

alto grado di organizzazione per ottenere il massimo rendimento del tonnellaggio (1) e come le zone di rifornimento dovessero variare sia in relazione alla entità dei raccolti nei vari mercati, sia per ricorrere a località più vicine quando la scarsità del tonnellaggio obbligava a restringere le zone del traffico. Tale organizzazione potè essere raggiunta regolando opportunamente il tonnellaggio neutrale, ma è superfluo aggiungere che difficoltà immensamente più grandi si sarebbero incontrate se non fosse stata disponibile una grande flotta mercantile nazionale.

Dopo la grande guerra, il mondo è stato percorso da una grande ondata di « nazionalismo economico » i cui vantaggi od inconvenienti dal punto di vista economico non possono essere da noi giudicati. Il commercio marittimo subendo anch'esso questa influenza ha indotto i vari governi (dal 1918 al 1934) a largheggiare nei sussidi per lo sviluppo delle loro flotte mercantili. Questo indirizzo politico, che ha avuto essenzialmente lo scopo di evitare ogni rifornimento dall'estero e di raggiungere in ciascuno Stato una completa autonomia economica e commerciale, è stato anche alimentato dall'intento di rafforzare la Marina Mercantile quale fattore del Potere Marittimo. I benefici economici di questa politica saranno risentiti soltanto se le nazioni avranno una marina da guerra sufficiente a proteggere i possedimenti oltremare e le comunicazioni marittime ovunque esse debbano svilupparsi. Non avrebbe infatti alcun valore un margine di tonnellaggio mercantile se le navi dovessero in guerra rifugiarsi nei porti, nè avrebbe alcuna importanza una riserva di marinai se le marine non avessero delle basi da cui operare. In concreto, una riserva sarà utile nelle acque ove, nonostante la minaccia di attacchi sporadici, il traffico potrà essere mantenuto, e non risponderà al suo scopo se gli altri elementi fondamentali, forza combattente e basi, avessero a mancare.

Potrebbero queste riserve di navi e di equipaggi mercantili consentire ad uno Stato più debole di prendere l'offensiva per distruggere il commercio avversario, svolgendo una guerra col sistema che le navi corsare usarono nel passato?

Se la risposta a tale quesito fosse affermativa, la spesa occorrente per mantenere una grande Marina mercantile anche se anti-economica sarebbe giustificata.

In quali condizioni un attacco al commercio con azioni isolate può rappresentare un reale contributo alla condotta della guerra?

---

(1) *SALTER: Allied Shipping Control.*