

tariffe, il quale non poteva che riescire vantaggioso al traffico internazionale, visto che le tariffe cumulative sarebbero state più basse. — La tariffa austro-italiana in vigore non poteva più applicarsi e perciò fu dalle amministrazioni austriache, se non erriamo, denunziata fino dal luglio dell'anno passato per il 1° luglio 1883.

Nei primi mesi dell'anno corrente fra i delegati austriaci ed italiani furono ripetutamente tenute delle conferenze nelle quali non si potè venire ad un'accordo completo. E siccome il 4° luglio entrava in vigore la nuova tariffa austriaca, molto più favorevole al pubblico, ne venne la necessità della sospensione del servizio cumulativo.

In che cosa consistono adunque principalmente il nodo della questione e le difficoltà di scioglierlo?

Come in tutte le questioni, internazionali o private, nelle quali sono in giuoco forti interessi, ognuna delle parti che debbono addivenire alla stipulazione di un patto, cerca che esso riesca rispettivamente più vantaggioso che sia possibile. Come era quindi naturalissimo l'amministrazione austriaca desiderava che il maggior percorso si effettuasse sul territorio Austriaco; l'amministrazione Italiana voleva dal canto suo il contrario.

Se i giornali non avessero spostata la questione facendola diventare politica, a quest'ora le amministrazioni si sarebbero intese; e con qualche transazione da una parte e dall'altra, tanto il transito di Peri, più favorevole all'Austria, quanto quelli di Pontebba e Cormons, avrebbero avuto la loro parte nel traffico internazionale, e certo l'Italia non sarebbe stata quella che avrebbe dovuto maggiormente transigere: al transito di Pontebba sarebbe toccato, se non la metà, certo una quantità assai considerevole del traffico. Ma la politica ha guastato tutto (come succede sempre quando interviene nell'amministrazione) ed ha prodotto lo stato attuale dal quale esciremo più tardi di quello che era desiderabile e che in fin dei conti non reca danno che a noi. Ecco perchè noi, invece di consigliare la lotta, consigliamo la condiscendenza e lo studio spassionato della questione.

Noi crediamo sapere (diremo addirittura sappiamo lasciando la molestia ai giornali male informati) che dei trasporti ferroviari fra l'Austria e l'Italia oltre $\frac{4}{5}$ sono rappresentati da merci che s'importano in Italia e appena $\frac{1}{5}$ rappresenta la nostra esportazione verso l'Austria. Ciò posto, se deve premerci prima di tutto che i nostri consumatori possano avere quello di cui hanno bisogno con meno difficoltà e con meno spesa, dobbiamo anche temere che le merci importate dall'Austria (i $\frac{4}{5}$ del traffico) seguano la via per la quale piacerà all'Austria di spedirli e all'Italia non resti la scelta che per l'altro quinto.

Ecco un'altra bella conseguenza dell'esercizio governativo delle ferrovie; il governo, esercente dell'industria ferroviaria, vuole e deve ricavarne il maggiore utile anche quando quest'utile entra da una parte nelle sue casse ed esce dall'altra dalle tasche dei contribuenti!

Abbiamo, sopra, parlato di pericoli che presenta per noi la situazione attuale. Infatti abbiamo sentito dire che viste le nostre incertezze, fra la Società del Gottardo e la Südbahn sono stati presi accordi a danno nostro per dividersi il traffico fra la Germania e l'Italia, e qui il danno non solo sarebbe pei nostri consumatori ma anche per il governo che è pur

interessato moralmente e finanziariamente nella ferrovia del Gottardo. Ma non basta! certi giornali italiani che conoscono così bene la retorica fanno le viste d'ignorare che lo stato Austriaco spinge alacramente i lavori sulla ferrovia dell'Arlberg e che il gran tunnel sarà terminato l'anno prossimo.

Per chi non lo sapesse questa ferrovia va da Innsbrück a Bregenz sul lago di Costanza; mette capo anco alle ferrovie Svizzere ed è in comunicazione con la Südbahn e principalmente con la rete dello Stato di cui fa parte.

Certi nostri giornali forse ignorano che lo Stato Austriaco si è messo (secondo noi a torto) sulla via dei ribassi a oltranza delle tariffe ferroviarie ed offrirà molte facilitazioni a chi debba eseguire trasporti verso la Svizzera. Qualora l'Italia si ostinasse a non volersi intendere con l'Austria, che cosa avverrebbe del traffico, di una certa rilevanza, che si effettua dall'Austria-Ungheria attraverso l'Italia verso la Francia a Ventimiglia e a Modane e che non è davvero da disprezzarsi? Le ferrovie Svizzere sono piccole e deboli, e cederebbero facilmente ancora quando non vi fossero spinte dal proprio interesse alle proposte dell'Austria che offrissi di consegnare loro, per la via dell'Arlberg, tutte le merci destinate alla Francia, togliendole all'Italia. E chi ci dice quello che potrebbe perder Genova a vantaggio di Marsiglia? La lotta fra questi due porti dura da un pezzo ed è noto che le ferrovie francesi con un giuoco di tariffe hanno già reso più vantaggioso il porto di Marsiglia, di fronte a quello di Genova, per certe provenienze dalla Svizzera, anche quando il percorso sia più lungo.

Queste considerazioni non possono condurre che ad un solo consiglio quello dello studio calmo e tranquillo della situazione presente ed avvenire. Ma sarà impossibile che il Governo e le Amministrazioni ferroviarie compiano questo studio se la stampa, pur di far rumore, immischia la politica da per tutto, ed ignorando le questioni tecniche, le cambia in politiche affine di *parere* competente.

IL PORTO DI MONTEVIDEO ¹⁾

La posizione geografica del porto di Montevideo e le sue condizioni naturali, lo collocano nella categoria di uno fra i primi porti dell'America Meridionale.

Situato alla foce di uno dei più grandi estuari del mondo, partecipa allo stesso tempo dei vantaggi della navigazione interna dei fiumi, che attraversano il continente Sud-Americano e di quella dell'Oceano più commerciale e visitato dalle navi di tutte le nazioni. Cosicchè nel volgere del tempo, esso è destinato ad essere il punto di deposito o *entrepôt* dei prodotti provenienti dall'interno per oltremare e di quelli che da oltremare arrivano per l'interno.

¹⁾ La città di Montevideo viene così chiamata perchè nell'anno 1520, all'arrivo di Juan Diez de Solis del Rio della Plata, uno dei suoi marinari, nell'avvistare il Cerro esclamò *Monte-vidé-eu* (io vedo una montagna). Di qui il nome della città la quale però non venne fondata se non due secoli dopo, nel 1724 dal generale Don Mauricio de Zarala durante il dominio coloniale di Spagna.