

La bandiera italiana occupa il primo posto; la Spagna, che non è se non al sesto rango pel numero delle navi, è al quarto pel tonnellaggio; la Francia passa, da questo punto di vista, dal quarto al settimo posto, sebbene nel 1900 abbia avuto in più dell'anno precedente 79 bastimenti e 65,000 tonnellate. La bandiera francese ha tratto in Italia dei vantaggi dalla concessione del cabotaggio, che naturalmente è stata pure utile alla navigazione italiana in Francia. Infatti, nel solo porto di Marsiglia il movimento della bandiera italiana fu di 1037 navi con 630,000 tonnellate contro 821 navi con 484,000 tonnellate nel 1897 e contro 808 navi con 353,000 tonnellate nel 1896. L'abolizione dei diritti differenziali che esistettero dal 1886 al 1896 ha dunque esercitato una influenza benefica nei due paesi, ma mentre Genova progredisce, Marsiglia accenna a fare passi indietro.

Nel 1900 Marsiglia ha avuto in meno 745 navi con 294,000 tonn. di stazza e 97,000 tonn. di merce rispetto al 1899, come risulta dal seguente prospetto compilato dal console generale francese a Genova, sig. de Clercq:

Anno 1900	N. delle navi	Tonn. di stazza netta (migliaia)	Tonn. di merci (migliaia)	Equipaggi
Entrate	8543	6164	3814	251,679
Uscite	8531	6132	2542	253,890
	17,074	12,296	6356	505,569
Anno 1899	17,819	12590	6453	515,899
Differenza in meno nel 1900	745	294	97	10,330

La bandiera francese nel 1900 copre 71 per cento del numero e 52 per cento del tonnellaggio delle navi, Marsiglia sorpassa ancora Genova di 3472 navi, di 2,568,000 tonnellate di stazza e di 1,152,000 tonn. di merci; ma la differenza tra i due porti tende a diminuire e infatti impensierisce i francesi che si sforzano di stimolare l'attività del loro gran porto mediterraneo.

Il movimento della navigazione è aumentato in Italia a un tempo per la bandiera nazionale che per quella estera, dal 1889 al 1898 questo aumento di tonnellaggio delle merci è stato del sedicesimo per la prima e dell'ottavo per la seconda; l'insieme è di 15,830,000 tonn. invece di 14,530,000 dodici anni fa. La bandiera francese occupa il quarto posto in Italia fra le bandiere estere, quanto al numero dei bastimenti e al tonnellaggio delle merci imbarcate o sbarcate. Per ciò che riguarda i viaggiatori, la Francia è al terzo posto per gli sbarchi e al secondo per gl' imbarchi; quasi tutto il movimento della bandiera francese è concentrato nei porti di Genova, Livorno e Napoli. Il solo commercio del carbone a Genova è triplicato dal 1880, e oggi rappresenta una importazione di due milioni e mezzo di tonn. proveniente quasi esclusivamente dal Regno Unito.

Le principali Compagnie marittime italiane a Genova sono: la *Navigazione generale italiana* di cui le linee che partono da Genova sono le seguenti: Genova-Alessandria con scalo a Livorno, Napoli, Messina; Genova-Buenos Ayres;

Genova-Hong-Kong; Genova-Massaua; Genova-Odessa; Genova-Porto Torres; Genova-Tripoli; — la Compagnia *La Veloce*, con linee che fanno capo a Buenos Ayres, a Colon, a Santos. Le principali Compagnie estere che fanno scalo a Genova sono: la Società reale ungherese *Adria*, la Società belga *Cockerill*, la Compagnia francese *Fraissinet* o la Società generale dei trasporti a vapore, il *Norddeutscher Lloyd* germanico, l'*Atlantic and Eastern Steam ship Co.* inglese, la *Leyland* ora acquistata da Americani; la *General Steam navigation Co.* inglese, la *Prince Line* inglese; *Wilson Sons Company* inglese, la *Koninklyke Nederlandsch Stomb Maatschappy* olandese, la Compagnia di Navigazione di Valenza spagnuola.

Il porto di Genova è stato posto, con la legge 6 agosto 1876, sotto il regime del punto franco. I diritti di navigazione sono quello di ancoraggio di 55 centesimi per tonn. di stazza pagato una volta al mese dai vapori che fanno un servizio regolare, il diritto d'entrata nelle darsene dello Stato di 6 centesimi per tonnellata, il diritto sanitario di 45 centesimi per tonnellata per tutti i bastimenti provenienti dall'America, dai paesi situati al di là del Capo Horn e del canale di Suez, dalle coste occidentali d'Africa o dai porti dell'Impero Ottomano; 25 centesimi per tonn. per velieri e 7 centesimi per vapori d'ogni altra provenienza estera; la patente di sanità 6 franchi per nave. I diritti di pilotaggio, di stazzatura ecc., sono fissati per decreto reale.

Se Marsiglia è la rivale occidentale di Genova, questa deve pure contare con Trieste, dove il movimento generale della navigazione è stato nel '99 di 17,751 navi con 4,354,000 tonn. di stazza; i due terzi delle navi e il quarto del tonnellaggio spettano alla bandiera austro-ungarica. Il valore delle merci importate ed esportate dall'Austria-Ungheria è stato di 670 milioni di franchi, dall'Italia di 210 milioni dalla Turchia di 155 milioni, dalle Indie inglesi, di 95 milioni, dalla Germania di 90, dall'Egitto di 65, dagli Stati Uniti di 47, ecc. ecc. Il porto di Trieste lascia ben lontano da sé quello di Venezia, dove il tonnellaggio delle navi entrate e uscite non sorpassa la metà di quello di Trieste.

È da augurare che il porto di Genova, il quale ha potuto avere uno sviluppo veramente confortabile, non sia turbato nel suo movimento progressivo da dissidi tra lavoratori e intraprenditori. Ormai a Genova batte il cuore dell'Italia marittima ed ogni italiano deve far voti che nulla venga mai ad arrestarne i moti, dai quali si grande alimento ha pure l'Italia industriale.

La organizzazione dei sindacati industriali

IN GERMANIA ¹⁾

Perché un *cartell* sia in grado di funzionare occorre che i membri del sindacato possano stabilire per i loro prodotti dei prezzi di vendita uni-

²⁾ Vedi il numero precedente dell'*Economista*.