

Magazzinaggio nei magazzini generali per decade e quintale lordo da cent. 1  $\frac{1}{2}$  per concimi in sacchi a cent. 15 per spugne. Inoltre sono praticate tariffe speciali per determinate merci.

Fiume, invece, applica le tariffe seguenti :

Tassa di deposito per 100 chili da L. 1 per merci depositate all'aperto e L. 6 per merci da prima classe, cioè armi, bozzoli, chincaglie, orologi ecc.

Tassa di pesatura L. 0.10 per Qle.

Tassa d'immagazzinamento o estradazione L. 0.25 per Qle.

La tariffa di deposito è applicata col 100 % d'aumento. Queste poche cifre ci danno l'idea delle alte spese di piazza, direi quasi proibitive, che vengono praticate nel porto di Fiume e stimo inutile proseguire.

Dalle cifre ora citate si comprende qual'è il vantaggio di Amburgo. Ammesso pure che oggi queste tasse siano state aumentate non hanno certamente subito l'aumento pari alla svalutazione del marco. È un principio ormai acquisito dalla scienza economica che il potere d'acquisto d'una valuta deprezzantesi, nell'interno dello Stato in cui questa moneta ha corso legale, si mantiene sempre più alto del potere d'acquisto che questa moneta ha all'estero. Ne segue che i salari e tutte le altre forme di retribuzione sono molto inferiori negli Stati la cui valuta va deprezzandosi che in quelli che hanno una valuta buona. Se a questo aggiungiamo l'ottima forma di organizzazione del lavoro del porto di Amburgo, per cui la grande organizzazione che raggruppa quasi tutti i datori di lavori del porto, il *Hafenbetriebsverein* trattando direttamente con l'organizzazione operaia, diminuisce le possibilità di sciopero, e fa sì che le questioni più difficili possono venir risolte senza turbare il funzionamento portuale, se non dimentichiamo la posizione geografica d'Amburgo, situata su un fiume navigabile congiunto per mezzo dei suoi affluenti e di canali pure navigabili agli altri bacini fluviali dell'Europa Centrale, se teniamo presente le tariffe speciali di cui gode il porto, tariffe che lo avvicinano considerevolmente ai più importanti centri di produzione e di consumo dell'Europa Continentale, se, infine, ricordiamo la modernità e la grandiosità dei suoi impianti, l'importanza delle sue industrie e le facilitazioni che una piazza così vasta può dare al commercio internazionale, ci renderemo conto facilmente in quale difficile situazione si trovino i nostri porti più settentrionali nella lotta contro questo titano che cerca di sopraffare e di ridurre al minimo l'attività dei nostri empori. Esamineremo in seguito quali sono i provvedimenti che si dovrebbero prendere per arginare la concorrenza dei porti del Nord e specialmente di Amburgo. Ma fin d'ora possiamo dire che è necessario i nostri porti agiscano concordemente e non si perda la nostra attività in vane polemiche; come purtroppo spesso accade, per far prevalere gl'interessi di questo o di quel gruppo d'interessati.

Rimarrebbe ancora da dire qualche cosa sul porto di Brema. Ma questo porto, per quanto abbia una certa influenza sull'espansione dei nostri porti adriatici, interessa più precisamente il traffico di Genova. Brema, infatti, più che con l'Oriente ha relazioni con l'Occidente. Già in passato era accentuata questa speciale funzione del porto di Brema e le sue relazioni erano intense con l'Olanda e la Francia (1). Oggi Brema, per la sua felice posizione geografica all'estuario del Weser, è il porto di diretto transito oltre Atlantico della Germania ed il suo principale articolo d'importazione è il cotone, per le transazioni sul quale articolo esiste una Borsa organizzata in modo non molto dissimile da quella di Liverpool e di Le Havre. L'esistenza del *Bremer Lloyd* attirava non pochi passeggeri i quali convenivano da tutti i punti dell'Europa continentale per imbarcarsi a Brema o, per essere più esatti a *Bremerhafen* che è il porto di velocità di Brema. Possiamo concludere, quindi, che il traffico di Brema, come quello di Rotterdam, Amsterdam, Anversa e Marsiglia, riguardi piuttosto Genova che i porti adriatici, per quanto i fatti

(1) *Bremer Handel-geschichte im 19 Jahrhundert*. Dott. F. Rauers, Bremen, 1913.