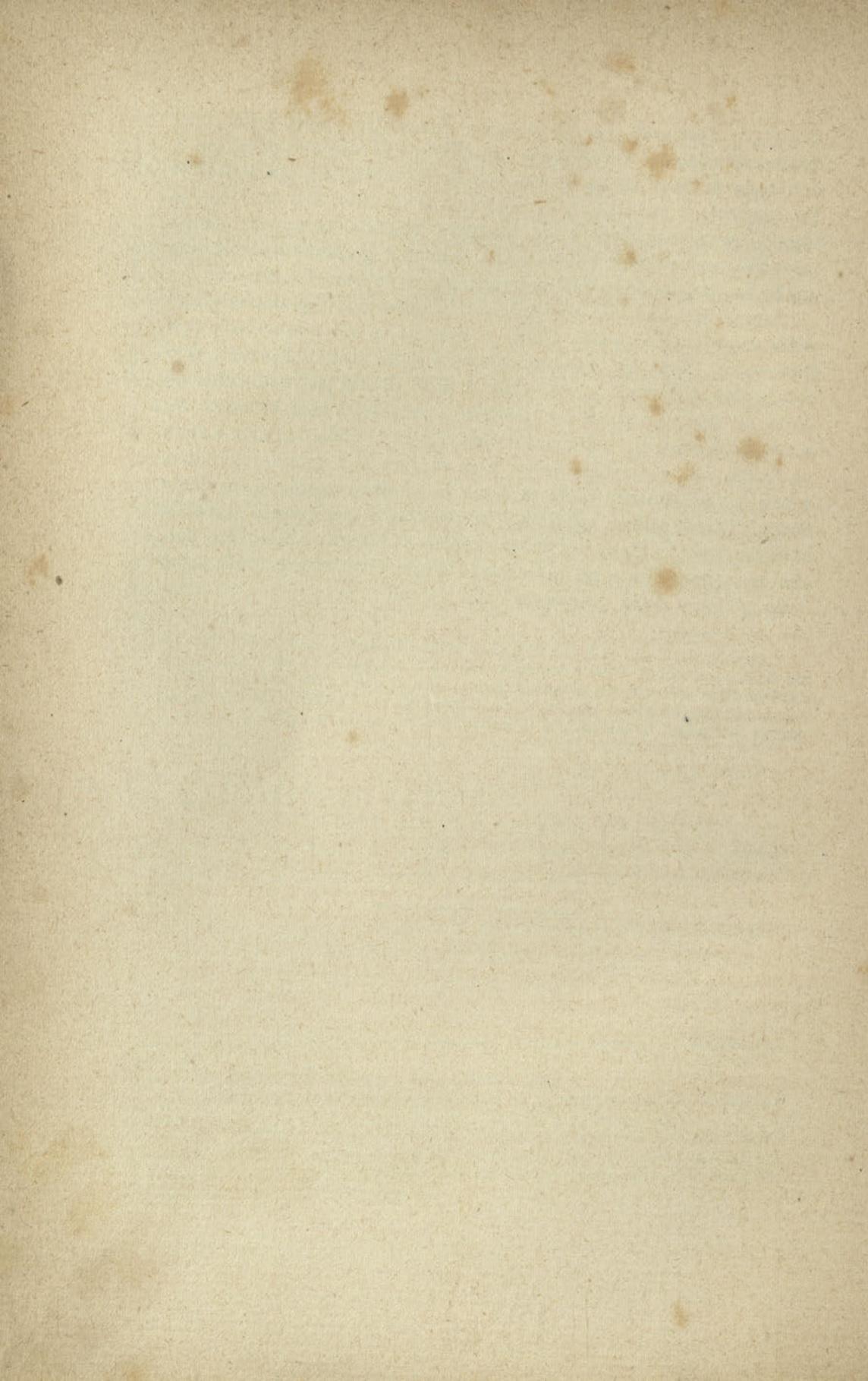
³ V. la *Relazione* (alla Camera di Commercio di Venezia) *sul progetto di istituire una Società agrumaria ed affini in Venezia*, Venezia, Tip. Garzia, 1900.

⁴ Forse alludeva a questa proposta la Camera di commercio di Venezia nella sua ultima relazione, dicendo che si avrebbero avuti fra non molto piroscafi veneziani per la libera navigazione nei porti più remoti. (*Navigazione e commercio di Venezia negli anni 1897-1898*, pag. 22).

vapore.¹ Speriamo che ciò si possa conseguire quanto prima, specialmente dopo la concessione, deliberata il 2 marzo di quest'anno, dell'isola di Sant'Elena a una società di capitalisti, per istituirvi un cantiere di raddobbo e di costruzione di navi. Se sorretta da saggia amministrazione e da prospere vicende, la nuova officina potrebbe assicurare a Venezia non solo una grande industria, ma anche la preparazione dei materiali per avventurati commerci.

Auguriamo che alla coraggiosa impresa arrida fortuna migliore delle precedenti, e ch'essa additi a Venezia le vie e le audacie dell'avvenire. Solo con l'azione concorde dello Stato dei privati, solo con l'opera attiva di questi, e con l'aiuto di seri provvedimenti da parte di quello, si potrà far risorgere a prosperità la nobilissima regina dell'Adriatico. Altrimenti essa resterà la città dell'arte e della genialità, ma, economicamente, sarà sempre una grande mendica, e non perpetuamente gloriosa come la sognava morendo fra Paolo Sarpi. Quest'azione vigorosa è necessaria, e per quanto riguarda lo Stato, tutti in Italia, ne devono sentire il bisogno e il dovere, perchè va a beneficio e ad incremento d'una città, che è tanta parte della gloria e della grandezza della patria.

¹ Mentre rivediamo le bozze di questo lavoro, leggiamo nei giornali l'annuncio della costituzione d'una "Società veneziana di navigazione a vapore", la quale avrebbe fatto costruire un piroscifo (non si dice di quale grandezza) per proprio conto. Probabilmente si tratterà d'una Compagnia per l'esercizio del cabotaggio, perchè, altrimenti, ci sembra che la notizia avrebbe avuta maggiore diffusione.



CAP. XIX.

Brindisi e la Valigia delle Indie

SOMMARIO: La strada ferrata da Brindisi alle Alpi. — Valore della posizione geografica di Brindisi rispetto al canale di Suez. — Soverchie speranze destate dal canale per l'avvenire di quel porto. — Limiti delle relazioni di Brindisi con l'Oriente. — La Valigia delle Indie. — Le vie tenute da essa nei vari tempi. — Ragioni di preferenza per Brindisi. — Importanza effettiva della Valigia. — Progressi del movimento del porto di Brindisi e suo speciale carattere. — Perdita del transito dei passeggeri a favore di Marsiglia. — Mitigazione dei prezzi per la via di Brindisi e altri miglioramenti. — Nuovi approdi immaginati per la Valigia in Italia. — Abbreviazione del viaggio per effetto del traforo del Sempione. — Le nuove vie di transito tra l'Europa e l'Asia.

Più di sette lustri or sono Cesare Correnti scriveva che la magnifica strada (a quel tempo non ancora compiuta) da Taranto e da Brindisi fino alle Alpi, è quella che meglio esprime e meglio mette a profitto la posizione d'Italia rispetto ai tre continenti che cingono il Mediterraneo; imperocchè una linea tirata direttamente dalle foci del Tamigi all'istmo di Suez correrebbe parallela alla linea normale degli Appennini e coinciderebbe quasi con la costiera orientale della penisola italiana. Codesta coincidenza, diceva l'illustre uomo, è sì manifesta, che fin dal primo momento in cui si cominciò ad immaginare un sistema di ferrovie italiane, tutti tracciarono questa linea littorana, sebbene fosse evidente ch'essa avrebbe dovuto sostenere una formidabile concorrenza con la via marittima, e sebbene le ragioni del commercio locale non meno che le ragioni strategiche consigliassero per avventura di preferire una linea più interna. È

una linea, concludeva, di cui neppure un chilometro è perduto per lo scopo della comunicazione tra il Levante, l'India ed il centro dell'Europa; una linea che può vincere ogni felice pronostico, se si aprissero le fauci del mar Rosso e si riavviasse per acque più note e lungo lidi meno barbari e remoti la navigazione per le Indie.¹

Non v'è dubbio che, per le comunicazioni rapide tra l'Oriente e l'Europa, il porto di Brindisi ha molta importanza. Però questa efficacia s'è grandemente esagerata. Mentre si stava scavando il canale di Suez, l'Italia faceva ritorno a Brindisi con le stesse aspirazioni dei suoi antichi dominatori.² Non solo si credeva che quel porto avrebbe fatta comunione d'affari col redivivo Oriente, cui prospetta, e avrebbe avuto alti destini;³ ma non pochi dicevano che, essendo lo scalo nostro più vicino al nuovo bosforo, sarebbe diventato l'emporio di tutto il commercio italiano con l'Oriente, e, dopo l'apertura dei valichi alpini, anche il commercio di transito dell'Europa attraverso il canale sarebbe affluito al porto nostro. Con la mente piena di simili idee si chiedevano lavori ingenti per prepararlo a questo enorme movimento. Memori che i romani avevano fatto di Brindisi il loro principale scalo per l'Oriente, elevandolo a singolare grandezza, molti ritennero che il commercio asiatico si sarebbe concentrato nel porto pugliese. Nè fu errore soltanto di parecchi scrittori, ma anche del Governo. E così alcuni anni prima dell'inaugurazione del canale s'istituì una linea sovvenzionata per l'Egitto con partenza da Brindisi, e si spesero in fretta molti milioni per opere, che migliorassero quell'approdo.

Si dimenticava che anche nei secoli passati il commercio dell'Asia tendeva ai porti più settentrionali d'Italia: a Venezia; a Genova, a Pisa, e non a quelli del mezzogiorno, perchè i primi hanno dietro a loro più ampio mercato di consumo. Non si pensava che, anche prima dell'apertura del canale, Brindisi era lo scalo italiano più prossimo al Levante, eppure non era diventato l'emporio del commercio orientale, che volgeva sempre ai nostri porti del settentrione. Non si considerava che le merci hanno tutto l'interesse ad avvicinarsi per mare più che sia possibile al paese di destinazione,

¹ Relazione sul disegno di legge per il riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del Regno. — *Atti parlamentari*, Camera dei deputati, Legislatura VIII, Sessione 1863-64, Documenti, vol. V, pag. 3406 e 3408.

² La frase è di STEFANO JACINI, *Due anni di politica italiana*; Milano, Civelli, 1868, pag. 56.

³ Sono parole della relazione al Re, che precede la *Statistica del movimento della navigazione nei porti del Regno nel 1868*, pag. V-VI.

perchè il trasporto per acqua costa assai meno di quello per terra. Nè alla grande differenza di spesa poteva essere compenso sufficiente il fatto di render libera la nave due o tre giorni prima, tanto più che la maggiore vicinanza di Brindisi all'Oriente in confronto di Genova e di Venezia, non avrebbe fatto scemare che di ben poco il nolo.

V'erano, però, alcuni speciali trasporti, a cui l'approdo a Brindisi e la partenza da quel porto per l'Oriente era utile. Sono quelli per i quali il desiderio della celerità prevale sulle considerazioni della spesa, come la corrispondenza, i passeggeri, i valori e le merci preziose. I viaggiatori, la posta, il denaro, i prodotti di grande valore avevano interesse a prendere la via di Brindisi, ma eguale giovamento non poteva trarre di certo da quella strada il traffico delle altre merci, il quale, per ragioni d'economia, doveva tendere ai porti più vicini ai paesi di destinazione. E questo traffico dei prodotti voluminosi è senza confronto il più rilevante per la marina.

Ma è tutt'altro che privo d'importanza, specialmente nelle relazioni tra l'Inghilterra e l'Oriente, anche il trasporto dei prodotti di valore, della posta e dei passeggeri, ossia di quella che si suol dire la Valigia delle Indie, sebbene comprenda anche la posta e i viaggiatori delle altre regioni dell'Asia e dell'Australia. La celerità nell'invio delle corrispondenze è un bisogno di prim'ordine per i commerci, e l'Inghilterra ha sempre avuto giustamente per la Valigia delle Indie le cure più premurose, adoperandosi perchè potesse giungere all'Oriente e dall'Oriente per la via più rapida e con la maggiore esattezza.

Abbiamo detto come fino al 1839 la Valigia tenesse la strada del Capo. Prima che si applicasse alla navigazione il vapore, le comunicazioni tra l'Inghilterra e l'India richiedevano per quella lunga via ben quattro mesi. Nondimeno non la si voleva abbandonare, sia perchè si riteneva difficile la navigazione del mar Rosso, sia per il timore che la carovana trasportante la Valigia attraverso l'Egitto potesse venire assalita dai Beduini, sia per la paura che, passando così di frequente per quella contrada, non si potesse evitare il pericolo dell'invasione in Europa di contagi. Vinti questi pregiudizi, dal 1839 la Valigia prese la via dell'Egitto, attraversando il continente europeo da Calais a Marsiglia su diligenze, e quello africano da Alessandria a Suez dapprima con i cammelli e poi con vetture. Da Suez i piroscafi della *Peninsulare* trasportavano passeggeri, posta e merci a Bombay. Il viaggio, che da principio richiedeva sei settimane, poi, costruite le strade ferrate

attraverso la Francia e quella da Alessandria a Suez, si potè compiere in ventidue giorni.

Aperta il 24 maggio 1864 la strada ferrata da Foggia a Brindisi, con la quale veniva posta in comunicazione l'alta e la media Italia con la bassa, e finita di costruire nel settembre 1871 la linea attraverso il Cenisio, dal 2 gennaio 1872 la Valigia prese queste vie fino a Brindisi; però, per affrettare il viaggio, non approfittò del canale dischiuso al traffico due anni prima, ma continuò a usare della strada ferrata Alessandria-Suez. La nuova via faceva risparmiare 42 ore e mezzo, e così il tragitto da Londra a Bombay si potè compiere in venti giorni. Lasciando da parte il canale, si risparmiavano allora 16 a 18 ore. Però, attuata nel canale la navigazione di notte, dal febbraio del 1888 la Valigia potè percorrere tutto il viaggio da Brindisi a Bombay sui piroscafi, evitando ogni trasbordo e impiegando, per l'aumentata rapidità dei vapori, non più di due settimane.

Per ora la via di Brindisi è senza dubbio la più rapida, perchè abbrevia di molto il viaggio di mare, e la più utile perchè passa più vicina all'Europa centrale. Non è, però, la più breve. La linea retta da Londra a Porto Said passa più vicino a Salonico che a Brindisi, e la città ottomana è ben più prossima al canale di Suez che non l'italiana. Più ancora lo sarebbero i porti meridionali della Grecia; ma non sono ancora collegati per ferrovia con le linee dell'Europa centrale, mentre Salonico lo è fin da quando la rete serba si unì con quella ottomana. Questa via sarebbe più breve, e nel 1888 parve la si volesse preferire a quella di Brindisi, se non si fosse accertata l'impossibilità di ottenere su di essa la velocità dei treni necessaria.

L'importanza della Valigia delle Indie fu nel nostro paese ora troppo esaltata, ora troppo disprezzata. Alcuni credevano che essa recasse nel suo seno i destini d'Italia (per usare d'una frase di Vittorio Ellena);¹ altri dicevano che nessun interesse poteva trarre il nostro paese dal rapido passaggio d'un certo numero di sacchi e di viaggiatori frettolosi. L'argomento fu molto dibattuto nella pubblica stampa specialmente mentre stava per essere aperto il canale e traforato il Cenisio.² E formò oggetto di discussione anche nel Congresso delle Camere di commercio tenuto a Genova

¹ ELLENA, *I porti rivali nel Mediterraneo*, cit., pag. 84.

² V. tra gli altri: G. A. ROMANO, *La Valigia delle Indie e l'Europa*; Venezia, Cecchini, 1869, e lo studio di E. MUSATTI, pubblicato nel medesimo anno, con lo stesso titolo e dal medesimo editore.

nel settembre 1869, nel quale si manifestarono parecchi voti per miglioramenti nel porto di Brindisi, specialmente per quanto riguarda il carico e lo scarico, e il collegamento fra il porto e la stazione ferroviaria.¹ Anche questa volta, come molte altre, la verità sta nel mezzo: senza dubbio non è da esagerare l'importanza della Valigia, ma neppure è il caso di non occuparsene affatto. Per la sola parte postale, essa frutta all'erario un'entrata annua di 600 mila lire, e il trasporto di parecchie centinaia di viaggiatori e di parecchie migliaia di casse ogni settimana reca non trascurabile profitto alle amministrazioni ferroviarie.

Del passaggio della Valigia per l'Italia si avvantaggiò, naturalmente, anche il movimento marittimo di Brindisi. Ma esso crebbe principalmente per esser divenuto quello scalo l'approdo d'obbligo delle numerose linee di navigazione nazionali ed estere, che escono dall'Adriatico o vi entrano. Si comprende quindi come questo incremento sia cominciato qualche anno prima dell'apertura del canale di Suez. Nel 1863, sebbene fosse già istituita la nostra linea di navigazione con l'Egitto e si andassero estendendo nel mezzogiorno d'Italia le strade ferrate, il movimento totale del porto di Brindisi (approdi e partenze, navigazione internazionale e cabotaggio insieme sommati) fu di meno che 82 000 tonnellate, delle quali soltanto 19 000 spettavano alla navigazione internazionale. Poi andò continuamente crescendo, finchè nel 1867 superò le 200 mila tonnellate (201 000) con la sola navigazione internazionale. Nel 1868 arrivò a 211 000 tonnellate in navigazione internazionale e a 152 000 in cabotaggio: in tutto 363 000 tonnellate, in gran parte di piroscafi, perchè convien notare che la navigazione a vapore a Brindisi era allora ed è tuttora più intensa, in confronto di quella a vela, che non in qualunque altro porto del Regno, appunto perchè il movimento è dovuto in massima parte alle linee di navigazione. Nel 1871 troviamo il movimento salito a 442 000 tonnellate di stazza, delle quali 333 000 di navigazione internazionale.

Nel 1880 s'ebbero 1 083 000 tonnellate, delle quali 612 000 dovute agli scambi internazionali; e nel 1890 tonnellate 2 412 000, di cui 1 703 000 devono assegnarsi alla navigazione con l'estero. E l'aumento continuò, talchè nel 1897 si giunse a 2 998 000 tonnellate. Invece nel 1898 e nel 1899 il movimento è scemato alquanto, essendo stato rispettivamente di 2 873 000 e 2 607 000 tonnellate.

Questa diminuzione venne cagionata dalla soppressione dell'ap-

¹ *Atti del Congresso*, pag. 379-385.

prodo delle linee Londra-Bombay e Londra-Sydney della *Peninsulare*. A cagione delle non buone condizioni del porto, specialmente per quanto riguarda l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, la società inglese, tenendo conto dei vivi lamenti che questi movevano da parecchio tempo, dispose due anni fa che i suoi grandi piroscafi, destinati al trasporto dei viaggiatori per l'India e per l'Australia, approdassero a Marsiglia, anzichè a Brindisi. La posta continuò, secondo la convenzione in vigore, a metter capo a Brindisi, e continuerà almeno fino al 1902, dopo il quale anno la convenzione è prorogabile di anno in anno. A questo servizio vennero destinati i due vapori *Isis* e *Osiris*, assai rapidi, ma piccolissimi, che vanno da Brindisi a Porto Said, e si trovano in coincidenza nel porto egiziano con i piroscafi diretti a Bombay e a Sydney. L'approdo di questa nuova linea fu surrogato alle altre due nel settembre 1898, e così le 692 000 tonnellate di stazza offerte dalla *Peninsulare* nel 1897, scesero a 443 000 nel 1898 e a 13 000 nel 1899.

Non ostante questa diminuzione, la bandiera britannica conserva una grande importanza nel movimento di Brindisi.¹ Prima di essa, però, vengono quella italiana con 1 234 000 tonnellate di stazza nel 1898 e 1 449 000 nel 1899 e l'austro-ungarica con 891 000 e 772 000; l'inglese le segue con 724 000 e 294 000 tonnellate nei due anni. La bandiera italiana trasporta la maggior parte dei prodotti (140 000 tonnellate su 253 000 nel 1899), ma riguardo al movimento della navigazione internazionale, è superata da quella britannica, avendone questa portati per 88 000 tonnellate, la nostra per 61 000. La bandiera austro-ungarica trasportò 11 000 tonnellate di merci, e tutte le altre insieme 13 000.

La maggior parte dei prodotti scambiati con l'estero è in arrivo (159 000 tonnellate, quasi tutto carbon fossile); quelli in partenza sono meno della dodicesima parte del movimento totale (14 000 tonnellate), con destinazione all'Austria-Ungheria, e in misura minore all'Egitto e alla Grecia.

Come abbiamo notato, quasi tutto il movimento del porto di Brindisi è dovuto ai piroscafi delle linee di navigazione; i velieri non mettono insieme che 22 000 tonnellate di stazza. Più di nove decimi del tonnelloaggio spetta alla navigazione internazionale. Oltre ai vapori di due linee di cabotaggio approdarono, nel 1899, a Brindisi quelli di sedici linee di navigazione internazionale; di esse otto sono italiane, quattro austriache, tre inglesi e una ellenica.

¹ V. *Movimento della navigazione* per i vari anni citati; per il 1899, pag. 182-203.

La marina libera offrì un tonnellaggio di sole 237 000 tonnellate di stazza. Però trasportò la massima parte dei prodotti, ossia ben 170 000 tonnellate.

Quanto a movimento di bastimenti, il porto di Brindisi ha dunque notevole importanza, sebbene questa sia ancora lontana dall'essere quale si vaticinava prima che si aprisse il canale. Anche la diminuzione del movimento nel 1898 e nel 1899, dovuta, come dicemmo, a una minore partecipazione ad esso dei vapori della *Peninsulare*, cesserà probabilmente nel corso del 1899. Infatti dopo le modificazioni introdotte nel settembre 1898, i passeggeri che fanno viaggio tra l'Inghilterra e l'Oriente s'imbarcano o sbarcano a Marsiglia, tanto più che la *Peninsulare* fa pagare per il tragitto da Marsiglia a Bombay lo stesso prezzo che da Brindisi. Quindi, restando più breve, per il porto francese, la distanza da percorrere sulle strade ferrate, si ha una minore spesa, per il viaggio da Londra a Bombay, di quasi 10 sterline. La via di Marsiglia presenta poi l'altro vantaggio di consentire una rotta continuata senza trasbordo a Porto Said, e sui maggiori e migliori piroscafi inglesi. La via di Brindisi permette invece l'economia di due giorni nel viaggio.

Facendo valere quest'ultima circostanza, il Governo italiano s'è adoperato per richiamare nel porto nazionale il movimento dei passeggeri, interessando la *Peninsulare* a procurar che le due vie presentassero eguale spesa. E quella Società s'è dichiarata disposta ad accogliere l'invito, ribassando alquanto il prezzo del viaggio marittimo da Brindisi, purchè il nostro Governo facesse dal canto suo in modo che anche il costo dei biglietti ferroviari tra Modane e il porto pugliese fosse diminuito di tanto da fare scomparire nella somma totale la differenza del prezzo per la via dell'Italia in confronto di quello per la via della Francia. E il Governo vi acconsentì, pur incontrando un sacrificio di 85 mila lire all'anno, per aumentare da lire 2,50 a 3,50 il compenso chilometrico alle società ferroviarie Mediterranea e Adriatica.

L'accordo fu sanzionato con la convenzione del 2 dicembre 1899 tra lo Stato, le società delle ferrovie, quella dei vagoni-letti e la *Peninsulare*, ed entrò in vigore col 1° gennaio di quest'anno. Col nuovo patto si sono istituiti un biglietto unico da Londra alle Indie per la via di Brindisi, il cui costo è eguale a quello per la via di Marsiglia, e biglietti particolari di andata e ritorno con facilitazioni speciali, e s'è provveduto alla velocità dei treni e al miglioramento dell'approdo. Così da quest'anno la via di Brindisi ha cessato d'esser più costosa di quella di Marsiglia e presenta il van-

taggio d'una durata minore del viaggio di circa due giorni, ma conserva, purtroppo, anche l'inconveniente del trasbordo a Porto Said e della traversata del Mediterraneo su piroscafi di minore portata e, quantunque più celeri, assai meno comodi dei magnifici piroscafi delle linee indiane e australiane, che continuano ad approdare a Marsiglia.

Tuttavia la cura posta dal Governo per affrettare i lavori del porto di Brindisi, allo scopo di togliere, o almeno attenuare gl'inconvenienti di cui si lagnano i viaggiatori, e il fatto che la nuova banchina per l'approdo dei grandi piroscafi è già compiuta, e anche lo scavo davanti la banchina stessa sarà finito tra breve, fa sorgere la speranza che questa cagione d'inferiorità della via di Brindisi in confronto a quella di Marsiglia sarà presto scomparsa.¹

Si può confidare quindi che, se i lavori saranno spinti con alacrità, e compiuti a dovere, Brindisi possa quanto prima riprendere il transito dei passeggeri, nel qual caso la *Peninsulare* farebbe probabilmente toccare quel porto da piroscafi migliori.

Anche il pericolo che il nostro paese perda il transito delle merci che fanno parte della Valigia è per ora scongiurato. Già la stessa *Peninsulare* dimostrò recentemente, nella primavera del 1899, che non vi pensa, esprimendo il desiderio che si riducesse a porto franco la spiaggia di Santa Maria di Leuca per farvi approdare i propri piroscafi, allo scopo di risparmiare così qualche altro tempo nel viaggio di mare. Ma quella spiaggia non è ancora congiunta alla nostra rete ferroviaria, la quale non si spinge al di là di Otranto. E quest'ultimo porto, che sarebbe un po' più vicino all'Oriente di quello di Brindisi, non può servire per le sue cattive condizioni.²

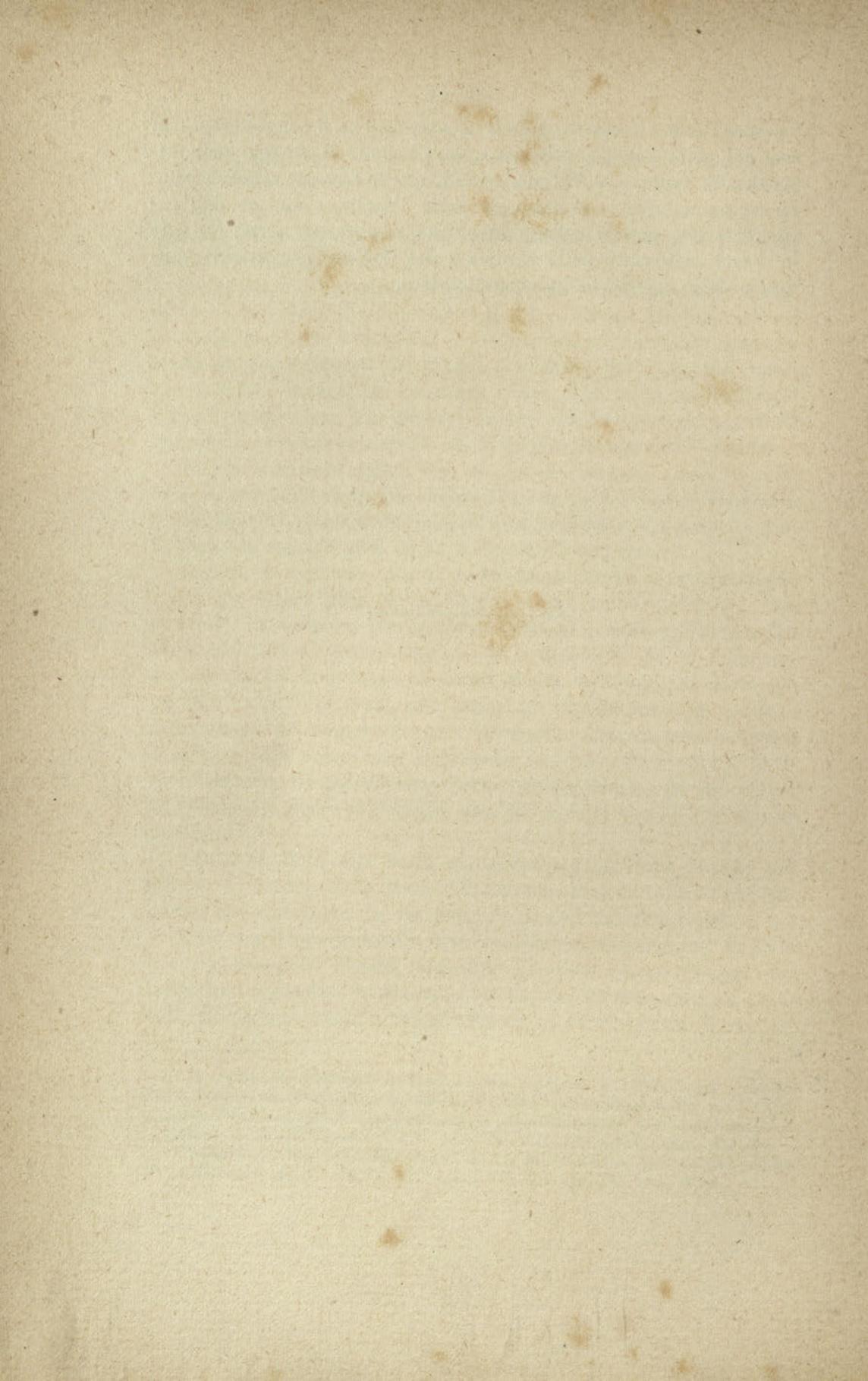
Un altro fatto, che verrà ad assicurare all'Italia almeno per adesso, il transito della posta dell'Oriente, sarà il traforo del Sempione, che abbrevierà la via presente di ben 112 chilometri.

Però con l'apertura della ferrovia siberiana la posta per la Cina e per il Giappone troverà vantaggio ad abbandonare il lungo giro marittimo e prendere la nuova e diretta via di terra. In un avvenire più lontano, ma non troppo remoto, la futura strada ferrata at-

¹ Si vedano le dichiarazioni fatte a questo riguardo nel Senato dai ministri, delle Poste e dei Telegrafi e dei Lavori Pubblici, nella seduta del 23 marzo 1900, discutendosi il disegno di legge per *Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi*. — *Atti del Senato*, Legisl. XX, Sess. III, Discussioni, pag. 1082-1083.

² Sullo stato di questo porto si può vedere R. DE CESARE, *Agro romano e Tavoliere di Puglia*, nella "Nuova Antologia", del 1° marzo 1897, pag. 95-96.

traverso l'Asia Minore e quella transasiatica, che si congiungerà con essa sul golfo Persico, abbrevieranno di molto il viaggio anche rispetto alle Indie, e la Valigia, quando quelle ferrovie saranno compiute, potrà lasciar del tutto da parte l'Italia, e andare dall'Inghilterra alla grande colonia, e venirne, sempre per terra, (toltene le brevi traversate della Manica e del Bosforo) con grande vantaggio della celerità delle comunicazioni.



Provvedimenti governativi e azione privata

SOMMARIO: Scarsenza dell'esportazione italiana in confronto delle altre nazioni. — Mutamento nell'indole e nelle tendenze del nostro commercio. — Le importazioni e loro connessione con le esportazioni. — Condizioni dell'industria nazionale. — Le esportazioni agricole. — Mancanza d'intraprendenza e di capitali. — Le condizioni della concorrenza sui mercati esteri e su quello italiano. — Necessità di assicurare nuovi sbocchi alla nostra produzione. — Come può contribuirvi il Governo. — L'ordinamento commerciale. — Il servizio delle informazioni. — L'ufficio d'informazioni commerciali. — Le pubblicazioni nell'interesse dei traffici. — I consoli, loro ingerenze nel passato e nel presente. — Deficienze delle nostre rappresentanze consolari e necessità di riordinarle. — Voti in questo senso. — Insufficienza del numero dei consoli. — I consoli di prima categoria e quelli di seconda. — Attitudini e cognizioni da richiedersi negli ufficiali consolari. — Gli addetti commerciali. — Le borse di pratica commerciale all'estero e in Italia. — Le istituzioni commerciali. — Le Camere di commercio all'estero. — Limiti della loro azione. — Le agenzie e le missioni commerciali. — Ufficio delle agenzie, loro indole, difetti e possibili rimedi. — Utilità di queste istituzioni. — Le mostre campionarie all'estero. — I musei commerciali. — Le stazioni enotecniche. — I missionari. — L'istruzione tecnica e commerciale. — L'azione dei privati. — I commessi viaggiatori e i rappresentanti. — I consorzi per l'esportazione: il "Consorzio industriale italiano per il commercio con l'Estremo Oriente," e l'"Unione industriale italiana per il commercio d'esportazione," — Studio dei paesi esteri. — Pubblicità. — Miglioramento dei prodotti e agevolezze nella vendita. — Importanza degli imballaggi. — Onestà commerciale. — Il credito nei commerci con l'Oriente. — Necessità d'istituire una banca coloniale. — Esempi stranieri. — Ordinamento del nuovo istituto e suoi vantaggi. — Il credito per l'agricoltura e per l'industria. — Provvedimenti a favore di esse. — Alleviamento degli oneri fiscali. — Agevolezze doganali. — La politica economica riguardo alle relazioni con l'estero. — Gli studi per la futura rinnovazione dei trattati. — Necessità di un'azione energica per il miglioramento dell'economia nazionale.

Da quanto abbiamo detto finora risultano indicati non pochi provvedimenti, che, a nostro avviso, converrebbe applicare per ve-

nire in aiuto del commercio dell'Italia con l'estero, e in particolare con l'Oriente. Parecchi altri, che ci sembrano opportuni, ne verremo ora accennando.

Una delle osservazioni più ovvie, che si possono fare esaminando l'insieme del commercio italiano, è quella che il nostro paese ha uno scarso movimento d'esportazione in confronto delle altre nazioni d'Europa e in proporzione della popolazione sua. Questo movimento sta addietro di quello della Gran Bretagna, degli Stati Uniti, della Germania, della Francia, dell'Olanda, dell'Austria-Ungheria, della Russia, del Belgio e di troppo poco supera le esportazioni della Spagna e della Svizzera. Anzi, se si ha riguardo alla popolazione, anche queste due nazioni sorpassano di molto la nostra, la quale dei popoli indicati non ha dopo di sé che la Russia. Non ostante il predominio del regime protezionista, il quale tende a limitare il movimento internazionale dei prodotti, gli altri paesi videro, negli ultimi trent'anni, quali raddoppiate le proprie esportazioni (come l'Austria-Ungheria e la Germania), quali cresciute tre volte (Belgio, Spagna, Russia, India inglese), quale quattro (Olanda) e quale perfino cinque (Stati Uniti): invece il nostro traffico d'esportazione, pur tenuto conto del ribasso dei prezzi, è aumentato in modo ristrettissimo. E questo troppo lento progresso è tanto più rattristante, perchè il nostro commercio ha del tutto mutate le sue tendenze: trent'anni fa mirava soltanto ad assicurare all'industria nazionale il mercato interno, ora l'industria rin vigorita richiede e cerca larghi sbocchi all'estero.¹

Anche le nostre importazioni sono aumentate assai poco; ma fortunatamente hanno cambiato in gran parte natura: un tempo si componevano principalmente di prodotti fabbricati e derrate alimentari, ora sono formate in prevalenza dalle materie necessarie all'industria. Tenendo conto di questa rilevante circostanza, sarebbe desiderabile che anche le importazioni nel nostro paese fossero più larghe di quello che sono presentemente, perchè all'incremento di esse corrisponderebbe un aumento nello smercio dei prodotti nostri. Del resto l'abbondanza delle importazioni di qualunque specie age-

¹ Sull'aumento delle esportazioni delle varie nazioni si può vedere l'articolo di A. MAURICE LOW, *The decline of british commerce*, nella "North American Review", dell'ottobre 1899, pag. 545-557. Però gli ultimi dati addotti non oltrepassano il 1895. Invece quelli riferiti nel recentissimo volume di LEOPOLDO SABBATINI, *Per le nostre esportazioni* (Milano, Vallardi, 1900, pag. 6-21) vanno fino al 1898. — I risultati offerti dal 1899 ci portano alle conclusioni che abbiamo presentate qui sopra.

vola a sua volta le esportazioni. L'esperienza dimostra che esporta molto il paese il quale molto importa, e che il miglior mezzo, con cui una nazione possa aprirsi larghi sbocchi commerciali presso un altro popolo, è quello di favorire l'importazione dei suoi prodotti, perchè in questo modo si acquistano clienti interessati a ricevere le merci nostre, e si stabiliscono correnti di affari, che rendono più facili gli scambi e il credito.¹ Importazioni ed esportazioni operano insomma come negli scambi dei valori le stanze di compensazione.

Senza dubbio per ottenere questi risultati bisogna coordinare l'importazione all'esportazione, e scegliere i paesi, dai quali è opportuno importare i prodotti che ci occorrono. Preferendo per il medesimo prodotto (naturalmente a condizioni pari di qualità, e fino a un certo punto anche di prezzo) un paese piuttosto che un altro, e, nello stesso paese, un produttore piuttosto che un altro, si possono avviare nuovi traffici di esportazione, o, se siano già avviati, ottenere condizioni migliori nella vendita.

Ma per quanto si debba attribuire alle importazioni dall'estero tutto l'interesse che meritano, per quanto nell'indole loro sia avvenuto un mutamento confortante, non si può a meno di rilevare che l'Italia continua a importar di seconda e di terza mano parecchi articoli che potrebbe attingere direttamente al paese di produzione, e peggio ancora derrate che potrebbe produrre da sè, o che si trova in casa. Certo non sono queste le importazioni che giovano al paese, bensì quelle che vengono a dare incremento alle industrie nazionali, perchè composte di materie gregge o di prodotti che hanno bisogno d'un lavoro di trasformazione, tanto meglio poi se sono venute in cambio di esportazioni vantaggiose. Allora l'importazione è utile, e giova ad accrescere il commercio e la ricchezza nazionale.

Quanto all'esportazione, v'è di certo molta inerzia nel nostro paese, il quale in parecchi prodotti industriali, e anche in al-

¹ Cfr. su questo argomento: YVES GUYOT, *Étude sur le commerce international comparé*, nel "Journal des économistes", gennaio 1897, pag. 37. In Italia le importazioni superano notevolmente le esportazioni, sebbene da qualche anno si siano fatti grandi passi verso il pareggio. Questa eccedenza nel valore assegnato dalle statistiche alle merci importate, in confronto di quello attribuito alle esportate, si avvera, del resto, anche nell'insieme del commercio mondiale. Il fatto venne osservato parecchi anni fa dal GIFFEN (*Sull'uso delle statistiche d'importazione e d'esportazione*, nella "Biblioteca dell'Economista", Serie IV, vol. I, parte 1^a, pag. 27-28), valendosi dei dati offerti dal VON NEUMANN SPALLART (*Uebersichten der Weltwirtschaft*; Stuttgart, Maier, 1881, pag. 1360), ed ha ragioni molteplici ed evidenti.

cuni agricoli, s'è lasciata prender la mano dalle nazioni straniere. Sebbene sia fuor di dubbio che l'industria italiana ha fatto grandi progressi negli ultimi lustri, e specialmente dopo la riforma doganale del 1887, in molta parte essa è tuttora ai primi passi in confronto di quella inglese, germanica, francese e belga, non essendo in alcuni suoi rami — nè si potrebbe ragionevolmente pretendere ancora — perfezionata in modo da offrire mercanzie buone e a buon mercato per il consumo estero. Ora per avere un commercio florido è evidente che bisogna prima far rifiorire la produzione.

L'Italia ha bensì numerosi prodotti agricoli, che trovano smercio all'estero, e ne potrebbero avere uno anche maggiore: i vini, l'olio d'oliva, le conserve e le paste alimentari, le frutta fresche e specialmente gli agrumi, le frutta secche, i legumi, il pollame, le uova, gli animali bovini, e altri di minore importanza. Anzi in molti paesi esteri con la frase "prodotto italiano", s'intendono esclusivamente le derrate del nostro suolo. Ma noi commetteremmo un grave errore, se facessimo assegnamento soltanto sulla produzione agricola per accrescere le esportazioni; molto conto convien fare anche di quella industriale. Lo sviluppo di questa feconda a sua volta l'agricoltura, perchè i capitali accumulati con l'industria si volgono volentieri alla coltivazione del suolo, che di capitale ha tanto bisogno, e anche perchè l'incremento delle officine provoca un maggior consumo di prodotti agricoli in paese.

Il progresso delle industrie dipende da molte circostanze. Nel nostro paese esso incontra un ostacolo nelle abitudini di molti produttori, i quali, trovando sufficiente spaccio alle loro derrate sul mercato nazionale, non si curano delle piazze estere, senza pensare che la concorrenza può in processo di tempo togliere o limitare ad essi il consumo interno. Spesso, però, questo inconveniente non dipende da inerzia, ma dalla scarsezza di capitali. Gli scambi con paesi lontani ne richiedono molti, e le nostre case commerciali dispongono quasi sempre di fortune assai limitate. La gravanza dei tributi non consente nel nostro paese una larga accumulazione di risparmi, e quei pochi, che si possono mettere insieme, non sono neppur sufficienti per le nostre industrie, le quali per lo più vanno innanzi col sussidio di capitali esteri. Nè l'Italia possiede, come ha la Germania, numerosi e forti istituti bancari, che aiutino il commercio con uno sconto abbondante e a lunga scadenza. Spesso il poco danaro che esiste, è in mano di timidi, che non osano affidarlo a imprese, le quali presentino qualche rischio, e preferiscono investirlo in titoli pubblici o lasciarlo inoperoso nelle casse di ri-

sparmio. Per quanto la diffidenza del capitale per gl'impieghi industriali non sia più così viva, come lo era anni fa, quando Vittorio Ellena, parlando delle condizioni delle nostre industrie, ne moveva giusto lamento,¹ essa è ancora abbastanza forte. L'aumento continuo dei depositi a risparmio e degli acquisti di rendita italiana da parte dei nostri connazionali sono chiara prova che ancora più del capitale fa difetto in Italia l'intraprendenza.

Convieni vincere questa inerzia, e pensare ormai all'incremento del nostro commercio d'esportazione con assidua e vigile cura. Le condizioni di concorrenza per l'esportazione italiana vanno diventando sempre più ardue sui mercati d'Europa, e ancora più difficili si renderanno allo scadere dei nostri trattati di commercio con le Potenze centrali, quando probabilmente ci verranno a mancare alcune agevolanze, delle quali hanno goduto, finora, specialmente le nostre derrate agricole. È facile prevedere che, col cessar di quei patti, alcuni prodotti industriali vedranno pure diminuita la protezione daziaria contro la concorrenza estera sul mercato nazionale, e ne avranno scemata, anche per questo motivo, la forza d'espansione sui mercati stranieri. Da ciò il bisogno di assicurar senza indugio nuovi sbocchi ai prodotti nazionali, specialmente nei paesi dove l'agricoltura non offre le derrate del nostro suolo e dove l'industria è ancora nella sua infanzia, mentre la numerosa e densa popolazione rende possibili larghi consumi. Pur non trascurando gli altri mercati, conviene dunque rivolgersi in particolare all'Oriente, tanto più che nell'America dilaga e si consolida, anzi rincrudisce ogni giorno più, la politica protezionista.

All'intento di allargare le nostre esportazioni può contribuire efficacemente anche l'opera del Governo, sia con una saggia e previdente politica economica, sia con un buon ordinamento commerciale, che, senza invadere il campo dell'azione privata, l'aiuti, in quanto non possa bastare da sola o abbia bisogno d'essere secondata.

Prima di tutto il Governo può e deve favorire il commercio con un buon servizio d'informazioni, rapido, diffuso, pratico, esatto. A questo scopo, di essenziale importanza, non soddisfano abbastanza i rapporti consolari periodici, perchè le condizioni dei mercati variano continuamente. Le relazioni, che i consoli sogliono mandar di tanto in tanto, possono esser proficue per dare un'idea dello stato economico e finanziario, della politica commerciale, degli

¹ *Atti della Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale*; Relazione sulla parte industriale; Roma, Botta, 1886, pag. 65-66.

usi e dei gusti d'un dato paese, per fornire gli elementi necessari a giudicare se con esso giovi stabilire relazioni di traffico; ma queste informazioni generiche non possono sostituirsi a quelle quasi giornaliere sulle condizioni momentanee dei mercati, sui prodotti che vi possono trovare smercio in quel dato istante, e sopra gli imballaggi, i prezzi, le ditte, i campioni, i dazi, le privative industriali, i modi di spedizione, le tariffe delle strade ferrate e della navigazione interna, i noli marittimi, i diritti portuali e di magazzinaggio, insomma su tutto ciò che i commercianti abbiano bisogno di sapere per concludere un dato affare.

In Italia v'è da parecchi anni, presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, un ufficio per offrire le informazioni, che i commercianti desiderano, e non possono assumere direttamente, in particolare quando si tratta di paesi molto lontani. Questo ufficio fece abbastanza buona prova, e l'esempio ne fu seguito dalla Francia, dall'Inghilterra,¹ dagli Stati Uniti, dalla Spagna, e perfino dal Messico e dal Venezuela.² Esso reca al nostro commercio vantaggi quotidiani; ma il suo campo d'azione dovrebbe essere esteso di molto, facendone un vero osservatorio economico, che potesse seguire la vita industriale e commerciale dei vari popoli in tutte le sue manifestazioni. L'ufficio d'informazioni pubblica anche un *Bollettino di notizie commerciali*, il quale però ha troppa scarsa diffusione. Questo bollettino dovrebbe, poi, essere coordinato, o potrebbe anche opportunamente venir fuso con quello pubblicato dal Ministero degli Affari Esteri, il quale, così com'è, ha valore per gli studiosi, non per gli uomini d'affari.³

¹ In Inghilterra si è fatta un'accurata inchiesta, su questo argomento delle informazioni commerciali, dal *Commercial intelligence committee* nel 1897-98. Fu presentata al Parlamento sotto il titolo: *Minutes of evidence taken before the departmental committee appointed by the board of trade to inquire into and report upon the dissemination of commercial information and the collection and exhibition of patterns and samples*; London, Eyre and Spottiswoode, 1898. — V. pure il *Report of the departmental committee*, 1898, sullo stesso argomento.

² In Germania non v'è ancora un'istituzione consimile, ma le associazioni commerciali la invocano. E l'Ufficio centrale per la preparazione dei trattati di commercio ne ha proposta la fondazione con un pregevole rapporto del dott. VOSBERG-REKOW, *Die Errichtung einer Centralstelle zur Förderung des deutschen Aussenhandels*; Berlin, Guttentag, 1900. — Anche il Congresso commerciale internazionale tenutosi a Filadelfia nell'ottobre 1898 espresse il voto che ciascun paese del mondo istituisca un ufficio d'informazioni per il progresso e lo svolgimento delle relazioni commerciali reciproche.

³ La fusione dei due bollettini fu patrocinata dal compianto senatore ALESSANDRO ROSSI, fin dal 1884. (*Atti Parlamentari*, Legisl. XV, Sess. 1882-1886, Senato, Discussioni, seduta del 13 maggio, pag. 2006-2009). Sulle svariate pubblicazioni consimili, che si fanno nei vari Stati esteri, e in generale sulle istituzioni com-

Molto utile è anche la pubblicazione periodica di cataloghi d'esportatori. Il nostro Governo ne pubblicò uno tredici anni fa, ma poi non ne rinnovò l'edizione, cosicchè quella che abbiamo è assolutamente antiquata.¹ Alla pubblicazione d'un nuovo catalogo pensò invece il Museo commerciale di Milano, e sembra che abbia intenzione di rinnovarlo periodicamente.² Ancor più vantaggioso riuscirebbe un annuario, il quale agli elenchi delle ditte unisse tutte le informazioni, che possono giovare agl'industriali e ai commercianti. Alla pubblicazione di questo annuario dovrebbe attendere l'ufficio d'informazioni commerciali, quando fosse opportunamente ampliato.³

In questo campo delle informazioni col mezzo della stampa, l'opera del Governo può essere aiutata efficacemente dai giornali quotidiani, i quali dovrebbero prestarsi volentieri alla diffusione delle notizie che possano interessare il commercio. È vero che nel nostro paese queste informazioni non solleticano la curiosità di gran parte del pubblico, ma d'altronde i giornali devono contentare tutti gli ordini di lettori, e noi crediamo che la nostra stampa avrebbe interesse a largheggiare in notizie industriali e commerciali, se non quanto i diari inglesi e americani, almeno un po' più di quanto non faccia presentemente.

All'ufficio centrale per le informazioni commerciali dovrebbero esser meglio coordinate le rappresentanze consolari.

Un tempo i consoli dovevano proporsi per fine precipuo la protezione dei cittadini, e quindi avevano incombenze esclusivamente politico-amministrative. Le correnti commerciali erano allora assai scarse, i mezzi di comunicazione senza confronto minori. Col progresso di questi e degli scambi, alle cure amministrative si sono aggiunte quelle commerciali; anzi si può dire che queste sono ora prevalenti, e uno degli uffici più importanti dei consoli è diventato

mercials di essi, si può vedere l'accurata statistica dell'ing. L. BELLOC, pubblicata nella "Rassegna italiana", bollettino della camera di commercio italiana in Costantinopoli, 1899, n. 33, sotto il titolo: *Per l'esportazione: Note*. Però in questo campo i progressi sono continui e rapidi, e una nuova edizione di quello studio si dovrà presentare notevolmente accresciuta, sebbene esso abbia veduta la luce or sono pochi mesi.

¹ *Catalogue des exportateurs italiens*, ecc.; Rome, Centenari, 1887, pubblicato in più lingue dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio con la collaborazione delle Camere di commercio del Regno.

² Ne ha già fatte due edizioni, l'una nel 1894 e l'altra nel 1898.

³ Intanto a questo bisogno si è studiato di provvedere, e v'è riuscito degnamente LORETO PASQUALUCCI, col suo *Nuovo Annuario del commercio e dell'industria dell'Italia*; Roma, Forzani, 1895, del quale fino ad ora si sono pubblicate tre edizioni: l'ultima è del 1899.

quello d'informare diligentemente sulle condizioni economiche del paese dove risiedono e di rispondere alle domande che in materia di commercio vengono loro indirizzate. Perciò il console deve conoscer bene le condizioni della nazione che rappresenta e della regione dove ha la propria sede. Invece, fatte alcune lodevoli eccezioni, i nostri consoli non seguono con l'attenzione necessaria il movimento dei commerci e della legislazione economica dei paesi presso i quali sono accreditati, non ne studiano abbastanza i bisogni, e quindi, spesso, non sono in grado di offrire al Governo e al commercio nazionale le informazioni, che potrebbero tornar utili ai nostri esportatori per promuovere lo spaccio dei prodotti italiani. Così per conoscere, sia pure genericamente, le condizioni dei traffici e dell'industria di molti paesi esteri, per lo più bisogna ricorrere ai rapporti consolari stranieri, sebbene neppur questi siano sempre completamente soddisfacenti.

Anche negli altri maggiori Stati d'Europa si sono mosse lagnanze sulla insufficienza del servizio dei consoli, che ormai non corrisponde più alle numerose e gravi esigenze dei traffici moderni. Tutte le grandi nazioni hanno cercato almeno di migliorare e aumentare il loro corpo consolare. In Italia il Ministero degli Esteri invitò bensì più volte i nostri consoli a prestar maggiore attenzione, e ad attendere con assiduità e diligenza, alla parte commerciale del loro servizio; ma, ciò non ostante, le nostre rappresentanze sono lontane ancora dall'essere, come dovrebbero, di utilità efficace all'incremento degli scambi.

Fin dal 1886 il Consiglio dell'Industria e del Commercio ha espresso il voto "che il nostro corpo consolare venga condotto con nuovi ordinamenti ad essere un fattore dello sviluppo dei nostri traffici, associando l'opera sua e la sua esperienza a quella delle Camere di commercio, dove ve ne sono, o sottentrando ad esse, dove la poca entità della colonia non ne abbia resa opportuna o possibile la istituzione".¹ E l'anno seguente lo stesso Consesso rinnovò le premure per una riforma di questo ramo di servizio in modo che risponda specialmente ai nuovi bisogni dei commerci internazionali e alle odierne necessità della vita economica.²

Anche il secondo Congresso geografico italiano del settembre 1895 manifestò il desiderio che il personale consolare in Oriente

¹ *Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio*, Sessione straordinaria del 1886, seduta del 20 dicembre, pag. 23-28.

² *Atti del Consiglio*, Sessione ordinaria del 1887, seduta del 3 giugno, pagine 214-220.

sia aumentato e riordinato, e invitato a fornire ampie e frequenti notizie commerciali.¹

Queste esortazioni non sono rimaste del tutto senza effetto. Qualche consolato nuovo venne istituito, e altri sono per sorgere; si sta poi preparando, per presentarla al Parlamento, una riforma della nostra legislazione consolare. Inoltre, per rendere più sollecito lo scambio delle informazioni, il Ministero del Commercio ha ottenuto di poter corrispondere con gli agenti diplomatici e consolari senza ricorrere di volta in volta a quello degli Esteri. Il commercio nazionale vorrebbe avere anch'esso facoltà di rivolgersi direttamente ai consoli, per ricevere le notizie di cui ha bisogno, ma finora a questa utile innovazione si sono opposte difficoltà che non è facile rimuovere, perchè si collegano con l'ordinamento stesso dei consolati e con la scarsezza delle persone addette ad essi.

Ma quanto s'è fatto è ben poco, in confronto di quello che il bisogno richiede. Anzitutto i nostri consoli sono assolutamente deficienti per numero. In tutta la Federazione Australiana non abbiamo che un solo console di carriera: rappresentanza assolutamente inadeguata per un paese così vasto. Nell'estrema Asia, nonostante i continui lamenti dei nostri viaggiatori sulle tristi condizioni di questi importanti servizi in Oriente, non abbiamo consolati che a Hong-kong e a Scianghai, e neppure retti da consoli della prima categoria. Eppure in quelle lontane regioni, e specialmente nella Cina, i rappresentanti esteri sono necessari, oltre che per i commerci, anche per la protezione della vita e degli interessi dei nostri connazionali. È quindi urgente di aumentarvi di molto il numero delle residenze consolari.

Inoltre i consoli di prima categoria devono attendere a uffici politici, amministrativi, di stato civile, notarili, giudiziari, e quindi, dove questi importanti doveri cagionano ad essi molto lavoro, non hanno neppure il tempo di occuparsi degli interessi commerciali.

È giusto riconoscere che parecchi fra i nostri rappresentanti si sforzano, malgrado ciò, di fare il possibile per tenere informati i produttori e gli esportatori di quanto può loro essere utile, e il Governo delle questioni economiche più interessanti. Ma i più, o perchè occupati interamente nelle altre cure, o fors'anche perchè non sono consci dell'importanza di questi nuovi ed essenziali uffici, li trascurano del tutto. Molti, poi, non sono in condizione di occuparsene, anche perchè, appena cominciano a conoscere

¹ *Atti del Congresso*, pag. CLXXXVII, e 354-355.

il paese in cui risiedono, vengono cambiati di sede, spesso per essere mandati in regioni del tutto diverse per costumi e per condizioni di traffico. A questo riguardo, sarebbe opportuno, sull'esempio inglese, di raggruppare i paesi che parlano la stessa lingua e hanno abitudini press'a poco eguali, facendo in modo che i nostri consoli possano rimanere gran parte della vita in regioni, che abbiano una certa rassomiglianza tra loro.

Alla scarsità dei consoli di carriera non possono supplire i nostri rappresentanti appartenenti a quella che si suole chiamare seconda categoria. Spesso in città grandi, e di notevole importanza commerciale, non abbiamo se non di questi agenti, quasi tutti commercianti stranieri, i quali, se hanno sui consoli di carriera il vantaggio di conoscere meglio le condizioni del mercato locale, generalmente sono ignari delle condizioni del nostro paese e perfino della nostra lingua, e privi bene spesso di sufficiente cultura economica. Nè basta: essi hanno di solito relazioni d'affari col loro paese di origine, le quali sono spesso in contrasto con l'ufficio di rappresentanti d'Italia, e quindi è naturale che cerchino di osteggiare anzichè di favorire i nostri commerci, o almeno si curino più dei loro interessi privati che dell'ufficio pubblico.

Non sono di certo questi i rappresentanti, che possano far dire un giorno all'Italia di sè, ciò che diceva del suo paese Guglielmo II: "dove c'è un console tedesco, là trovano protezione efficace e incremento i commerci della Germania „.

La questione consolare è soprattutto questione di persone, diceva recentemente la Camera di commercio di Berlino in una sua petizione al Governo germanico, diretta ad ottenere una riforma del servizio. Questa affermazione è giusta e vera anche riguardo all'Italia. Nei nostri consoli, scelti ancora con i criteri d'un tempo, quando le ingerenze loro erano più limitate e diverse, manca la preparazione tecnica e pratica. Essi sono più giuristi che economisti, più uomini di penna che uomini di affari, e se ciò giova per gli uffici amministrativi a cui devono attendere, nuoce per quelli commerciali. Le incombenze economiche dei consoli hanno maggiore analogia con quelle d'un commerciante che con quelle d'un pubblico ufficiale. Perciò converrebbe richiedere in essi più le cognizioni pratiche che quelle legali, diversamente da quanto si fa ora.

Sarebbe certamente un'esagerazione il pretendere che i rappresentanti consolari si trasformino in commessi viaggiatori dei nostri commercianti e in mediatori d'interessi privati: non sono que-

sti i servigi che si devono attendere da essi. Ma presentemente essi mancano di quelle attitudini speciali, che possono porli in grado di giovare al commercio, come si ha ragione di richiedere da loro, e di assicurare all'industria nostra nuovi mercati o esportazioni nuove.

Riconosciamo che in alcuni luoghi, ove abbiamo importanti colonie, anche gli uffici politico-amministrativi hanno importanza non lieve, come l'hanno considerevole quelli giudiziari nei paesi soggetti a giurisdizione consolare. In tali casi, alla parte commerciale, a cui non possono pensare i consoli, si dovrebbe provvedere con persone chiamate a occuparsene in modo esclusivo.

Taluno consigliava di aggregare ai consolati un negoziante del luogo, perchè segua il movimento industriale e commerciale e fornisca alle nostre ditte le informazioni da esse desiderate. È preferibile però, di scegliere uomini che non siano interessati nei traffici.

Più volte venne espresso, anche dal Consiglio dell'Industria e del Commercio, il voto di nominare, presso i consolati, speciali addetti o delegati commerciali, i quali, avendo particolare competenza in fatto di traffici, possano seguire la politica commerciale e le vicende del mercato finanziario del paese di loro residenza in relazione con gl'interessi del commercio italiano, e segnalare l'andamento dei mercati esteri, richiamando l'attenzione del nostro paese su ciò che può avere importanza per la sua attività commerciale.

Il Governo ha accolto questo voto, e recentemente vennero nominati, in esperimento, due delegati commerciali, l'uno presso l'Ambasciata italiana a Costantinopoli, l'altro presso la nostra Legazione a Pechino. I risultati di questa prima prova sono stati buoni, e quindi non è da dubitare che queste nomine saranno seguite da numerose altre, almeno nelle piazze di maggiore importanza.

Così facendo mostreremo di non voler restare indietro in confronto delle altre nazioni d'Europa, le quali posseggono quasi tutte agenti consimili. Ne hanno istituiti infatti, l'Inghilterra, la Francia, la Germania, la Russia, la Spagna, l'Ungheria,¹ e anche la Turchia e la Bulgaria. L'Inghilterra ne ha nominati prima a Parigi, Berlino, Vienna, Pietroburgo, Madrid, Costantinopoli, e poi anche a Mosca, Zurigo, Chicago e Guatemala. La Francia ha delegati commerciali in Russia e nei paesi Balcanici, e pensa di ag-

¹ L'Austria non ne ha ancora nessuno, ma sta per nominarne tre.

giungere ai consolati anche gli addetti industriali per assicurarsi il maggior numero possibile degli appalti di lavori all'estero. La Germania, alla sua volta, ha istituiti addetti agricoli per la Gran Bretagna, la Francia, l'Austria-Ungheria, la Russia e gli Stati Uniti, e tiene delegati commerciali a Costantinopoli, Nuova York, Chicago e Buenos Aires. La Russia, per la parte commerciale, mandò delegati a Londra, Parigi, Berlino, Bruxelles, Venezia, Costantinopoli, Washington e Jokohama; la Spagna ne ha cinque nell'America latina; la Turchia uno a Vienna, e la Bulgaria ne ha nominati a Costantinopoli, Monastir, Uskub e Seres.

Anche il Governo ungherese mandò di recente delegati commerciali e agricoli a Berlino, Monaco di Baviera, Bruxelles, Bucarest, Odessa e Nuova York, e altri intende di nominarne fra breve. Non sono veramente addetti alle rappresentanze diplomatiche e consolari dell'Austria-Ungheria, ma ne hanno l'appoggio.

L'esempio ungherese ci sembra da imitare, perchè ci par bene che i delegati commerciali, pur conservandosi in buone relazioni con le nostre rappresentanze all'estero, godano d'una certa indipendenza, necessaria alla rapidità della loro azione. Per conseguire meglio questo fine, si potrebbe consentire ai delegati di corrispondere direttamente con le ditte nazionali, o almeno con le nostre Camere di commercio.

Un vivaio di addetti commerciali e di agenti privati dovrebbero essere le borse di pratica commerciale, di recente istituite in Italia, dopo che da molti anni se n'era espresso il desiderio,¹ allo scopo d'inviare all'estero giovani promettenti, che abbiano compiuti gli studi economici, perchè facciano pratica di commerci.

Queste borse vennero promosse sull'esempio francese. In Francia venne fondata fin dal 1884 una "Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation", autorizzata con decreto ministeriale 25 giugno di quell'anno, la quale si propone di assicurare nuovi sbocchi all'industria nazionale, agevolando il collocamento nei paesi esteri d'oltre mare, e presso le colonie francesi, di giovani riconosciuti degni del suo patrocinio, e forniti di cognizioni industriali o commerciali. La società non si vuol sostituire all'opera dei privati, nè intende partecipare a operazioni commerciali. Essa accoglie le domande dei giovani francesi, che desiderano stabilirsi in paesi lontani per prepararsi un avvenire commerciale, dà

¹ Si vedano gli *Atti della Commissione d'Inchiesta sulla marina mercantile*, vol. VII, pag. 125, e gli *Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio*, Sessione straordinaria del 1886, pag. 28-32 e 212.

ad essi informazioni, li raccomanda ai suoi corrispondenti, alle Camere di commercio francesi all'estero, o a rappresentanti governativi, concede sussidi per il viaggio, e, al bisogno, anche per il primo soggiorno. L'associazione francese ha già messi a posto più di 500 giovani, dando ad alcuni di loro appoggio morale, perchè avevano chiesto questo soltanto, e alla più parte (quasi tre quarti) anche sussidi materiali. Dal 1884 al 1898 spese in questi soccorsi 317 000 franchi, 41 000 dei quali vennero rimborsati dai beneficiati.

In Italia le borse di pratica commerciale furono istituite nel 1896 dal Ministero del Commercio, col concorso finanziario di rappresentanze e associazioni economiche, d'istituti scolastici, di banche, e di privati. Si conferiscono ai giovani licenziati da non oltre due anni dalle scuole superiori di commercio del Regno, che si siano maggiormente distinti per ingegno, cultura e attitudine all'esercizio del traffico, perchè s'impratichiscano negli scambi internazionali presso ditte residenti nelle principali piazze d'Europa o d'oltre mare, adoperandosi, quando sia possibile, a promuovere l'istituzione di nuove case commerciali per proprio conto, o cercando di assumere la rappresentanza di ditte nazionali, per diventare così utili agenti commissionari o abili negozianti. Inoltre i titolari delle borse sono tenuti a inviare rapporti sulle condizioni dei paesi dove stanno e a mandare informazioni per i nostri esportatori. Oltre alle borse, si sono stabiliti anche assegni d'un anno per il tirocinio nel commercio internazionale presso case commerciali anche d'Italia, i quali sono un opportuno avviamento alla pratica all'estero.

Prima ancora che in Francia, le borse di perfezionamento commerciale vennero istituite nel Belgio, il cui esempio fu seguito anche dalla Germania, dall'Olanda e dall'Ungheria. In Francia e in Olanda sono una fondazione privata. Sarebbe desiderabile che così fosse anche in Italia. Ma, con la scarsa intraprendenza del nostro paese, è certo che, se non vi pensava lo Stato, non se ne sarebbe fatto nulla: non vedendo discendere dall'istituzione una utilità diretta e immediata, i nostri commercianti non se ne sarebbero occupati di certo. Nè, date le condizioni economiche del nostro paese, si potrebbe farne loro una colpa.

In generale questa istituzione ha dati all'estero buoni frutti. Questo non avviene ancora in Italia, dove, sebbene si siano raccolte in questi quattr'anni 232000 lire, se ne sono potute spendere soltanto 58 000, perchè i cinque concorsi annuali banditi fino adesso non hanno offerti risultati molto lusinghieri, sia per lo scarso nu-

mero dei concorrenti, sia per la preparazione incompleta di parecchi di essi. Di nove assegni di tirocinio pratico ne furono conferiti soltanto sei, e di quattordici borse di pratica commerciale ne furono concesse sette: per Sydney, Hong-kong Nuova York, Jokohama, Rio Janeiro, Calcutta e Scianghai.

Convien riconoscere, però, che i giovani inviati finora all'estero con borse di pratica commerciale hanno dimostrata la maggiore buona volontà e maturità d'intelletto, e completando rapidamente anche la loro coltura, hanno fatta una prova degna d'encomio. Si avrebbe torto, quindi, se si disprezzasse questa istituzione, dalla quale, se non sono da attendere effetti straordinari, s'è tratto fin d'ora qualche profitto: se non altro, contribuisce a preparare alla patria nuovi abili commercianti. E ci sembra che il Governo faccia bene a pensare, come s'è annunziato, anche all'istituzione di borse di pratica industriale, che saranno opportuno complemento di quelle commerciali.

Maggiori vantaggi possono offrire le istituzioni commerciali. Queste non devono essere promosse necessariamente dallo Stato; anzi bene spesso recano utilità più rimarchevole se rivestono carattere privato, perchè in tal modo sono più sciolte e spedite nei loro movimenti. Ma dove l'azione dei privati non basti, è dovere assoluto dello Stato d'intervenire, almeno per dare il primo impulso.

Fra queste istituzioni, che è opportuno non abbiano carattere ufficiale, vengono prime per ordine di tempo le Camere di commercio all'estero, e molti le credono ancora il mezzo più adatto per infondere maggiore intensità e diffusione agli scambi fra le regioni dove risiedono e la patria.

La prima Camera di commercio all'estero venne istituita dalla Gran Bretagna a Parigi nel 1871. Questo esempio incoraggiò gli altri paesi a seguirlo, perchè quell'istituzione aveva portato notevoli vantaggi alle relazioni commerciali tra la Gran Bretagna e la Francia. Quest'ultima favorì anch'essa la costituzione delle Camere all'estero, e oggidì ne possiede più di quaranta, tre delle quali in Italia: a Milano, Napoli e Roma. Anche le rappresentanze commerciali francesi diedero, e continuano a offrire, buoni frutti. La Spagna possiede Camere di commercio a Parigi, Londra, Lisbona, Orano, Algeri, Buenos Aires e Montevideo, oltre a una dozzina d'altre, che vivono di vita propria, senza l'aiuto del Governo. Una Camera libera, fu fondata anche dai cittadini degli Stati Uniti a Parigi.

In Italia la prima idea a favore delle Camere all'estero sorse,

dopo l'esempio britannico, nel Comitato dell'inchiesta industriale, ordinata con decreto del 29 maggio 1870. Queste istituzioni furono pure raccomandate ripetutamente dal Consiglio dell'Industria e del Commercio; ma la nostra prima rappresentanza commerciale fuori d'Italia (che fu quella di Montevideo) non potè esser costituita se non nell'ottobre del 1883, e sorse per la solerzia del console italiano in quella città. Secondo il voto espresso dal Consiglio del Commercio, la prima Camera all'estero avrebbe dovuto aver vita in Alessandria d'Egitto. Fu questa invece la seconda rappresentanza in ordine di tempo, essendo stata fondata nel giugno 1884. Seguirono le Camere di Rosario di Santa Fè (ottobre 1884), Buenos Aires (novembre 1884), Costantinopoli (luglio 1885), Tunisi (settembre 1885), San Francisco di California (dicembre 1885), Parigi (maggio 1886), Londra (ottobre 1886), Nuova York (febbraio 1888). Oltre a queste Camere sussidiate dal Governo, ne furono promosse da privati a Valparaiso, a San Paolo nel Brasile, a Ginevra (sorta nel marzo 1894 e disciolta nel marzo 1900), a Bruxelles, e recentissimamente a Smirne.

Queste rappresentanze costituite in città dove si trova una ragguardevole colonia italiana, hanno per fine di studiare direttamente le questioni che concernono l'incremento dei commerci e la prosperità delle industrie nazionali, o di assistere le autorità consolari nello studio di questi argomenti, e di dare le informazioni e i consigli che sono richiesti dai nostri commercianti. Inoltre è ufficio loro di cooperare all'incremento dei traffici fra i paesi dove si trovano e la patria, sia con l'indicare nuovi mercati, sia con l'adoperarsi a rimuovere le difficoltà e gl'impedimenti che spesso pongono ostacolo allo svolgimento delle relazioni commerciali fra paese e paese.

Quanto all'ordinamento, i vari Stati hanno generalmente lasciata alle Camere di commercio all'estero la massima libertà. Esse sono sodalizi liberi ed elettivi, sui quali le autorità consolari non esercitano se non un'elevata tutela, limitandosi a dare utili suggerimenti, e provvedono da sè al proprio bilancio, pur ricevendo sussidi dai governi.

Di solito, oltre a compire l'opera dei consoli, cooperando con essi all'incremento degli interessi economici, le Camere all'estero formano un nucleo intorno a cui si raccoglie la colonia connazionale, e quindi si propongono anche altri fini riguardanti la tutela degli interessi della colonia, e in particolare la beneficenza e l'istruzione. Ma lo scopo prevalente resta quello economico.

Dicemmo che fino a qualche tempo fa le Camere di commercio all'estero furono reputate, e da molti si reputano ancora, il mezzo più adatto per accrescere diffusione e intensità agli scambi internazionali. Ma esse presentano inconvenienti, che rendono difficile di consentire interamente in questo avviso. Coloro che compongono la Camera come soci, esercitano il traffico, e perciò i loro interessi particolari non di rado sono in concorrenza con quelli generali a cui la Camera attende. Oltre a ciò, dovendo ciascuno dar opera alla propria industria, difficilmente può occuparsi con alacrità e zelo degli interessi della Camera.

Conviene tener presente che le Camere, per la stessa loro costituzione, non possono adempiere efficacemente all'ufficio di mediatrici fra i commercianti o fra i commercianti e i consumatori: più che all'utile particolare, esse devono attendere a quello generale, e cercare soprattutto di indirizzare l'opera propria a migliorar le condizioni, nelle quali gli scambi commerciali si svolgono. E questa loro azione, rivolta, ad esempio, ad ottenere agevolanze nei trasporti ferroviari e marittimi o ribassi nei dazi doganali, appare meno, perchè opera indirettamente sugli scambi, è quindi meno stimata dalla massima parte degli industriali e dei commercianti, i quali pensano per lo più che tutto il lavoro delle Camere consista nel dare qualche informazione e che nulla di meglio si possa ottenere da esse. Siccome però le stesse informazioni si possono ormai attingere anche ad altre fonti, così l'opera delle Camere di commercio all'estero è stimata ora, anche per questa parte, assai meno profittevole di quello che non sia stata in passato.

A rendere meno efficace l'azione delle nostre rappresentanze commerciali nei paesi stranieri, contribuisce anche la fiacchezza della maggior parte di quelle in patria. Da molto tempo si parla di riordinarle, ma è dubbio se una riforma possa infondere in molte di esse quell'attività che ora manca assolutamente. Le Camere del Regno e quelle fuori l'Italia dovrebbero essere in rapporti più stretti e più assidui, e ne avrebbero giovamento le une e le altre.

Queste osservazioni non significano che le nostre Camere all'estero siano inutili. Esse giovano non foss'altro a tenere uniti i nostri connazionali, e quest'opera di solidarietà non è certo trascurabile, neppure sotto l'aspetto commerciale. L'utilità loro è riconosciuta anche in Germania, dove è tanta la cura per promuovere ogni istituzione che possa recar vantaggio alle relazioni commerciali. Quella nazione ha finora una sola Camera fuori dell'impero, con sede a Bruxelles, ma pensa a promuoverne altre: per ora ne

istituirà una a Costantinopoli. Anche nell'assemblea generale dell'Ufficio centrale germanico per la preparazione dei trattati di commercio, tenutasi a Berlino nel gennaio di quest'anno, fu discussa e approvata una proposta in questo senso.

Tuttavia oggidì si crede da molti che ad aumentare le relazioni economiche giovino maggiormente le agenzie commerciali. Queste istituzioni, ideate e promosse dal nostro paese e imitate poi da altri, vennero fondate da principio dove, pur non essendovi un numero di connazionali sufficiente per dar vita a una Camera di commercio, si riteneva però che potessero trovarsi nuovi sbocchi commerciali. Poi sorsero senza limitazione, anche in città nelle quali vi sarebbe stata una colonia bastante per dare alimento a una Camera. La prima fu istituita a Belgrado nel settembre del 1890; vennero appresso quelle di Las Palmas (gennaio 1891), Sofia (febbraio 1893), Liverpool (luglio 1893), Amsterdam (settembre 1893), Bruxelles (ottobre 1893), Nantes (ottobre 1894, trasferita poi nel settembre 1895 all'Havre, pur conservando un ufficio succursale a Nantes), Beirut (ottobre 1894), Bengasi (gennaio 1895) e Budapest (dicembre 1895).

Al loro nascere, le agenzie fecero nutrir le migliori speranze, e parevano destinate a dar frutti più pronti e copiosi di quelli che possono offrire le rappresentanze commerciali. Sembravano chiamate ad adempiere a tutti gli uffici che sono propri delle Camere all'estero, senza cadere negli inconvenienti connessi con quelle istituzioni, e a compierne altri che alle Camere si rendono impossibili.

I maggiori vantaggi si attendevano appunto da uno di questi uffici, che è il principale delle Agenzie, mentre le Camere per la loro stessa natura non sono in grado di adempiervi. Oltre che studiare i mercati e dare, più rapidamente delle Camere, informazioni di fatto, utili per avviar nuove correnti di scambi e indicare nomi di rappresentanti e di ditte a cui i commercianti nostri possano indirizzarsi per iniziare relazioni di affari, oltre ad occuparsi della riscossione di crediti, le agenzie, secondo le norme contenute nei regolamenti governativi dell'11 settembre 1890 e 31 agosto 1896,¹ devono curare la vendita delle merci nazionali, o per commissione, mercè una moderata provvigione sull'ammontare degli affari conclusi, oppure mettendo in relazione compratori locali e produttori nazionali. Con esse si mirava così a sostituire all'esportazione indiretta quella diretta e a porre rimedio a quella

¹ Sono pubblicate nel "Bollettino di notizie commerciali", anno 1890, n. 40, pag. 909-911, e 1896, n. 35, pag. 752-754.

lacuna del nostro commercio, che è cagionata dall'avversione degli esportatori a mandare all'estero commessi viaggiatori o rappresentanti. L'agente commerciale diventava il commissionario di tutti, il mediatore per la stipulazione degli affari fra commercianti di paesi diversi e sconosciuti l'un l'altro.

Siccome poi al direttore dell'agenzia è vietato, dal Governo che lo sussidia, di esercitare il commercio per conto proprio, come pure di favorire un produttore o un commerciante nazionale a danno di altri,¹ così sembrava che venissero meno i pericoli di conflitto d'interessi, che sono tanto facili quando si tratta delle Camere di commercio.

Si riteneva poi che le agenzie avrebbero compiuti questi uffici assai meglio che non le così dette missioni commerciali, in uso specialmente nella Francia. Queste non hanno carattere di stabilità, e così gli affari conclusi da esse restano per lo più isolati, e non danno alcuna sicurezza di relazioni continue e costanti. Sono una specie di esplorazioni, da cui non si possono aspettare i risultati, che sono in grado di offrire gli uffici permanenti. Certo neppure le missioni commerciali sono inutili, anzi possono giovare assai, procurando notizie su regioni poco conosciute, e dando così gli elementi per giudicare in qual forma si possano avviar con esse relazioni economiche.² Anzi l'istituzione di agenzie in paesi, le cui industrie e i cui traffici sono poco noti, dovrebbe essere prece-
duta sempre da un'accurata esplorazione commerciale.

¹ In un volume, venuto in luce mentre rivediamo le bozze di questo lavoro, e già da noi citato precedentemente, Leopoldo Sabbatini, benemerito segretario della Camera di commercio di Milano, dice che questa prescrizione è ingenua, perchè i produttori cercano soprattutto nelle case di rappresentanza all'estero la tutela dei propri interessi con assoluta esclusione dei concorrenti. E soggiunge che questo è il difetto capitale del presente ordinamento delle agenzie, e che esse non si potrebbero richiamare a vita efficace, se non col disporre che non assumano la rappresentanza di case concorrenti (L. SABBATINI, *Per le nostre esportazioni*, pag. 205-206). L'osservazione è acuta e non manca di verosimiglianza; ma se una prescrizione come questa è possibile, anzi necessaria, per un'agenzia sorretta da privati, non sarebbe giusta nè opportuna per quelle sussidiate dallo Stato, perchè questo non può fare parzialità. Le agenzie incoraggiate dal Governo si sono sempre attenute alla norma di dar notizia delle forniture, alle quali l'industria nazionale poteva concorrere, o dei prodotti che avevano probabilità d'essere bene accolti, a tutte le principali ditte che potevano avervi interesse. Data l'indole loro, non avrebbero potuto far diversamente, nè, in verità, è avvenuto mai che qualche ditta lamentasse d'essere stata trascurata per favorirne altre. È naturale, però, che la loro azione riesca meno efficace di quella delle agenzie private.

² Tra queste missioni resterà celebre quella lionese nella Cina, dei risultati della quale abbiamo parlato a suo luogo. Essa costò, alla Camera di commercio di Lione, che la promosse, ad altre cinque Camere tra le principali di Francia, che concorsero nella spesa, e al Governo, che vi contribuì anch'esso, parecchie

Abbiamo detto dei pregi che si ascrivevano alle agenzie e dei vantaggi che se ne attendevano, ma quelle istituzioni non corrisposero interamente alle speranze. Forse l'aspettazione era soverchia, nè furono sempre stabilite in luoghi opportuni, nè sempre affidate a mani adatte. Ma se la riuscita non fu pari all'aspettativa, gran parte dell'insuccesso è dovuta, a nostro avviso, al loro stesso ordinamento il quale presenta inconvenienti non lievi. Il più grave, anzi quello che li comprende tutti, consiste nell'incertezza in cui si rimane rispetto all'indole loro.

Le agenzie commerciali sono qualche cosa d'ibrido, d'indeterminato. Il Governo non riconosce ad esse un carattere ufficiale, e le considera assolutamente quali istituzioni private. D'altra parte l'agenzia si presenta ai commercianti come un ente governativo, perchè la sanno promossa quasi sempre dallo Stato, sanno che il Governo sceglie, o almeno gradisce, la persona dell'agente, con lui conviene sulla misura del sussidio, e subordina la concessione di questo all'accettazione di alcuni patti, i quali, se non bastano a fare del direttore dell'agenzia un ufficiale dello Stato, sono più che sufficienti per togliergli il carattere e la libertà di privato commerciante. Tali sono quelli di non esercitare il commercio per conto proprio, di non favorire un esportatore a danno di un altro, di fornire informazioni gratuitamente, di non chiedere sulle vendite più di una data provvigione, d'indirizzare al Ministero del Commercio relazioni sull'opera dell'agenzia e sulle condizioni del traffico locale, e perfino d'esser responsabile verso il Governo dell'andamento regolare dell'azienda, oltre a non pochi altri.

Ce n'è più che abbastanza perchè i commercianti, avvezzi a considerare le cose sotto un aspetto pratico, suppongano nell'agente un ufficiale governativo. Nè vale che il Governo dichiari di non assumere alcuna responsabilità rispetto all'azione dell'agenzia e alle operazioni di qualsiasi natura compiute dal direttore di essa; il quale solo è tenuto a risponderne pienamente e interamente.¹ Questa disposizione si ritiene introdotta nei regolamenti soltanto per non creare soverchi imbarazzi al Governo, ma non vi si attribuisce molto valore; tant'è vero che, quando il direttore di una di que-

centinaia di migliaia di franchi. Anche le Camere e le associazioni commerciali tedesche ordinano spesso missioni consimili: finora ne inviarono in Russia, in Siberia, nell'America meridionale, nell'Africa Australe e nell'Estremo Oriente. Nè questo mezzo di studio e di propaganda è trascurato dalle rappresentanze commerciali inglesi.

¹ Art. 1 del Regolamento 31 agosto 1896.

ste agenzie falli, i creditori si rivolsero tutti al Governo, reclamando da questo il loro avere. Naturalmente non ebbero un soldo.

È questo un difetto molto grave, al quale converrebbe trovar rimedio, perchè toglie alle agenzie quella piena fiducia dei commercianti, senza della quale l'opera di esse non può riuscire veramente feconda. Il negoziante vuol vederci chiaro, altrimenti non entra in relazioni di affari.

Ora l'agente commerciale ha evidentemente due uffici distinti: quello di dare informazioni e quello di servire da mediatore per la stipulazione di contratti. Per il primo scopo basta che sia persona seria ed avveduta, e poco importa se egli sia un ufficiale governativo o un agente privato, perchè le informazioni, secondo la pratica comune, non possono condurre ad assumere responsabilità pecuniarie. Così non è quando si tratta della conclusione di affari. Allora non basta che l'agente sia giudizioso, conviene altresì che sia solvibile. Poichè lo Stato non garantisce per lui, è necessario che egli possa dare da sé sufficiente garanzia a chi gli affida i crediti o i prodotti propri.

Ad evitare ogni incertezza sull'indole delle agenzie, converrebbe dunque limitarne l'azione alle semplici informazioni. Ma questo, che sarebbe di certo un provvedimento radicale, toglierebbe a quelle istituzioni ogni importanza. Le informazioni le possono dare i consoli, gli addetti commerciali, le Camere di commercio; l'efficacia delle agenzie consiste appunto nel completare l'opera dei consoli e delle Camere col rendere fruttuose le notizie fornite, stringendo accordi fra produttori nazionali e consumatori esteri. Togliere alle agenzie questo ufficio sarebbe lo stesso che sopprimerle.

Taluno propose di riguardare gli agenti commerciali come ufficiali del Governo per quanto concerne le informazioni e come privati commercianti per gli affari che concludono. Sarebbe un confermare e ribadire ancor più l'ibridismo presente; e ad ogni modo ciò non gioverebbe affatto a infondere nei commercianti quella fiducia, senza della quale le agenzie non possono ricevere commissioni, e quindi mancherebbero allo scopo principale per cui sono istituite.

Si ha un bel dire che, se non vi fossero le agenzie, converrebbe affidarsi a rappresentanti privati, e questi possono essere infidi quanto e più che le persone prescelte dal Governo. Il fatto è che gli esportatori, specialmente quelli italiani, sono molto prudenti, addirittura timidi se vuolsi, e difficilmente consentono ad affidare i propri interessi a chi non sia conosciuto di persona e a

fondo. Si potrà lamentare che sia così, si potrà dire che questa tendenza a voler essere troppo sicuri, a esigere troppe guarentigie, è indizio che lo spirito d'intraprendenza è debole, ma col dir questo non si mutano le cose. E i nostri commercianti continueranno a chiudersi entro la loro ristretta cerchia d'affari, come la chiocciola del Giusti, meneranno una vita commerciale più casalinga, ma saranno contenti di ciò che guadagnano e non si getteranno in avventure.

Convieni dunque fare in modo che l'agente goda la piena fiducia delle persone che trattano con lui, e queste si sentano sicure del fatto loro. Il divieto posto alle agenzie di fare affari per conto proprio è senza dubbio ottimo provvedimento per assicurare i commercianti dal pericolo di parzialità e di favoritismi; ma non è sufficiente per tranquillarli sotto l'aspetto finanziario.

Per ottenere questo non v'è che un solo nodo: obbligar l'agente a prestare una forte cauzione.

Vi sarebbe un rimedio più radicale, quello che lo Stato assuma la responsabilità dell'azione del direttore dell'agenzia, e lo invigili assiduamente, considerandolo addirittura come un ufficiale proprio. Questo provvedimento farebbe cessare ogni equivoco e darebbe alle agenzie tale una forza, quale in nessun altro modo possono avere. Ma non si può richiedere che il Governo si ponga per questa via, dove non farebbero davvero difetto le spine. In mancanza del meglio bisogna contentarsi del bene. Si sottopongano gli agenti all'obbligo di prestare una proporzionata cauzione, e si vedrà subito crescere la fiducia in essi. È veramente strano che lo Stato riconosca e sussidi abbastanza largamente questi rappresentanti, li autorizzi a stipulare contratti per centinaia di migliaia di lire, li circondi di autorità, e non domandi ad essi, a tutela del pubblico, nessuna di quelle cautele materiali che richiede al più modesto dei cassieri.

Se ciò non si vuol fare, tant'è finirla con gli equivoci: non scegliere la persona, non imporre condizioni, non concedere sussidi; lasciare invece che le agenzie sorgano da sé, promosse esclusivamente dai privati. Così almeno i nostri esportatori sapranno come contenersi, senza restare abbagliati dall'aureola che ha circondati finora questi agenti semiufficiali.

Tuttavia noi crediamo che sarebbe un male lasciar cadere queste istituzioni, che possono rendere utili servigi al commercio di esportazione, e li hanno resi in effetto, col far meglio conoscere parecchi mercati esteri, con le informazioni fornite e anche con gli

affari condotti a termine. Se si considera che nel primo anno di esistenza, nel difficile periodo del primo impianto (quando, però, la si credeva istituzione prettamente governativa), l'agenzia commerciale italiana di Belgrado concluse contratti per un milione di franchi tra ditte italiane e ditte serbe, mentre prima fra i due paesi se ne stipulava soltanto per poche migliaia, si può argomentare quanto incremento le agenzie potrebbero recare all'esportazione, se, rafforzate da guarentigie materiali, potessero riacquistare quella fiducia, che è condizione essenziale alla floridezza dei traffici, e da qualche tempo ad esse è venuta meno.

Senonchè l'azione del Governo non ha contribuito ad accrescere il credito delle agenzie. I vari ministri, che si sono succeduti, hanno seguito, riguardo a queste istituzioni, criteri difformi, e la loro condotta si dimostrò sempre molto incerta. Così, mentre il commercio nazionale chiedeva che le agenzie fossero aumentate di numero e poste sotto l'assoluta sorveglianza governativa,¹ il Governo toglieva il sussidio a tutte condannandole in tal modo indirettamente a cadere. Il ministro, al quale si deve questo provvedimento, dichiarò, inaugurando la sessione ordinaria del Consiglio dell'Industria e del Commercio, il 23 gennaio 1897, di aver soppresso il sussidio alle agenzie, perchè non avevano dati frutti corrispondenti alle cure, che intorno ad esse s'erano spese. Manifestava, però, il proposito di riordinarne il servizio con norme più corrispondenti al fine, quando la migliorata finanza avesse permesso di consacrarvi meno insufficienti mezzi.² Discutendosi, pochi mesi dopo, alla Camera dei deputati il bilancio del suo Ministero, dichiarava che aveva tolto il sussidio per necessità di economie, che queste istituzioni dovevano essere riordinate, e non esitava a dirle utilissime.³ Recentemente si è tornati all'antico e si sono concessi sussidi a due agenzie nei Balcani: l'una a Rustciuk nel luglio 1899, l'altra a Janina, in quest'ultimi mesi.

Così le Camere, come le agenzie, devono essere collegate con altre istituzioni, che ne rendano l'azione più pratica ed efficace. Tali sono le mostre campionarie e i musei commerciali.

Le mostre campionarie servono a far conoscere i prodotti nazionali nei luoghi dove possono più agevolmente trovare smercio.

¹ Questo voto venne manifestato anche nel secondo Congresso delle società italiana fra commercianti, industriali ed esercenti, tenuto a Genova nel novembre 1894.

² *Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio*, 1897, pag. 24-25.

³ *Atti Parlamentari*, Legislatura XX, Sess. 1897-98, seduta pom. del 12 luglio 1897, pag. 3381.

Senza buoni campioni, specialmente nei paesi lontani, non si riesce ad acquistare clienti. I produttori ed esportatori britannici, americani, tedeschi, francesi e belgi compresero da molto tempo questa evidente verità e la misero in pratica largamente. In particolare i Tedeschi, i quali per l'intraprendenza dell'attivissima Società di geografia commerciale di Berlino (*Centralverein für Handelsgeographie und Förderung deutschen Interessen in Auslande*) e delle non meno operose società d'esportazione (*Exportvereine*) sorte in parecchie città tedesche, hanno istituite numerose mostre nelle varie parti del mondo, mandando in giro anche navi cariche di campionari completi, vere esposizioni galleggianti, utilissime per far conoscere rapidamente in luoghi svariati i prodotti d'un paese. Questo esempio fu seguito dall'Austria-Ungheria che nel 1898 ha mandato un vapore del *Lloyd*, carico di campioni, negli scali di Levante. Anche la nostra vicina d'Oriente ha una florida società d'esportazione.

Invece in Italia i commercianti si lasciano vincere dall'apatia a tal segno che neppure la concessione del trasporto gratuito fu sufficiente per indurli a fornire mostre delle loro mercanzie. Il Governo ha fatto obbligo alle Camere di commercio all'estero e alle agenzie d'istituire esposizioni di prodotti nostrali, e ha continuamente sollecitati i produttori a mandare campioni, o album di disegni e di fotografie degli oggetti che per la loro mole o il loro valore non fosse stato possibile d'inviare; le Camere all'estero e le agenzie a lor volta nulla hanno trascurato per fornirsi di collezioni, ma, non ostante questi sforzi, non si è riusciti a ottenere che ben poco. Così le esposizioni presso le rappresentanze commerciali italiane fuori della penisola, vivono di vita miseranda, son fornite di campioni incompleti e vecchi, talora, anzi, non mai rinnovati, e quindi non servono a nulla o quasi a nulla. Lasciamo immaginare quale dev'essere lo stato di quelle istituite presso i consolati di Filippopoli, Sofia, Amburgo, Manilla e presso la Legazione a Messico! L'esito del tentativo è stato così infelice, che il Governo ha dovuto rinunciare a promuovere nuove mostre presso altri consolati. Eppure senza campioni non si fanno affari, e, se non si trova modo di mandarne all'estero in quantità sufficiente e di farli conoscere ai commercianti del luogo, sarà minore, assai minore di quella che potrebbe essere, l'efficacia pratica delle stesse istituzioni commerciali. Fortunatamente il *Consorzio italiano* per il commercio nell'Estremo Oriente e l'*Unione industriale*, l'hanno capito, e presso

le varie agenzie da essi istituite hanno aperte accurate esposizioni permanenti.

Le mostre campionarie all'estero ricevono complemento dai musei commerciali in patria. Ufficio di quest'ultimi è quello di far conoscere ai negozianti nazionali le derrate che si possono trarre da un dato paese straniero, e specialmente quelle che vi si consumano, mercè un'esposizione permanente di campioni, aggiungendovi inoltre tutte le indicazioni che possano agevolare la conclusione di affari. Come si vede, i musei commerciali compiono nell'interno dello Stato, riguardo ai paesi stranieri, lo stesso ufficio che le mostre campionarie, insieme con le Camere di commercio e le agenzie, adempiono all'estero riguardo ai prodotti nazionali.

In quasi tutti i paesi commercianti vi sono musei. Il primo — ancora oggi un modello del genere — sorse nel 1870 a Bruxelles, e servì di tipo per l'istituzione d'altri consimili in Italia, in Francia, in Austria, in Ungheria, nella Gran Bretagna, in Germania, in Olanda, nella Spagna, nel Portogallo, negli Stati Uniti, nell'Argentina e nel Giappone. Nel nostro paese il primo museo fu quello di Torino, costituito in occasione dell'esposizione nazionale del settembre 1884, come una sezione del museo industriale di quella città. Da qualche anno il museo commerciale di Torino cessò d'essere istituzione governativa, e venne posto alla diretta dipendenza della Camera di commercio. Il provvedimento ha recati buoni frutti, perchè l'azione privata in questo campo è molto più alacre ed efficace di quella ufficiale. Ne è prova splendida il museo di Milano, istituito nel marzo 1885, e aperto al pubblico nel giugno 1886,¹ il quale è così bene ordinato, così attivo e tanto utile al commercio nazionale, che può reggere al confronto con qualunque altro d'Europa, non escluso quello di Bruxelles.² Il museo di Milano non limita l'opera propria a far conoscere i prodotti esteri e a dare le informazioni che li riguar-

¹ Il museo di Torino fu istituito con decreto reale del 9 settembre 1884, quello di Milano dalla Camera di commercio di quella città con deliberazioni approvate dal decreto 26 marzo 1885.

² Sul museo di Bruxelles, v. G. LEXIS, *Commercio*, nella "Biblioteca dell'Economista", Serie terza, vol. XIII, pag. 771. — Straordinario svolgimento ha preso negli ultimi tempi il museo commerciale di Filadelfia (ora si chiama generalmente: *International Commercial Bureau*), il quale è ora, senza confronto, il primo nel mondo. Questa istituzione, veramente meravigliosa, venne proposta, dall'Ufficio centrale germanico per la preparazione dei trattati di commercio, come modello da seguire per la fondazione d'un museo commerciale germanico (Si veda l'opuscolo citato del VOSBERG-REKOW, nel quale (pag. 5-18) si fa del museo americano e dell'azione sua un'accurata relazione).

dano, ma attinge notizie sugli appalti e sui pubblici lavori che si compiono in Italia e fuori, e inoltre fa conoscere anche i prodotti nazionali nei paesi dove possono avere maggiore probabilità di smercio.

Ai musei va unito un ufficio d'informazioni per dare agli esportatori nazionali tutte le notizie, che possono essere utili per iniziare nuovi traffici. Anzi, siccome la raccolta di collezioni di campioni e il frequente loro rinnovamento incontrano gravi difficoltà, anche per la spesa non indifferente, nei nostri musei prevale ora la parte che riguarda le informazioni.

È evidente che l'opera dei musei è strettamente connessa con quella delle Camere e delle agenzie commerciali all'estero. E, se nella loro azione, si desidera ancora qualche cosa, questa consiste in un maggiore coordinamento degli uni con le altre, e specialmente dei musei con le agenzie. I musei dovrebbero essere veri istituti di rappresentanza delle agenzie in paese per quanto concerne le ditte nazionali, e le agenzie, alla lor volta, case di rappresentanza dei musei all'estero per quanto riguarda i commercianti stranieri. Collegate meglio l'una con l'altra, e corretto qualche difetto d'origine, queste due istituzioni possono agevolare grandemente le esportazioni; anzi è nostro avviso che nessun provvedimento possa giovare tanto a un maggiore sviluppo dei traffici internazionali, quanto questi nuovi istituti, senza dei quali, nella concorrenza spietata dei giorni nostri, nessun buon volere e nessuna cura nel produrre, e nessuno studio nell'agevolare le esportazioni valgono a conseguire quello che, è lo scopo principale del commercio odierno: l'incremento dei traffici verso i paesi esteri.

Anche le stazioni enotecniche sono utili specialmente per accreditare i prodotti agricoli italiani e per garantirne con appositi uffici di analisi la genuinità. Presentemente ne abbiamo a Trieste, Fiume, Berlino, Londra, Nuova York e Buenos Aires. Anche la Spagna tiene all'estero agenti enotecnici governativi.

Oltre che promuovere tutte queste istituzioni, gioverà sostenere l'opera dei nostri concittadini, che all'estero si sforzano di far conoscere e di tener alto il nome italiano. E soprattutto converrà aiutare quegli animosi soldati della civiltà, che in regioni inospite e fra popolazioni semibarbare, o addirittura selvagge, eroicamente sfidando pericoli e generosamente sacrificando spesso la salute e la vita, con la parola e con l'esempio diffondono gloriosamente "la fede di Cristo e la lingua d'Italia". Colti, studiosi delle condizioni naturali e sociali, della lingua, dei costumi dei paesi dove

vanno, essi recano già con queste informazioni aiuto efficace, oltre che alla scienza, anche alla più facile espansione degli scambi commerciali. Di ciò danno da secoli splendida prova i nostri Francescani nella Cina, raccogliendo larghe notizie sulla natura del suolo, sui prodotti agricoli, animali e minerali, sui commerci e sui consumi dei vari luoghi visitati, e offrendo anche campioni, specialmente di piante, alle collezioni della patria. Francescani e Gesuiti, pur mancando spesso di strumenti e di mezzi, hanno fondato in quelle lontane regioni osservatori e musei.¹ Se alcuni paesi d'Oriente ci son noti, se in tutti ha risonato il nome italiano, se in tante parti d'America l'emigrazione nostra fu tutelata e tenuta raccolta, lo si deve in gran parte a questi miti e coraggiosi apostoli della fede, gloria del cristianesimo e della patria. Con la lingua e la civiltà italiana essi fanno conoscere nelle regioni più lontane anche i prodotti delle industrie nazionali, e, se incoraggiati, potrebbero ridare ai traffici nostri in Oriente l'importanza che avevano, allorquando le missioni cattoliche vi prosperavano all'ombra amica della bandiera di San Marco.

Quale vantaggio potrebbe ottenere il nostro paese aiutando l'opera degli ordini monastici italiani in Africa e in Oriente! I ministri della religione hanno grande potere sull'animo della maggior parte delle popolazioni orientali, e, quanto al continente nero, tutti sanno che soltanto col Vangelo si può riuscire a migliorarne gli abitanti, come ne fanno prova le numerose tribù nomadi e barbare trasformate in tranquille popolazioni agricole. I missionari sono dunque anche lo strumento più opportuno per far penetrare in quei paesi la civiltà europea, contrapponendola alla pericolosa propaganda mussulmana. Nessun altro mezzo è più efficace di questo; perchè trascurarlo? Invece un pregiudizio irragionevole e pernicioso fa sì che il Governo lasci questi ammirabili concittadini nostri abbandonati alle sole lor forze, come se, perchè vestono abiti ecclesiastici,

¹ Alle benemerenze scientifiche dei nostri missionari nei paesi orientali, e specialmente nella Cina, accennarono illustri scienziati nelle riunioni, che, per impulso dell' "Associazione nazionale per soccorrere i missionari italiani", e della "Commissione ordinatrice della mostra degli Italiani all'estero", si tennero il 26 e 27 settembre 1898, presso la mostra delle Missioni, nell'Esposizione nazionale di Torino. Si veda il volume: *Gli Italiani all'estero*, pubblicato in occasione di quella mostra; Torino, Roux e Frassati, 1899, alle pag. 95-97, e, nella stessa opera, la memoria: *Le relazioni colla Cina*, del padre CHERUBINO FASIL, missionario francescano nella provincia dello Sciensi, alla pag. 109. Sul medesimo argomento è da vedersi anche l'interessante corrispondenza da Scianghai del Dott. A. CAFORIO, pubblicata nell' "Illustrazione italiana", del 1° ottobre 1899, alle pagine 221-222, sotto il titolo: *I missionari italiani nell'Estremo Oriente*.

cessassero d'essere italiani. E mentre i popoli più civili ripetono i nomi di molti di loro come quelli d'uomini che onorano la scienza e la patria nostra, solo in Italia sono ignorati, e all'estero devono bene spesso rassegnarsi ad apparire figli d'altri paesi. Così nel passaporto per l'interno della Cina, che i consoli francesi rilasciano ai religiosi italiani, appena toccato il suolo del Celeste impero, essi sono indicati come cittadini francesi.

Finora per i missionari il Governo non ha fatto che questo: ha stipulato, nelle convenzioni marittime con le Società sovvenzionate, la diminuzione della metà dei prezzi di passaggio anche per essi, come per gli ufficiali pubblici dello Stato. Ma non ha fatto altro, nè, giunti che siano a destinazione, si cura più oltre di loro.

Insana politica, non seguita dagli altri Stati civili, i quali hanno mostrato di comprendere chiaramente quale conto si debba fare e quali vantaggi possano recare alla grandezza nazionale all'estero quei valorosi campioni della fede, che portano il nome, la lingua, la civiltà, i prodotti della patria in lontane regioni, col rischio quotidiano della loro vita, e senza alcun interesse proprio. In Francia, per esempio, l'opera dei missionari è tenuta in gran pregio, tutti i partiti li rispettano, e fanno a gara per aiutarli. Perfino scrittori, che s'erano un tempo mostrati severi con essi e li avevano combattuti, si sono ricreduti in appresso.¹

Quello che non fa il Governo, si sforza di fare l'« Associazione nazionale per soccorrere i missionari cattolici italiani ». Mercè la carità operosa di questa nobile istituzione, « sventola il vessillo tricolore dove si era dovuto abbassare, è intesa e parlata la lingua d'Italia dove gl'Italiani stessi l'avevano dimenticata, abbiamo da più anni rivendicato allo Stato quel diritto, che nessuno Stato può abdicare e che un potente imperatore ha rivendicato non solo in nome della sua nazione, ma di ogni nazione ».²

È da augurare che all'opera attiva di questa benemerita Associazione venga presto in aiuto quella dello Stato. Il dissidio con la Chiesa non può esimerlo da un'azione più efficace, la quale valga a impedire, quanto purtroppo comincia ad accadere, che alle missioni italiane, un tempo così numerose, si vadano sostituendo in

¹ Così il LEROY-BEAULIEU, *De la colonisation chez les peuples modernes*, cit., pag. 818.

² F. LAMPERTICO, *Commemorazione del senatore Alessandro Rossi*, pubblicata nella « Rassegna nazionale » del 16 marzo 1899, pag. 243. V. pure del LAMPERTICO, lo splendido discorso tenuto a Torino il 30 settembre 1898, come presidente dell'Associazione nazionale per i missionari. È pubblicato nella stessa rivista del 1° novembre 1898, pag. 3-14.

Oriente quelle d'altri paesi. Molti sono i mezzi conciliativi che il Governo può adoperare per questo fine,¹ e la sua inerzia presente è senza scusa. Eppure un nostro coraggioso uomo di Stato aveva indicato la via, quando si adoperava nell'estate del 1894 per la istituzione di quella Prefettura Apostolica italiana nell'Eritrea, che tanti cuori avevano salutato come "augurio di più sereno di".

L'aiuto alle istituzioni e ai cittadini italiani all'estero non potrebbe recare i risultati che se ne sperano, se nel tempo stesso il Governo e gli enti locali non si adoperano a rinvigorire e ravvivare l'istruzione tecnica e commerciale, e a dare ad essa un indirizzo più pratico. La deficienza di coltura speciale nei nostri commercianti, ai quali mancano spesso le più elementari cognizioni sullo Stato economico degli altri paesi, dovrebbe spingere a riformare le nostre scuole professionali in modo che possano offrire una preparazione solida e pratica. Come sono ordinate presentemente, esse non giovano efficacemente allo scopo per il quale furono istituite.

Le stesse scuole superiori di commercio impartiscono una coltura troppo simile all'universitaria, dimenticando che sono istituti speciali per scopi speciali. Così i giovani, che escono da quelle scuole, mancano di cognizioni sufficienti sulle condizioni politiche ed economiche dei paesi esteri, e non conoscono, e malamente, se non qualche lingua delle più note; quindi, se possono essere buoni ufficiali dello Stato, raramente riescono utili strumenti per l'incremento dei traffici. Specialmente l'insegnamento della geografia commerciale ha bisogno di diventare più pratico, più moderno, meglio informato delle nuove scoperte e delle nuove esplorazioni. Com'esso, che pure ha tanta importanza per gli scambi sia trascurato in Italia, lo dimostra anche il fatto che quasi non abbiamo pubblicazioni su questa materia, mentre ve ne sono numerose e pregevoli all'estero.² Di simili studi si occupano assai poco anche le nostre

¹ Un accenno a porsi su questa via si ha nell'ordine del giorno, presentato dalla Commissione della Camera dei deputati, che ha esaminato il disegno di legge sull'emigrazione, col quale si "invita il Governo a consentire le maggiori agevolanze ai giovani missionari italiani soggetti alla leva, e a facilitare loro i viaggi sui piroscafi che trasportano emigranti". "Almeno — dice la relazione della Commissione — fuori del paese cessino i nostri dissidi, e agli emigranti, che [ci lasciano forse per sempre, si dia il conforto nella solitudine dei mari, e in terra straniera, di congiungere Iddio e la Patria!", (*Atti parlamentari*, Legisl. XX, Sess. 1899-1900, Documento 97 e 97 bis A, pag. 14).

² Il R. Istituto Veneto di scienze, lettere e arti ha premiato nel 1900 un manuale di geografia commerciale del prof. PRIMO LANZONI (*Atti dell'Istituto*, 1899-1900, seduta del 27 maggio 1900, tomo LIX, disp. 8ª, pag. 104-105). Ne siamo lieti, e ci teniamo sicuri che quel lavoro colmerà degnamente una grave lacuna.

società geografiche, e invece negli altri paesi, per esempio in Francia e in Germania, per la geografia economica si sono fondate associazioni speciali.

Che le nostre scuole superiori di commercio non corrispondano in modo soddisfacente allo scopo, lo provano con evidenza i risultati dei concorsi per le borse di pratica commerciale, e più volte lo si è rilevato nel Parlamento: furono pure nominate commissioni per studiare le riforme da introdursi, ma finora senza alcun proficuo risultato. Anche le scuole secondarie non sono ancora riuscite a offrire buoni agenti di commercio.¹ Eppure quanto la istruzione commerciale contribuisca all'incremento degli scambi non è cosa da porre in dubbio, e tutti sono d'accordo nel riconoscere che con l'opera d'una schiera numerosa di giovani forniti di una istruzione industriale ed economica veramente eccezionale, i Tedeschi hanno potuto conquistare i mercati esteri a danno della Francia e dell'Inghilterra.² Sull'esempio della Germania, ove dalle ottime scuole tecniche e professionali d'ogni grado e d'ogni specie, esce ogni anno una moltitudine di bravi operai, d'eccellenti commessi, di futuri valorosi industriali e commercianti, anche il nostro paese, al quale non mancano giovani volenterosi, dovrebbe occuparsi con più amore degl'istituti, nei quali s'impartisce la coltura tecnica e commerciale. Per quanto poi riguarda l'oggetto particolare del nostro studio, si dovrebbe provvedere anche a una maggiore diffusione dell'insegnamento delle lingue orientali, perchè senza il possesso di esse non si può riuscire a nulla di buono sui mercati asiatici.

In tutte queste forme di attività l'opera del Governo dovrebbe a sua volta essere coadiuvata dall'azione dei cittadini. Pur troppo l'intraprendenza dei privati è scarsa nel nostro paese e, incapace di perseverare con sforzi pazienti e tenaci, si sgomenta alle prime difficoltà. In Italia si è avvezzi ad aspettar tutto dal Governo,

¹ Il Governo ha proposto, anni fa, un disegno di riordinamento dell'istruzione professionale, ma non si trovò il tempo di condurlo in porto. Del resto, come si può parlare sul serio di riordinamento, se si è continuato a diminuire i fondi stanziati nel bilancio per queste scuole?

² Quanto si è fatto in Germania in questo campo è esposto brevemente dal BLONDEL, *L'essor industriel et commercial du peuple allemand*, cit., pag. 280-284. — V. anche l'articolo di H. DE B. GIBBINS, *Made in Germany and how to stop it*, nella "Fortnightly Review", del giugno 1899, pag. 1004-1011. Il titolo di questo articolo allude, come ben si comprende, al celebre libro del WILLIAM, *Made in Germany*, pubblicato nel 1896. Cfr. pure: GEORGES AUBERT, *A quoi tient l'infériorité du commerce français*; Paris, Flammarion, 1900 e PAUL LOUIS, *La guerre économique*; Paris, "Revue blanche", 1900.

mentre i popoli forti tutto chiedono a sè stessi. Convieni che anche noi mutiamo profondamente la fiacca indole nostra.

Anzitutto bisogna che i nostri esportatori non si contentino di stare ad attendere le commissioni, ma le provochino recandosi essi stessi sui mercati di consumo, anche per meglio conoscerne i bisogni. Se non vi possono andare di persona, vi mandino almeno qualche rappresentante, che conosca bene la lingua del paese e sia largamente fornito di cataloghi e campioni. E se, per ristrettezza di mezzi, non sono in grado neppure di mandare all'estero un agente speciale, sappiano unirsi con altre ditte, affidando varie rappresentanze a una sola persona, o anche, piuttosto che non far nulla, scegliendo per rappresentarli qualche commerciante che risieda nella piazza dove ritengono di poter avviare affari.

Quest'ultimo partito è, però, il meno efficace, perchè agli agenti esteri preme soltanto di vender prodotti, senza darsi pensiero se questi siano italiani, tedeschi o francesi. La Svizzera, che ha visto crescere considerevolmente negli ultimi anni il suo commercio di esportazione, non si limita a concludere gli affari col mezzo di case estere di commissioni, bensì tratta direttamente con i clienti, inviando loro i suoi abili commessi viaggiatori. Così quell'industria paese poté sviluppare il proprio commercio con l'estero, non ostante le sfavorevoli condizioni in cui si trova, privo com'è di sbocchi sul mare, e mancante altresì delle materie prime, che deve provvedere bene spesso a grandi distanze e con gravi spese di trasporto. Non parliamo poi della Germania, la quale oltre a possedere viaggiatori di commercio ricchi di coltura tecnica ed economica e pratici delle lingue, dei costumi, dei bisogni del paese dove si recano, ha disseminati rappresentanti e stabilite case di commercio in tutte le regioni del mondo.

Questa consuetudine, seguita largamente dal commercio tedesco, di tener rappresentanze stabili all'estero e fondarvi succursali, è senza dubbio assai più utile dell'invio fugace di commessi viaggiatori, o della scelta di rappresentanti stranieri, per accrescere e conservare le correnti degli scambi; ma non è da tutti. Però, quando non vi può bastare una sola ditta, vi si può provvedere con l'associazione. E così si è fatto in Germania, dove la maggior forza del commercio con l'estero è costituita appunto dalle società o consorzi d'esportazione, (le *Exportvereine*, alle quali abbiamo accennato), che raccolgono in un fascio le forze dei privati, ordinandole fortemente, istituendo agenzie sulle principali piazze stra-

niere e rendendo possibile ai molti di arrivare a quanto non possono bastare le forze e i capitali d'un solo.

I consorzi sono una elevata manifestazione dell'intraprendenza privata. Se si può sperar di ottenere qualche cosa in questi tempi, in cui le varie tendenze e i vari interessi cercano di prevalere e sopraffarsi con tutti i mezzi, questo non può avvenire se non mediante l'unione salda e concorde di tutti coloro, i quali hanno uno stesso scopo da conseguire, uno stesso interesse da far valere.

Fortunatamente ormai si comincia a capire anche in Italia che, se i commerci si potevano fare in altri tempi principalmente per opera d'ingegno e d'attività individuale, se con questa attività, come bene osservava il Boccardo, l'Italiano ha saputo conquistare il mondo d'una volta, oggi il mondo è diverso.¹ E ormai il commercio internazionale è mutato non solo riguardo alle comunicazioni e al credito, ma anche riguardo all'ordinamento. Fino a qualche tempo fa i nostri industriali consumavano gran parte della loro energia in lotte sterili l'uno contro l'altro, per togliersi a vicenda i clienti. In questa concorrenza, rovinosa per tutti, i prezzi scendevano a limiti non remunerativi, si peggioravano i prodotti perchè costassero meno, e si finiva col perdere la clientela. Ora si va comprendendo che questi tentativi isolati e poco assennati non giovano, e che per riuscire ad assicurarsi i mercati esteri e trarne profitto, è necessaria un'azione concorde, la quale raccolga le singole forze, che altrimenti vanno disperse perchè ciascuna da sola è insufficiente alla lotta, e dall'unione tragga ordinamenti abbastanza forti per entrare in concorrenza con le potenti case straniere. S'intese anche in Italia la necessità di mettersi in grado di reggere al confronto di queste. E da qualche anno si videro sorgere nel nostro paese unioni e consorzi, come già da parecchio tempo si pratica dagli altri popoli esportatori. In questo modo si può più facilmente ottenere la continuità della produzione, l'intensità degli scambi e l'appoggio del credito, e si possono più agevolmente istituire all'estero rappresentanze e agenzie che allarghino la cerchia degli affari.

A Milano s'è costituito nel 1893 un " Comitato promotore per il commercio nell'Estremo Oriente „, con l'intento di avviare e agevolare l'esportazione dei nostri prodotti in quelle regioni. Il Comitato sorse per opera di numerose ditte private riunite in con-

¹ Discorso al Senato del Regno sulla convenzione commerciale con la Francia, nella seduta del 10 febbraio 1899. — *Atti Parlamentari*, Legisl. XX, Sess. 1893-99, pag. 716.

sorzio, e fu promosso dal benemerito capitano Manfredo Camperio. Le case associate superarono rapidamente il centinaio, e il Consorzio ha istituito nelle principali piazze dell'Africa e dell'Asia agenzie commerciali, le quali lavorano nell'interesse delle ditte aderenti all'istituzione. Presentemente sono aperte agenzie a Tunisi, Tripoli, Alessandria, Cairo, Porto Said, Massaua, Aden, Zanzibar, Johannesburg, Bombay, Rangoon, Singapore, Bangkok, Hongkong, Jokohama, Tokyo, Batavia e Sydney. Inoltre si pensa ad aprirne a Colombo, Calcutta, Sandakan (nell'isola di Borneo), Manassar (nelle Celebes), Manilla e Scianghai.

I risultati ottenuti finora, se non sono splendidi, non sono neppure trascurabili.¹ Gli affari si trattano direttamente fra le case associate e il direttore dell'agenzia. Dell'associazione non può far parte che una sola ditta per ciascuno dei prodotti sui quali si svolge l'azione del Consorzio. Dato l'ordinamento di questo, una tale disposizione è necessaria, e presenta inoltre il vantaggio di evitare quella concorrenza tra produttori della stessa merce, che riesce così dannosa a ciascuno di essi. D'altronde tra le varie case, che vendono lo stesso prodotto si può venire ad accordi, come spesso si usa in commercio, per occuparsi ciascuna di una speciale qualità, abbandonando le altre, oppure l'una dell'esportazione in un paese, l'altra in regioni differenti, come prevede e consente lo stesso statuto del Consorzio.

Nel settembre-ottobre 1897 si costituì anche a Torino, fra un gruppo d'importanti ditte italiane, specialmente piemontesi, un'associazione consimile: l'« Unione industriale italiana per il commercio di esportazione ». Anch'essa si proponeva di accrescere le nostre relazioni commerciali con l'estero, mediante l'istituzione di agenzie nei mercati più lontani d'Oriente e d'Australia senza trascurare l'Africa e l'America. E cominciò a stabilirne in varie piazze; ma poi, a cagione della gravità della spesa, si limitò ad affidare la propria rappresentanza a case commerciali residenti nei vari luoghi. Presentemente l'Unione tiene agenzie o rappresentanti a Tunisi, Tripoli, Alessandria d'Egitto, Cairo, Porto Said, Aden, Zanzibar, Johannesburg, Pretoria, Bombay, Colombo, Calcutta, Singapore, Batavia, Bangkok, Hongkong, Scianghai, Tientsin, Pechino, Nagasaki, Kobe, Jokohama, Sydney, Melbourne, San Francisco, Messico, Guatemala e Buenos Aires. Inoltre ha inviata in Oriente una missione per lo studio dei mercati dell'India, del

¹ Ne parla diffusamente il capitano CAMPERIO, nell'opera: *Agenzie del Consorzio industriale italiano per il commercio coll'Estremo Oriente*; Milano, Hoepli, 1898.

Siam, delle isole dell'Oceano indiano, della Cina e del Giappone. Anche dell'Unione torinese non può far parte che una sola ditta per ogni ramo di commercio.

Si ricorra ai consorzi o si operi da sè, bisogna persuadersi che non basta mandare all'estero viaggiatori con campionari e con cataloghi. Conviene studiare accuratamente i paesi con i quali si tratta, conoscerne la topografia, la lingua, i bisogni, le consuetudini, le leggi mercantili e doganali. Invece in Italia si studiano incompiutamente i mercati esteri, e quindi non si conoscono a sufficienza. Così l'esportazione non si fa generalmente secondo criteri pratici e sicuri, in seguito a una preparazione adatta, ma quasi a caso, senza fede, e quindi senza costanza e senza continuità. In questo, come in parecchie altre cose, anzichè progredire, siamo andati indietro di molto, e oggi dobbiamo tornar ad apprendere dagli stranieri quello che secoli fa essi hanno imparato dai mercanti delle nostre repubbliche. Nella conoscenza dei paesi, con i quali avviare relazioni di traffico, i nostri padri non avevano rivali, ma questa cognizione non l'acquistavano restando neghittosi a casa loro, bensì recandosi nei paesi stessi, dimorandovi e giungendo perfino ad adottarne i costumi per meglio impararne i desideri e le inclinazioni, e per rendere più facili le relazioni commerciali.

Dopo d'essersi resa ragione dei bisogni e dei gusti dei popoli stranieri, bisogna far apprezzare i prodotti nostri, che possono trovare smercio presso di essi, con cataloghi illustrati, campioni, opuscoli scritti nella lingua del paese al quale sono destinati,¹ mettendo a profitto quella grande forza moderna che è la pubblicità, arma efficacissima in mano agli stranieri e debole ancora per noi. Inoltre i nostri esportatori devono sforzarsi di superare, se è possibile, nella buona qualità, le mercanzie fornite dalle case estere, e di dar le proprie derrate a miglior mercato, guardandosi dal mal vezzo di lasciarle gravare di eccessivi diritti per commissione, e perfino d'altre spese immaginarie inventate dagli spedizionieri, come ora avviene non di rado. Devono poi cercar di consentire agevolezze nei pagamenti. Presentemente da molti esportatori italiani si richiede il pagamento immediato, e spesso perfino anticipato, mentre le case estere, specialmente quelle tedesche, consentono ad aspettarlo cinque o sei mesi dopo la consegna. È ragionevole che con simili facilitazioni quelle ditte conquistino rapidamente i mercati.

¹ Su questo argomento, si veda l'articolo dell'ing. L. BELLOC: *Un mezzo per la conquista dei mercati*, nell'«Italia coloniale», dell'aprile 1900, pag. 44-47.

Un particolare importante, che è curato poco o nulla nel nostro paese, è quello degli imballaggi. Da noi si fanno, in gran parte, ancora all'antica, in modo imperfetto e non resistente ai lunghi viaggi e ai trasbordi, cosicchè le casse giungono spesso in cattive condizioni, e i prodotti, specialmente se deperibili, come i generi alimentari, arrivano alterati, offrendo occasione a proteste e a litigi. La solidità e l'eleganza dell'imballaggio hanno una importanza grandissima, particolarmente nell'Oriente. Nel presentar bene i loro prodotti i Francesi sono maestri di raffinatezze di ogni genere, e con essi gareggiano ormai Tedeschi e Americani; invece anche in questo noi abbiamo ancora molto da apprendere. Fu detto che una delle cagioni della decadenza del commercio estero britannico sta nell'inferiorità degli imballaggi usati da quella nazione. Ma l'Italia per questo riguardo è stata finora assai più indietro dell'Inghilterra. Eppure tutti sanno che un imballaggio forte e accurato, che soddisfi all'occhio, e attragga con la sua eleganza, è condizione non trascurabile per accreditare all'estero le derrate: prodotto ben presentato è mezzo venduto. Per eccitare i nostri esportatori a migliorar questo necessario e importante aiuto dei traffici, con pensiero opportuno s'è tenuta recentemente a Roma un'esposizione d'imballaggi per i prodotti agricoli, la quale ha dimostrato che anche il nostro paese comincia ormai a convincersi dell'importanza che questa materia ha nel commercio moderno.¹

Ma oltre a tutto questo, anzi sopra tutto questo, conviene persuadersi che i commerci prosperano, quando si compiano bensì con accortezza, però non dissociata da una scrupolosa onestà. Molti credono che per avviare le esportazioni dei propri prodotti, venga da principio vendere a buon mercato, magari con perdita, per far conoscere la ditta, nell'aspettazione di rifarsi in seguito con maggiori vendite, o con l'elevare i prezzi appena i prodotti si siano fatta un po' di strada. Con questo procedimento si raccolgono delusioni e nulla più. Ne fecero la prova or non è molto gli esportatori delle nostre acque minerali in Cina. Appena videro la propria merce accreditata e oggetto di largo consumo da parte degli Europei colà residenti, ne aumentarono il prezzo, ma con l'aumento cessò immediatamente l'uso delle acque italiane, le quali vennero sostituite col prodotto francese. Anche più spesso avviene

¹ Nella "Rassegna nazionale", del 16 aprile 1900 (pag. 794-802) sono pubblicati i discorsi tenuti per l'inaugurazione di quella mostra da Raffaele Cappelli e Raffaele de Cesare, ordinatori della esposizione e da Antonio Salandra, ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.

che non si badi gran fatto all'invio sollecito, e neppure a una consegna entro i termini pattuiti, e qualche volta si vien meno anche all'esecuzione leale delle condizioni del contratto, lasciando mancare qualche chilogrammo sul peso della merce oppure offrendo una mercanzia di qualità non pienamente corrispondente a quella del campione.

Le frodi, le contraffazioni, le violazioni di patti, frequenti da parte di qualche industriale, recano gravissimo nocumento allo svolgersi del commercio di esportazione, perchè da non pochi importatori stranieri si crede consuetudine di tutti i nostri negozianti quella che è biasimevole pratica di pochi, e così rimangono spesso sterili di effetti anche gli sforzi dei commercianti onesti. I nostri esportatori si devono convincere che non adempiendo lealmente e con cura agl'impegni assunti, non provvedono al proprio buon nome, e, per l'interesse immediato del momento, trascurano l'avvenire.

Sulle mura di un'antica chiesa di Venezia erano scritte queste parole: "Intorno a questo tempio i pesi dei mercanti siano esatti, le misure giuste, gli articoli genuini e i contratti senza inganno". Pur troppo se una simile scritta si ponesse in un mercato moderno, non sarebbero pochi coloro che sorriderebbero di tanta ingenuità. È vero che allora non se ne rideva, sia perchè i tempi erano più onesti, sia perchè le scritte consimili avevano nelle leggi una sanzione severa. Tuttavia l'avvertimento è opportuno anche per noi. È sempre giusto il detto in uso nel paese che ancora tiene lo scettro commerciale del mondo: l'onestà è la migliore politica. I nostri commercianti dovrebbero tener presente questa saggia massima, dimenticando la mitologia antica, la quale attribuiva ai mercanti lo stesso Dio che aveva assegnato ai ladri.

Una delle deficienze che danneggiano di più il commercio italiano con l'estero, e rendono assai difficili i nostri rapporti con i paesi orientali e australi, consiste nella mancanza non solo di case bancarie in Asia o nell'Oceania,¹ le quali agevolino i rapporti di credito, e li rendano meno onerosi, ma perfino d'una banca in Italia, che abbia succursali nelle più importanti città di quelle regioni, e ne favorisca le operazioni commerciali con la nostra patria. Di queste istituzioni, sia in paese che all'estero, le grandi

¹ Nell'America latina abbiamo, oltre a molti altri, il fiorentino *Banco de Italia y Rio de la Plata*, istituito da nostri connazionali a Buenos Aires nel 1872, il quale fino a un certo punto potrebbe servire di modello per l'istituzione di banche nell'Oriente e nell'Australia.

nazioni trafficanti d'Europa, ne hanno a dovizia, specialmente in Oriente,¹ e noi, che ne siamo privi, ci troviamo, anche per questo motivo, in condizioni inferiori di fronte alla concorrenza loro. Gli istituti di credito francesi e inglesi in Cina e in Giappone anticipano quasi sempre ai venditori indigeni l'intero valore della merce viaggiante per l'Europa o per l'America, col solo deposito della polizza di carico dei migliori vapori postali che fanno il viaggio da Scianghai, Canton, Jokohama ai porti europei o americani. Ma questo non si usa fare per le spedizioni di merci destinate all'Italia; nè in Oriente nè in Oceania avviene che si emettano tratte sull'Italia, perchè non sarebbero accettate. Anche l'instabilità del nostro cambio, che cagiona così grande ostacolo allo sviluppo delle industrie e dei commerci nazionali, è d'impedimento a questi rapporti diretti di credito.

I nostri istituti bancari, alla lor volta, non accettano o accettano mal volentieri cambiali tratte sui lontani paesi d'Oriente, perchè non vi hanno relazioni dirette, nè vi tengono corrispondenti, e devono quindi ricorrere a Londra, a Parigi, ad Amburgo per ogni piccolo credito da incassare o da pagare. Questi lunghi giri rendono più gravoso lo sconto e la riscossione degli effetti. E il pagamento di grosse provvigioni, a cui il commerciante italiano deve sottostare per riscuotere o scontare le sue tratte, costituisce un premio non chiesto, che la nostra dappocaggine largisce all'industriale straniero. A questa lacuna va provvedendo il Consorzio italiano per il commercio nell'Estremo Oriente, col mezzo dei suoi agenti, i quali hanno credito e sono ammessi allo sconto presso le banche commerciali dei paesi dove risiedono.² Ma questi agenti fanno gli affari dei soli commercianti consorziati, e non possono occuparsi degli altri. Perdura quindi la necessità di pensare direttamente al credito coloniale. Se non si è in grado di dar vita a istituti autonomi nei più importanti paesi del mondo, è necessario fondare almeno una banca, a Milano o a Genova, con succursali nelle più notevoli piazze, specialmente orientali, perchè ne possano essere agevolate le nostre relazioni di credito con quei paesi. Oltre a compiere operazioni bancarie questo istituto potrebbe anche essere ottimo mediatore di affari, come lo sono quelli consimili tedeschi.

¹ Soltanto nella Cina sono stabilite sette grandi banche europee, sebbene il commercio estero vi sia ancora così scarso, e vi sia molto sviluppato, in confronto dei bisogni, il credito indigeno. Tra esse primeggiano la "Hong-kong and Shanghai Banking Corporation", e la "Yokohama Specie Bank".

² V. CAMPERIO, *Agenzie del Consorzio industriale italiano ecc.*, pag. 12-13 e *passim*.

È chiaro quanto una banca coloniale potrebbe aiutare il nostro commercio con l'Oriente. Privati e Governo ne furono sempre persuasi, ma finora senza profitto. Già nel corso dell'inchiesta sulla marina mercantile s'era più volte manifestato il desiderio che venissero fondati istituti di credito coloniale, sebbene poi la Commissione non abbia creduto di prendere una deliberazione su questa materia.¹ Anche i nostri consoli, interpellati appositamente, espressero concordi l'augurio che s'istituiscano banche coloniali. L'argomento fu pure discusso due volte dal Consiglio dell'Industria e del Commercio: nel 1881 e nel 1886. Nella sessione ordinaria del dicembre 1881 si trattava della proposta d'istituire una banca italiana a Calcutta, e il Consiglio espresse il voto che sorgano consimili istituzioni, ma fu insieme d'avviso che il Governo non dovesse avere ingerenza diretta nello stabilirle, e che la prova non fosse limitata a Calcutta, bensì venisse estesa anche ad altre più importanti colonie italiane.² Nella sessione straordinaria del dicembre 1886 si seguirono altri criteri, e dopo un'accurata relazione di Giacomo Grillo e una discussione seria e particolareggiata, si finì con l'invitare il Governo a promuovere l'istituzione d'una banca, con forti capitali, e con una sede principale in Italia e filiali specialmente a Calcutta e ad Alessandria d'Egitto.³ Anche il Congresso geografico italiano di Genova approvò un ordine del giorno, col quale si raccomandava al Governo di promuovere il credito coloniale.⁴

Questi studi e questi voti restarono senza effetto, principalmente per le condizioni del credito all'interno, le quali attirarono più vivamente l'attenzione del Governo e del paese. Da qualche tempo, però, si è tornati a considerare l'importante argomento,⁵ e speriamo che non sia molto lontano il giorno, nel quale questi studi potranno portare qualche utile risultato.

I numerosi esempi offerti dagli altri paesi, le cui banche all'estero fanno ottimi affari, ci dovrebbero esser di sprone. La Gran Bretagna ha presentemente 23 grandi banche coloniali, con circa 1200 filiali; parecchie ne hanno pure la Germania, la Francia e l'Olanda. Le banche inglesi e tedesche, con le loro frequenti e

¹ *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile* (1881-82), vol. VII, Relazione della Commissione; Roma, Botta, 1883, pag. 134-138 e 142.

² *Atti del Consiglio*, Sessione 1881, pag. 144-163.

³ *Atti*, Sessione 1886, pag. 13-91 e 103-226.

⁴ *Atti del Congresso*, Genova, tip. dell'istituto dei sordo-muti, 1894, vol. I, pag. 305 e vol. II, parte II, pag. 419-426.

⁵ Si vedano, tra gli altri, i due articoli col titolo: *Il credito coloniale*, pubblicati l'uno da F. FABBRÌ nella "Rivista politica e letteraria", del febbraio 1898, pag. 96-109, l'altro da A. MONZILLI nell'"Italia coloniale", del giugno 1900, pag. 5-22.

attive succursali, giovano grandemente allo svolgimento commerciale e alla prosperità di quelle due grandi nazioni. Gli scrittori francesi, che s'occupano di queste materie, lo hanno rilevato, e lamentano che i loro istituti bancari all'estero, sebbene già abbastanza numerosi, sianò ancora insufficienti, in confronto di quelli inglesi e germanici, e del bisogno.¹ Recentemente la Germania ha fondata una banca anche in Palestina con sede a Gerusalemme. Il nuovo istituto cominciò a lavorare soltanto dal 15 maggio 1899, ma già pensa ad aprire succursali nelle maggiori piazze dell'Asia Minore. Anche il Belgio ha fatto sorgere or non è molto un istituto di credito per lo sviluppo economico della regione del Congo. Abbiamo notato, poi, quale importanza abbia di già nell'Estremo Oriente la banca russo-cinese, promossa, non sono molti anni, col concorso del Governo di Pietroburgo, appunto per agevolare le relazioni commerciali fra i due sterminati paesi. Essa risponde così bene allo scopo, che, a detta di tutti la sua fondazione ebbe un'efficacia grandissima per dare incremento non solo al commercio russo nella Cina,² ma anche all'autorità politica del grande impero in tutto l'Estremo Oriente.

La banca coloniale italiana non dovrebbe presentare il carattere d'istituzione di Stato, anzi dovrebbe avere indole assolutamente privata, anche per esser più libera nei suoi movimenti; ma il Governo non potrebbe a meno di aiutarne la fondazione e l'incremento con agevolanze, specialmente riguardo agli oneri fiscali. Forse neppure le banche d'emissione dovrebbero avere ingerenza nell'impresa. Già gli statuti non consentirebbero loro se non un'azione assai limitata; d'altronde quelle banche hanno altre gravi cure e non sarebbero in grado di occuparsi attivamente di questa. Ciò non impedisce che esse possano, con i mezzi potenti di cui dispongono, agevolare l'opera della nuova istituzione. Ad essa potrebbero invece partecipare attivamente le nostre banche popolari, contribuendo anche alla formazione del capitale. Con l'aiuto di esse sarebbe facilitata grandemente la fondazione del nuovo istituto. In ogni caso crediamo che non dovrebbe esser difficile di raccogliere i non molti fondi necessari, i quali si potrebbero trovare in parte anche tra i nostri connazionali fuori del Regno.

¹ BLONDEL, *Op. cit.*, pag. 391-401. — G. FRANÇOIS, *Essai sur le commerce et son organisation en France et en Angleterre*; Paris, Guillaumin, 1891, pag. 387-397. — L. VIGNON, *L'exploitation de notre empire colonial*; Paris, Hachette, 1900, pag. 210-260-267. — I. FRANCONIE, *Le crédit colonial*; nelle "Questions diplomatiques et coloniales, Revue de politique extérieure", 15 marzo 1900, pag. 328-337.

² Si veda la pubblicazione del Museo commerciale di Filadelfia: *Siberia a coming market*, già citata, alla pag. 56.

La nuova banca dovrebbe avere la sua sede in Italia e disseminare numerose succursali all'estero. Potrebbe dividersi in due sezioni, l'una per il credito e l'altra per il commercio: la prima si occuperebbe della riscossione di crediti e dei pagamenti, dell'emissione di vaglia e di tratte, di anticipazioni e di sconti, e farebbe il servizio dei risparmi; la seconda potrebbe attendere alla conclusione di affari. I nostri scambi con l'estero, sebbene non abbiano ancora conseguita l'estensione che potrebbero avere, assicurerebbero fin d'ora al nuovo istituto un campo d'azione sufficiente. E non v'ha dubbio che in breve questo campo si estenderebbe di molto, anche per opera dell'istituto medesimo. Infatti esso riuscirebbe senza fallo a dare maggior vita al nostro commercio internazionale, agevolando i traffici esistenti e promovendone di nuovi, rendendo possibile la formazione nei nostri porti di grandi depositi di prodotti coloniali, e raccogliendo i risparmi degli Italiani residenti all'estero, che ora cadono nelle mani rapaci di arruffoni stranieri, o vanno perduti in imprese sfortunate, mentre invece potrebbero essere rivolti a favore della patria e ad incremento dei suoi scambi. Oltre che ai traffici internazionali e ai nostri compatriotti fuori d'Italia, il nuovo istituto gioverebbe anche al Governo per i pagamenti del Tesoro e per alcuni servizi postali di credito.

Richiesta da tante e così vive necessità, l'istituzione di questa nuova banca è urgente per gl'interessi e anche per l'autorità del nostro paese all'estero. E poichè non v'è dubbio che essa offrirebbe rimarchevoli profitti, fa veramente meraviglia che l'Italia tardi tanto a seguire in questo l'esempio delle altre nazioni, essa che in altri tempi tutte le precorse. I banchieri fiorentini sono celebri nella storia delle nostré repubbliche, e a rinomanza non minore salì quel banco genovese di San Giorgio, che aveva relazioni con tutto il Levantè e s'innalzò rapidamente a tanta autorità negli affari e nella politica internazionale.

Ma, per quanto riguarda il credito, non basta provvedere a quello con l'estero, conviene ricostituire tutto l'ordinamento anche all'interno, risanarlo e renderlo più efficace, in modo che si possa sperar di godere in un non lontano avvenire d'una maggiore abbondanza e fluidità di capitale a un saggio meno elevato del presente. Per accrescere le nostre esportazioni all'estero, bisogna venire in aiuto col credito non solo al commercio, ma anche all'agricoltura e all'industria. Gioverebbe moltissimo possedere un istituto, il quale, dando capitali a interesse mite, potesse, quanto

all'agricoltura, aiutar la trasformazione delle coltivazioni, i bonificamenti, le irrigazioni, l'acquisto di scorte e di macchine agrarie; quanto all'industria, favorire l'impianto di nuove fabbriche e l'ampliamento di quelle esistenti; quanto al commercio, agevolare la trasformazione del naviglio, e la costituzione di potenti società d'esportazione. Il banco di Napoli e quello di Sicilia, che possiedono un patrimonio proprio e quindi non hanno obbligo di dare dividendi agli azionisti, avrebbero potuto adempiere a questo nobile ufficio di fornire capitali a buon mercato, specialmente all'agricoltura, nella quale l'impiego corre alea minore, e si sarebbero resi grandemente benemeriti d'un paese, dove, pur troppo, regna ancora sovrana l'usura.

Lo Stato dovrebbe poi favorire più validamente i bonificamenti agrari e i rimboschimenti: sono bisogni ai quali conviene soddisfare senza indugio, se si vuole che l'agricoltura nazionale abbia incremento, e con essa aumenti l'esportazione dei prodotti del suolo, nostra precipua fonte di ricchezza.

L'agricoltura può rinnovare la nostra economia nazionale, del cui languore è non ultima cagione il fatto doloroso che un paese prevalentemente agricolo come il nostro, con una così lunga estensione di terreni coltivabili, negli anni migliori è tributario dello straniero per 200 milioni di lire di derrate che il nostro suolo potrebbe produrre da sè. Basta questa circostanza per dimostrare quanto siano tristi le condizioni in cui versa tuttora l'agricoltura in questa terra un tempo, ahimè troppo lontano, *magna parens frugum*. La mancanza d'intraprendenza nel mutar le colture, la gravità degli oneri imposti dal fisco e la scarsezza dei capitali, sono le cause di questa dolorosissima condizione di cose, della quale è indizio grave l'enorme debito ipotecario. In questa parte molto ci rimane ancora da fare, e molto si potrebbe ottenere col semplice riordinamento del credito.

Anche per le industrie manifattrici il Governo ha fatto ben poco. Quando se ne tolgano i dazi protettori, introdotti sull'esempio delle altre nazioni, i quali ebbero di certo un'azione molto efficace, tutto s'è limitato all'istituzione d'un concorso a premi per quegli industriali che abbiano arricchito il paese di nuove industrie, ovvero fatte progredire e perfezionare le già avviate,¹ e a quella d'una speciale decorazione al merito agrario e industriale per fregiarne coloro che abbiano acquistate segnalate benemerenze nell'agricol-

¹ V. il regio Decreto 4 agosto 1895, n. CLXXXIII.

tura, nell'industria e nel commercio.¹ Ora, se non si può negare che queste due istituzioni siano lodevoli, non bisogna aspettarsi da esse più di quello che possono dare. Non basta una medaglia per promuovere una nuova industria o farne perfezionare una esistente. Se questo si vuol ottenere veramente, conviene ricorrere a incoraggiamenti più pratici, quali sono l'alleviamento di balzelli troppo pesanti e l'esenzione temporanea dalle imposte per le industrie nuove, o per gli aumenti di reddito che sono effetto di trasformazioni o perfezionamenti industriali. Un provvedimento come quest'ultimo venne applicato in parecchi Stati esteri, e anche in Italia ne fu fatta proposta nel 1898, per quanto riguarda l'esenzione dall'imposta sulla ricchezza mobile.

Le imposte soverchie: ecco la "grave mora", che comprime lo sviluppo economico del paese. L'Italia soffre sotto il peso d'una pressione tributaria assolutamente irragionevole, e quale, in proporzione della ricchezza nazionale, forse non vide mai alcun popolo libero. I ritocchi al regime vigente non bastano. All'incremento del lavoro si dovrebbe provvedere, possibilmente, con veri e propri alleggerimenti d'imposta, per le manifatture esistenti e per l'agricoltura, o almeno rinunciando a ogni rincrudimento e consentendo l'esenzione assoluta, per qualche anno, a favore delle industrie nuove e dei terreni appena bonificati. Specialmente sull'industrie non dovrebbe mai pesare soverchiamente la mano del fisco per non essiccare la fonte medesima della ricchezza nazionale. Invece con le gravezze presenti si schiacciano le nuove imprese prima che si siano consolidate e siano diventate mature e capaci di sopportare l'imposta.

Questi pesi, resi anche più fastidiosi dalla continua loro mutevolezza e da inutili fiscalismi e formalità, sono la causà principale che spaventa i capitali, e li fa rifugiare nelle casse di risparmio o nei comodi collocamenti in rendita pubblica, sempre più fruttuosi di quelli agricoli e di alcuni industriali, piuttosto che affidarsi arditamente a nuove intraprese, le quali, oltre a presentare un'alea, essendo così rudemente colpite dal fisco, destano il timore di non offrire un frutto sufficiente anche quando riescano bene.

Riguardo all'industria e al commercio, in ispecie, converrà semplificare anche il complesso e minuzioso ordinamento doganale, che in parecchi casi pare fatto apposta per comprimere ogni ardita impresa, e per porre ostacolo all'incremento delle relazioni fra gli

¹ V. il regio Decreto 1° maggio 1893, n. 19.

Stati esteri e l'Italia e perfino del nostro commercio di transito. Fortunatamente v'è qualche accenno a porsi per questa via. Infatti, con legge del 7 aprile 1898, s'è favorito il ritorno in franchigia di dazio dei prodotti nazionali, che non abbiano trovato vendita all'estero; in più occasioni il Governo ha dimostrato di non essere alieno dell'abolizione dei dazi d'uscita, e di esser propenso ad aumentare le importazioni temporanee e i *drawbacks*, per facilitare la trasformazione in Italia delle materie prime provenienti dall'estero. Un largo uso dei *drawbacks*, compatibilmente con le precauzioni richieste dalla difesa dell'erario pubblico, è un provvedimento indispensabile in un regime protezionista, un correttivo senza del quale è spesso impossibile l'esportazione. La mancanza di esso ha già fatto emigrare fuori d'Italia qualche industria nostra.

Quanto alla politica economica con gli Stati esteri, che è divenuta una delle maggiori questioni della vita moderna, crediamo che, non ostante le tendenze commerciali predominanti nel mondo, l'Italia deva attenersi a quella, seguita finora, dei trattati di commercio, la quale affida la produzione industriale almeno con la sua stabilità. È vero che le convenzioni commerciali sono in un periodo di discredito. L'America ha perduto ogni entusiasmo per esse, e non ne agevolano la stipulazione neppure alcuni paesi di Europa, come la Francia e la Spagna con la loro doppia tariffa, massima e minima, metodo questo, che va acquistando terreno anche in Germania e nell'Austria-Ungheria. Perfino la clausola della nazione più favorita, la base di tutta la nostra politica commerciale con l'estero, è scaduta nel concetto di molti Stati.

Anche la Gran Bretagna, che finora fu per eccellenza il paese del libero scambio, accenna di volersene scostare. E già attende a stringere un patto con le sue numerose colonie, per effetto del quale i prodotti inglesi godano in esse d'un trattamento daziario speciale, non estendibile a nessun'altro Stato, neppure per effetto della clausola della nazione più favorita. S'è cominciato ad applicare questo nuovo regime nel Canada, e senza dubbio ne verrà a poco a poco estesa l'attuazione alle altre colonie, con grave danno dell'importazione estera, la quale aveva preso, o andava prendendo in esse, specialmente per opera della Germania, degli Stati Uniti e della Francia, uno sviluppo che finì appunto coll'impensierire il Governo inglese. Anche nella patria di Peel, dunque, il principio del libero scambio, il quale fino a qualche tempo fa brillava luminoso, impallidisce ogni giorno più.

Quale differenza dagli auspici che si traevano dall'apertura del canale di Suez! Si credeva allora che la nuova grande via avrebbe esteso a tutto il mondo il principio della libertà degli scambi e avrebbe bandito per sempre ogni ordinamento artificioso dei traffici e ogni forma di protezione, dando origine a un mercato universale con libertà assoluta di commercio. Ora non solo non avvenne così, ma ci troviamo in cospetto del fatto opposto.

Con tutto ciò, noi crediamo che si debba persistere nella via che ci è tracciata dal nostro passato, pur prendendo, di fronte al protezionismo che ne circonda, le necessarie misure di difesa.

La prossima scadenza dei trattati di commercio con le Potenze centrali d'Europa ha spinto anche il nostro Governo a esaminare seriamente tutta la complessa materia del nostro regime economico-doganale, in rapporto con le condizioni della produzione agraria e manifatturiera. E per compiere questo studio s'è nominata una commissione speciale, sull'esempio di quanto aveva fatto la Germania. Senonchè il Governo tedesco formò un grande comitato di cinque a seicento membri, nel quale hanno voce i rappresentanti più autorevoli dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, e ha costituito un ufficio speciale (*Centralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen*), che è fornito di mezzi copiosi e può fare studi accurati, parecchi dei quali sono già resi noti da pregevoli pubblicazioni. In Italia s'ebbe il timore di provocare dissidi e contrasti di interessi, e ci si contenne entro confini forse troppo ristretti.

Anche la nostra maggiore Accademia, quella dei Lincei, nell'adunanza della classe di scienze morali del 22 aprile scorso, dopo una discussione promossa da Luigi Luzzatti, su proposta di Gerolamo Boccardo, deliberò la nomina d'una commissione per l'esame scientifico delle varie questioni riguardanti il commercio dell'Italia con l'estero.

Mentre attendiamo l'esito degli studi del Governo e del grande nostro istituto scientifico sul grave argomento, possiamo intanto rilevare con soddisfazione che nell'Oriente il protezionismo non ha fatto finora grandi passi. Recentemente si cominciò a porsi per questa via nel Giappone, alla nuova tariffa del quale abbiamo accennato. Però i dazi d'entrata negli altri Stati orientali sono abbastanza lievi, e non possono esser d'ostacolo all'incremento delle esportazioni italiane, perchè sotto questo aspetto il nostro paese si trova alla pari con gli altri. Infatti nell'India Britannica e nell'Australia godiamo del trattamento della nazione più favorita per

effetto del trattato di commercio vigente con l'Inghilterra; nella Cina, nel Giappone, nella Corea e nel Siam, ci troviamo nelle stesse condizioni in virtù di altri trattati.

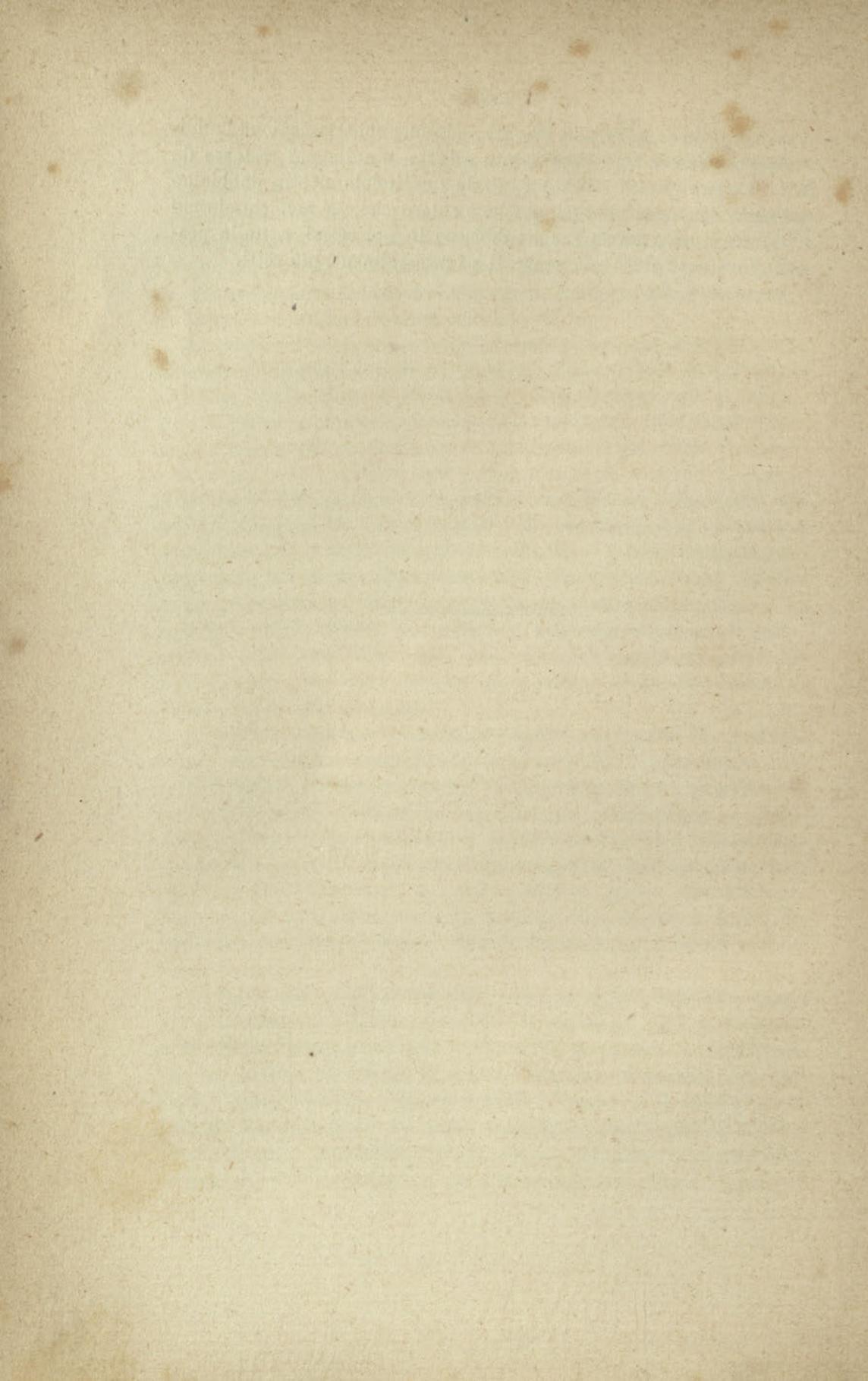
A quella immensa regione, in buona parte ancor vergine, dove vediamo sorgere il sole, possiamo quindi e dobbiamo rivolgere più intenso lo sguardo, ricordando che soltanto con l'aumentare delle nostre esportazioni potranno crescere la ricchezza nazionale e migliorare le condizioni finanziarie dello Stato.

La questione economica ha nel nostro paese come in molti altri, importanza capitale, e sovrasta di gran lunga a tutte le questioni politiche. Di politica in Italia se ne fa ancora troppa, e troppo poco si pensa a ristaurare l'economia nazionale. Un tempo il letargo civile aveva prodotto quello economico; poi tutte le forze si rivolsero alla conquista dell'indipendenza, e sebbene i nostri grandi padri della generazione passata non abbiano dimenticato di pensare all'avvenire delle industrie e dei commerci, non si poteva pretendere che l'Italia giungesse senz'altro a quella floridezza, la quale non può essere improvvisata ed è conseguenza soltanto d'una lunga preparazione. Così per molto tempo nella patria nostra fu meschina l'agricoltura, tormentata l'industria, depresso il commercio. Dalle tre fonti della vita economica nazionale, anziché la ricchezza e la rigenerazione della patria, usciva la miseria e l'asservimento allo straniero.

Le nostre condizioni economiche hanno accennato da qualche anno a un salutare risorgimento; e progrediscono lentamente, ma continuamente. Sono aumentate le fabbriche ed è cresciuta la nostra produzione industriale, s'è allargata l'importazione delle materie prime e l'esportazione di quelle lavorate; si è reso quindi più intenso anche il movimento dei trasporti. Del pari sono cresciuti in paese i consumi, compresi quelli di lusso. Tutto dimostra che un miglioramento c'è, sebbene sia ancora lontano da quello che potrebbe avverarsi, date le ricchezze naturali del nostro paese.

A conservare e ad aumentare questi progressi dobbiamo pensare e lavorare, col fermo proposito di riuscirvi. Ma per conseguire questo scopo, dobbiamo adoperarci anzitutto a modificare l'indole nostra. In Italia fa difetto sovente lo studio, ma più spesso manca l'azione. Talora si vede il male, lo si studia, lo si conosce, ma vien meno la ferma volontà di porvi rimedio e l'energia di attuare i provvedimenti opportuni. Quando s'è arrivati alla conoscenza chiara, precisa d'un inconveniente, d'una necessità,

ci si raccoglie — governo e privati — in una contemplazione buddistica, quasi che si fosse provveduto a tutto, e nulla più restasse da fare. Contro questo difetto capitale dell'indole nostra dobbiamo insorgere con ogni energia, perchè è chiaro che, se non riusciremo a vincere questo nemico che abbiamo in noi stessi, a nulla possono giovare gli studi più accurati e i proponimenti più retti.



L' emigrazione

SOMMARIO: Connessione tra emigrazione e commercio. — Forme dell'emigrazione nei vari tempi. — Sua tendenza all'Occidente. — Impulso all'emigrazione nel nostro secolo. — Sue cause. — L'aumento della popolazione e i suoi vantaggi. — Importanza dell'emigrazione dei vari paesi d'Europa. — Vecchi pregiudizi e accuse. — Necessità dell'emigrazione e sua utilità. — Vantaggi derivanti al commercio. — Indole dell'emigrazione italiana. — Densità della popolazione della penisola. — Suo rilevante aumento annuale. — Necessità dell'esodo per l'Italia. — Utilità, ma insufficienza della colonizzazione interna. — L'emigrazione italiana dopo la costituzione del Regno. — L'emigrazione permanente e quella temporanea negli ultimi anni, e regioni italiane di provenienza. — I nostri emigranti secondo il sesso e l'età. — Emigranti partiti senza famiglia. — Varie professioni esercitate. — Paesi di destinazione. — Porti d'imbarco. — I rimpatriati. — Condizioni della nostra emigrazione negli Stati Uniti, nell'Argentina e nel Brasile, e nostri scambi con quegli Stati. — La politica dell'emigrazione e i suoi vari stadi. — Provvedimenti e proposte in Italia prima del 1888. — La legge del 1888 e sua deficienza. — Voti per modificarla. — Il presente disegno di legge. — Nuovi ordinamenti proposti con esso. — Doveri dello Stato di dirigere il movimento di emigrazione. — Informazioni agli emigranti e tutela prima dell'imbarco. — Il loro trasporto e le Società di navigazione nazionali. — Disposizioni della legge sulla marina mercantile, del decreto 20 maggio 1897 e del nuovo disegno di legge intorno al trasporto degli emigranti. — Opportune proposte rispetto alle Società di navigazione estere. — Assistenza degli emigrati fuori d'Italia per mezzo d'istituzioni speciali e dei rappresentanti diplomatici e consolari. — Il sentimento italiano all'estero, e specialmente nell'Argentina. — Gli emigrati e la leva militare. — Necessità di provvedimenti riguardo alla cittadinanza e al reclutamento. — La tutela dei risparmi degli emigranti e il disegno di legge relativo. — Frodi a danno degli espatriati e possibili rimedi. — Il ritorno degli emigrati poveri. — L'azione privata a favore dell'emigrazione: voti, studi e istituzioni di patronato; loro scarsi effetti. — La tutela dei cittadini all'estero è ufficio essenziale dello Stato. — Mezzi per adempiervi. — Il nuovo fondo per l'emigrazione. — Urgenza di una legge. — Necessità di provvedere al miglio-

mento economico, morale e intellettuale delle classi lavoratrici anche per elevare le condizioni della nostra emigrazione. — Se e in quali limiti possano avviarsi gli Italiani nell'Eritrea, nell'Asia, nell'Australia. — La tutela dell'emigrazione e l'Oriente.

Oltre che le buone comunicazioni, l'efficace ordinamento commerciale e il conveniente assetto del credito, a sviluppare i traffici con l'estero giova grandemente l'emigrazione.

Commercio ed emigrazione, emigrazione e colonie sono fatti strettamente collegati tra loro. Ben lo sapevano le nostre repubbliche marinare, le quali, nei trattati con i dominatori del Levante, avevano cura che fossero pattuite norme sicure per la protezione dei loro emigrati, e da questi principalmente attingevano le forze per difendere e conservare le colonie. Infatti, quando l'emigrazione venne meno, gli scali del mar Nero e dell'Egeo furono perduti.

Perciò, dopo di aver trattato delle condizioni economiche dei possedimenti europei nell'Africa, dei vari paesi dell'Asia e dell'Oceania, e dei nostri porti, che più interessano per gli scambi con l'Oriente, dopo di avere accennato ai provvedimenti di varia natura, con i quali promuovere e incoraggiare i traffici nazionali con quelle regioni, ci rimane da dire qualche cosa sull'emigrazione italiana.

Già a proposito dei singoli paesi presi in esame, abbiamo indicato se sia possibile e opportuno di avviarvi l'esodo dei nostri concittadini. Gioverà ora dire più particolarmente qualche cosa sulle condizioni generali dell'emigrazione nostra, la quale è per la patria un fatto così importante.

L'emigrazione ebbe forme diverse nei vari tempi. Dai trasferimenti da luogo a luogo delle antiche tribù nomadi all'espandersi dei popoli moderni, che mandano fuori della patria soltanto l'esuberanza della loro popolazione, abbiamo nei successivi suoi stadi la storia della civiltà umana.

Nella prima sua forma l'emigrazione avviene in generale da Oriente a Occidente: le moltitudini rozze seguivano il corso del sole. Nella seconda non ha direzione prestabilita. Anche nell'antichità i popoli civili, i Fenici, i Greci, i Romani, spargevano colonie intorno a sè, dovunque se ne presentasse l'opportunità. Però nel fatto, anche durante il medioevo e nei tempi moderni, gli emigranti si sono rivolti di preferenza verso l'Occidente. Le crociate, i viaggi di scoperta nei mari delle Indie, e le stesse conquiste europee nell'Asia, non valsero a mutarne il corso, perchè non diedero origine a una vera emigrazione.

La scoperta dell'America favorì più che mai l'esodo europeo

verso Occidente. Da quel grande avvenimento, l'emigrazione, per quanto da collettiva andasse diventando personale, ricevette tale impulso quale non aveva avuto mai nei tempi precedenti. E lo ebbe specialmente in appresso, quando da conquista politica si trasformò in fatto economico, e fu in grado di giovarsi di mezzi di comunicazione più abbondanti e più perfezionati. Poteva Adamo Smith scrivere con verità, ai suoi tempi, che fra tutti i bagagli l'uomo è il più difficile da trasportare da un luogo all'altro; al tempo nostro non è più così, e ciascuno, dovunque sia nato, è cittadino del mondo. Questo progresso dei trasporti favorì grandemente l'emigrazione europea, e rese possibile che crescesse di tanto nel secolo decimonono. Infatti nel 1800 dopo trecento anni di scoperte, di conquiste e di colonizzazioni, gli Europei o i dipendenti di essi fuori d'Europa salivano, secondo i computi d'un illustre demografo, a soli 9 milioni e mezzo, quasi tutti ospitati nell'America settentrionale e meridionale. Nel 1890, invece, si calcolava che si trovassero disseminati nel resto del mondo 91 milioni e mezzo di Europei o di loro discendenti,¹ pur essendo cresciuta notevolmente anche la popolazione rimasta in patria.

Ma il miglioramento delle comunicazioni, sebbene persuadesse più facilmente ad espatriare, non sarebbe stata ragione sufficiente a spingere così larga onda di popolo all'emigrazione, se a determinarla non vi fossero state cagioni potenti e dirette.

Parlando delle colonie europee nell'Africa, abbiamo accennato alle cause che spingono alla colonizzazione, ossia l'aumento della produzione agricola e industriale e il crescere della popolazione: cause tra loro strettamente connesse, e collegate altresì con l'incremento dei mezzi di trasporto. Le medesime ragioni valgono anche per l'emigrazione, la quale con la colonizzazione è strettamente connessa, poichè, come dice un valoroso economista francese, ne è il fatto generatore.²

Quando si considera che l'Europa e le regioni asiatiche del sud-est, le quali formano una settima parte della superficie terrestre, contengono tre quarti della popolazione del globo, si comprende come l'emigrazione sia diventata una necessità, essendo ragionevole che un certo numero degli abitanti dei paesi dove la popolazione è densa, affluisca verso quelli dov'è scarsa, come è naturale,

¹ E. LEVASSEUR, *La population française*, vol. III, Paris, Rousseau, 1892, pagine 835-845.

² PAUL LEROY-BEAULIEU, *De la colonisation chez les peuples modernes*; Paris, Guillaumin, 1891, 4^a ediz., pag. 678.

per usare dell'opportuno paragone d'un illustre oratore inglese, il Burke, che l'aria compressa si precipiti negli spazi dove l'atmosfera è rarefatta.

Nè è il caso di dire che l'emigrazione sia una triste necessità. Nello stato presente della società civile, non v'è dubbio che il ristagno della popolazione è un male. Forse diventerà desiderabile, anzi necessario, un giorno, quando la stirpe umana sarà fitta in ogni regione del mondo e tutte le terre saranno coltivate intensivamente. Ma ora siamo ben lontani da questa condizione di cose.

Nelle circostanze odierne una popolazione stazionaria è cagione di decadenza politica, e a lungo andare anche di danno economico. Quanto più numerosi sono i figli d'un paese che stanno all'estero, tanto più si accresce la sua autorità, e questa ha un'azione diretta sul favore di cui gode la sua produzione.¹ L'incremento commerciale della Germania dopo il 1871 ne è una prova evidente. Inoltre una nazione, che rimane ferma nella sua quantità, finisce con l'illanguidirsi, diventa casalinga, perde ogni audacia: per essa le imprese aleatorie, lontane, non hanno attrattive.²

L'aumento della popolazione è dunque desiderabile; ma perchè non cagioni inconvenienti, è necessario che almeno una parte di esso si avvii verso paesi nuovi con clima adatto e suscettivi di una coltura remuneratrice. Così è avvenuto in Europa nel nostro secolo. Eccettuata qualche regione che si trova in condizioni sociali o politiche assolutamente eccezionali, come l'Irlanda, sono appunto i paesi, dove la popolazione è diventata più densa, quelli che hanno offerta un'emigrazione più copiosa. Invece dove le nascite sono scarse, come in Francia, ben ristretto è il numero di coloro che abbandonano la patria. La stessa cosa accade nelle nazioni funestate da guerre. Così l'Inghilterra non ebbe emigrazione nel periodo delle lotte napoleoniche, bensì in quello tranquillo dal 1815 in poi. Anche in Germania l'esodo diventò notevole specialmente dopo il 1870.

¹ Naturalmente non si tratta soltanto degli emigrati, che stanno nelle colonie nazionali. Sotto l'aspetto economico poco importa se l'emigrazione vada in regioni sotto il dominio della patria o in paesi indipendenti. Questa è una circostanza accessoria: ciò che più preme è che la popolazione si espanda nel mondo. — Il LEVASSEUR calcolava che nel 1890 si trovassero stabiliti fuori d'Europa, e fuori delle colonie politiche dipendenti dal proprio paese, circa 8 220 000 europei, che conservavano la propria nazionalità, o almeno i segni della loro origine. Di questi, 2 871 000 sarebbero stati inglesi, 2 120 000 tedeschi, 553 000 italiani e 357 000 francesi. (*Op. cit.*, vol. III, pag. 380).

² Cfr. PAUL LEROY-BEAULIEU, *Traité théorique et pratique d'Économie politique*, vol. IV; Paris, Guillaumin, 1896, pag. 627-630.

Nella Gran Bretagna l'emigrazione è assai larga. Fino al 1893 restò sempre superiore ai 200 mila individui all'anno, nel 1883 aveva sorpassato i 320 mila. Ma di poi andò diminuendo, fino a rimanere inferiore alle 150 mila persone negli ultimi tre anni (146 400 nel 1899).

Anche in Germania l'emigrazione è scemata negli ultimi tempi. Nel 1881 e nel 1882 aveva superate le 200 mila persone: dopo andò sempre scemando, talchè restò negli ultimi tre anni inferiore ai 25 mila individui (23 700 nel 1899).

Molto notevole è invece l'esodo dall'Austria-Ungheria. Dai 21 mila emigrati di vent'anni fa, l'Austria è salita a 63 000 nel 1899, e l'Ungheria nello stesso periodo di tempo passò da meno di 9 mila a 35 mila.

La Spagna ha pure un'emigrazione abbastanza importante: negli ultimi dieci anni si aggirò fra i 30 e i 40 mila individui, nel 1896 superò i 45 mila; nel 1899 fu di 34 mila.

Anche l'emigrazione russa è rimarchevole, nel 1899 fu di 44 mila persone; nei cinque anni precedenti era stata molto minore.

Del Portogallo non conosciamo i dati relativi al 1899; nel 1898 l'esodo fu di 23 mila persone. Dalle 13 mila del 1880 s'è avuto un progresso, che ebbe il suo grado più elevato nel 1895 con 44 mila individui.

L'emigrazione è andata diminuendo nella Svezia. Da 36 mila persone nel 1880 era giunta a 47 mila nel 1887, e si ristinse a 10 mila nel 1899. Anche in Norvegia da 20 mila individui nel 1880 si è scesi a meno di 7 mila nel 1899.

Il Belgio, i Paesi Bassi, la Svizzera e la Danimarca hanno un'emigrazione assai esigua: negli ultimi anni nessuno di quei paesi ebbe 3 mila cittadini che lasciassero la patria.¹

In complesso nell'ultimo mezzo secolo l'emigrazione europea è continuamente aumentata, tranne in questi ultimi sei anni, nei quali segnò una diminuzione assai notevole. Nel 1870 dai porti europei partivano per l'America circa 300 mila emigranti all'anno; nel 1880 gli emigranti erano più di 700 mila; nel 1890 più di 800 mila; invece ora si aggirano intorno al mezzo milione.²

Col crescere dell'emigrazione, e con i buoni risultati offerti, vennero meno anche i pregiudizi che si nutrivano intorno ad essa

¹ *Statistica della emigrazione italiana avvenuta negli anni 1898 e 1899*; Roma, Bertero, 1900, pag. XIX-XX.

² LEVASSEUR, *Op. cit.*, III, pag. 336-338, e *Statistica della emigrazione italiana*, cit., pag. XXI.

e le accuse che per più secoli le furono lanciate. Quasi tutti hanno ripetuta, fino a non molti anni fa, la celebre frase di Giambattista Say che la partenza di centomila emigranti all'anno equivale alla perdita annua d'un esercito di centomila uomini con armi e bagagli, il quale, passando le frontiere, venisse distrutto. Forse, nello scrivere quelle parole, l'illustre economista aveva presente l'emigrazione, della quale, per cause religiose, il suo paese aveva dato funesto spettacolo poco più d'un secolo prima, emigrazione forzata e sciagurata, che senza dubbio avrebbe giustificato il suo paragone. Fortunatamente essa non è più cosa del nostro tempo, e rispetto all'emigrazione spontanea il malinconico confronto del Say non ha valore.

Eppure per molto tempo si misero in opera verso di questa, anche dagli Stati più liberi, misure repressive. Uno statuto di Giorgio I d'Inghilterra, per esempio, condannava a cento lire di multa chi avesse indotto a espatriare un operaio britannico. L'emigrante poi decadeva dai diritti civili, aveva confiscati i beni, e perdeva il titolo di suddito inglese. Anche nella Svizzera l'emigrazione fu prima vietata, poi limitata col pagamento d'una gabella, finchè la costituzione del 1848 la rese pienamente libera.¹ Del resto anche ai tempi nostri vi sono Stati che pongono restrizioni alla libertà di emigrazione; ma sono i paesi meno avanzati: queste limitazioni con i progressi della civiltà sono destinate a sparire.

Ormai non si pensa più che il libero espandersi dei cittadini fuori della patria sottragga al paese utili forze e lo impoverisca. Anzi si viene considerando l'emigrazione come una funzione normale del movimento della popolazione, il risultato d'una legge di natura, i cui effetti dureranno per moltissimi anni, perchè il numero degli uomini continua a crescere, e per molto tempo ancora vi saranno paesi di scarsa popolazione, dove quella sovrabbondante in altri può trovar posto e lavoro.

L'emigrazione, dice giustamente il Leroy-Beaulieu, è uno degli uffici economici, morali e politici essenziali per un popolo civile, sano e maturo. Il paese, che non lo compie, si nuoce relativamente e assolutamente, e si priva d'un prezioso elemento di fioridezza nel presente e nell'avvenire.² Infatti soltanto le nazioni decrepite o infeconde non offrono emigrazione. E per quelle dove la popolazione cresce, essa è una valvola di sicurezza necessaria, perchè vi fa scemare il pauperismo e la delinquenza, mentre non

¹ J. DUBS, *Das öffentliche Recht der Schweizerischen Eidgenossenschafts*; Zurigo, 1878, parte II, cap. IX, § 3 a; vol. II, pag. 133-134.

² LEROY-BEAULIEU, *Traité d'Economie politique*, vol. IV, pag. 635.

diminuisce il valore delle terre nè i salari,¹ anzi, limitando la quantità della mano d'opera, dà ad essa e alla proprietà fondiaria un valore più elevato.

Così l'emigrazione è utile al paese dal quale si allontana: avvantaggia poi, anche quello che la riceve, il quale si arricchisce di nuove forze produttrici; anzi giova all'insieme della produzione del mondo, perchè spesso rende proficua l'attività di persone, che nel proprio paese sarebbero condannate a restare, senza loro colpa, inerti.

Ma soprattutto l'emigrazione aiuta ad aprire nuovi sbocchi al commercio; gli Inglesi dicono argutamente che questo segue quella come un battello a rimorchio. Un paese, che ha poca emigrazione, non presenta tutta l'esportazione che potrebbe fare, se diffondesse i suoi figli nel mondo.

Gli espatriati portano nei paesi lontani i loro gusti e le loro abitudini, e perciò preferiscono i prodotti del loro paese e ne diffondono la conoscenza nelle nuove sedi, cosicchè fu detto con ragione che diventano i migliori commessi viaggiatori. Parliamo naturalmente dell'esodo dai paesi civili, sani, forti e liberi. Così la potenza commerciale della Germania è strettamente connessa con la sua emigrazione. Il forte impero ha all'estero cinque milioni di tedeschi; e se negli ultimi anni il numero dei nuovi partenti non fu molto elevato, per compenso ne è ottima la qualità, trattandosi per lo più di persone fornite di singolari attitudini commerciali: in buona parte sono industriali e negozianti, che escono dalla patria spinti dal desiderio di nuove imprese.

Invece l'emigrazione nostra, è stata finora composta, nella massima parte, di contadini e di operai senza mezzi (il Bodio ha calcolato che partono con una scorta di sole 50 lire ciascuno, in media), senza istruzione nè tecnica, nè generale, molti addirittura analfabeti, spinti a malincuore fuori della patria dal bisogno, non trovando sufficiente lavoro in paese: un'esportazione di braccia e nulla più.²

¹ F. S. NITTI, *L'emigrazione italiana e i suoi detrattori*; Torino, Roux, 1888, pag. 77-87; — I benefici dell'emigrazione sono messi bene in luce anche nell'articolo di GIUSEPPE PRATO: *Per l'emigrazione italiana nell'America latina*, pubblicato nella "Riforma sociale", del 15 gennaio 1900, pag. 104-117.

² L'emigrazione fu in Italia oggetto di studi e discussioni senza fine, e lo si comprende, data l'importanza dell'argomento. Se n'occuparono spesso i Congressi geografici ed economici, e le pubblicazioni uscite sono innumerevoli. Molte sono ricordate dal BRUNIALTI, *Le colonie degli Italiani*, cit., alle pag. 241-243, 332 e 335-336. — Sulle cause e i caratteri particolari dell'emigrazione italiana sono sempre una ottima fonte, benchè non più recente, le notizie raccolte per cura della Direzione

Fortunatamente negli ultimi anni la qualità dei nostri emigranti è migliorata, anche per la maggiore cultura della popolazione, e non mancano tra essi gli esperti agricoltori e i valenti operai. Ormai non si può più dire che l'emigrazione italiana trovi la sola ragione impellente nel disagio economico e sia esclusivamente un'emigrazione della miseria, come avviene nell'Irlanda. Infatti proviene per la maggior parte dalle campagne; dalle città, come fu giustamente notato,¹ non v'è quasi emigrazione alcuna, eppure l'indigenza vi è più diffusa e più penosa che non fra le popolazioni rurali. L'esodo va insomma diventando una conseguenza normale dell'aumento della popolazione, al quale non corrisponde un eguale incremento nelle opere agricole e nel lavoro industriale. Esso previene il disagio piuttosto che esserne un effetto.

È noto che l'aumento annuale della ricchezza in Italia è assai tenue in confronto di quello di parecchi altri paesi d'Europa. Intanto la penisola ha una popolazione più fitta di quella della Germania, e di gran lunga poi di quella della Francia, che sono tanto più ricche del nostro paese. La densità media della popolazione nostra deve superare ormai i 111 abitanti per chilometro quadrato. E continuerà a crescere ancora, perchè il nostro è uno

generale della Statistica del Regno, e pubblicate nel volume della *Statistica dell'emigrazione italiana* per gli anni 1884 e 1885, pag. 1-210: furono anche riassunte in parte da LUIGI BODIO nel "Bollettino della Società geografica italiana", del 1886, vol. XI, pag. 927-956. La Direzione generale della Statistica fece nuove indagini sulle cause dell'emigrazione nazionale nel 1888. Sono riferite in succinto nella nota del BODIO, *Sulle condizioni dell'emigrazione italiana*, presentata all'Accademia dei Lincei nella seduta del 18 novembre 1888 (*Rendiconti dell'Accademia*, classe di scienze morali, storiche e filologiche, vol. IV, 2° semestre, fasc. 10, pag. 320-324). — Si può vedere inoltre: G. TAMMEO, *L'emigrazione*, Milano, 1894 (estratto dall' "Enciclopedia giuridica italiana"), e la bella *Lettera pastorale* di MONS. GEREMIA BONOMELLI, vescovo di Cremona, al clero e al popolo della sua diocesi; Cremona, Foroni, 1896, pubblicata in parte anche nella "Rassegna nazionale", del 16 maggio 1896, pag. 257-305. Sulle condizioni dell'emigrazione italiana nel passato, si vedano G. BOCCARDO *L'emigrazione e le colonie*, nella "Nuova Antologia", del novembre 1874, pag. 621-650; i *Ragguagli statistici ed economici dati dai regi ufficiali all'estero sulla emigrazione, specialmente italiana, durante gli anni 1883 e 1884*, pubblicati nella citata *Statistica dell'emigrazione italiana per gli anni 1884 e 1885*, pag. 213-289; le copiose notizie sparse nel "Bollettino della Società geografica italiana", e specialmente le *Indagini sull'emigrazione italiana all'estero*, fatte per cura della Società stessa (1888-1889), e raccolte nel volume IV delle sue *Memorie*, Roma, 1890, e i rapporti dei regi Agenti diplomatici e consolari, pubblicati dal Ministero degli Affari Esteri nel 1893, sotto il titolo: *Emigrazione e colonie*. — Per quanto riguarda l'emigrazione in rapporto alle condizioni dell'agricoltura si possono vedere: LUIGI RIDOLFI, *Studi sull'emigrazione delle popolazioni rurali e sui provvedimenti che le si possono contrapporre*, Roma, tip. Cenniniana, 1880; CARLO BERTAGNOLLI, *L'emigrazione dei contadini per l'America*, Firenze, Cellini, 1887; GREGORIO GREGORIS, *Studio sull'emigrazione dei contadini dal Veneto*, Treviso, tip. Zoppetti, 1897.

¹ NITTI, *Op. cit.*, pag. 57-62.

dei grandi paesi del mondo dove è maggiore l'eccedenza delle nascite sulle morti: in media, negli ultimi tempi, fu di circa 350 mila persone all'anno. È come una provincia, osservava giustamente Luigi Bodio, aggiunta alla popolazione del Regno senza il corrispondente territorio. Con questo incremento, in poche decine d'anni gli abitanti della penisola sarebbero raddoppiati, e l'Italia avrebbe una popolazione relativa pari a quella che hanno ora le regioni d'Europa dove è più fitta, eguale a quella che ha il Belgio. Questa densità della nostra popolazione si fa poi sentire anche più di quello che dovrebbe, a cagione dei grossi debiti all'estero e della mancanza di capitali, della proprietà raccolta in poche mani, degli insufficienti progressi dell'agricoltura e delle industrie, dello scarso movimento degli scambi, dei bassi salari.

In queste condizioni, se la popolazione eccessiva restasse in paese, coloro che non trovano occupazione vivrebbero a carico degli altri, ne ritarderebbero i progressi e provocherebbero un ribasso di salari. Invece, avendo questi disoccupati un collocamento fuori dei confini della patria, ne resta scemata la concorrenza in paese, si diffonde l'energia lavoratrice italiana in regioni nuove o diviene più intensa in quelle dove già esiste, e a poco a poco si vengono aumentando i capitali nazionali, ai quali si aggiungono altresì i risparmi degli emigrati.

D'altronde, non ostante l'emigrazione, restano in Italia lavoratori in numero sufficiente. Malgrado l'abbondante esodo annuale e le guerre, dal 1861 ad oggi gli abitanti della penisola sono saliti da 25 milioni a 32. E anche ora l'emigrazione nostra, pur essendo così cospicua, porta fuori del paese appena due quinti dell'aumento annuo della popolazione, ristabilendo in tal modo l'equilibrio tra il capitale e il lavoro, che diversamente resterebbe turbato.

Taluno crede tuttora che si potrebbero trattenere utilmente in Italia le centocinquantamila persone, che, in media, ciascuno degli ultimi anni passarono l'Oceano, per trasferirsi nel Brasile, nell'Argentina, negli Stati Uniti, quando si rivolgessero al bonificamento delle terre incolte della penisola. Qualche altro s'è spinto anche più oltre, scrivendo che in Italia i terreni non dissodati sono tanti da offrire occupazione sufficiente non solo a coloro che ora vanno fuori del paese, ma anche ai nostri emigrati che volessero rimpatriare.

Senza dubbio il deserto è intorno a Roma e nella maremma toscana, e notevoli zone incolte si trovano anche in parecchie altre regioni d'Italia. Ma il dissodamento di queste terre richiede lavori

molto costosi, che al saggio d'interesse così elevato, com'è in Italia, non si possono intraprendere utilmente dai privati, perchè la grave spesa non sarebbe compensata sufficientemente dal reddito futuro.

È evidente che per il bonificamento dei terreni incolti, non essendo bastante l'impulso dell'interesse privato, è necessario l'aiuto del Governo, e sarebbe opera degna veramente di uomini di Stato quella di risollevar vaste regioni dalla deplorable condizione igienica ed economica, nella quale ora si trovano.

Ma, lasciando da parte la difficoltà di trovare il capitale, bisogna confessare che si è molto esagerata l'estensione delle plaghe da dissodare. Su 28 665 000 ettari, che formano la superficie d'Italia, quasi otto e mezzo, secondo gli studi compiuti dal Ministero di Agricoltura alcuni anni fa, non sono coltivati. Di essi, 4 700 000 sono occupati dalle strade, dalle acque, dagli alvei dei torrenti, dalle aree fabbricate. Restano poco più di 3 700 000 ettari di terre incolte o tenute a pascolo; ma di questi appena un milione potrebbe esser messo utilmente a coltura più o meno intensiva. Negli ultimi anni qualche parte di quest'area fu a grado a grado bonificata, cosicchè ormai i terreni coltivabili con profitto non devono superare di molto i 500 mila ettari. Ammesso pure che si tratti d'un milione d'ettari, e si trovi chi voglia investire il capitale con un tenue compenso, o sovvenga l'aiuto dello Stato, la coltivazione di queste terre non potrebbe occupare i nostri contadini, che vanno ora a stabilirsi fuori d'Italia, se non per due o tre anni,¹ trascorsi i quali l'esodo dovrebbe ricominciare.

D'altronde la nostra emigrazione non si compone soltanto di lavoratori dei campi. Non è dunque la coltivazione delle terre incolte il rimedio adatto a farla scemare. L'unico veramente efficace consiste nell'elevare le condizioni sociali del paese, rendendo più intensi la cultura del suolo, il lavoro delle industrie e l'operosità

¹ Appena per due anni, secondo i calcoli fatti dal Bodio, ancora nel 1895, perchè egli trova che i lavori di bonificamento non potrebbero occupare più di 375 mila coloni (*Della protezione degli emigranti italiani in America*, nella "Nuova Antologia", del 15 dicembre 1895, pag. 632. È la relazione presentata dall'illustre uomo al secondo Congresso geografico italiano, tenutosi a Roma nel settembre 1895, pubblicata poi negli Atti di quel Congresso). Altri, supponendo un forte impiego di capitali, pensano che nei lavori di bonificamento si potrebbe occupare la nostra emigrazione per una diecina d'anni (G. Bruzzesi, *Il problema dell'emigrazione italiana*, nella "Rivista politica e letteraria", del novembre 1898, pag. 49-50). Certo si potrebbe arrivare anche a questo limite, purchè, però, alla coltivazione dei terreni ora abbandonati si unisse una più intensa coltura degli altri, che producono in media assai meno di quelli di molte regioni d'Europa, poste in clima meno fortunato. Ma questa è opera lenta, ed è resa difficile dalla mancanza di capitali.

dei traffici. In altri Stati, dove la popolazione cresce in misura anche maggiore che nel nostro, come in Germania e in Inghilterra, l'emigrazione negli ultimi anni è scemata di molto, principalmente per il miglioramento dell'economia nazionale. Nella nostra patria i progressi di questa sono avvenuti finora in misura troppo scarsa per sentirne effetti rimarchevoli.

Ad ogni modo il perdurare d'una copiosa emigrazione, non ci deve indurre a respingerla, come si faceva in altri tempi. Lungi dall'essere una piaga, come, sotto l'impressione del triste spettacolo dato da molti poveri emigrati nostri, la diceva il Lanza, o un morbo morale, come la definiva un altro ministro italiano, essa è segno di vita esuberante.

Negli ultimi vent'anni emigrarono dall'Italia 4700 000 persone, dalle quali togliendo quelle uscite temporaneamente, si avrebbero sempre quasi 2 milioni e mezzo di connazionali espatriati definitivamente. Si è osservato con verità che in questi vent'anni uscirono più cittadini dall'Italia che non da Francia, Belgio, Paesi Bassi, Danimarca, Spagna e Portogallo, uniti insieme.¹ Come abbiamo veduto, nessun paese d'Europa ha un esodo permanente così copioso, non eccettuata la Gran Bretagna, la quale sembra avere più emigranti di quelli che abbia di fatto, perchè annovera come inglesi molti stranieri che partono dai suoi porti. Eppure la Russia, la Germania, la Francia, l'Austria-Ungheria hanno maggior popolazione del nostro paese, e l'Inghilterra, che è anch'essa più popolata dell'Italia, ha inoltre immense colonie e un enorme cumulo di affari in ogni parte del mondo.

Anche relativamente alla popolazione, l'Italia è uno dei paesi d'Europa che offre maggior contributo all'esodo per le regioni al di là dell'Oceano, non essendo superata che dall'Irlanda, nella quale l'emigrazione sorpassa anche l'eccedenza dei nati, spopolando quell'isola infelice.

Eppure questa così larga corrente migratoria è in Italia molto recente. Prima del 1860 l'esodo fuori d'Europa era avversato, e quindi la maggiore emigrazione avveniva tra regione e regione d'Italia. Con tutto ciò erano abbastanza numerosi i nostri connazionali che risiedevano negli Stati Uniti, al Plata e nell'Algeria. Dal 1860 al 1867 l'emigrazione oltre l'Oceano non potè esser notevole, perchè le lotte per l'unità nazionale trattenevano gli Italiani in patria. Ma dopo quell'anno aumentò rapidamente.²

¹ ANGELO SCALABRINI, *La nostra emigrazione e i progetti di colonizzazione del Venezuela e della Patagonia*, nella "Rivista d'Italia", del gennaio 1900, pag. 68.

² NITTI, *Op. cit.*, pag. 23-24.

Cominciata dai monti, si estese a poco a poco alle pianure, e, da 19 800 emigranti permanenti nel 1876, salì a 37 900 nel 1880, nel 1887 superò i 100 mila (127 700), nel 1888 arrivò ai 196 000, numero a cui non si giunse mai nè prima ne dopo quell'anno, nel 1890 era caduta a 104 700, per risalire a 183 600 nel 1896; nel 1897 discese a 165 400 e nel 1898 a 126 800; nel 1899 fu di 131 300 persone.¹ Ossia in quest'ultimo anno si ebbero 410 emigranti per ogni centomila persone, mentre l'eccedenza dei nati sui morti fu di 1200 ogni centomila individui.

Le regioni, che nel 1898 e 1899 hanno offerto un maggiore esodo permanente, sono quelle dell'Italia meridionale: la Campania (25 300 persone nel 1898 e 26 800 nel 1899), la Sicilia (21 300 e 20 200 rispettivamente nei due anni), la Calabria (15 100 e 17 700), gli Abruzzi col Molise (11 600 e 16 300).²

Nel 1898 a queste regioni tien dietro il Veneto con 8 300 persone, quasi 7 mila delle quali andarono nel Brasile,³ mentre nel 1899 non ne offrì che 4 900, delle quali andarono nel Brasile 3 300.⁴ Il Veneto, il quale in passato fu per molti anni la regione italiana che offrì una più larga emigrazione permanente, fino ad averne talora poco meno della metà, (come nel 1888 e nel 1891, quando presentò 81 mila e 68 mila emigranti)⁵ è ora diventata una delle regioni che ne offrono di meno: effetto delle migliorate condizioni economiche.

Nel 1899 l'emigrazione permanente fu più numerosa dalle provincie di Palermo (12 400 persone), Salerno (9700), Potenza (8900), Avellino (7600), Cosenza (7100), Catanzaro (7000), Campobasso (6900), Chieti (5300), Girgenti (4000), Aquila (3900), Napoli (3700), Reggio di Calabria (3600), Torino (3400), Genova (3200) e Caserta 3000. Nessun'altra provincia giunse a presentare tremila emigranti.⁶

Se è scemata alquanto negli ultimi anni l'emigrazione definitiva, è cresciuta invece la temporanea. Questa si può dire speciale

¹ *Statistica della emigrazione italiana negli anni 1898-1899*, pag. VII. Le indagini statistiche del Ministero di Agricoltura e Commercio sulla nostra emigrazione cominciarono nel 1876. Dal 1869 al 1875 si hanno i dati raccolti per cura dei Ministeri degli Esteri e dell'Interno, ma le ricerche furono fatte con metodo diverso, e quindi i numeri non sono confrontabili con quelli dal 1876 in poi.

² Sulle condizioni dell'emigrazione nell'Italia meridionale pubblicò recentemente un articolo GEORGE GUYAU (*L'émigration dans l'Italie méridionale*, nella "Revue des deux mondes" del 1° settembre 1898, pag. 152-168) però le tinte ne sono molto esagerate.

³ *Statistica cit.*, v. i prospetti a pag. 72-73.

⁴ *Id.*, pag. VIII e 76-77.

⁵ *Id.*, pag. 80-81.

⁶ *Id.*, pag. 64-65.

all'Italia. Si compone per la maggior parte di operai che vanno nell'Austria-Ungheria, in Francia, nella Svizzera, in Germania, nei Balcani, a Tunisi, in cerca di lavoro manuale. Da questi paesi più vicini si è andata estendendo ad altri lontani, come all'Egitto, e perfino ha cominciato a passare l'Oceano, recandosi negli Stati Uniti e anche nell'Argentina.

È un esodo utilissimo al nostro paese, al quale procura copiosi risparmi, ed è anche una scuola di vita sociale che ritempra ed eleva, e prepara buoni elementi all'emigrazione definitiva. Era di 89 000 persone nel 1876, superò le 100 000 nel 1883 (100 700), poi fino al 1888 restò al di sotto di quel numero, ma nel 1889 lo superò, avendo presentato 105 300 individui. Continuò poi a crescere fino a dare 156 900 persone nel 1898 e 177 000 nel 1899, numeri non toccati mai negli anni precedenti,¹ e dovuti principalmente ai lavori sul Danubio, alle costruzioni ferroviarie in Rumania, e al traforo del Sempione.

La regione che nei due ultimi anni ha presentata una maggiore emigrazione temporanea è il Veneto: 109 300 persone nel 1899, che andarono, come di consueto, nell'Austria-Ungheria, nella Germania, nella Svizzera e nei paesi Balcanici. Il Veneto ebbe sempre una larga parte nel nostro esodo temporaneo. Dal 1876 al 1882 ne formava da solo circa il terzo; poi la proporzione andò diventando della metà; nel 1887 superò anche questa, continuando a crescere fino a formare in quest'ultimi anni dal 1894 in poi quasi i due terzi dell'intero numero degli espatrianti.² Seguono a molta distanza l'Emilia (14 900), la Lombardia (12 400), il Piemonte (12 000) e la Toscana (10 800).³

Le provincie che concorsero maggiormente all'emigrazione temporanea nel 1899 sono le seguenti: Udine (55 500), Belluno (22 000), Vicenza (12 900), Treviso (7500), Verona (6400), Bergamo (5300), Torino (5300), Lucca (5200), Cuneo (5000), Caserta (4800) e Messina (3200). Nessun'altra provincia superò i 3000 emigranti. Vi si accostarono Padova e Parma, le quali sorpassarono i 2900.⁴

Questi dati, raccolti dalle dichiarazioni fatte ai sindaci dei comuni, peccano tuttavia per difetto, per quanto riguarda l'emigrazione permanente. L'America riceve assai più Italiani di quello che non appaia da simili dichiarazioni, perchè molti nostri connazionali che,

¹ *Statistica cit.*, pag. VII.

² *Id.*, pag. 80-81.

³ *Id.*, pag. VIII e 76-77.

⁴ *Id.*, pag. 64-65.

vanno cercando lavoro per l'Europa, quando non l'abbiano trovato, deliberano di recarsi nel nuovo mondo, imbarcandosi nei porti stranieri. Nel 1896, per esempio, le statistiche della navigazione presentano 38500 emigrati italiani più di quelle compilate sulle notizie raccolte dai comuni.¹

La massima parte dei nostri emigranti sono adulti, specialmente nell'esodo temporaneo. In questo, di 177000 persone uscite d'Italia nel 1899, solo 10700, ossia il 6.04 per cento, avevano età inferiore ai 14 anni. Delle 131300 persone espatriate permanentemente nel 1899, erano sotto i 14 anni 24500, cioè il 18.62 per cento.

La stessa cosa avviene riguardo al sesso. Nell'emigrazione temporanea si hanno quasi tutti maschi: nel 1899 furono 160400, ossia il 90.62 per cento, mentre le femmine erano state soltanto 16600; invece in quella permanente i maschi furono 94800 nel 1899 (il 72.21 per cento) e le femmine 36500.²

Nell'ultimo anno si nota, in tutte e due le specie d'emigrazione, un aumento, in confronto degli anni precedenti, dei maschi rispetto alle femmine e degli adulti rispetto ai fanciulli. In generale fu, dunque, maggiore del consueto il numero degli emigranti partiti senza la famiglia. È questo un carattere speciale, che nella nostra emigrazione predomina più che in quelle d'altri paesi europei. Esso dimostra chiaramente che l'Italiano, anche quando parte per restare all'estero durante un periodo di tempo piuttosto lungo, non abbandona l'idea del ritorno. Il Veneto è la regione d'Italia, dove più spesso l'emigrante parte accompagnato dai suoi:³ sono circa tre quarti quelli che vanno oltre l'Oceano con tutta la famiglia.

Se si suddividono gli emigranti secondo le professioni che esercitavano, e si escludono i ragazzi inferiori ai 14 anni, si trova che il maggior concorso all'emigrazione così permanente che temporanea è offerto sempre dalle classi agricole. Nel 1899 le persone addette ai lavori campestri diedero 65200 emigranti permanenti e 39300 temporanei; i terraiuoli braccianti e giornalieri 15200 dei primi e 67300 dei secondi. Gli agricoltori offrono un concorso assai più forte all'emigrazione permanente che a quella temporanea, invece avviene il contrario dei terraiuoli, braccianti, muratori, artigiani, operai, che vanno in altri paesi d'Europa per i lavori di sterro e per le costruzioni. Sommando gli agricoltori con i terraiuoli, braccianti e giornalieri, com'è opportuno di fare perchè la

¹ *Statistica cit.*, pag. XVI.

² *Id.*, pag. IX, 64-65.

³ *Id.*, pag. XI-XII.

distinzione tra queste due classi non è molto rigorosa, si ha in tutto un'emigrazione rurale di 80 400 persone in esodo permanente e di 106 500 in assenza temporanea.

Le altre professioni offrirono nel 1899 la seguente emigrazione: muratori e scalpellini 4400 in esodo permanente e 35 900 in temporaneo, artigiani e operai 8500 e 12 300 rispettivamente, commercianti e industriali 2200 e 2000, professionisti 1350 e 1450, domestici 1600 e 1400, girovaghi 600 e 2100, artisti di teatro 200 e 500.

Nell'emigrazione permanente del 1899 gli agricoltori furono il 61.02 per cento e i terraiuoli e braccianti il 14.26; in quella temporanea i primi il 23.61 per cento e i secondi il 40.47. Seguono nell'emigrazione temporanea i muratori e scalpellini col 21.57 per cento. Da qualche anno nell'emigrazione permanente v'è una diminuzione progressiva nella proporzione degli agricoltori rispetto all'esodo totale, e un aumento in quella degli operai e dei commercianti e industriali.¹

Sommando insieme l'emigrazione permanente con quella temporanea, risulta che nel 1899 gli agricoltori, i terraiuoli, braccianti e giornalieri furono 186 900, ossia il 68.4 per cento degli emigranti oltre i 14 anni d'età; i muratori e scalpellini 40 300, cioè il 14.7 per cento; gli artigiani e operai 20 800, ossia il 7.6 per cento. In tutto, queste classi offrono 248 000 emigranti ossia il 90.7 per cento dell'intera emigrazione.²

Continuando a considerare insieme l'emigrazione permanente e quella temporanea, troviamo che nel 1899, secondo le dichiarazioni fatte ai sindaci dei comuni, furono 162 900 gli emigranti che si recavano negli altri paesi d'Europa: principalmente nell'Austria-Ungheria (46 700), in Germania (40 300), nella Svizzera (29 300); in Francia (25 000) e nella penisola Balcanica (14 700). Nell'Africa settentrionale andarono 4 600 persone. Quasi tutti questi nostri connazionali partiti per altre regioni europee e per l'Africa settentrionale appartengono evidentemente all'emigrazione temporanea. Per l'America partirono 139 900 persone, delle quali circa 75 000 andarono nell'America centrale e meridionale (più di due terzi nell'Argentina), le altre nella settentrionale. Per tutti gli altri paesi del mondo, emigrarono soltanto 900 persone. Insomma: il 52.83 per cento dell'emigrazione totale andò per l'Europa; l'1.50 per cento nell'Africa settentrionale; il 45.37 nell'America (il 21 per cento circa in quella settentrionale, e circa il 24 nella centrale e meridionale),

¹ *Statistica cit.*, pag. X-XI, 68-69.

² *Id.*, pag. XI.

e soltanto il 0.30 per cento nell'Asia, nell'Australia e negli altri paesi dell'Africa presi insieme.¹

Siccome l'emigrazione permanente fu nel 1899 di 131 300 persone, dai numeri indicati risulta che una parte, sebbene piccola, dell'emigrazione per l'America è anch'essa temporanea.

Secondo le statistiche ufficiali americane, l'emigrazione italiana negli Stati Uniti fu di 59 400 persone nell'anno finanziario 1896-97, di 58 600 nel 1897-98 e di 77 400 nel 1898-99. L'aumento dell'emigrazione nel 1898-99 è un fatto transitorio, conseguenza della maggiore attività industriale e commerciale che seguì la sosta cagionata dalla guerra contro la Spagna. Però anche agli Stati Uniti l'Italia offre quasi esclusivamente braccianti. La nostra immigrazione è la maggiore, circa la terza parte della totale; dopo di essa vengono quelle dell'Austria-Ungheria, della Russia, dell'Inghilterra e della Germania.² Dal 1821 al 1899 si calcola che gli Stati Uniti abbiano ricevuto circa 19 milioni di stranieri.³

L'emigrazione italiana nell'Argentina variò nell'ultimo quinquennio da 39 100 a 75 200 persone: nel 1899 fu di 53 300.⁴ Nell'Uruguay oscillò da 2900 a 5000: nel 1899 fu di 3200. Nel Brasile andò scemando negli ultimi anni: da 97 300 nel 1895 scese a 33 300 nel 1898: non abbiamo ancora i dati del 1899.⁵ La nostra emigrazione nell'Argentina e nel Brasile è generalmente dalla metà ai due terzi di quella totale.

Gli Italiani che vanno nei paesi al di là dell'Oceano s'imbarcano quasi tutti a Napoli e a Genova. Secondo le informazioni delle Capitanerie di porto, nel 1899 partirono da Napoli 80 200 passeggeri di terza classe, che si possono considerare quasi tutti come emigranti, da Genova 67 700. Fra questi passeggeri, però, sono compresi anche quelli di nazionalità estera, ma devono essere assai scarsi. Negli altri porti italiani non s'imbarcarono emigranti nel 1899, tranne in quello di Palermo, dal quale ne partirono 1700.⁶ Non è dato conoscere con esattezza quanti siano i nostri

¹ *Statistica cit.*, pag. XIV.

² Si veda il rapporto del 1° novembre 1899, di EGISIO ROSSI, capo agente dell'ufficio per il protettorato dell'emigrazione italiana in Nuova York, *L'emigrazione italiana agli Stati Uniti nell'anno 1898-99*, nel "Bollettino del Ministero degli Affari Esteri", dicembre 1899, pag. 431-446).

³ LEVASSEUR, *Op. cit.*, pag. 369; *Statistica cit.*, pag. XXI.

⁴ *Statistica cit.*, pag. XVI. La Camera di commercio italiana in Buenos Aires dà numeri minori. Secondo essa, nel 1899 gli emigranti nostri nell'Argentina sarebbero stati soltanto 46 600.

⁵ *Statistica cit.*, pag. XVI.

⁶ *Id.*, pag. XV.

connazionali imbarcatasi nei porti esteri con l'intendimento di emigrare, ma, secondo ogni probabilità, non furono meno d'una ventina di migliaia nel 1899.¹

Gli emigranti rimpatriati, secondo le notizie fornite dalle Capitanerie, sono andati sempre aumentando; da 13 000, nel 1884, sono saliti a circa 69 000 nel 1899. Di essi, 31 000 provenivano dagli Stati Uniti, 9000 dal Brasile, 28 000 dalle Repubbliche del Plata, e 1000 da altri paesi d'America. Questi dati, però, sono del tutto approssimativi, perchè non sono dedotti da dichiarazioni ai Comuni del Regno, che i rimpatriati non sono tenuti a fare, bensì dalle statistiche della navigazione, le quali, tra l'altro, non distinguono i connazionali dagli stranieri. Perciò quei numeri comprendono anche i cittadini d'altri paesi, che sbarcano nei nostri porti, per quanto essi non possano essere che assai pochi, e invece non tengono conto degli Italiani che ritornano in patria approdando a un porto estero e proseguendo il viaggio verso la nostra frontiera per via di terra.²

Non ostante questi larghi rimpatri, i gruppi più numerosi di nostri compatriotti all'estero sono, come tutti sanno, nell'America settentrionale, nella regione del Plata e nel Brasile.³

Negli Stati Uniti gl'Italiani si trovano in concorrenza con un popolo più energico, più colto e più ricco, e quindi riesce maggiormente difficile la vita. Bisognerebbe che nell'America settentrionale si avviasse un'emigrazione scelta, e questo avverrà a poco a poco, tanto più che il Governo federale ha deliberato di respingere gli emigrati poveri, o arrivati con contratto di lavoro (*contract labor*), cioè con impegno precedente, quasi arruolati, o che si trovino in cattiva salute o colpiti da condanne penali.

Ben diversa e migliore è la condizione degli emigrati nell'America meridionale.

Nell'Argentina⁴ i nostri connazionali, da umilissimi principi, nel

¹ *Statistica cit.*, Cfr. il prospetto a pag. XV.

² *Id.*, pag. XVII-XVIII.

³ Sull'emigrazione italiana nell'America si vedano: G. FLORENZANO, *Della emigrazione italiana in America, comparata alle altre emigrazioni europee*; Napoli, tip. Giannini, 1874. — G. B. SCALABRINI, *L'emigrazione italiana in America*; Piacenza, tip. dell' "Amico del Popolo", 1887. — ANGELO SCALABRINI, *Delle condizioni attuali della emigrazione nell'America meridionale nei suoi rapporti coll'industria*, relazione al II Congresso Geografico italiano, *Atti del Congresso*, pag. 816-843.

⁴ LUIGI EINAUDI, dopo avere studiati all'Esposizione nazionale di Torino nel 1898 i documenti della nostra espansione coloniale, ha scritto un volume (*Un principe mercante*, Torino, Bocca 1899) per illustrare l'opera mirabile d'un nostro commerciante, Enrico dell'Acqua di Busto Arsizio, il quale dal 1887, in pochi anni, conquistò alla industria cotoniera italiana i mercati dell'America meridionale. La bella opera è nel suo insieme un quadro eloquente dei progressi fatti nell'America meridionale dai nostri compatriotti nel campo fecondo del lavoro. L'EINAUDI poté più

più completo abbandono della patria, anzi contrastati dalle sue leggi restrittive, in mezzo secolo di lavoro assiduo e tenace, profondendo tesori d'energia, trovando modo di accumulare, con la loro tradizionale sobrietà e con ostinati risparmi, rilevanti capitali dove altri non avrebbero saputo trarre neppur sufficiente sostentamento, hanno messo a coltura il paese, vi hanno fatto nascere e prosperare le grandi industrie prima sconosciute, elevandosi da contadini a proprietari, da operai a industriali, da muratori a intraprenditori e architetti, da venditori girovaghi a grossi mercanti, vi fondarono più di 300 società industriali e commerciali; e passando rapidamente dalla miseria alla ricchezza, alle umili officine sostituendo le grandi fabbriche, alle capanne i palazzi, ai viottoli fangosi le ampie strade e le ferrovie, alle barche sdruscite e agli approdi malsicuri le linee di piroscafi e i comodi porti, ai miseri villaggi le città maestose, facendo sorgere istituti di protezione agli emigrati e di beneficenza, ospedali e scuole, hanno con pacifica conquista largamente colonizzato un paese dieci volte più vasto di quello d'origine, e fondendosi insieme in salda solidarietà, da turba incomposta sono diventati un popolo ordinato, costituendo al di là dell'Oceano una nuova grande Italia, nella quale rivive lo spirito dell'antica, e dove il nome della patria è rispettato e potente. Gli stessi Argentini riconoscono in ogni circostanza che i rapidi progressi del paese sono dovuti agli Italiani, che questi sono i principali fattori della prosperità economica dell'America latina.

L'Argentina è diventata per un milione e mezzo di nostri concittadini² una seconda patria, da più che mezzo secolo fraternamente ospitale, riconoscente ad ogni beneficio, dove, del resto, anche i nomi delle città, dei villaggi, delle associazioni ricordano il paese

agevolmente mettere in evidenza i fulgidi successi dell'emigrazione nostra, che onora con la sua nobile operosità il nome italiano, dopo il magnifico volume presentato all'Esposizione di Torino dalla Camera di commercio italiana in Buenos Aires: *Gli Italiani nella Repubblica Argentina* (Buenos Aires, Compagnia Sud-Americana de Billetes de Banco, MDCCCXCVIII, illustrato, in foglio, di oltre 1000 pagine), il quale, anche con la splendida forma esteriore, è prova dell'alto grado di fioridezza della nostra colonia. Sulle condizioni sociali degli Italiani nell'Argentina, vedasi anche il rapporto di CARLO NAGAR, nostro console a La Plata, *Il distretto consolare di La Plata*, pubblicato nel "Bollettino del Ministero degli Affari Esteri", del giugno 1899, n. 143, pag. 153-221, specialmente alle pag. 178-183; e due articoli del viceconsole GINO MACCHIORO (*Il nostro avvenire in America*, nella "Nuova Antologia", del 1° dicembre 1899, (pag. 522-538), e 16 gennaio 1900 (pag. 262-273).

¹ Si calcola che la proprietà mobiliare degli italiani nella sola città di Buenos Aires sia di 800 milioni di franchi.

² Le statistiche ufficiali ne dichiarano assai meno, ma da molti dati si rileva che il numero indicato è il più vicino al vero.

nativo, che nessuno dei suoi figli potè dimenticare giammai. L'Argentina ha immancabilmente uno splendido avvenire. Ormai tranquilla all'interno e in pace con l'estero, attende sicura di sè al suo progressivo miglioramento. A questo incremento di prosperità e di potenza continueranno a contribuire efficacemente i nostri conazionali che vi risiedono, e quelli che, attratti dalla facilità delle comunicazioni, dalla mitezza del clima, dalla tranquillità del paese, dalle benigne accoglienze, dalle generose agevolezze, dall'aura italiana che vi si respira in ogni luogo, vi accorreranno in avvenire come a seconda madre amorosa.

Oggi, delle colonie estere sul Plata, sia nell'Argentina sia nell'Uruguay, quella italiana è di gran lunga la più numerosa, la più attiva, la più ricca, la più forte.

Anche nel mezzogiorno del Brasile¹ i nostri concittadini sono i più numerosi dopo i nazionali. Non v'è dubbio, poi, che gli Italiani accorreranno più largamente verso le ricche regioni del Perù, specialmente sulle fertili rive dell'Ucayali, quando sarà aperto il canale di Panama.

Sebbene la nostra emigrazione nell'America sia composta in gran parte di lavoratori della terra o di operai, sebbene di commercianti dall'Italia ne emigrino pochissimi, e anche non si affezionino al traffico, ma, accumulato qualche po' di denaro, contrariamente a quanto fanno i Tedeschi e gl'Inglesi, pensino subito al ritorno in patria, tuttavia i nostri scambi con l'America meridionale sono rapidamente aumentati negli ultimi quindici anni, per il solo fatto dei numerosi Italiani che vi risiedono. Negli Stati Uniti la nostra esportazione non è cresciuta molto nell'ultimo decennio, tuttavia è rilevante, aggirandosi sui cento milioni di lire (118 nel 1899); ma non dipende principalmente dall'emigrazione, e, per la grande importanza del paese, potrebbe esser molto maggiore, se non vi si opponessero soprattutto i rigori sempre più forti d'un regime doganale protezionista al sommo grado.

Nell'Argentina le nostre esportazioni, sebbene alquanto incostanti negli ultimi dieci anni, sono diventate molto rimarchevoli (60 milioni e mezzo nel 1899). Con tutto ciò restano inferiori d'assai

¹ Sulla nostra colonia nel mezzogiorno del Brasile si può vedere il rapporto del conte PIETRO ANTONELLI, Ministro d'Italia a Rio Janeiro: *Lo Stato di Rio Grande do Sul e l'emigrazione italiana*, pubblicato nel "Bollettino del Ministero degli Affari Esteri", del giugno 1899, n. 144, pag. 225-240, ed altre relazioni ancora, che si trovano nelle ultime annate del Bollettino stesso, e inoltre il volume di FERRUCCIO MACOLA, *L'Europa alla conquista dell'America latina*; Venezia, Ongania, 1894.

a quelle britanniche, le quali sono più che il triplo delle nostre.

Nell'Uruguay le esportazioni italiane furono sempre scarse, e andarono anche diminuendo negli ultimi dieci anni, ora sono poco più che la dodicesima parte dell'importazione estera, restando di molto inferiori a quella della Gran Bretagna e dalla Francia.

Nel Brasile la colonia nostra è di popolazione quadrupla di quella germanica. Eppure il commercio della Germania vi è dieci volte più importante del nostro, che fu di 16 milioni e mezzo nel 1899.

Nel complesso, la nostra esportazione, nelle regioni dell'America meridionale dove è più numerosa la colonia italiana, potrebbe essere assai più larga, se al suo incremento non ostasse, almeno per ora, la deficienza di attività e di abilità da parte dei nostri esportatori, e in parte anche la povertà del maggior numero degli emigrati italiani.

L'inferiorità della nostra emigrazione, in confronto di quella estera, rende più forte il dovere dello Stato di non trascurare l'importantissimo fatto.

La politica dell'emigrazione è passata in quasi tutti gli Stati per tre periodi:¹ nel primo l'emigrazione viene impedita o almeno intralciata; nel secondo è lasciata libera, ma abbandonata a sè stessa, senza guida e senza appoggio; nel terzo invece è diretta, aiutata, difesa. Alcuni paesi si trovano ancora nel primo di questi stadi, altri sono passati nel secondo, i più avanzati sono giunti al terzo.

L'Italia, che fu in antico la nazione colonizzatrice per eccellenza, si mostrò uno degli Stati più lenti a promuovere la tutela della sua emigrazione, e se da molti anni ormai è uscita dal periodo dell'emigrazione combattuta per entrare in quello della tollerata, soltanto ora si sta avviando finalmente all'emigrazione protetta.

Trent'anni fa la pubblica stampa e perfino i consoli combattevano l'emigrazione come un disonore dell'Italia risorta. La polizia poteva dare o negare il passaporto a chi voleva partire, e con questo mezzo si credeva di scemare l'esodo dalla penisola, mentre invece non si faceva altro che spingere i nostri connazionali a im-

¹ Su questo argomento si vedano: BRUNIALTI, *Le colonie degli Italiani*, cit., pag. 247-252, e gli articoli del prof. VINCENZO GROSSI, *La politica dell'emigrazione in Europa*, nella "Rivista politica e letteraria" dell'aprile e luglio 1899. Le leggi e i regolamenti di molti Stati d'Europa e d'America sull'emigrazione e sull'immigrazione sono stati pubblicati nei volumi della *Statistica dell'emigrazione italiana* negli anni 1881, 1882, 1884, 1887, 1893 e 1898-1899.

barcarsi nei porti esteri.¹ Governo e privati consumavano tempo ed energia per escogitare provvedimenti adatti a frenare l'uscita dall'Italia dei suoi abitatori. A quest'ordine d'idee era informata la circolare de 18 gennaio 1873, con la quale il ministro Lanza si sforzò di porre un freno all'emigrazione. Le prescrizioni restrittive di quel documento rimasero, com'era prevedibile, senza pratico risultato, anzi nel 1874 l'esodo crebbe.

Intanto gli studiosi cominciarono a considerare l'argomento con idee più larghe e più sane, senza preconcetti, riguardando l'emigrazione come un fatto naturale e spontaneo ed esprimendo l'augurio che, sull'esempio dei paesi esteri, si sottraesse questa materia all'arbitrio del Governo e si regolasse con un disegno di legge diretto non già a porre freni, ma a largire tutela efficace contro gli abusi e gl'inganni preparati dalla cupidigia insaziabile degli agenti e delle imprese di trasporto.² Non passarono neppure tre anni, che vennero presentati al Parlamento disegni di legge informati a idee più liberali, se non ancora del tutto moderne. Il 10 marzo 1876 ne proponeva uno al Senato il ministro Finali, con lo scopo di disciplinare le agenzie d'emigrazione e di reprimerne gli abusi.³

Il ministro Nicotera, invece, dopo avere emanata la circolare 28 aprile 1876, pure sugli agenti d'emigrazione, non pensava a preparar disposizioni legislative, ma si limitava a inserire alcuni articoli relativi agli agenti nel disegno di legge sulla pubblica sicurezza, presentato alla Camera dei deputati il 22 novembre 1877. Ma neppure queste disposizioni poterono ricevere l'approvazione del Parlamento.

Invece le proposte per una nuova legge vennero dalla Camera stessa. Il 6 giugno 1878, ne furono fatte due: l'una per l'istituzione d'un ufficio sull'emigrazione presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, l'altra sugli agenti. Vennero poi fuse in una

¹ Già la Commissione d'inchiesta sulla marina mercantile aveva espresso il voto che quest'obbligo dei passaporti fosse abolito riguardo agli emigranti per via di mare, e inoltre che le agenzie d'emigrazione fossero sottoposte a una cauzione efficace e a conveniente vigilanza. (*Atti dell'inchiesta*, vol. VII, pag. 126-128, 139-141, 142).

² Tra i più autorevoli ricordiamo VITTORIO ELENA. Si veda il suo studio: *L'emigrazione italiana e le sue leggi*, nell' "Archivio di Statistica", anno I, fasc. I, 1876, pag. 1-68. Un provvedimento legislativo chiedeva pure FRANCESCO BALLARINI: *Di una legge per l'emigrazione*; Roma, Forzani, 1878.

³ Su questa e sulle altre proposte parlamentari si può vedere: VINCENZO GROSSI, *La politica dell'emigrazione in Italia nell'ultimo trentennio (1868-1898)*, nella "Rivista marittima", del febbraio 1899, pag. 273-287. Sulla circolare Lanza e sul disegno del Finali, si veda specialmente: G. CAVASOLA, *L'emigrazione e l'ingerenza dello Stato*; Modena, Soc. tipografica, 1878, pag. 33-34, 36-39.

sola dalla Commissione chiamata a esaminarle, ma per le vicende parlamentari non giunse ad essere approvata.¹

La stessa sorte toccò alle disposizioni presentate dal Depretis il 7 dicembre 1880 e il 25 novembre 1882. Per cui egli s'indusse a metter fuori il 6 gennaio 1883 una circolare intesa anch'essa a regolare le agenzie.

Miglior fortuna ebbe il disegno presentato dal Crispi il 15 dicembre 1887, che divenne la legge 30 dicembre 1888. Ma questa legge, la quale, quando fu annunciata, aveva destate tante speranze, è del tutto incompleta. Essa è principalmente un provvedimento di polizia, non di tutela; è una legge sugli agenti d'emigrazione, non sull'emigrazione. D'altronde anche per gli scopi di polizia si rivelò insufficiente: diretta a difendere gli emigranti contro gli agenti, ponendo un freno alla propaganda di costoro, non riuscì neppure in questo intento. Anzi dopo di essa il numero degli agenti e subagenti crebbe di molto, e la legge non servì ad altro che a giustificare le losche imprese, consentendo, senza volerlo, che potessero continuar nelle gesta passate, con perfetta tranquillità e con apparenza di legalità.² Così quella legge riusciva a peggiorare la triste condizione degli emigranti, legittimandone l'arruolamento. Gli agenti e i subagenti non cessarono di trattare i nostri poveri contadini come un oggetto d'ignobili speculazioni, prima spingendoli ad abbandonare la patria, poi abusando della loro buona fede, spillando loro mediazioni sempre esageratissime, defraudandoli in vari altri modi del loro scarso e sudato peculio,³ e dirigendoli all'una o all'altra regione a capriccio, secondo che meglio giovasse alle loro mire interessate.

¹ Il Minghetti, autore della prima di quelle proposte, insisteva sull'argomento in una conferenza tenuta a Milano quattro anni dopo, nella quale si scagliava anche contro gli agenti d'emigrazione, che ingannano i miseri e illusi contadini con promesse di fortune insperate, e poi, carpirli loro i pochi risparmi, li lasciano in balia d'ogni privazione. E l'illustre uomo invocava una savia legislazione per impedire severamente, che si facesse traffico della vita umana. (*La legislazione sociale*, Milano, Treves, 1882, pag. 40-41).

² Sulla condizione giuridica degli agenti d'emigrazione, v. l'articolo di GUIDO BRESSAN, *Leggi e disegni di legge sull'emigrazione*, nella "Rivista marittima", del novembre 1899, pag. 287-301.

³ NICOLA MALNATE calcola che prima del 1888 le mediazioni salissero a ben 8 milioni di lire l'anno, e dopo a 4, mentre, anche calcolate abbondantemente, non avrebbero dovuto sorpassare un milione e mezzo (V. la conferenza: *Della tutela dell'emigrazione italiana*, da lui tenuta a Torino il 27 settembre 1898, nella pubblicazione già citata: *Gli Italiani all'estero*, pag. 64). Sullo sfruttamento dei poveri emigranti si leggono continuamente nei periodici fatti deplorevolissimi. Una forma brutale di questo lucro è quella che si fa sul prezzo del biglietto di viaggio sul piroscalo, raccontata da FEDERICO FABBRI (*La legge sull'emigrazione*) nella "Rivista politica e letteraria", del 15 gennaio 1900, pag. 71-74.

La parte economica e sociale, poi, fu nella legge del 1888 assolutamente trascurata. Questa non era certamente l'intenzione del suo autore, che sull'argomento aveva manifestate idee assai larghe, ma egli riteneva che, a dirigere l'emigrazione potesse meglio provvedere il criterio dell'amministrazione pubblica. Invece l'esodo restò anche dopo di allora abbandonato a sè stesso.

Non è quindi meraviglia, se appena applicato il nuovo provvedimento, se ne cominciò a chiedere la riforma.

I congressi geografici di Genova (1892) e di Roma (1895), che si occuparono ampiamente dell'emigrazione e del patronato agli emigranti, espressero solennemente il voto che la legge fosse per lo meno modificata.¹ E l'argomento fu pure toccato con eguali intendimenti nelle discussioni avvenute alla Camera dei deputati nel giugno 1896 sui bilanci della Marina e degli Esteri e sui provvedimenti per la marina mercantile.

Persuasi della necessità di riformare la legge del 1888, o, per meglio dire, di sostituivene una di nuova, il 1° luglio 1896 alcuni deputati ne presentavano addirittura un particolareggiato disegno, e uno ne proponeva il 24 febbraio 1898 il ministro Visconti-Venosta. Decaduti e riproposti, vennero poi fusi, dalla Commissione parlamentare che li esaminò, in uno solo, presentato alla Camera il 3 febbraio di quest'anno.² Caduta per lo scioglimento della Camera, la proposta venne ripresa in questa Legislatura, e se, nonostante le più vive premure, non poté esser discussa nell'estate, lo sarà, speriamo, nel prossimo inverno. I nuovi provvedimenti segnano un grande progresso in confronto della legge del 1888.³ Con essi si propone di abolire gli agenti d'emigrazione, e si cerca di difendere gli emigranti anche dagli abusi delle compagnie di navigazione, combattendo gli accordi e i consorzi tra le imprese marittime a loro danno, e disponendo l'istituzione d'un Commissariato per la vigilanza sul prezzo dei noli. Agli agenti e suba-

¹ Si veda, specialmente negli Atti del Congresso di Genova, la relazione di GIUSEPPE CARERJ, *La legge sull'emigrazione al cospetto della critica*: vol. II, parte II, pag. 322-351. V. pure: vol. I, Discussioni, pag. 298.

² Questo disegno di legge e la relazione della Commissione formano il documento n. 97 e 97 bis A, della sessione 1899-1900, che abbiamo citato precedentemente.

³ Di essi fece un acuto esame il prof. AUGUSTO BOSCO nella conferenza: *La legge e la questione dell'emigrazione in Italia*, venuta alla luce nel "Giornale degli Economisti", del luglio 1900, pag. 27-58. Si vedano pure gli articoli critici di NICOLA MALNATE, pubblicati, sotto il titolo: *Il progetto di legge della Commissione parlamentare sull'emigrazione*, nella "Rassegna nazionale", del 1° settembre 1899, pag. 3-35, e nell'"Esplorazione commerciale", di Milano del novembre e dicembre dello stesso anno pag. 321-330, 353-362.

genti si sostituiscono istituti, che cominciano la loro azione nel luogo d'origine degli emigranti, accompagnandoli poi fino al luogo di sbarco.

Il nuovo disegno di legge considera l'emigrazione qual'è veramente, riguardando gli emigranti, per usare la felice immagine di Luigi Luzzatti, come sementi che dal ventilabro della patria si diffondono nei paesi stranieri e lontani a fecondare imprese che ci onorano.¹

Se, come auguriamo vivamente, sarà approvata nella sua sostanza, come fu proposta, la futura legge farà sorgere ordinamenti, i quali potranno prestar grande aiuto al Governo per soddisfare al suo dovere di dirigere il movimento dell'emigrazione. Senza dubbio le correnti di questa si formano spontanee, anzi sono utili soltanto quando sono spontanee, e il Governo non può condurle forzatamente verso un luogo piuttosto che verso un altro. Ma è suo dovere d'illuminare gli emigranti, fornendo informazioni sicure sulle condizioni dei vari paesi, distogliendoli dall'andare in luoghi inospiti, e avviandoli dove possono trovar migliore accoglienza e meno incerti profitti. Ora l'istituzione d'un commissariato centrale, e di comitati mandamentali composti di persone autorevoli e disinteressate, come è proposto nel disegno di legge, renderà possibile di provvedere in paese alla tutela degli emigranti contro ogni insidia, e di dare ad essi ogni utile notizia.

Questi ordinamenti non potranno certamente tener luogo, per quanto riguarda l'emigrazione, di quelle Camere di lavoro che mancano in Italia, mentre sono così attive e utili in molti paesi esteri, e sarebbero senza dubbio l'istituzione più adatta a servire come mediatrice fra la domanda e l'offerta della mano d'opera, mettendo in relazione i nostri emigranti con le imprese dei paesi dove si recano, per assicurare ad essi un'occupazione remunerativa. Le Camere gioverebbero, oltre che all'emigrazione definitiva, anche a quella temporanea.² Nell'attesa che esse si costituiscano anche in Italia, qualche utilità potranno recare, intanto, anche i Comitati per l'emigrazione, almeno con informazioni sicure.

¹ Relazione sul disegno di legge per l'emigrazione del 3 febbraio; *Atti Parlamentari*, Docum. cit., pag. 19.

² L'opera delle Camere dovrebbe essere agevolata e indirizzata da un Ufficio centrale, il quale provvedesse a raccogliere e divulgare tutte le notizie che si riferiscono al lavoro. L'istituzione di questo ufficio fu recentemente proposta alla Camera dei deputati da Napoleone Colajanni, il quale pubblicò inoltre sull'argomento un pregevole studio: *Gli Uffici del lavoro*, Torino, Roux e Viarengo, 1900.

Aiutato l'emigrante con le buone informazioni, e col preservarlo dalle insidie degli speculatori, lo Stato deve provvedere alla sua tutela così nel viaggio, come all'estero.

Riguardo al viaggio, molti vorrebbero che il trasporto dell'emigrazione fosse riservato alla bandiera nazionale, sia perchè su bastimenti italiani si potrebbe esercitare una sorveglianza più efficace, sia perchè in tal modo si darebbe un fortissimo incoraggiamento alla nostra marina mercantile, e si promoverebbe la costruzione di navi speciali, adatte a trasportare gli emigranti, le quali, sono anche le più opportune per servire in tempo di guerra come ausiliarie.¹

Non v'è dubbio che queste ragioni hanno un certo valore. L'emigrazione italiana offre copiosi lucri, ed è anche oggi la più cospicua fonte di lavoro per il nostro naviglio mercantile. Presentemente, però, circa un terzo degli emigranti che partono dalle nostre coste, preferiscono alla bandiera nazionale quella estera, la quale ne trae un guadagno che si calcola di 10 milioni di lire l'anno. Ora, migliorando la nostra flotta, si può sperare non solo di trattenerne nei nostri porti le migliaia di connazionali, che vanno a imbarcarsi a Marsiglia e all'Havre, ma anche di attirarvi qualche parte dell'emigrazione delle vicine regioni estere, come ha fatto Venezia dal secolo nono al decimoquarto per i pellegrini dell'Europa centrale, che andavano in Oriente. Se ciò avvenisse, sarebbe notevole il vantaggio per la nostra marina e per i porti d'imbarco. Ma, pur lasciando di esaminare se il Governo possa vincolar fino a questo punto la libertà dei cittadini, tanto più non possedendo l'Italia linee di navigazione per tutti i paesi, e trascurando altresì di notare che una simile misura non sarebbe consentita per ora dai trattati vigenti, è certo che la soppressione della concorrenza toglierebbe ogni spinta a migliorare i trasporti, invece di suscitarnne il proposito, e sarebbe provvedimento inumano, perchè costringerebbe spesso i nostri emigranti ad imbarcarsi all'estero, o a sottostare al capriccio degli armatori italiani, servendosi di cattivi bastimenti. Anche adesso, senza la protezione del vagheggiato monopolio, molti dei piroscafi addetti al trasporto

¹ Si vedano: G. CARERJ, *La marina mercantile ed il naviglio ausiliario nei rapporti coll'emigrazione*, Napoli, Ferrante, 1896, pag. 39; e l'articolo: *Il naviglio ausiliario*, pubblicato, senza nome d'autore, nella "Rivista marittima", del dicembre 1895, pag. 463-475. — Anche nelle riunioni tenute nel settembre 1898 presso la mostra delle Missioni nell'Esposizione di Torino, si espresse il voto "che l'emigrazione sia possibilmente riservata alla marina nazionale". (*Gli Italiani all'estero*, cit., pag. 98).

dell'emigrazione sono diventati antiquati, altri vennero acquistati all'estero vecchi a bella posta per pagarli a prezzo più vile, senza alcun riguardo per i miseri nostri fratelli, che su essi abbandonano la patria.

In altro modo si può e deve esercitare la tutela governativa a vantaggio della persona umana e della marina. E Governo e Parlamento si sono studiati di conciliare questa doppia tutela e di soddisfarvi adeguatamente.

Quanto agli emigranti s'è provveduto in parte con l'art. 12 della legge 23 luglio 1896, sulla marina mercantile. Com'è noto, i piroscafi, che ne trasportano fuori del Mediterraneo, hanno diritto al premio di navigazione. Anzi se la nostra marina ha potuto guadagnare due terzi della emigrazione nazionale, lo si deve ai premi, che consentirono di far concorrenza alle marine estere. Con la legge del 1896 s'è disposto che non sia dato il premio di navigazione alle navi destinate a portare gli emigranti, quando abbiano contravvenuto alle prescrizioni legislative e regolamentari vigenti, e a quelle nuove che si stabilissero in appresso a garanzia della sanità, della sicurezza e della bontà dei trasporti.

Alcuni giorni prima che si proponesse quell'articolo, nella seduta del 3 giugno, discutendosi il bilancio del Ministero della marina, la Camera approvava un ordine del giorno, col quale si invitava il Governo a stabilire, per i bastimenti usati dall'emigrazione, norme rigorose, che rispondessero all'esigenze dell'igiene e dell'economia nazionale. A questo invito il Governo corrispose col regio decreto del 20 maggio 1897, il quale prescrive le condizioni speciali di spazio, comodità e velocità richieste per i bastimenti addetti al servizio dei passeggeri. Sulle disposizioni di quel decreto vi sarebbe qualche cosa da osservare, perchè alcune di esse peccano, a nostro avviso, di soverchia larghezza. Per esempio il limite della velocità, di sole dieci miglia all'ora, è troppo poca cosa e non gioverà nè alla rinnovazione del naviglio nè alla salute degli emigranti. Soltanto quando queste prescrizioni saranno rese più severe, si potrà dire d'aver provveduto sufficientemente all'incolumità della vita dei nostri compaesani, che vanno a cercar fortuna al di là dell'Oceano. Per la tutela all'atto dell'imbarco e durante il viaggio, il disegno di legge del 3 febbraio vorrebbe che si disponesse un servizio d'ispezione nel porto e uno di sorveglianza col mezzo di speciali commissari viaggianti sui piroscafi.

Quanto poi alla marina nazionale, le proposte che stanno da-

vanti al Parlamento provvedono convenientemente, sottoponendo le compagnie estere di navigazione, che le fanno concorrenza, all'osservanza di certi obblighi, sull'esempio della legge tedesca del 17 giugno 1897, che da molti era stata citata a modello in questa materia. Il nostro disegno contiene disposizioni meno restrittive della legge tedesca, ma, a nostro avviso, sufficienti almeno per stabilire tra vettori italiani e vettori stranieri una condizione d'egualianza. Presentemente v'è disparità di trattamento, a tutto vantaggio delle marine straniere, le quali inoltre non sono soggette nei loro paesi a balzelli così gravi, come quelli ai quali sono sottoposte nel nostro le Compagnie di navigazione italiane.

Oggidi le Compagnie estere, che esercitano in Italia il trasporto degli emigranti, non vi pagano di solito nè imposta di ricchezza mobile nè di registro. Era, come avviene spesso nel nostro paese, una patente ingiustizia a tutto vantaggio dello straniero e a danno del cittadino. La nuova legge, se in questa parte verrà approvata secondo le proposte fatte dalla Commissione parlamentare, rimetterà le cose a posto secondo giustizia, pareggiando le compagnie estere alle nostre anche negli oneri come lo sono nei diritti. La Commissione propone, infatti, che le Società straniere possano ottenere la patente di vettore d'emigranti, purchè siano riconosciute nel Regno ai termini delle prescrizioni del codice di commercio. Quindi dovranno contribuire l'imposta di ricchezza mobile sugli utili che ricavano in Italia, la tassa di bollo, e quella di registro almeno sulla parte di capitale che impiegano nelle operazioni da compiere nei nostri porti. Questi nuovi oneri sulle Compagnie estere vengono a giovare indirettamente alla marina nazionale, rendendo più difficile la concorrenza degli stranieri, i quali ne hanno già mosso ingiustificati ma compatibili lamenti.

Dopo d'aver provveduto alla tutela degli emigranti prima della partenza e durante il viaggio, il Governo deve assisterli all'estero. Nel paese dove si recano, i nostri concittadini devono trovare sempre vigile la protezione dello Stato. Anche di ciò si occupa il nuovo disegno di legge, disponendo che il Ministro degli Esteri nomini ispettori con l'incarico d'informare sulle condizioni d'arrivo e di vita degli emigrati nella nuova patria. La proposta del Governo prevedeva invece l'istituzione all'estero di uffici di protezione, di informazioni e di avviamento, sull'esempio di quello che già esiste a Ellis Island (Nuova York).

Questa tutela dei nostri connazionali fuori della patria è assolutamente necessaria; tutti sanno com'essi vengono bene spesso

sfruttati dai cosiddetti padroni nell'America settentrionale,¹ e con vere vendite, quasi si trattasse di schiavi, in quella meridionale. Gl'ispettori dell'emigrazione e un'opera efficace da parte dei consoli potranno rimediare a molti gravi inconvenienti. A tale scopo sarà necessario di aumentare anche in America, come altrove, il numero dei nostri rappresentanti, che ora vi sono assai scarsi. E si potranno anche interessare all'emigrazione le altre istituzioni italiane che abbiamo all'estero, come giustamente è stato proposto.²

In tal modo si sarà in grado di aiutare efficacemente gli emigranti a conseguire i loro fini, si terranno uniti tra loro e si collegheranno più strettamente con la patria, mantenendone vivi in essi il ricordo, le consuetudini e la lingua, che è così potente mezzo di coesione tra gli uomini e tra i paesi. Questo avviene ora in modo soddisfacente soltanto nell'Argentina.³ Là gli Italiani sanno tenersi stretti non solo nelle grandi città, ma anche nei piccoli villaggi perduti nell'interno del vasto paese. Le associazioni dei nostri connazionali erano più di 400 qualche tempo fa, ben 80 prosperavano nella sola capitale, e parecchie di esse sono ricche e potenti. Questi sodalizi esercitano largamente la beneficenza, fondano scuole, e soprattutto conservano perenne e attivo il culto della patria. Da quei focolari di patriottismo partirono grosse somme a sussidio dei feriti d'Africa, e in ogni occasione triste o lieta si rammentano alla patria lontana per quanto essa sia, se non immemore, almeno per loro poco operosa. Ad essi pensava certamente Pasquale Villari, quando in un suo discorso all'Associazione *Dante Alighieri*, della quale è benemerito presidente, diceva con eloquente verità che negli Italiani all'estero il sentimento della nazionalità, è così vivo e ardente, da ricordare i più bei tempi della nostra redenzione. Più d'una volta, esclamava l'illustre scrittore, noi credevamo d'essere andati fra loro a ridestare la fiamma dell'entusiasmo nazionale, e sono stati invece essi che lo hanno riacceso nell'animo nostro, con ardore che ci faceva ringiovanire.

A questo fervore patriottico dei nostri fratelli al di là dell'Oceano non corrisponde, pur troppo, l'opera nostra, pigra sempre e talora ingiusta ed ingrata.

¹ Sul *padroni-system*, derivazione del vecchio e noto *boss-system*, si veda EGISTO ROSSI, *Rapporto cit.*, pag. 444-445.

² MAGGIORINO FERRARIS, *Politica di lavoro*, nella "Nuova Antologia", del 16 giugno 1898, pag. 732-733.

³ Nelle altre regioni d'America i nostri compaesani dimenticano facilmente la lingua nativa, ma non per questo diventano elemento attivo nella vita della nuova patria, anzi per lo più non si curano di partecipare alla pubblica azienda neppure col voto politico e amministrativo.

Un fatto, che è prova chiarissima della grave trascuranza in cui fu tenuta sempre la nostra emigrazione, è la condizione che ad essa vien fatta riguardo al reclutamento militare.

L'art. 4 del nostro codice civile prescrive, come tutti sanno, che è cittadino il figlio di padre cittadino, senza badare al luogo di nascita. Invece gli Stati americani avevano tutto l'interesse a considerare come cittadini loro i figli dei nostri connazionali venuti alla luce in America, e infatti li riguardano come tali. Così i nati da Italiani al di là dell'Oceano hanno due cittadinanze, e sono sottoposti agli obblighi di leva in due paesi. Una vera enormezza anche in tempo di pace. In questa condizione devono scegliere, e, restando, come fanno quasi tutti, in America, e soddisfacendo agli obblighi militari nel paese dove son nati, diventano omessi di leva o renitenti in Italia. Tutto questo è evidentemente ingiusto.

Il conflitto non può essere risoluto dalla sola legge sul reclutamento. Per dirimerlo sarebbe necessaria anzitutto una riforma delle disposizioni relative alla cittadinanza, intesa a limitare per quanto sia possibile il numero di coloro a cui s'impone la qualità d'Italiani, sebbene siano per le leggi estere cittadini dello Stato dove sono nati o risiedono.¹ Inoltre converrebbe concludere speciali accordi fra il nostro paese e gli Stati americani, con i quali, per esempio, si lascino liberi quei giovani di scegliere l'una o l'altra nazionalità. Per la stipulazione di simili convenzioni, così con la Repubblica Argentina come con gli Stati Uniti, il nostro Governo ha già da anni aperte trattative, ma purtroppo finora non sono venute a una conclusione.

In attesa di questi provvedimenti più efficaci, si potrebbero almeno mitigare con legge interna le conseguenze del presente doloroso stato di cose, e mettere i nostri emigrati in una condizione sopportabile. Questo provvedimento incontrò in passato molte avversioni,² e così le leggi sul reclutamento dell'esercito e sulla leva marittima sono tuttora informate a idee tutt'altro che conformi ai bisogni dei nostri tempi. Basti dire che le disposizioni oggi in vigore sono quelle stesse che erano contenute nella legge organica sulla leva del 20 marzo 1854, e anzi ben poco più liberali di quelle

¹ Di questa riforma dimostrò l'opportunità, fra gli altri, il dott. ANDREA ZENDRINI in uno studio sulla *Nazionalità nei suoi rapporti col servizio militare*, pubblicato nella "Rivista militare italiana", del 1° e 16 febbraio e del 1° marzo 1893, pag. 207-284, 298-309 e 413-432.

² Anche la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla marina mercantile si dichiarava contraria a disposizioni, le quali consentissero l'esenzione dagli obblighi di leva ai nostri concittadini, che si trovassero all'estero, sia pure da molti anni (*Atti dell'inchiesta*, vol. VII, pag. 128, 141-142).

delle regie Patenti del 1837 per gli Stati sardi, quando di emigrazione permanente non si parlava affatto.

Ora chi voglia considerare le cose serenamente deve convenire che per i nostri concittadini, i quali si trovano in America e vi hanno acquistata con paziente pertinacia una occupazione, il ritorno per adempiere ai doveri militari sarebbe una rovina. Persuaso di ciò, otto anni fa il Congresso geografico di Genova esprimeva il voto che fossero modificate le leggi di leva in modo che, senza offendere il principio del servizio militare obbligatorio per tutti, si rendesse meno gravoso l'adempimento di questo dovere ai cittadini che vivono all'estero.

Lo stesso Governo da qualche tempo si è resa ragione della gravità del fatto, e più volte presentò al Parlamento assennate proposte per regolare la condizione dei cittadini residenti all'estero di fronte alla leva, riformando la legge sul reclutamento, e consentendo opportune facilitazioni. Ma nessuna di queste proposte giunse ad essere votata.

In generale erano abbastanza larghe. Per esempio, il disegno di legge sul reclutamento presentato alla Camera dei deputati il 21 dicembre 1892, e con modificazioni e aggiunte il 23 novembre 1893, era veramente decisivo, disponendo che gli emigrati fossero dispensati dal servizio militare, salvo il caso di rimpatrio prima del 19° anno d'età.¹

Quel disegno di legge, per ragioni estranee al nostro argomento, venne ritirato dal ministro che succedette a quello che lo preparò, e fu sostituito con un altro proposto al Senato il 10 dicembre 1894,² caduto poi con la chiusura della sessione,³ e ripresentato il 12 giugno 1895.³ Anch'esso conteneva riguardo agli emigrati disposizioni vantaggiose, concedendo che gl'iscritti di leva residenti all'estero potessero sottostare alla visita medica presso la rappresentanza diplomatica o il Consolato italiano più vicino, che i nati e residenti fuori d'Italia e coloro che s'erano recati all'estero prima d'aver compiuto il quindicesimo anno d'età, qualora venissero arruolati, fossero dispensati provvisoriamente dal presentarsi alle autorità militari del Regno, finchè durasse la loro residenza fuori del Regno eccetto il caso di mobilitazione generale dell'esercito e dell'armata.

¹ *Atti parlamentari*, Camera dei Deputati, Legisl. XVIII, Sess. 1892-1894; Docum. n. 112.

² *Atti parlamentari*, Senato, Legisl. XVIII, Sess. 1894-95; Docum. n. 4.

³ *Atti parlamentari*, Senato, Legisl. XIX, Sess. 1895-97; Docum. n. 11.

Insomma si distinguevano i cittadini residenti all'estero in due categorie: l'una di quelli nati fuori d'Italia o emigrati prima dei quindici anni; l'altra di coloro che sono andati lontani dalla patria dopo aver superata quell'età. I primi, secondo la proposta, sarebbero stati esonerati dal servizio militare in tempo di pace, i secondi vi erano soggetti come ogni altro cittadino. Questa disposizione aveva evidentemente lo scopo d'impedire che, all'approssimarsi dell'età della leva, si emigrasse per sottrarsi ai doveri militari. Però, se il disegno di legge del 1894-95 da un lato si manteneva più ligio nella forma al principio del servizio militare obbligatorio, cosicchè non giungeva, come il precedente, alla dispensa assoluta dall'iscrizione sulle liste di leva, aveva in confronto del primo il vantaggio di estendere a tutti gli emigrati, anche se si trovassero in Europa, i benefici che quello limitava alle sole colonie al di là dell'Oceano. Inoltre esso consentiva ai cittadini nati fuori del nostro paese, o emigrati prima dei quindici anni, la facoltà di venire in Italia, quando i nostri rappresentanti all'estero avessero riconosciuto che avevano motivi plausibili di farlo, per un periodo di tempo d'un mese, senza incorrere nel pericolo d'esser dichiarati disertori.

Ma questo disegno di legge fu, a sua volta, ritirato nel marzo 1896 dal successore del ministro che lo aveva preparato, e venne surrogato con un altro, presentato alla Camera il 28 maggio dello stesso anno. Anche la nuova proposta riproduceva integralmente le disposizioni ora riassunte, relative agli iscritti residenti all'estero. Ma essa pure, sebbene approvata dal Senato, e già presentata alla Camera¹ venne ritirata il 7 dicembre 1896 e sostituita lo stesso giorno con un'altra,² la quale era identica, per il nostro argomento, a quella del 1892-93, ma, per le vicende parlamentari, non arrivò neppure a esser presa in esame. Nè ebbe sorte migliore, quando fu ripresentata alla Camera il 10 dicembre 1898.³

Così ci troviamo ancora in questa condizione, che molti nostri cittadini andati all'estero, quando giungono all'età del servizio militare, trovandosi nell'impossibilità di venire in Italia per soddisfare agli obblighi di leva, sono dichiarati renitenti. E siccome per questo reato non si ammette prescrizione, coloro che, fatta for-

¹ *Atti Parlamentari*, Senato, Legisl. XIX, Sess. 1895-97; Docum. 162, 162 A; Camera dei deputati, Docum. n. 283.

² *Atti parlamentari*, Camera dei deputati, Legisl. XIX, Sess. 1895-97, Docum. n. 351.

³ *Atti Parlamentari*, Camera dei deputati, Legisl. XX, Sess. 1898-1899, Docum. n. 112, 112 bis, 112 quater.

tuna, desiderano tornare in patria, e vi porterebbero il tesoro della loro esperienza e l'aiuto dei loro capitali, oppure vorrebbero venire nel nostro paese per conchiudervi affari, sono trattiene dal farlo, qualunque sia la loro età, per non incorrere in pene o almeno per evitare le noie d'un giudizio. È ovvio che questo ostracismo estingue l'amore verso il nostro paese e fa sorgere in sua vece l'avversione.

È vero che in mancanza della legge s'è cercato di provvedere con frequenti amnistie; ma di esse non approfittarono molti, forse perchè i più non ne vennero a cognizione. E anche questo prova sempre più la necessità d'un provvedimento che alla grazia sostituisce la giustizia.

Un altro opportuno complemento della legge sull'emigrazione sarà la proposta sulla tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati, presentata alla Camera dei deputati il 1° dicembre 1897, e poi di nuovo il 28 novembre 1899 e ultimamente il 5 luglio di quest'anno.¹

Quel disegno di legge dà facoltà al Banco di Napoli di assumere il servizio della raccolta, dell'impiego e della trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigrati italiani, mediante speciali accordi con case bancarie estere e col Ministero delle Poste e dei Telegrafi, o istituendo agenzie proprie.²

In mancanza di banche coloniali, che provvedano meglio ai bisogni dei nostri connazionali fuori della patria, può supplire per ora la proposta che sta davanti alla Camera, purchè il Banco di Napoli estenda le sue operazioni dovunque vi è, se non qualcuno di tre milioni d'Italiani che sono sparsi per il mondo, almeno un gruppo abbastanza importante di nostri concittadini.

Si calcola che i nostri connazionali mandino dall'estero da 150 a 200 milioni di lire all'anno.³ In proporzione del numero loro, è un'economia superiore a quella d'ogni altra colonia straniera. Ma questi risparmi soffrono grosse falcidie. Non è agevole mandarli per posta, e in America i vaglia cambiari non sono in uso se non nelle

¹ *Atti Parlamentari*, Legisl. XX, Sess. 1897-98, n. 204, e Sess. 1899-1900, n. 119 A; Legisl. XXI, Sess. 1900, n. 62.

² Di questa proposta s'è occupata ultimamente l'«Italia coloniale», (G. G. BELCREDI, *Un progetto infelice — Per le rimesse degli emigrati italiani*, marzo 1900, pag. 55-59), ma, a nostro avviso, con critica eccessivamente severa.

³ F. S. NITTI, *La nuova fase della emigrazione d'Italia*, discorso pronunziato il 21 novembre 1896 per l'inaugurazione dell'anno accademico nella scuola superiore di agricoltura di Portici, pubblicato nella «Riforma sociale», del 10 dicembre successivo, pag. 753.

città; e i vaglia consolari sono assai scarsi. Perciò le somme, specialmente dagli Stati Uniti, vengono spedite dai così detti banchisti. Questi sono piccoli banchieri privati, da non confondersi con i veri banchieri, tra i quali parecchi e accreditati sono d'origine italiana. Invece i banchisti sono mediatori di lavoro, che si accordano con i padroni, ai quali consegnano gli emigranti saputi adescare con promesse d'occupazione, e dai padroni ricevono come compenso l'imposizione che questi fanno ai loro miseri operai di servirsi del banchista per la custodia dei risparmi e per mandarli in Italia.¹ Questi banchisti sono quasi sempre uomini senza capitali e senza onestà, e non si limitano a guadagnare largamente sul cambio e a trattenersi grosse provvigioni, ma bene spesso, raccolta una certa somma, falliscono o fuggono, truffando i risparmi di centinaia d'emigranti, frutto sudato di assidue privazioni e di continui stenti.²

Un'inchiesta su questa malvagia genia e sulle sue gesta negli Stati Uniti, compiuta dalla signorina Van Etten e pubblicata otto anni or sono, rivelò fatti incredibili.³

Le istituzioni promosse dal disegno di legge, che sta davanti alla Camera, non saranno sufficienti per emancipare i nostri emigranti dalla doppia servitù dei padroni e dei banchisti. Più efficace riuscirebbe la fondazione, oltre che in Italia, anche in America, di uffici del lavoro, i quali mettessero i lavoranti, che vi giungono, in relazione diretta con le imprese locali, procurando in tal modo ad essi un'occupazione senza che abbiano bisogno di ricorrere a intercessori così avidi e disonesti.⁴

Anche per quanto riguarda le sole rimesse degli emigranti, lo stabilire all'estero agenzie d'uno dei nostri grandi istituti di credito, non può valere a sradicar del tutto la mala pianta dei banchisti frodatori, ai quali dovrebbe piuttosto provvedere la troppo longanime legislazione americana, colpendo con severità le loro losche imprese, invece di mandare, come fa, pressochè impunita anche la bancarotta fraudolenta. Ma senza dubbio questi nuovi istituti di credito recherebbero notevole giovamento, sia perchè

¹ Egisto Rossi, *Rapporto cit.*, pag. 443-445.

² Anche nell'anno finanziario 1898-1899 due fallimenti di questi affaristi fecero andar perdute parecchie migliaia di dollari di nostri concittadini (Rossi, *Rapporto cit.*, pag. 443).

³ V. il "New-York Herald", del 18 settembre 1892.

⁴ La istituzione all'estero di questi uffici del lavoro, da non confondersi con quello proposto alla Camera dei deputati per l'Italia, fu raccomandata dal Rossi (*Rapporto cit.*, pag. 445-446).

molti emigranti potrebbero ricorrere ad essi direttamente, sia perchè, essendo gli invii molto più economici, agevolerebbero a tutti anche la spedizione di piccole somme, e quindi renderebbero più rare e meno ingenti le frodi.

Anche quando i nostri connazionali pensano a ritornare in patria, devono sentire che il loro paese vigila su di essi e li protegge e soccorre. Perciò ben fece il Governo, allorchè, ripresentando nel novembre 1898 alla Camera il disegno di legge sull'emigrazione, vi aggiunse un articolo, col quale si fa obbligo al vettore, cittadino o straniero, di trasportare nel viaggio di ritorno, nei porti italiani toccati dai piroscafi, al prezzo di due lire al giorno compreso il vitto, e nella proporzione d'un posto per ogni 50 tonnellate di stazza, gl'indigenti italiani, che per qualsiasi motivo rimpatriano per disposizione e con richiesta di un regio agente diplomatico o consolare. Giusta disposizione, resa opportuna dal crescere della spesa di rimpatrio degli indigenti a carico del bilancio dello Stato, e dalla convenienza di mitigare quest'onere col contributo dei vettori, che dall'emigrazione traggono larghi vantaggi.

Nel loro complesso le disposizioni del nuovo disegno proposto sono tali che se il Parlamento, com'è da augurarsi, le approverà, avremo una buona legge. Essa attribuisce nuovi uffici allo Stato, ma questi corrispondono a indiscutibili doveri, perchè, come a ragione diceva un valoroso scrittore di cose militari marittime lo Stato, il quale non si occupa di disciplinare e proteggere l'emigrazione, è uno scialacquatore delle energie nazionali.¹

Molti, è vero, sono tuttora d'avviso che alla tutela degli emigranti meglio dello Stato possano provvedere le associazioni private. E citano l'esempio di quelle fiorenti nell'Inghilterra e nella Germania.

Tentativi di questo genere non mancarono neppure in Italia. Nel 1875 il senatore Luigi Torelli fondava a Roma, presso la società geografica italiana, una "Società di patronato degli emigranti", la quale cominciò anche a pubblicare un bollettino mensile, che forniva agli emigranti utili informazioni. Ma nel 1879 cessò di vivere.

Tuttavia nel 1881 il terzo Congresso geografico internazionale, tenutosi a Venezia, tornò sull'argomento e si dimostrò favorevole a consimili associazioni. La Società geografica italiana riprese poi l'idea nel 1885, deliberando di studiare il problema dell'emi-

¹ DOMENICO BONAMICO, *Mahan e Callwell*, nella "Rivista marittima", del febbraio 1899, pag. 341.

grazione, come fece, e di fondare un'istituzione di patronato, ciò che non riuscì a fare per mancanza di mezzi sufficienti. Nel 1888 sottopose a nuovi studi l'argomento, diresse un questionario alle autorità e rappresentanze italiane all'estero, e pubblicò, come abbiamo ricordato, i risultati delle sue indagini, dalle quali risultava l'opportunità di far sorgere queste associazioni di tutela.

Intanto, nel giugno 1879 si fondava a Nuova York, per impulso di quel nostro console, l'*Italian Home* per la protezione degli Italiani che giungevano in quella città o già vi si trovavano, e due anni appresso, pure a New York, la società di San Raffaele (*Saint Raphaels Benevolent Society*).¹ Istituti buonissimi, ma di azione troppo limitata. Nel 1885 e nel 1888 vennero fatti tentativi per la costituzione di associazioni di patronato a Genova e a Milano, ma senza buon successo. Invece nel 1890 il benemerito vescovo di Piacenza riuscì a fondare in quella città, sotto il nome di "Cristoforo Colombo", una "Associazione di patronato per l'emigrazione italiana", che ancora vive e lavora, ed ha numerosi comitati nelle varie regioni d'Italia, e missionari, scuole, ospedali, orfanotrofi nell'America settentrionale e nella meridionale.

Nel 1892 il primo Congresso geografico italiano discusse dell'importante argomento, esprimendo esso pure il voto che s'istituissero consimili società.² Nel medesimo anno era sorta in Roma l'idea di provvedere alla costituzione di un'associazione nazionale con sedi nelle principali città d'Italia, ma non si riuscì a recarla in atto.

Anche il secondo Congresso geografico italiano del 1895 raccomandò il patronato a favore dell'emigrazione,³ ma senza pratico effetto. Così ora abbiamo nel nostro paese soltanto i seguenti istituti che si propongono, come fine principale o come scopo sussidiario,

¹ Le società di San Raffaele, sempre a tutela dell'emigrazione, prosperano in Germania, in Austria, in Francia, nel Belgio, nella Spagna, nella Svizzera e altrove.

² Notevole è la relazione presentata a quel Congresso da EGISTO ROSSI (*Del patronato degli emigranti in Italia e all'estero*), pubblicata negli Atti del Congresso, vol. II, parte II, e anche a parte: Roma, Società geografica italiana, 1893.

³ Sulla questione presentò un accurato rapporto LUIGI BODIO (*Dei provvedimenti che potrebbero rendere più efficace la protezione degli emigranti italiani*); Atti del Congresso, pag. 289-304. Cfr. dello stesso autore lo scritto: *Sulle condizioni della emigrazione italiana e sulle istituzioni di patronato degli emigranti*; Roma, Soc. geografica italiana, 1894). Sono da vedersi su questa materia anche G. CARELLI, *Il problema dell'emigrazione italiana e la Società italiana per la emigrazione e la colonizzazione*; Napoli, Ferrante, 1890 — G. B. SCALABRINI, *Dell'assistenza alla emigrazione nazionale e degli istituti che vi provvedono*, Piacenza, tip. dell' "Amico del Popolo", 1891 e R. DELLA VOLTA, *Per la tutela degli emigranti*, Firenze, Bencini, 1897.

la protezione degli Italiani fuori della patria: l'associazione Cristoforo Colombo di Piacenza; la Congregazione dei missionari per gl'Italiani emigranti, sorta con l'appoggio della Congregazione di *Propaganda Fide*; la Società Dante Alighieri per la tutela e la diffusione della lingua e della coltura italiana fuori del Regno; l'Associazione nazionale per soccorrere i missionari cattolici italiani. Recentemente s'è fondata a Milano, sotto gli auspici di quest'ultima Associazione l' "Opera di assistenza agli emigrati italiani in Europa e nel Levante", che ha "l'intento di assistere, con opere di religione, di educazione, di previdenza, cooperazione e carità", gl'Italiani, che emigrano temporaneamente in cerca di lavoro. Essa si propone d'istituire a mano a mano, dove siano numerosi i nostri connazionali, "Segretariati degli operai italiani", con cappella, scuola, cassa di risparmio, sala di ricreazione, biblioteca circolante, e, possibilmente, cucina economica. Il Ministero degli Esteri ha raccomandato ai nostri agenti diplomatici e consolari "di interessarsi allo sviluppo della pia opera e di accordare ai suoi delegati l'appoggio che per essi si potrà maggiore".¹

L'operosità da parte dei privati è certamente degna di ogni encomio. Ma le associazioni da essi fondate non possono arrivare a tutto. In Italia la loro azione è rimasta senza grande effetto, anche perchè non sono abbastanza favorite dal paese, e quindi, non essendo fornite di larghi mezzi, riesce loro difficile di esercitare una tutela veramente efficace. A ogni modo l'opera di questi benemeriti sodalizi è sempre un opportuno sussidio a quella del Governo. Ma sarebbe eccessivo il supporre che essi siano in grado di surrogare in tutto l'azione dello Stato, fosse anche soltanto in quei servizi, che per la loro natura possono essere lasciati alla libera intraprendenza dei privati. Le classi dirigenti devono aiutare gli sforzi del Governo, il loro concorso è grandemente desiderabile, e la cooperazione lodevolissimo e utile complemento dell'attività dei poteri pubblici, ma sarebbe un errore lo scambiare l'accessorio per il principale. Anche nei paesi anglo-sassoni, dove queste associazioni private sono tanto più floride che in Italia, esse non si sostituiscono all'attività del Governo, ma si limitano ad aiutarla, sebbene in quelle nazioni l'azione delle Società per l'emigrazione sia agevolata anche dall'opera di altri sodalizi che hanno prevalentemente indole industriale o commerciale, come in Inghilterra le

¹ Circolare 30 giugno 1900, pubblicata nel "Bollettino del Ministero degli Affari Esteri", Parte amministrativa, giugno 1900, pag. 13.

Trade Unions e in Germania il *Centralverein für Handelsgeographie*, che abbiamo ricordato, e la *Deutsche Kolonialgesellschaft*. La tutela dei cittadini, che vanno o già si trovano all'estero, è un ufficio essenziale dello Stato, e nessuno può compierlo meglio di esso, dotato com'è di mezzi più copiosi e più efficaci, sia per la protezione in patria contro ogni sopruso, sia per la vigilanza in viaggio, sia per la difesa e l'aiuto nei paesi stranieri. Ad esso riesce inoltre più agevole il coordinare l'emigrazione alle istituzioni italiane all'estero e il tenerla raccolta attorno ai nostri consoli.

Lo Stato ha inoltre anche più larghe facoltà finanziarie per provvedere a questi fini. Il nuovo disegno di legge lo fornisce a tale scopo di un fondo speciale, proponendo l'istituzione d'una Cassa degli emigranti, alimentata dai contributi che le società di navigazione sono tenute a versare per ogni emigrante che trasportano, dalle tasse di patente e da altri proventi occasionali, da una porzione degli utili netti raccolti dal Banco di Napoli nelle operazioni relative alle rimesse del denaro degli emigranti, da parte delle nuove entrate che si trarranno dall'applicazione della legge, e da elargizioni di privati. Si può aver fiducia che il fondo basti per provvedere adeguatamente alla spesa degli istituti di tutela proposti dal disegno di legge, ma non potrebbe essere sufficiente se si volesse dare il necessario sviluppo a quelli da fondarsi all'estero.

Speriamo che ormai la prova di questi nuovi ordinamenti, a cui darà vita la nuova legge, non sia lontana. Una nuova legge sull'emigrazione dev'essere desiderata da tutti, perchè tutti devono avere a cuore la tutela della persona umana e il buon nome della patria. Nel nostro Parlamento è invocata senza distinzione di parte, e più volte se n'è sollecitata la discussione.

Ormai s'è studiato abbastanza. Il grande contributo offerto dal nostro paese all'emigrazione, e le vicende spesso tristissime dei nostri compatriotti all'estero hanno richiamata da molti anni l'attenzione di tutti sull'importantissimo argomento. I diari politici e le riviste, i congressi geografici ed economici¹ ne hanno discusso a sazietà, gli studiosi hanno pubblicati numerosi volumi, il Parlamento

¹ Se ne parlò spesso anche nei Congressi annuali della "Società Dante Alighieri", specialmente in quello tenutosi a Torino dal 24 al 27 settembre 1898. Nello stesso mese, nella sala delle conferenze dell'Esposizione d'Arte Sacra delle Missioni all'Esposizione nazionale di Torino, si tennero sull'emigrazione alcune conferenze, tra le quali notevoli quelle dei dotti vescovi di Cremona e di Piacenza, Geremia Bonomelli e Giovanni Battista Scalabrini, e di Nicola Malnate, ispettore del porto di Genova. Sono pubblicate nel volume che abbiamo citato: *Gli Italiani all'estero*.

ne ha discusso lungamente nelle commissioni, e se ne occupò più volte anche nelle pubbliche adunanze, sebbene l'argomento dopo il 1888 non fosse più stato sottoposto ad esso di proposito. Le ricerche, i discorsi, gli scritti, le relazioni abbondano talmente che non v'è affatto necessità d'indagini ulteriori, con le quali non si potrebbe far quasi altro che ripetere quanto s'è detto finora. V'è invece bisogno di provvedimenti efficaci, ed è così urgente, che non può a meno d'esser sentito da chi è in grado di soddisfarlo, e sentito in modo da indurre ad appagarlo senza indugio.

Il provvedere senza altre dilazioni è suggerito anche da ragioni di prudenza. Noi corriamo — scriveva il Cavasola ventidue anni or sono — verso quel punto della vita d'un popolo, in cui una classe numerosa non si rassegna più alla miseria, come a proprio retaggio. Oggi i contadini tentano di sfuggire alla miseria coll'emigrazione, come la più facile delle soluzioni, che ad essi si presentano. Fallito e discreditato lo spediente dell'emigrazione, non si può prevedere a quale altro partito ricorreranno domani.¹

Ad evitare questo pericolo non v'è dubbio che parecchi provvedimenti sociali si sono applicati negli ultimi vent'anni, e una buona legge sull'emigrazione sarà un altro grande progresso. Ma essa sola non può bastare. Il problema dell'emigrazione è troppo complesso per poter essere risoluto con la sola tutela della legge; esso si collega col miglioramento economico, col perfezionamento morale, con una maggiore cultura intellettuale delle classi lavoratrici. Conviene pensare all'emigrante prima che si risolva a emigrare, perchè il giorno che vi si decide, non parta in tali condizioni d'animo e di mente da essere all'estero di poco onore al nome italiano, e da dimenticarsi ben presto di questo nome e d'ogni vincolo col paese nativo.

Conviene pensarci e presto, perchè dalla rapidità e dell'efficacia della nostra azione dipende se, come ben dice l'Einaudi, nel secolo ventesimo la nostra patria sarà una piccola regione, sperduta in un angolo del Mediterraneo oppure un grande paese espandente la sua civiltà e la sua lingua su due continenti.²

Abbiamo accennato nel corso di questo lavoro, su quanta parte dell'uno dei due continenti, quello antico, l'Italia possa espandere la sua civiltà e i suoi figli.

Se e in quali limiti si possa indirizzare la nostra emigrazione

¹ G. CAVASOLA, *Op. cit.*, pag. 49-50.

² L. EINAUDI, *Op. cit.*, pag. 168.

nell'Eritrea, l'abbiamo già veduto. In molta parte della colonia la coltura da parte degli Europei è impedita dal clima torrido e dalla natura del suolo, e nelle regioni dove il clima è temperato, l'estensione non è grande: non v'è posto se non per poche centinaia di migliaia di persone. Inoltre gli emigranti dovrebbero essere forniti di non piccola scorta di capitali, dovendosi superare gravi difficoltà d'ogni specie. Dunque l'Eritrea non potrebbe occupare se non una piccola parte dell'emigrazione nostra.

È spiacevole che l'Italia non abbia altri domini dove avviare l'e-suberanza della popolazione. Anche se ne acquistasse nell'Estrema Asia, non vi potrebbe inviare i suoi figli, per la grande densità della popolazione indigena in quelle regioni, le quali alimentano esse stesse una larga emigrazione. È noto che i Cinesi sono numerosi non solo nell'Indocina, nel Siam e nell'arcipelago malese, ma fin negli Stati Uniti. Inoltre nella Cina il terreno è tutto coltivato, e quindi anche per questa ragione non vi potrebbero trovar posto i nostri contadini. Potranno bensì andare nell'impero Celeste per un certo tempo ingegneri e abili operai per i lavori delle ferrovie, delle miniere e delle officine; ma si tratterebbe di un'emigrazione che, se non si potrebbe dire temporanea (perché questa è resa impossibile verso l'Estremo Oriente, non fosse altro per il viaggio lungo e costoso), sarebbe per i più un esodo con sicuro ritorno dopo non molti anni. Invece nell'Asia orientale è possibile l'emigrazione di uomini che vi si rechino a scopo di commercio.

Quello che si dice dell'Asia orientale si può ripetere di quasi tutte le migliori regioni asiatiche. L'emigrazione non vi si può avviare, perchè i paesi buoni sono assai popolati; negli altri non si trova lavoro. Nè quella offerta dalla Russia è un'eccezione: l'espandersi della popolazione dell'impero nella Siberia, è una diffusione del popolo russo entro i suoi confini, è piuttosto una specie di colonizzazione interna che di vera emigrazione. Non avrà indole diversa la futura immane espansione della Russia nella Cina settentrionale.

Invece, come abbiamo veduto, l'esodo degli Italiani potrebbe essere opportunamente avviato all'Australia. Il continente nuovissimo è, con l'America e l'Africa meridionale, una delle regioni dove accorre più larga emigrazione, e dove più ricca di benefici effetti fu la penetrazione degli Europei. Fino al 1837 gli immigranti non superarono le 5 mila persone; poi il numero andò crescendo fino a sorpassare, dal 1841 al 1866, le 30 mila all'anno. Invece declinò dal 1867 fino al 1873; rialzatosi poi, giunse nel 1883

a 235 mila e nel 1888 a 292 mila. Negli anni seguenti scemò alquanto, talchè nel 1892 fu di 256 mila; poi riprese a crescere sempre più, finchè nel 1898 giunse a 374 mila individui. Però furono molti anche gli emigrati dall'Australia: dal 1888 al 1894 superarono sempre le 200 mila persone, e dal 1895 in appresso anche le 300 mila. Nel 1898 lasciarono il nuovissimo mondo ben 353 mila persone, e così l'eccedenza degli immigranti sugli emigrati fu di soli 21 mila individui: nè molti più furono nel quinquennio precedente.¹

Di tutti i paesi al di là del canale di Suez l'Australia è senza dubbio quello, dove più lungamente e più opportunamente potrebbe essere diretto l'esodo dei nostri connazionali. Ma per la lontananza, la spesa del viaggio e la novità della cosa, fino ad ora la immigrazione italiana vi fu assai ristretta. Un largo esodo verso il continente nuovissimo sarebbe utile anche perchè incoraggierebbe l'istituzione di una linea di navigazione tra i nostri porti e quelli australiani. E questa linea, se fosse buona, potrebbe raccogliere altresì una parte dell'emigrazione per l'Oceania delle regioni estere più vicine, se non tutta quella europea, come si pronosticava prima che si aprisse il canale di Suez. Anche recentemente ci veniva dalla stessa Inghilterra il suggerimento di stabilire questa nuova linea e di avviare all'Australia la nostra emigrazione.

Tolta, dunque l'Australia, le speranze riguardo alle altre contrade al di là del canale sono così scarse, che non avrebbe meritato il conto di parlarne. Senonchè la tutela efficace dei figli d'Italia fuori dei confini della patria e gl'incoraggiamenti alla marina nazionale, che li trasporta, gioveranno ad accrescere i nostri traffici con l'estero e a dar vigore al naviglio mercantile, e da questi fatti deriverà non trascurabile e non troppo indiretto vantaggio anche alle nostre relazioni commerciali e marittime con l'Oriente. Anche per quanto riguarda le regioni, che formano principale oggetto del nostro studio, conviene quindi avere per l'emigrazione le cure più sollecite e più attive.

¹ Dal 1888 in poi i dati sono tolti dalla nostra *Statistica* dell'emigrazione nel 1898 e 1899, pag. XXI; per gli anni precedenti dalle statistiche australiane.

APPENDICE

Dal *Movimento commerciale del Regno d'Italia* nel 1899 e dal *Movimento della navigazione* nello stesso anno, pubblicati mentre questo volume era già stampato per metà, togliamo i dati che riguardano il commercio e la navigazione di Massaua nel 1899, e il commercio dell'Italia con la Turchia asiatica, con l'Egitto, con i Paesi asiatici oltre Suez in generale, e con l'India britannica, dei quali non abbiamo potuto tener conto nel testo. Per l'Egitto aggiungiamo indicazioni più complete riguardo alle nostre esportazioni in quel paese secondo la statistica egiziana per l'anno 1899, testè pubblicata, la quale rettifica anche qualche dato non esatto della statistica sommaria mensile.

Movimento commerciale di Massaua nel 1899

(Confrontare il Cap. VII, alle pagine 149-150)

La statistica commerciale di Massaua venne interamente riformata nel 1899. Si sono raccolti i dati così delle importazioni come delle esportazioni, indicandone la quantità e il valore, mentre negli anni precedenti s'erano presentate soltanto le esportazioni verso l'Italia, non quelle verso gli altri paesi, e non si davano le quantità. Si sono poi ripartite le importazioni secondo che si

tratta di merci destinate al consumo della Colonia o all'esportazione nell'interno dell'Africa, e le esportazioni, secondo che sono di prodotti della Colonia o dell'Abissinia e del Sudan. Inoltre si distinguono non solo le importazioni, come s'era fatto finora, ma anche le esportazioni, per paesi di provenienza e di destinazione.

Nel 1899 vennero importate a Massaua 9 071 000 lire di prodotti, ossia 4 195 000 lire meno del 1898. Queste merci provenivano dai paesi seguenti: India inglese (3 334 000 lire), Italia (1 700 500, ossia 208 500 di più del 1898), Gran Bretagna (1 262 000), Turchia asiatica (992 500), Austria-Ungheria (912 000), Egitto (452 000), Russia europea (82 000), Assab e altri possedimenti italiani nel mar Rosso (61 000); e furono destinate alla Colonia Eritrea per 6 778 000 lire, all'Abissinia per 1 162 000 e al Sudan per 1 131 000.

I principali prodotti importati furono: i filati e tessuti di cotone (3 322 migliaia di lire), dura (686 migliaia), altre granaglie (327), farine (342), paste alimentari (190), animali bovini (516), legname (384), zucchero (337), vino (334), spirito (266), mercerie (290), metalli preziosi, anche in monete (237) e lavori di ferro (216 migliaia). I filati e i tessuti di cotone provenivano dalle Indie e dalla Gran Bretagna, la dura dalle Indie e dalla Turchia asiatica, le altre granaglie dalle Indie, dalla Russia e dall'Egitto, le farine dalle Indie e dall'Austria-Ungheria, le paste alimentari e il legname dall'Italia, i bovini dalla Turchia asiatica, lo zucchero dall'Austria-Ungheria, il vino dall'Italia e dalla Francia, gli spiriti dalla Francia e dall'Austria-Ungheria, le mercerie dalle Indie, dall'Italia, dall'Austria-Ungheria e dall'Egitto, i metalli preziosi dall'Austria-Ungheria e dalla Turchia Asiatica, i lavori di ferro dall'Italia e dall'Austria-Ungheria. Tra questi prodotti, ebbero maggiore smercio nell'Abissinia e nel Sudan i tessuti di cotone (800 000 lire in ciascuno dei due paesi). Inoltre vennero mandati in quelle regioni africane (sebbene in piccole quantità, come si rileva dall'esportazione totale che vi si fece): tessuti di seta e di lana, farine, zucchero, spirito, mercerie, prodotti chimici e medicinali, spezie, tabacco, ferro lavorato e vetrerie.

Le esportazioni da Massaua furono di 1 628 000 lire, e provenivano per 1 290 000 lire dalle altre parti della nostra Colonia, per 239 000 dall'Abissinia e per 99 000 dal Sudan. Erano destinate ai paesi che seguono: Austria-Ungheria (649 000 lire), India inglese (348 500), Turchia asiatica (223 000), Aden (218 500), Italia (125 000), Francia (39 000), Egitto (25 000).

Le esportazioni si componevano dei prodotti seguenti: madreperla (508 000 lire), perle (180 000), metalli preziosi e monete (218), pelli secche (186), cera (87), avorio e tartaruga (66), zibetto (25), altri prodotti animali (223), gomma (107), caffè (28). La cera, l'avorio, il caffè e il zibetto provenivano dall'Abissinia; le gomme per la maggior parte dal Sudan. La madreperla venne mandata nell'Austria-Ungheria e alle Indie, le perle nelle Indie e in Italia, i metalli preziosi a Aden, le pelli secche nell'Italia, nell'Austria-Ungheria e in Francia, la cera nell'Austria-Ungheria, l'avorio alle Indie, il zibetto in Egitto, gli altri prodotti animali alla Turchia asiatica, la gomma nell'Austria-Ungheria e il caffè in Italia.¹

Movimento marittimo di Massaua nel 1899

(Confrontare il Cap. VII alle pagine 151-152)

Nel 1899 entrarono nel porto di Massaua 2952 bastimenti di 113 000 tonnellate di stazza, e vi sbarcarono 40 000 tonnellate di merci. Press'a poco gli stessi bastimenti uscirono dal porto con 7400 tonnellate di prodotti. I piroscafi entrati furono 115, di 83 000 tonnellate di stazza, con 19 000 tonnellate di prodotti; gli stessi piroscafi all'uscita imbarcarono soltanto 700 tonnellate di merce.²

I prodotti sbarcati venivano principalmente dagli altri porti dell'Eritrea (19 700 tonnellate), da Bombay (5200), Aden (3800), Sciachik (2700), Suez (1000) e dai porti italiani (820). Quelli imbarcati furono diretti agli altri porti dell'Eritrea (5000 tonnellate), a Sciachik (1300), ai porti italiani (300), a Aden (300) e a Ho-deida (300).

Dei bastimenti arrivati, 2 349 portavano bandiera italiana, avevano 56 200 tonnellate di stazza (66 piroscafi di 38 000 tonnellate e 2283 velieri di 18 200), e recavano 26 500 tonnellate di prodotti (7 100 trasportate da vapori e 19 400 da velieri). Gli altri bastimenti in arrivo erano così suddivisi: 36 inglesi di 28 700 tonnellate di stazza con 11 000 tonnellate di merce, 554 ottomani di 11 500 tonnellate con 2 000 di prodotti, 10 egiziani di 8 800 tonnellate con 300 di derrate e 3 austro-ungarici di 7 200 tonnellate con 300 di prodotti. I bastimenti turchi erano tutti velieri, quelli britannici, egiziani e austro-ungheresi, tutti piroscafi.

¹ *Movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1899*, pag. 1079-1092.

² Secondo i dati del *Movimento commerciale*, sarebbero state importate 27 345 tonnellate di prodotti ed esportate 939 (pag. 1080).

I velieri ottomani imbarcavano alla partenza 1900 tonnellate di prodotti, 5200 partirono su bastimenti italiani (4800 su velieri e 400 su vapori).

Da questi dati si rileva che il movimento dei bastimenti e delle merci a Massaua nel 1899 fu notevolmente inferiore a quello del 1898, sebbene, almeno per i prodotti, sia stato alquanto superiore a quello del 1897.¹

Commercio dell'Italia con la Turchia asiatica nel 1899

(Confrontare il Cap. VIII alle pagine 171-172).

Principali importazioni in Italia dalla Turchia asiatica (secondo la statistica italiana)		Principali esportazioni dall'Italia nella Turchia asiatica (secondo la statistica italiana)	
PRODOTTI	Migliaia di lire	PRODOTTI	Migliaia di lire
Vini in botti.	1323 ²	Vini	8
Oli d'oliva	6	Oli d'oliva	14
Tabacco in foglie.	9	Cioccolata.	62
Legni, radiche, cortecce e frutta per tinta e concia.	1980	Fiammiferi	17
Oli minerali.	12	Prodotti chimici e color. .	55
Cotone greggio	199	Filati e tessuti di lino e di canapa	141
Lane lavate	742	Filati e tessuti di cotone. .	2848
Pelo greggio	102	Tessuti di lana	187
Bozzoli	907	Tessuti di seta.	64
Seta greggia.	1075	Lavori di legno e mobili. .	19
Cascami di seta	154	Carta	201
Pelli crude	55	Pelli crude e conciate. . .	688
Minerali e rottami di metalli (specialmente minerali di piombo).	1523	Lavori di ferro e acciaio. .	117
Granaglie	599	Lavori di piombo	36
Carrube	80	Lavori di marmo e alabastro	92
Mandorle, noci e nocciuole.	126	Zolfo.	206
Uva secca.	68	Terraglie	48
Semi oleosi	323	Conterie	16
Avorio, madreperla e tartaruga lavorati	58	Riso lavorato	512
Altri prodotti	304	Corallo greggio e lavorato.	104
		Altri prodotti	372
<i>Totale</i>	9645 ³	<i>Totale</i>	5757 ⁴

¹ Movimento della navigazione nel 1899, pag. 797-799.

² Delle quali, 18 mila di vino di Cipro e 1104 mila di Samos (*Movimento commerciale*, pag. 614-615).

³ *Movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1899*, pag. 611-614.

⁴ *Id.*, pag. 845-852.

Commercio dell'Italia con l'Asia nel 1899

(Confrontare il Cap. IX, alle pagine 189-190).

Esportazioni italiane in Asia (secondo la statistica italiana)		Importazioni asiatiche in Italia (secondo la statistica italiana)	
PAESI DI DESTINAZIONE	Millioni di lire	PAESI DI PROVENIENZA	Millioni di lire
Turchia asiatica	5.8	Turchia asiatica	9.6
Possedimenti inglesi	28.4	Possedimenti inglesi	74.
Cina	1.5	Cina	68.8
Giappone	2.1	Giappone	27.
Altre contrade	0.5	Altre contrade	0.2
<i>Totale</i>	38.3 ¹	<i>Totale</i>	179.6 ²

Commercio dell'Italia con l'India inglese nel 1899

(Confrontare il Cap. X, alle pagine 202-208).

Principali importazioni indiane in Italia (secondo la statistica italiana)		Principali esportazioni italiane nell'India (secondo la statistica italiana)	
PRODOTTI	Migliaia di lire	PRODOTTI	Migliaia di lire
Caffè	26	Vini	89
Cannella	116	Fiammiferi di legno.	118
Pepe e pimento	510	Saponi	146
Solfato di rame	499	Colori	40
Cassia e tamarindo	123	Cordami	108
Gomme e resine	185	Tessuti di cotone.	1246
Gambier	186	Tessuti di lana.	162
Erbe, radici e frutti per tinta e per concia.	79	Cascami di seta filata.	2643
Indaco	1548	Tessuti di seta.	928
Juta greggia	6844	Mobili e mercerie di legno.	118
Sacchi di juta	754	Carta bianca.	81
Cotone greggio.	28624	Cartoni.	92
Lana greggia	68	Pelli crude	413
Seta tratta greggia.	1840	Rame e ottone in fili o la- mine	141
Legno comune.	118	Lavori di marmo e alaba- stro	342
Canne, giunchi e vimini.	72	Zolfo.	156
Cordami di sparto, taglio e simili.	200	Conterie	1011
<i>Da riportare</i>	36.792	<i>Da riportare</i>	7.834

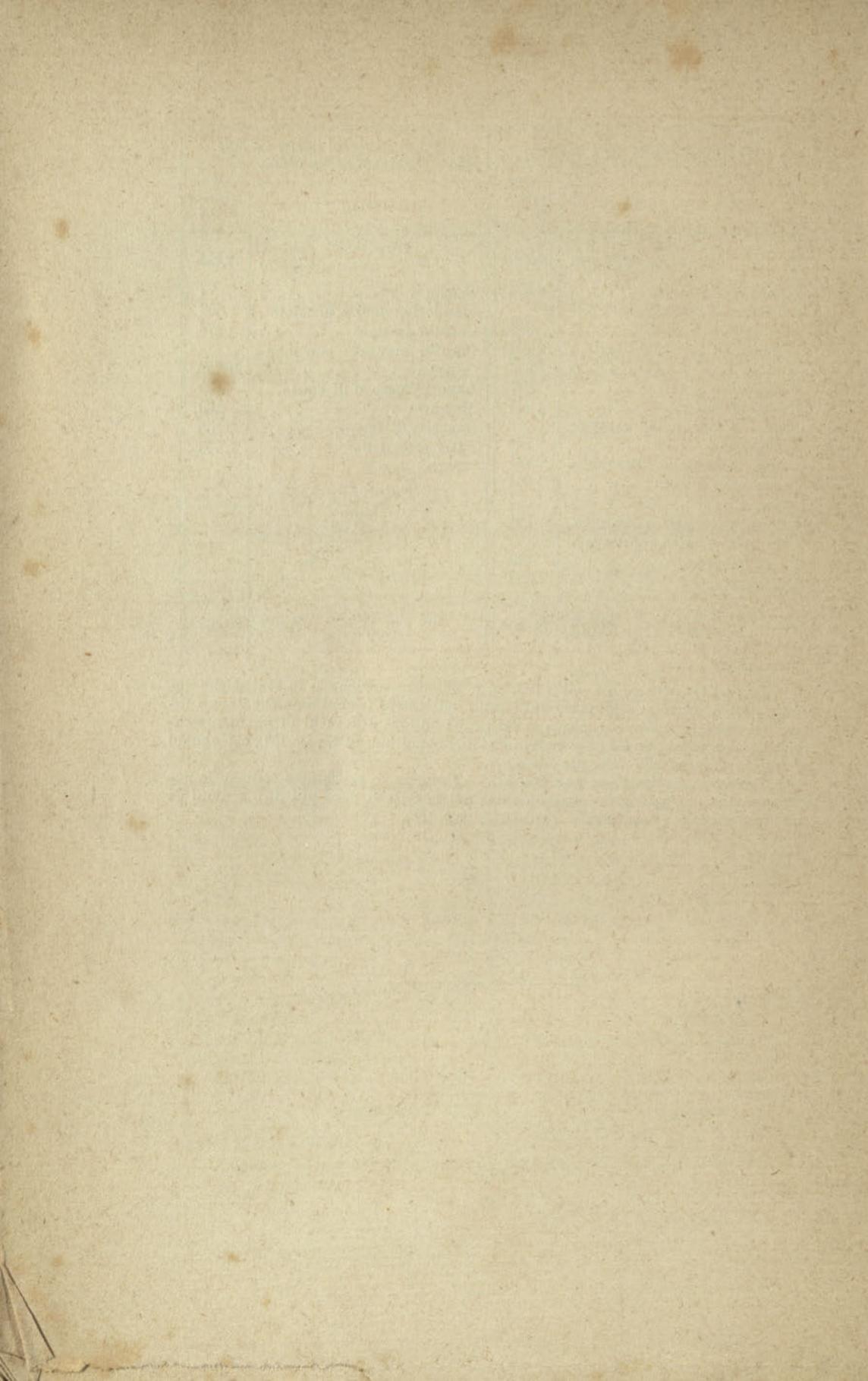
¹ Movimento commerciale del 1899, pag. 845-871.

² Id., pag. 611-627.

Principali importazioni indiane in Italia (secondo la statistica italiana)		Principali esportazioni italiane nell'India (secondo la statistica italiana)	
PRODOTTI	Migliaia di lire	PRODOTTI	Migliaia di lire
<i>Riporto</i>	36.792	<i>Riporto</i>	7.884
Pelli crude	8 929	Patate	77
Rottami di ferro, ghisa e acciaio.	349	Mandorle, noci e nocciole	56
Stagno in pani e rottami.	2 206	Corallo greggio	575
Grano	6 898	Corallo lavorato non montato	18 709
Fecole	807	Lavori d'osso o di corno.	159
Semi di ricino	1 204	Mercerie	199
Semi di lino, colza e ravizzone	9 779	Cappelli di feltro.	66
Semi di sesamo e arachide.	5 224	Altri prodotti	745
Semi non oleosi	1 464		
Grassi	74		
Corallo greggio e lavorato.	184		
Gomma elastica e guttaperca greggia.	109		
Altri prodotti	530		
<i>Totale</i>	73 999 ¹	<i>Totale</i>	28 420 ²

¹ *Movimento commerciale del 1899*, pag. 615-620. — Secondo le statistiche indiane l'Italia avrebbe importato dall'India nel 1898-99 (ricordiamo che l'anno indiano va dal 1° aprile al 31 marzo) soltanto 55 milioni di franchi di prodotti (*Statesman's Year-Book for the year 1900*, London, Macmillan, 1900, pag. 158), calcolando la rupia a franchi 1,66 (*Id.*, pag. 140).

² *Movimento commerciale*, pag. 852-860. — Secondo le statistiche indiane la nostra esportazione nell'India sarebbe stata nel 1898-99 di poco più di 9 milioni di franchi (9 245 000) (*Statesman's Year-Book*, pag. 158).



INDICE

Cap. I. — *Le vie commerciali tra l'Europa e l'Oriente*. . . Pag. 1

SOMMARIO: L'Europa e l'Oriente. — Il Mediterraneo via all'Oriente. — L'Oriente dischiuso all'Occidente da Alessandro il Grande. — I commerci con l'Oriente per le vie di terra. — La via all'Oriente per mare nei tempi più remoti. — Le relazioni tra l'Egitto e l'Oriente. — Il canale tra il Nilo e il mar Rosso stabilito più volte per opera dei re d'Egitto. — Il canale di Dario. — I Fenici e i loro viaggi. — Le relazioni con l'Asia per mare ai tempi di Alessandro. — Le relazioni dell'Egitto con l'India sotto i Lagidi, e il canale di Tolomeo Filadelfo. — Le comunicazioni con l'Asia, per terra e per mare, negli ultimi tempi della Repubblica e nei primi dell'Impero romano. — La via diretta per mare dall'Arabia all'India. — Alessandria emporio dei prodotti orientali. — Il canale di Traiano. — Gli scambi tra Roma e l'Asia e loro importanza. — Relazioni dei Romani con l'India e con la Cina. — Ambasciate asiatiche a Roma. — Caduta dell'impero d'Occidente e commerci di Costantinopoli. — I Persiani e gli Arabi intermediari degli scambi tra l'Europa e l'India e la Cina. — Vie commerciali di terra e di mare. — I traffici tra l'Etiopia e l'India. — Il canale di Amru. — Splendore dei commerci sotto gli Arabi. — Le vie tenute dai loro scambi. — Decadenza degli Arabi e sorgere delle repubbliche italiane. — Le Crociate e i loro effetti economici. — Vie tra l'Egitto e il mar Rosso. — La strada all'Oriente per terra ai tempi delle Crociate. — Progressi di Venezia. — Suoi stabilimenti nel Levante e scambi con l'Oriente. — Potenza marittima di Venezia e suoi servizi regolari di navigazione. — Il viaggio di Marco Polo alla Cina per via di terra e suoi effetti. — Genova, i suoi fondaci e i suoi commerci in Oriente. — I traffici orientali di Pisa, Firenze, Amalfi, Ancona, Marsiglia. — Cessazione dei commerci con l'Oriente per la Siria in seguito al prevalere della potenza mussulmana. — Le vie dell'Armenia e chiusura anche di esse. — Floridezza di Cipro. — Le vie di terra all'Oriente per Astracan e per l'Eufrate. — Decadenza delle repubbliche italiane. — Caduta dell'impero d'Oriente. — Accordi con gl'infedeli. — Il traffico con l'Oriente attraverso la Russia. — La scoperta della nuova via alle Indie per il Capo di Buona Speranza. — Sgomento

di Venezia e suoi provvedimenti. — Decadenza del commercio marittimo italiano prima della scoperta della nuova via. — Il commercio avviato per la via del Capo. — Effetti della nuova via su Venezia. — Venezia pensa al taglio dell'istmo di Suez. — La via di terra all'Oriente proposta dal Centurione. — Il disegno del canale ripreso dai sultani ottomani. — Luigi XIII e il commercio di terra con l'Oriente. — Luigi XIV e l'idea del canale durante il suo regno e quello di Luigi XV. — I traffici orientali attraverso la Turchia nei secoli XVI e XVII. — La spedizione francese in Egitto e gli studi per la costruzione del canale. — Errore fondamentale di questi studi. — Il canale e i Sansimoniani. — Mehemet Ali e Metternich. — La navigazione del mar Rosso, il luogotenente Waghorn e la Valigia delle Indie. — La via dell'Atlantico e le scoperte del Maury. — I nuovi studi per il canale. — Le proposte per un canale da Alessandria al mar Rosso. — Il disegno del canale diretto e la concessione di costruirlo al Lesseps. — Le avversioni inglesi. — Compimento della grande opera. — Il traffico ricondotto al Mediterraneo. — Il canale e l'Italia. — Il commercio tra l'Europa centrale e l'Oriente. — I trafori alpini. — Nuove vie tra l'Europa e l'Asia orientale.

Cap. II. — *Il movimento e la condizione giuridica del canale di Suez* Pag. 41

SOMMARIO: Previsioni sul traffico del canale di Suez prima che fosse compiuto. — Suo movimento dal 1869 al 1899. — Il commercio marittimo per la via del Capo. — Ragioni dell'aumento nel traffico del canale negli anni più rimarchevoli. — Transito dei passeggeri e loro varie specie. — I redditi della Compagnia. — La costruzione di un secondo canale. — Allargamento e altri miglioramenti di quello esistente. — Maggiore rapidità del percorso. — Transito di notte. — La libera navigazione del canale. — Le disposizioni dell'atto di concessione. — Il parere della Commissione internazionale del 1873 per il tonnellaggio. — Le dichiarazioni di lord Derby nel 1877. — La Conferenza per gli affari d'Egitto nel 1882. — La guerra anglo-egiziana del 1882 e i pericoli corsi dal canale. — La circolare di lord Granville nel 1883. — La Commissione di Parigi nel 1885 e la Conferenza di Costantinopoli nel 1888. — La Convenzione del 29 ottobre 1888. — La neutralizzazione del canale. — Discussioni dell'Istituto di diritto internazionale. — La Convenzione alla prova. — Suoi effetti giuridici ed efficacia morale.

Cap. III. — *Effetti del canale di Suez e dei perfezionamenti della navigazione*. Pag. 69

SOMMARIO: Diminuzione della distanza tra l'Occidente e l'Oriente, della durata, delle spese e dei pericoli del viaggio. — Più pronto scambio di prodotti, di moneta e di titoli di credito. — Vantaggi per il credito, diminuzione degli interessi dei capitali. — Ribasso dei noli. — Mitigazione e pareggiamento dei prezzi e diminuzione delle crisi commerciali. — Decadenza della vela. — Progressi nella navigazione. — I grossi bastimenti. — Perfezionamenti del materiale marittimo. — Diminuzione del consumo del combustibile e accrescimento della velocità. — Vantaggi derivati al canale da questi miglioramenti. — Aumento della produzione e dei traffici. — Le costruzioni ferroviarie e loro effetti. — Altri miglioramenti materiali e morali. — Concorso di questi progressi al medesimo effetto.

Cap. IV. — *Il commercio europeo con l'Oriente attraverso il canale*. Pag. 79

SOMMARIO: Incremento del commercio mondiale dopo aperto il canale di Suez. — Speranze d'uno spostamento completo del traffico dal settentrione al

Mediterraneo. — Importanza del commercio britannico e scarsezza di quello delle nazioni mediterranee con l'Oriente e con l'Egitto prima che si aprisse il canale. — Ragioni dell'impossibilità dello spostamento aspettato. — Il movimento delle varie bandiere estere attraverso il canale. — Il movimento dei vapori delle compagnie postali e il loro incremento. — Il traffico per il canale secondo i paesi di provenienza e di destinazione. — I commerci tra la Gran Bretagna e l'India, e quelli tra l'Italia e l'Oriente. — Progressi del movimento marittimo dei vari paesi orientali attraverso il canale. — Quantità complessiva dei prodotti che passano per il canale, loro specie, e porti di provenienza e di destinazione.

Cap. V. — *Il canale di Suez e il commercio italiano* . . . pag. 99

SOMMARIO: La bandiera italiana in Oriente e le condizioni interne d'Italia prima dell'apertura del canale. — Appoggio italiano alla grande opera. — Studi ed esplorazioni riguardo ai commerci orientali. — Speranze avvivate nel nostro paese. — Ragioni del poco profitto tratto dal nuovo canale. — La navigazione italiana attraverso di esso e quella internazionale complessiva nei nostri porti. — La navigazione delle marine estere tra l'Oriente e i porti italiani. — Scarsezza degli scambi tra l'Italia e l'Asia, e specialmente delle esportazioni italiane. — Navi entrate nei nostri porti o uscitene in zavorra. — Il commercio di transito con l'Oriente attraverso la penisola. — Paesi che potevano contribuirvi. — Ragioni della sua esiguità.

Cap. VI. — *Le comunicazioni ferroviarie tra l'Europa e l'Oriente* Pag. 113

SOMMARIO: Le comunicazioni tra la Russia e l'Oriente. — Le vie marittime e fluviali. — La strada ferrata attraverso la Siberia e la Manciuria. — Linee complementari. — Condizioni presenti dei lavori nella linea principale. — Tronchi già in esercizio. — Effetti economici e politici della ferrovia transiberiana. — Le condizioni della Siberia. — Risultati già ottenuti dalla nuova ferrovia e previsioni per l'avvenire. — La linea transcaspiana e i suoi collegamenti con la transiberiana, con le ferrovie europee e con quelle indiane. — La linea tra il mar Nero e il golfo Persico. — Proposte di strade ferrate tra il Mediterraneo e il golfo Persico e l'India. — La ferrovia e il canale dell'Eufrate. — Recenti disegni di strade ferrate per il golfo Persico. — La futura linea germanica dall'Anatolia al golfo Persico. — Sua importanza. — La ferrovia ideata dagli Inglesi attraverso l'Asia meridionale da Alessandria d'Egitto alla Cina. — Sua probabile azione economica e morale. — Effetti delle strade ferrate asiatiche sul canale di Suez.

Cap. VII. — *Le colonie dell'Africa* Pag. 135

SOMMARIO: Il canale di Suez e la colonizzazione dell'Africa orientale. — Cause generali della colonizzazione. — Necessità delle colonie, loro vantaggi e importanza sociale. — Le colonie della Gran Bretagna, della Francia, della Germania, del Portogallo e della Spagna nell'Africa. — Gli Stati africani indipendenti. — Necessità anche per l'Italia di possedere colonie. — Le nostre colonie libere dell'America meridionale. — Voti espressi a favore dell'acquisto di colonie, specialmente nell'Africa, e ritardo nel decidersi all'azione. — Occupazione di Assab, di Massaua e delle vicine regioni del continente. — L'Abissinia e le sue condizioni economiche. — Massaua porto dell'Etiopia. — Il cabotaggio e la pesca del mar Rosso, e il trasporto dei pellegrini alla Mecca. — Movimento commerciale e marittimo di Massaua. — Sua scarsezza, e provvedimenti per aumentarlo. — Utilità del porto di Assab e convenienza di non trascurarlo. — I prodotti del suolo

nell'Eritrea e vantaggi da trarne. — Le vie di comunicazione e le ferrovie esistenti, e nuove linee proposte. — La strada ferrata inglese da Suachin al Sudan e quella francese da Gibuti a Harrar. — L'avvenire dell'Eritrea e dell'Abissinia. — I protettorati italiani nel paese dei Somali. — Loro origine. — La Società per il Benadir. — Condizioni della Somalia italiana, industrie, agricoltura e commerci. — Risultati offerti e previsioni per l'avvenire. — Il Zanzibar e la costa orientale dell'Africa. — Comunicazioni marittime con il Benadir e con il Zanzibar. — Opportunità di stabilirvi una linea di navigazione italiana. — Le ferrovie costruite o in corso nell'Africa. — La strada ferrata da Alessandria al Capo e suoi effetti sul commercio africano, sul canale di Suez e sui nostri possedimenti. — L'avvenire coloniale d'Italia. — Necessità in Italia di una condotta costante e d'una opinione pubblica illuminata sulla colonizzazione.

Cap. VIII. — *Il Levante* Pag. 169

SOMMARIO: Il Levante. — Relazioni commerciali dell'Italia col Levante prima e dopo la ricostituzione del Regno. — Scambi tra l'Italia e l'Asia Minore. — Condizioni di quella regione. — Prodotti che vi possono trovare smercio. — Necessità d'una linea di navigazione italiana lungo le coste della Siria e dell'Anatolia. — Efficacia delle ferrovie dell'Asia Minore. — L'Inghilterra, la Francia e la Germania nella Siria. — Linea di navigazione del Lloyd austriaco, e congiungimento delle ferrovie ottomane con quelle austro-ungariche. — La nuova linea italiana del Levante. — Uffici postali italiani nell'Asia Minore. — Il canale e le ferrovie tra il Mediterraneo e il mar Rosso. — Importanza della posizione geografica dell'Egitto. — Rapporti commerciali tra l'Egitto e l'Oriente. — Relazioni tra l'Italia e l'Egitto e la colonia italiana ad Alessandria e al Cairo. — Commercio estero e movimento marittimo egiziano. — Importazioni egiziane in Italia e negli altri paesi. — Prodotti provenienti dall'Egitto, o diretti ad esso, in transito per l'Italia. — Esportazioni dell'Italia e delle altre nazioni in Egitto. — Nostre comunicazioni marittime con l'Egitto. — Il movimento del porto di Alessandria. — I noli.

Cap. IX. — *L'Oriente* Pag. 187

SOMMARIO: L'Asia e l'Europa ravvicinate dal canale di Suez. — Progressi dei paesi orientali. — I commerci dell'Oriente. — Scambi con l'Italia prima e dopo dell'apertura del canale. — Esportazioni in Asia di articoli italiani sotto marca estera. — Deficienza di comunicazioni marittime col nostro paese. — Prodotti nostri che possono alimentare un'esportazione in Oriente. — Progressi delle industrie nell'Asia e futura concorrenza dei prodotti asiatici a quelli europei. — Agevolezze all'incremento industriale asiatico derivanti dalle basse merci e dalle condizioni monetarie. — Mancanza di colonie e stazioni commerciali italiane.

Cap. X. — *L'India e le regioni dell'Oceano Indiano* . . . Pag. 197

SOMMARIO: Il canale di Suez e l'India. — La navigazione e il commercio con l'India attraverso il canale. — Incremento del commercio estero dell'India. — Progressi del paese. — Sue principali importazioni ed esportazioni. — Le relazioni commerciali dell'India con la Gran Bretagna. — I suoi traffici con l'Italia, secondo la statistica italiana e secondo quella indiana. — Poca importanza dell'esportazione italiana in India in confronto della vastità del mercato indiano. — Insufficienza delle nostre comunicazioni marittime con l'India e necessità di migliorarle e di estenderle. — Le regioni prossime all'India: l'Arabia, la Persia, gli Stabilimenti dello Stretto, il Siam, l'Indocina, le Indie olandesi, le isole Filippine: loro condizioni economiche e loro scambi.

Cap. XI. — *La Cina* Pag. 223

SOMMARIO: Le Potenze europee in Cina prima dei tempi nostri. — La guerra cino-giapponese e il Giappone. — Concessioni di territori e di costruzioni ferroviarie a favore della Russia, della Germania, della Gran Bretagna e della Francia; la politica di conquista e quella della *porta aperta*. — Scarsa azione dell'Italia. — Discussioni nel nostro Parlamento. — Il sindacato anglo-italiano e le concessioni di miniere fatte ad esso. — Ricchezza mineraria della Cina. — Tentativo di un'occupazione da parte dell'Italia. — Il Ce-kiang e la baia di San Mun. — Utilità di avere un territorio nell'Estremo Oriente come stazione navale. — Insuccesso della nostra azione. — Il Belgio, l'Austria-Ungheria, la Danimarca e gli Stati Uniti nella Cina. — Lotte d'interessi e accordi tra le varie Potenze. — Le condizioni economiche della Cina. — Le comunicazioni interne dell'impero: i fiumi, i canali e le strade ferrate. — Le costruzioni ferroviarie in disegno. — La produzione agricola. — Le condizioni presenti e l'avvenire dell'industria cinese. — Il commercio estero della Cina. — Ragioni della sua esiguità. — Il commercio italo-cinese. — La produzione e l'esportazione della seta cinese. — Case commerciali straniere e scarsità di quelle italiane nella Cina. — Prodotti italiani che possono trovare smercio nell'impero. — Linee di navigazione estere per la Cina. — Necessità d'istituire una linea nazionale. — La navigazione nei porti cinesi e la marina mercantile dell'impero. — Le consuetudini commerciali dei Cinesi. — I rappresentanti commerciali e i consorzi. — Le agenzie commerciali estere e quelle italiane. — Le condizioni sociali e politiche dell'impero. — Gravi pericoli della politica di conquista. — Doveri delle nazioni europee. — L'avvenire della Cina.

Cap. XII. — *Il Giappone* Pag. 263

SOMMARIO: Il Giappone chiuso agli stranieri fino a mezzo secolo fa. — Caduta del regime feudale. — Progressi compiuti nell'ultimo trentennio. — Lo svolgimento industriale. — La produzione agricola. — Il commercio estero dell'impero giapponese: suo incremento, sua indole, paesi con i quali si compie e prodotti che lo alimentano. — I traffici fra il Giappone e l'Italia. — Disaccordo tra le statistiche giapponesi e le italiane, e sue ragioni speciali. — Prodotti di scambio fra i due paesi. — Assenza assoluta della marina italiana nei porti giapponesi. — Movimento di essi. — Sviluppo della marina giapponese. — Linee di navigazione tra il Giappone e i paesi esteri. — La rappresentanza consolare italiana nell'impero. — Il trattato di commercio con l'Italia e gli altri del Giappone con le varie nazioni. — Essenziale diversità fra i trattati antichi e quelli recenti. — Effetti della ferrovia transiberiana e del futuro taglio dell'istmo di Panama sul commercio giapponese. — Le istituzioni commerciali del Giappone e le sue rappresentanze all'estero. — Le agenzie commerciali italiane nel Giappone.

Cap. XIII. — *L'Australia* Pag. 279

SOMMARIO: Le sette colonie australiane e la loro federazione. — Popolazione e condizioni economiche dell'Australia. — La produzione dell'oro e quella agricola. — Il trasporto delle carni congelate in Europa. — Incremento delle comunicazioni interne e con l'estero. — Il movimento marittimo australiano e la marina britannica. — L'Australia rispetto alle vie del Capo di Buona Speranza, del Capo Horn e del canale di Suez. — Scambi marittimi dell'Australia per il canale. — Movimento dei porti australiani. — Esportazioni e importazioni australiane. — Ragioni della enorme preponderanza inglese in questi scambi. — I commerci tra il mondo nuovissimo e l'Italia, secondo le statistiche dei due paesi, e secondo plausibili induzioni. — Prodotti italiani di probabile consumo in Australia. — Progresso industriale di quel continente. — Segni di maggiore risveglio in esso del commercio

italiano. — Linee di navigazione dall'Europa ai porti australiani e necessità d'una linea con l'Italia. — Trattative nostre con compagnie estere e proposte per l'istituzione d'una linea nazionale. — Come dovrebbe essere ordinata. — La nostra emigrazione nell'Australia. — Ottime condizioni per gli agricoltori e per gli operai. — Simpatie per gli Italiani nel nuovissimo mondo e meritata stima verso di loro.

Cap. XIV. — *L'avvenire del commercio tra l'Europa e l'Oriente* Pag. 295

SOMMARIO: Progressi industriali dell'Oriente. — Le industrie della lana e del cotone in Oriente e ragioni del loro incremento. — L'esportazione dei tessuti di cotone dall'India. — Conseguenze per la Gran Bretagna. — Esportazione di carbon fossile dal Giappone e dall'Australia e suoi effetti sulla esportazione inglese. — Navi in zavorra per il canale, e cause della mancanza di carico. — Effetti probabili dello svolgimento industriale asiatico sull'industria dei trasporti marittimi e sul traffico del canale. — Provvedimenti da applicare; diminuzione della tassa di transito. — Il movimento futuro del canale di Suez.

Cap. XV. — *La marina mercantile italiana e il commercio d'Oriente* Pag. 301

SOMMARIO: Condizioni della nostra marina mercantile. — Troppo lenti progressi nella trasformazione del naviglio. — L'aiuto dello Stato. — Sue ragioni e sue varie forme. — Le agevolanze al credito marittimo. — I compensi di costruzione e i premi di navigazione. — Le sovvenzioni alle linee postali. — Necessità così delle sovvenzioni come dei premi per le condizioni speciali della nostra esportazione. — Convenienza di coordinare gli uni e le altre, e di riformare le convenzioni marittime. — Effetti dei provvedimenti a favore della marina mercantile italiana. — Loro conseguenze finanziarie e il disegno di legge proposto per limitarle. — Le tasse e i diritti marittimi. — Ragioni per conservarle, ma inopportunità di aggravarle. — Loro reddito. — L'imposta di ricchezza mobile sui proventi marittimi. — Le formalità doganali. — Necessità di un maggiore spirito d'intrapresa da parte dei privati. — La floridezza della marina effetto dello svolgimento dei traffici. — La marina libera. — Opportunità di stringerla in un fascio. — Utilità delle linee di navigazione. — La linea Genova-Bombay-Singapore-Hong-kong della "Navigazione Generale Italiana", e sua imperfezione. — Venezia e la linea delle Indie. — Cattiva prova della linea sussidiata della "Peninsulare". — Le nuove convenzioni marittime, loro vantaggi e deficienze. — Come provvedere alle nostre comunicazioni con l'Oriente. — Studi e proposte fatti finora. — Risoluzioni necessarie. — Impossibilità di contentarsi delle linee estere che toccano porti italiani. — Trattative con compagnie giapponesi e cinesi. — Necessità d'una linea nazionale diretta. — Opportunità che parta dai porti del settentrione. — Eccessiva partecipazione della bandiera estera nel nostro commercio marittimo. — Indizi di migliore avvenire. — Cattive condizioni materiali di molti nostri porti. — Convenienza di riordinare l'Amministrazione dello Stato per quanto riguarda la marina mercantile. — Necessità di rin vigorire la marina da guerra anche nell'interesse dei traffici. — Istituzione di stazioni navali o almeno di squadre volanti. — L'avvenire d'Italia è sul mare.

Cap. XVI. — *I trasporti ferroviari* Pag. 335

SOMMARIO: Importanza dell'ordinamento delle strade ferrate riguardo al traffico. — Scarsità del nostro commercio con l'estero, e specialmente di quello di transito. — Ragioni di questo fatto. — Le linee ferroviarie ita-

liane. — Deficienze nel materiale mobile e nel servizio. — Le nostre tariffe e la loro elevatezza. — Condizioni speciali del nostro paese rispetto alle strade ferrate. — Scarsazza della navigazione fluviale e dei canali. — Modificazioni introdotte nell'ordinamento delle tariffe. — Nuove riforme necessarie, particolarmente nell'interesse dell'esportazione e del transito. — Le tariffe di esportazione. — Convenienza d'un riordinamento generale della materia con criteri economici. — Importanza del commercio di transito e suoi vantaggi. — Il transito italiano con la Svizzera e con la Germania. — Concorrenza delle ferrovie francesi, germaniche, belghe e austriache a Genova e a Venezia. — Progressi finora ottenuti nel transito per l'Italia. — La necessità di una diminuzione delle tariffe, la possibilità legale di ottenerla e la finanza dello Stato. — Il servizio cumulativo ferroviario-marittimo. — Agevolezze di minor conto, ma di non dubbia utilità. — Studi per il riordinamento dei servizi ferroviari. — La prossima scadenza delle convenzioni e il Governo. — Inopportunità di mutamenti fondamentali. — Il principio dell'unità delle tariffe. — L'esercizio economico delle linee a traffico limitato.

Cap. XVII. — *I trafori alpini, Genova e Marsiglia* . . . pag. 349

SOMMARIO: Le strade alpine prima delle ferrovie. — La strada ferrata del Brennero. — Il traforo del Cenisio e suoi effetti. — Necessità di comunicazioni ferroviarie con la Svizzera. — La galleria del Gottardo e il suo campo d'azione. — Effetti diretti e indiretti della via del Gottardo. — Il futuro traforo del Sempione. — Suoi vantaggi. — Concorrenza tra il Sempione e il Gottardo. — Il canale del Rodano e la concorrenza di Marsiglia a danno di Genova. — Insieme degli effetti dei valichi alpini. — Condizioni marittime di Genova. — Movimento della navigazione nel suo porto. — Preponderanza dei prodotti in arrivo a Genova su quelli in partenza. — Previsioni per l'avvenire. — Movimento marittimo di Marsiglia. — Condizioni del porto francese in confronto di quello italiano. — Industrie delle due città e delle regioni vicine. — Deficienza del carico di ritorno per i bastimenti che approdano a Genova. — Navi che ne escono in zavorra. — Movimento dei porti di Genova e di Marsiglia rispetto all'Oriente. — Altre ragioni del predominio di Marsiglia su Genova. — Eccellenza del porto di Marsiglia. — I lavori in quello di Genova. — Necessità di migliorare le comunicazioni ferroviarie e di abbassare le tariffe per i trasporti da Genova alle gallerie alpine.

Cap. XVIII. — *Venezia e Trieste* Pag. 377

SOMMARIO: Decadenza del commercio veneto nel secolo XV. — L'antico traffico di Venezia con l'Oriente. — Speranze risorte per il taglio dell'istmo di Suez. — Posizione geografica di Venezia. — Venezia e i valichi alpini. — Trieste e le tariffe ferroviarie austriache. — Campo d'azione di Venezia, di Trieste e di Genova. — Il cabotaggio dell'Adriatico. — Necessità di linee di navigazione, che mettano capo a Venezia, e di ribassi per i trasporti ferroviari. — Nuove strade ferrate in servizio di Venezia e di Trieste e loro presumibili effetti. — Scarsità delle industrie nelle lagune e nella regione vicina. — Movimento del porto di Venezia. — Navigazione internazionale e navigazione di cabotaggio nei vari anni. — Il movimento totale del porto negli ultimi cinque anni. — Prodotti importati ed esportati, e loro provenienza e destinazione. — L'aumento degli scambi di Venezia e il canale di Suez. — Mancanza del carico di ritorno per i bastimenti in approdo a Venezia. — Progressi del movimento del porto di Trieste. — Gli scambi di Trieste e di Venezia con l'Oriente. — Indole del commercio di Venezia. — Condizioni della navigazione di Venezia e di Trieste con l'Oriente. — Il *Lloyd* austriaco. — Bontà del porto di Trieste. — Lavori in corso per ingrandirlo. — Opere eseguite a vantaggio del porto di Venezia. — Necessità di un'attività efficace da parte dei privati. —

Esiguità della marina di Venezia e scarso interesse della città per il mare. — Tentativi di risorgimento. — Auspici d'un migliore avvenire, e doveri dello Stato e della cittadinanza di favorirlo.

Cap. XIX. — *Brindisi e la Valigia delle Indie*. Pag. 401

SOMMARIO: La strada ferrata da Brindisi alle Alpi. — Valore della posizione geografica di Brindisi rispetto al canale di Suez. — Soverchie speranze destate dal canale per l'avvenire di quel porto. — Limiti delle relazioni di Brindisi con l'Oriente. — La Valigia delle Indie. — Le vie tenute da essa nei vari tempi. — Ragioni di preferenza per Brindisi. — Importanza effettiva della Valigia. — Progressi del movimento del porto di Brindisi e suo speciale carattere. — Perdita del transito dei passeggeri a favore di Marsiglia. — Mitigazione dei prezzi per la via di Brindisi e altri miglioramenti. — Nuovi approdi immaginati per la Valigia in Italia. — Abbreviazione del viaggio per effetto del traforo del Sempione. — Le nuove vie di transito tra l'Europa e l'Asia.

Cap. XX. — *Provvedimenti governativi e azione privata*. Pag. 411

SOMMARIO: Scarszza dell'esportazione italiana in confronto delle altre nazioni. — Mutamento nell'indole e nelle tendenze del nostro commercio. — Le importazioni e loro connessione con le esportazioni. — Condizioni dell'industria nazionale. — Le esportazioni agricole. — Mancanza d'intraprendenza e di capitali. — Le condizioni della concorrenza sui mercati esteri e su quello italiano. — Necessità di assicurare nuovi sbocchi alla nostra produzione. — Come può contribuirvi il Governo. — L'ordinamento commerciale. — Il servizio delle informazioni. — L'ufficio d'informazioni commerciali. — Le pubblicazioni nell'interesse dei traffici. — I consoli, loro ingerenze nel passato e nel presente. — Deficienze delle nostre rappresentanze consolari e necessità di riordinarle. — Voti in questo senso. — Insufficienza del numero dei consoli. — I consoli di prima categoria e quelli di seconda. — Attitudini e cognizioni da richiedersi negli ufficiali consolari. — Gli addetti commerciali. — Le borse di pratica commerciale all'estero e in Italia. — Le istituzioni commerciali. — Le Camere di commercio all'estero. — Limiti della loro azione. — Le agenzie e le missioni commerciali. — Ufficio delle agenzie, loro indole, difetti e possibili rimedi. — Utilità di queste istituzioni. — Le mostre campionarie all'estero. — I musei commerciali. — Le stazioni enotecniche. — I missionari. — L'istruzione tecnica e commerciale. — L'azione dei privati. — I commessi viaggiatori e i rappresentanti. — I consorzi per l'esportazione: il "Consorzio industriale italiano per il commercio con l'Estremo Oriente", e l'"Unione industriale italiana per il commercio d'esportazione". — Studio dei paesi esteri. — Pubblicità. — Miglioramento dei prodotti e agevolezze nella vendita. — Importanza degli imballaggi. — Onestà commerciale. — Il credito nei commerci con l'Oriente. — Necessità d'istituire una banca coloniale. — Esempi stranieri. — Ordinamento del nuovo istituto e suoi vantaggi. — Il credito per l'agricoltura e per l'industria. — Provvedimenti a favore di esse. — Alleviamento degli oneri fiscali. — Agevolezze doganali. — La politica economica riguardo alle relazioni con l'estero. — Gli studi per la futura rinnovazione dei trattati. — Necessità di un'azione energica per il miglioramento dell'economia nazionale.

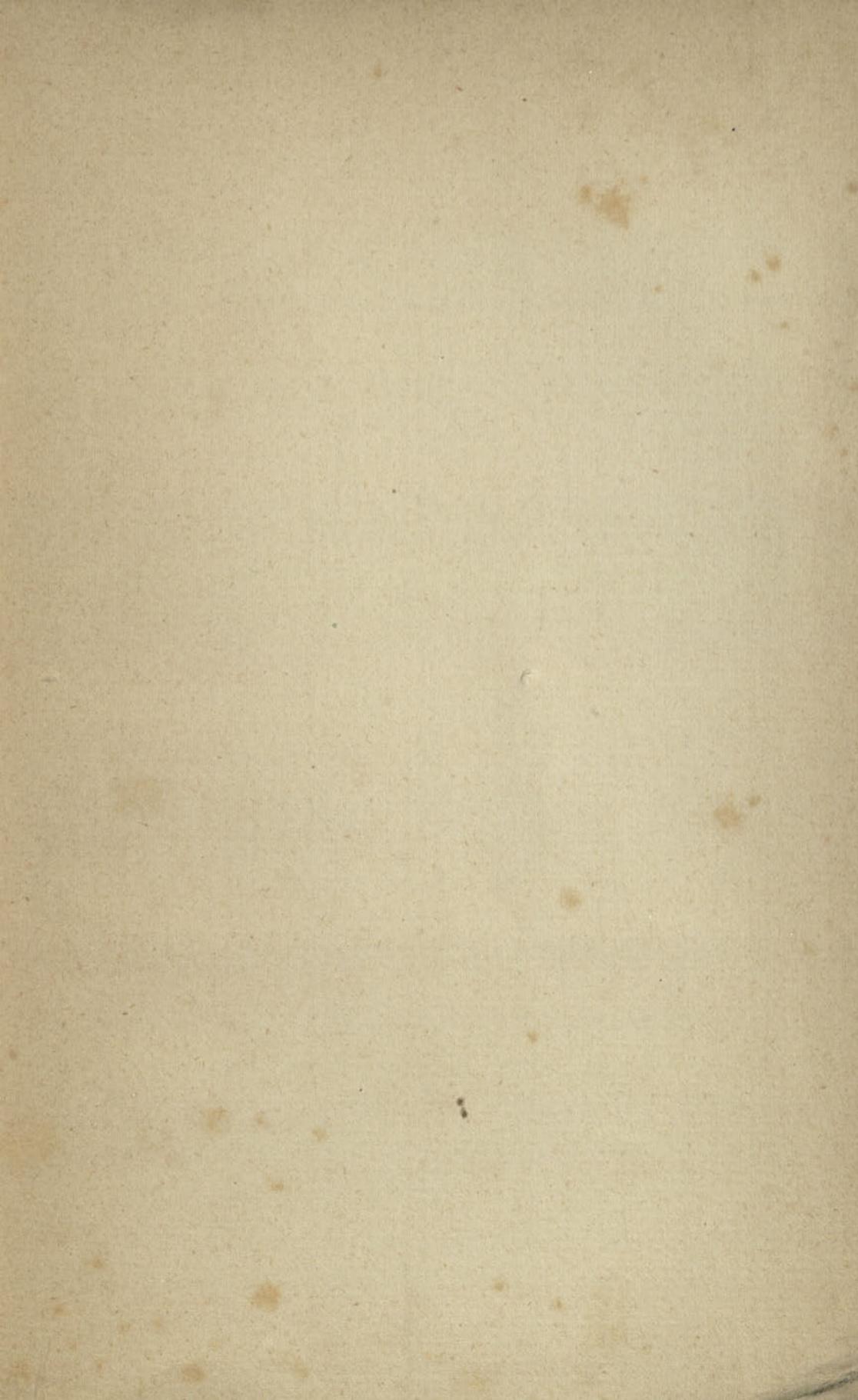
Cap. XXI. — *L'emigrazione*. , Pag. 457

SOMMARIO: Connessione tra emigrazione e commercio. — Forme dell'emigrazione nei vari tempi. — Sua tendenza all'Occidente. — Impulso all'emigrazione nel nostro secolo. — Sue cause. — L'aumento della popolazione e i suoi vantaggi. — Importanza dell'emigrazione dei vari paesi d'Europa. — Vecchi pregiudizi e accuse. — Necessità dell'emigrazione e sua utilità. —

Vantaggi derivanti al commercio. — Indole dell'emigrazione italiana. — Densità della popolazione della penisola. — Suo rilevante aumento annuale. — Necessità dell'esodo per l'Italia. — Utilità, ma insufficienza della colonizzazione interna. — L'emigrazione italiana dopo la costituzione del Regno. — L'emigrazione permanente e quella temporanea negli ultimi anni, e regioni italiane di provenienza. — I nostri emigranti secondo il sesso e l'età. — Emigranti partiti senza famiglia. — Varie professioni esercitate. — Paesi di destinazione. — Porti d'imbarco. — I rimpatriati. — Condizioni della nostra emigrazione negli Stati Uniti, nell'Argentina e nel Brasile, e nostri scambi con quegli Stati. — La politica dell'emigrazione e i suoi vari stadi. — Provvedimenti e proposte in Italia prima del 1888. — La legge del 1888 e sua deficienza. — Voti per modificarla. — Il presente disegno di legge. — Nuovi ordinamenti proposti con esso. — Doveri dello Stato di dirigere il movimento di emigrazione. — Informazioni agli emigranti e tutela prima dell'imbarco. — Il loro trasporto e le Società di navigazione nazionali. — Disposizioni della legge sulla marina mercantile, del decreto 20 maggio 1897 e del nuovo disegno di legge intorno al trasporto degli emigranti. — Opportune proposte rispetto alle Società di navigazione estere. — Assistenza degli emigrati fuori d'Italia per mezzo d'istituzioni speciali e dei rappresentanti diplomatici e consolari. — Il sentimento italiano all'estero, e specialmente nell'Argentina. — Gli emigrati e la leva militare. — Necessità di provvedimenti riguardo alla cittadinanza e al reclutamento. — La tutela dei risparmi degli emigranti e il disegno di legge relativo. — Frodi a danno degli espatriati e possibili rimedi. — Il ritorno degli emigrati poveri. — L'azione privata a favore dell'emigrazione: voti, studi e istituzioni di patronato; loro scarsi effetti. — La tutela dei cittadini all'estero è ufficio essenziale dello Stato. — Mezzi per adempiervi. — Il nuovo fondo per l'emigrazione. — Urgenza di una legge. — Necessità di provvedere al miglioramento economico, morale e intellettuale delle classi lavoratrici anche per elevare le condizioni della nostra emigrazione. — Se e in quali limiti possano avviarsi gli Italiani nell'Eritrea, nell'Asia, nell'Australia. — La tutela dell'emigrazione e l'Oriente.

APPENDICE

<i>Movimento commerciale di Massaua nel 1899</i>	Pag. 497
<i>Movimento marittimo di Massaua nel 1899.</i>	„ 499
<i>Commercio dell'Italia con la Turchia asiatica nel 1899</i>	„ 500
<i>Commercio dell'Italia con l'Egitto nel 1899</i>	„ 501
<i>Commercio dell'Italia con l'Asia nel 1899.</i>	„ 502
<i>Commercio dell'Italia con l'India inglese nel 1899.</i>	„ 502



—•—
Prezzo: Lire 8
—•—