



L'INDUSTRIA DELLE BANANE IN SOMALIA

BATTEZZATA nell'Augusto Nome del Duca degli Abruzzi, è scesa in mare recentemente la prima nave bananiera armata da una ditta italiana, la Società Anonima di Navigazione Italo Somala di Genova.

La nave, destinata al trasporto delle banane dai porti della Somalia a quelli della madre patria, è lunga 296 piedi, larga oltre 40 ed ha una capacità di carico di 1.700 tonnellate. È costruita in ogni particolare secondo le direttive della più moderna tecnica, ed in armonia alle sue funzioni ha le stive completamente isolate e munite di un sistema di frigoriferi a circolazione d'aria fredda.

L'avere imposto il nome del Principe di Savoia alla nave, non solo è un doveroso tributo reso alla memoria del Duca pioniere, dell'infaticabile assertore del nostro espansionismo coloniale, del modesto e silenzioso Uomo d'azione, ma è un buon augurio per l'affermarsi e lo svilupparsi di uno dei più promettenti rami delle imprese agricole somale.

L'idea della coltivazione della banana, al fine dello sfruttamento commerciale, si può dire che sia sorta quasi per reazione alla sfiducia che ha colpito i concessionari in seguito alla poco brillante conclusione dell'esperimento sul cotone, a torto oggi da essi quasi del tutto abbandonato.

Anche la banana ha avuto i suoi fervidi apostoli e i suoi denigratori; anche questa coltivazione si è prestata ai facili entusiasmi e alle mordenti punture della critica e del dubbio.

Questa produzione, se fosse stata lasciata alla incontrollata gestione dei singoli, non integrata e sorretta da consigli tecnici, non si sarebbe forse imposta sul mercato italiano, come è avvenuto, e l'industria che ne è derivata sarebbe con ogni probabilità fallita.

Nel 1929, la banana in Somalia era già coltivata su circa 400 ettari ed in quell'anno se ne esportò per una modesta cifra di Lire 186.000.

L'Europa era saturata della produzione di provenienza dalle Canarie, dal centro America, dalla Guinea francese. Ma il frutto tropicale era ancor ben lontano dall'essere alla portata delle borse mediocri e tanto meno di quelle popolari, ed ornava solamente la tavola dei ricchi e lusingava l'esotismo delle trattorie di lusso.

Affermano i naturalisti esistere qualche centinaio di varietà di questa pianta. In Somalia due varietà sono commestibili a frutto fresco: la «Musa sapientum» e la «Musa Sinensis» ed una varietà a frutto cotto o ridotto in farina: la «Musa Paradisiaca».

Delle due prime varietà, le più apprezzate sono la banana zanzibariana e la Giuba. Sono frutta che hanno un valore nutritivo notevole e saziano non solo i neri, assai parchi, ma qualche volta anche il bianco, il quale con alcune ben mature banane ed un paio di tazze di thè, può benissimo dire di aver fatto colazione, almeno... in attesa del pranzo.

Allorquando i concessionari videro partire per l'Italia i primi carichi di banane, modesti a dir vero, ma il realizzo dei quali dimostrò che tra costo e ricavo del prodotto rimaneva un discreto beneficio, risparmiando loro e fatiche e una forte percentuale delle pene sofferte già in dipendenza di quel «maledetto cotone» che aveva procurato a molti di essi il cardiopalma; quando s'accorsero, dunque, di aver incassato, in certo modo senza troppi spasimi, un premio tangibile alle loro fatiche (e sono molte) ed ai loro sacrifici (e sono moltissimi), pensarono logicamente alla possibilità dello sfruttamento bananiero su più larga scala.

E mentre si andava in quasi tutte le aziende propagando la messa a dimora dei polloni, col solito entusiasmo bersagliere del quei bravi ragazzi che sono i concessionari, ciascuno sorvegliando la cultura come sapeva e forse con troppa fiducia, non tanto nell'esito finale dell'impresa, quanto nella semplicità della coltivazione, la quale, se non ha esigenze enormi, non è così facile come si può credere, sorvegliavano molti e gravi problemi circa la industrializzazione del prodotto.

Un primo problema da risolvere era anzitutto costituito dalla tecnica della coltivazione, cioè scelta dei polloni, maniera di farne l'impianto, conoscenza delle cure culturali, concimazione della terra, imballaggio delle banane, spedizione, ecc.

Un secondo era dato dalla difficoltà derivante dal trasporto delle banane a Mogadiscio per l'imbarco, e dal costo di esso, che incideva sul beneficio.

Era poi da risolvere ancora la questione dei noli, fissati dalla «Citra» e dalla «Libera Triestina» nella identica misura di ben lire 325 a metro cubo di frigorifero. Connesso con l'alto costo del nolo era il problema della cubatura delle celle frigorifere assai limitata in piroscafi non attrezzati per siffatto servizio.

La produzione intanto andava aumentando e la disponibilità dei frigoriferi rimanendo invariata, avveniva, all'atto pratico, che, mentre una piccola parte del prodotto delle aziende poteva, più o meno bene, essere imbarcata, una gran parte invece rimaneva invenduta, o, peggio, era destinata a marcire. E non era infrequente il caso di vedere abbandonati sulla strada, impantanati per le piogge, carichi interi del prezioso frutto in decomposizione. Come dire del denaro distrutto e del lavoro annullato.

Si provò anche a caricare le gabbie di banane sopra la coperta dei piroscafi, il che, se assorbiva è vero, una cospicua parte del prodotto che altrimenti sarebbe rimasto invenduto, aveva come conseguenza che siffatta parte arrivava a destinazione deteriorata per circa il 40%, perchè esposta alla salsedine del mare ed alle variazioni del clima. E mentre poi in questa guisa il produttore si sbarazzava della merce inutilizzabile, ed il compratore finiva col vendere in Italia a prezzo alto il 60% delle banane arrivate sane, concludendo in ogni modo un buon affare, il consumatore pagava il frutto il doppio di quanto avrebbe dovuto.

La situazione era difficile, e, pure essendo prevedibile il buon esito della impresa, si sentiva la necessità di un intervento che regolasse le cose, appianasse le difficoltà, e sorreggesse la nuova industria.

Si ebbe in quel tempo la male augurata idea di chiamare in colonia un esperto spagnolo, col preciso incarico di studiare sul posto la possibilità della coltivazione delle banane, e d'insegnare ai nostri coloni praticamente la tecnica culturale, il modo di imballaggio del frutto, ecc.

Il quale esperto essendo, pare, anche un produttore di banane delle Canarie ed un furbo di tre cotte, per giunta, fece sì degli studi, ma nel suo interesse in vista della possibile concorrenza della banana somala, e si guardò bene dal mettere la sua competenza al servizio dei concessionari.

Il Consorzio fra i concessionari, disciolto in prosieguo di tempo e ricostituito su altre basi da S. E. Rava, per motivi di varia natura e soprattutto per la insufficienza del capitale disponibile, non si trovò in condizioni di risolvere nemmeno in parte il problema sopra accennato.

Urgeva pertanto che il Governo intervenisse autorevolmente a risolvere la situazione, non solo considerando la cosa dal lato commerciale del pronto guadagno, ma con spirito e visione nazionale, poichè ogni problema delle colonie si innesta ed inquadra nella economia della metropoli. Dal quale intervento dipendevano la tranquillità e gli interessi dei concessionari, una grande maggioranza dei quali, allo stremo delle possibilità finanziarie, e non poco delusa per precedenti insuccessi, aveva fatto sicuro assegnamento sul vantaggio offerto dalla industria bananiera.

Uno dei primi provvedimenti da prendersi per favorire lo sviluppo dell'impresa e la vendita delle banane doveva tendere naturalmente a che sul mercato nazionale non venisse lanciato un prodotto di qualità scadente; e perciò il Governo col Foglio d'ordini del Dicembre 1929 n. 34 stabiliva:

1) una visita fitopatologica del frutto ed una ispezione sugli imballaggi, da farsi, tanto in azienda, quanto in dogana;

2) una serie di requisiti ai quali dovevano rispondere le banane in esportazione nei riguardi della forma e peso dei grappoli, della maturazione del frutto, escludendo assolutamente i caschi che presentassero segni manifesti di cocciniglia od altro.

Ciò mise subito la colonia nella condizione di spedire in Italia un frutto selezionato, con la possibilità pertanto di fare la concorrenza a quello proveniente dall'estero.

Ma non bastava la selezione del prodotto quale era dato in quel momento; occorreva selezionare anche la pianta e non abbandonare lo studio minuzioso del modo di cultura. Perciò proseguivano e proseguono tuttora gli studi nelle aziende governative di Genale e di Alessandra, per quanto riguarda la pratica coltivazione della pianta, la scelta e la preparazione del terreno adatto alla cultura, la costituzione dei bananeti con polloni selezionati, la messa a dimora, il modo di impianto, le cure da darsi alle piante, la irrigazione, ed infine la raccolta.

Nel frattempo per riunire le più distanti località del comprensorio di Genale e precisamente Genale con Goluin e Vittorio d'Africa, il Governo locale ha costruito fra questi centri una ferrovia Decau-

ville, che ha un percorso di 32 km., incontrando una spesa di lire 750.000. È poi in costruzione il tratto di Decauville che deve congiungere attraverso la duna, (circa Km. 15), Vittorio d'Africa con Merca, porto d'imbarco più prossimo alle concessioni. La spesa relativa è già impostata in bilancio per L. 350.000.

A Merca verrà poi costruito un nuovo pontile d'imbarco, la cui spesa preventiva è di L. 330.000; il che faciliterà il carico delle banane sul posto, risparmiando in siffatto modo tempo e spesa per trasportarle a Mogadiscio.

Un grande ausilio ha recato pertanto l'opera del Governo per l'affermazione del prodotto coloniale. Ma non si è fermata qui l'attività governativa.

Con decreto Reale del 2 marzo 1933-XI, n. 370 è stato costituito il Consorzio di colonizzazione di Genale nella Somalia Italiana, il cui Consiglio di Amministrazione ha la facoltà di provvedere obbligatoriamente per tutti i consorziati, al servizio del trasporto e della vendita nel Regno delle banane di produzione dell'intero comprensorio.

Infatti all'art. 1 è fatto obbligo a tutti i concessionari proprietari di terreno di far parte del Consorzio ed è stabilito che l'amministrazione di esso provveda obbligatoriamente per tutti i componenti il Consorzio al contingentamento, al trasporto e alla vendita delle banane da esportarsi nel Regno.

Con l'adozione del sistema del contingentamento, che è vera e propria misura precauzionale, agli effetti tanto della economia locale quanto di quella generale, si otterranno, almeno allo stato delle cose, due scopi:

1) di impedire una dannosa crisi di sovrapproduzione sia per il produttore, sia per la economia della Nazione;

2) di porre una remora ad un disordinato ed eccessivo estendersi della monocultura, che può andare a scapito delle altre culture sfruttabili in colonie. Ciò nell'interesse della stessa colonia che deve valorizzare tutte le possibilità della terra e in quello dei coloni, i quali, agrariamente, devono dare un giusto equilibrio a diverse culture.

Nei riguardi dei noli, la cui elevatezza grava sul prezzo del prodotto, impedendo che questo divenga accessibile alla grande massa dei consumatori e diminuendo pertanto la richiesta, con la costruzione della nave bananiera, varata testè in Svezia, si afferma che il nolo sarà diminuito del 50 %.

Un altro coefficiente alla diminuzione del prezzo della banana sarà dato dall'abbassamento della tassa che le merci pagano all'atto

del transito del canale di Suez. I dirigenti della Compagnia sono allarmati per la costante contrazione del tonnello in transito nel Canale, contrazione che non accenna a verun arresto e che falcidia non indifferentemente il reddito annuale della Società; la quale, ciò malgrado, ha notevoli benefici lo stesso. Per la diminuzione di questa tassa già sono stati fatti voti dagli armatori di tutto il mondo.

È indubbio che la tenace volontà dei nostri agricoltori della Somalia, le provvidenze e le previdenze del Governo locale hanno saputo dare un impulso a questa nuova ricchezza coloniale. Lo dimostrano i fatti ed i risultati si possono constatare dalle cifre.

Ancora una volta è confortante riconoscere che solo negli ultimi anni l'Italia, nelle sue colonie, ha marciato di buon passo e che in questo breve periodo ha raggiunto mete alle quali altri Nazioni coloniali sono pervenute in un numero di anni infinitamente superiore.

La linea ascensionale della esportazione delle banane somale apparisce, meglio che dalle parole, dalle seguenti cifre:

1928	esportazione	q.li	450.44	per L.	51.000
1929	»	»	2.115.44	»	186.000
1930	»	»	7.167.74	»	725.000
1931	»	»	15.000.00	»	1.731.000
1932	»	»	50.000.00	»	4.000.000

Per il 1933, il contingentamento delle banane è stato fissato in 160.000 q.li con un ricavo che quasi certamente si aggirerà sui 12.000.000 di lire!

I giornali hanno pubblicato, ed il calcolo è esatto, che la esportazione delle banane dalla Somalia è aumentata dal 1930 al 1933 di ben 24 volte.

Che dire se si paragona l'esportazione del 1928, anno di inizio, con quella che si effettuerà in quest'anno? L'aumento sale a ben 355 volte!

Ma, a malgrado del forte contingentamento, la colonia ha una possibilità di produzione annuale di gran lunga superiore a quella attuale. La potenzialità produttiva può essere accresciuta entro limiti incalcolabili.

Sarebbe tuttavia un errore evidente voler imprimere a questa cultura un ritmo crescente, se di pari passo non si trovano gli sbocchi alla produzione e se non sorgono in Somalia altre industrie derivate da questa.

Si presenta al capitale nazionale una opportunità di studiare se non convenga, oltre che cercare sbocchi anche all'estero alla produzione locale, istituire delle aziende per la produzione, ad esempio, della farina di banane, usata per la confezione dei dolci e della pasticceria e di creare altresì aziende per la fabbricazione delle marmellate di banane, le quali pel gusto ed il potere nutritivo nulla hanno da invidiare alle marmellate di altra frutta in commercio.

Si tratta di provare, di osare, di incanalare verso nuove industrie quel capitale che forse giace, se non inoperoso, per lo meno timidamente impiegato con poco reddito, per la cessazione di industrie superate. E non si suggerisce la corsa all'alea, con spirito di avventura, ma si consiglia di studiare preventivamente la cosa, e procedere a quei calcoli che la prudenza più elementare insegna.

L'Africa apre le sue risorse ai coraggiosi, a coloro che intendono adottare, non a parole, il « curriculum vitae » dell'italiano nuovo e attuare praticamente le dichiarazioni della Carta del Lavoro: « Il complesso della produzione è unitario dal punto di vista nazionale, i suoi obbiettivi sono unitari e si riassumono nel benessere dei singoli e nello sviluppo della potenza nazionale ».

« Lo Stato corporativo considera l'iniziativa privata nel campo della produzione come lo strumento più efficace e più utile nell'interesse della Nazione ».

È penoso constatare come l'Italia nuova, che dà continuamente prova di coraggio e di audacia, che in tutti i campi tende alla conquista del primato, in fatto di slancio coloniale non risponda ancora, come dovrebbe e come può, all'incitamento che autorevoli e serie persone conferiscono alla pubblica opinione coi più larghi mezzi di propaganda.

Ma è anche, d'altra parte, confortante fidare nella tenacia di chi guida l'Italia, per cui il problema dello sviluppo delle colonie fa parte di ciò che, con brutta parola, si chiama programma nazionale.

A. CAMPOSANPIERO