

dei mercati, a salvaguardare la libertà internazionale degli scambi, a vantaggio di quelle marinerie che hanno conquistato il monopolio, quasi esclusivo, del traffico; ma ciò non esclude che, ad onta della difficoltà nella lotta, sia possibile rendere il traffico una sorgente di prosperità nazionale.

Se avessero persistito le condizioni del periodo velico, e le marinerie a vapore non avessero soffocato quelle a vela, l'Italia avrebbe forse potuto considerare il traffico come una fonte di prosperità, e perciò un obbiettivo complementare di qualche importanza.

Nelle condizioni attuali delle marinerie e della situazione commerciale non crediamo possibile, ad onta dei più grandi sacrifici, elevare il traffico a quella potenza reale, e non soltanto fittizia, che costituisce un fattore di prosperità nazionale, senza il concorso di un vigoroso ed esteso potere coloniale.

Il traffico è il mezzo indispensabile per utilizzare e collegare le funzioni espansive, e nei limiti di questo compito può essere elemento di prosperità, ma quando lo si voglia considerare come un elemento capace di esistere e produrre da sè, indipendentemente dalle colonie si è costretti a riconoscere che sarebbe, oggi, un errore ed un pericolo considerare il traffico come una obbiettività italiana.

Se cambieranno le condizioni delle marinerie, anche solo nella forza motrice, come sono in via di evoluzione le industrie, l'Italia potrà sperare giorni migliori e considerare il traffico come una obbiettività nazionale, ma finchè questa evoluzione non si accenna, è necessario escluderlo dalle obbiettività conseguibili e considerarlo come una derivata della espansività nazionale.