

VITA E PROBLEMI DELLA REGIONE

LE FUNZIONI DEL PORTO DI TRIESTE

Le trattative per la sistemazione della « Navigazione Libera Triestina », di cui in queste ultime settimane si è avuto tanta eco nell'opinione pubblica e nella stampa, investe un problema fondamentale per Trieste, quale è quello delle sue funzioni nel campo marittimo.

Infatti, al di sopra degli stretti interessi della società, la vita e l'efficienza di un organismo della mole della « Libera », con le sue duecentomila tonnellate di stazza e con il vasto complesso delle linee gestite, rappresenta una parte non trascurabile, di valore morale e materiale, della nostra economia marittima e di tutto l'insieme di lavoro e di attività da cui essa trae alimento.

Non è sulle modalità e particolarità della sistemazione finanziaria, circa la quale trattative sono state e vengono condotte a Roma, che l'opinione pubblica si è così ansiosamente preoccupata. No, la città che ha dato vita e nome a questa importante società, è pronta a considerare con simpatia e gratitudine qualsivoglia soluzione alla quale si voglia arrivare per rinsaldare la compagine finanziaria dell'azienda, ma non ha potuto trattenere la sua voce prorompente di fede e di passione affinché un così magnifico complesso di navi e di servizi sia conservato, senza ridurne l'efficienza, al nostro porto che ne è stato la culla e che, passo a passo, ha accompagnato lo sviluppo del grande organismo armatoriale.

Giustificato è stato quindi l'allarme con cui Trieste ha accolto la notizia, — risultata infondata per esplicita smentita del Governo, — che in un certo momento sarebbero sorte improvvise difficoltà, per cui altra soluzione non sarebbe che addivenire a uno smembramento della società, la quale rinunciando al suo nome, avrebbe pure dovuto cedere a un gruppo di nuova formazione in Roma e ad altro gruppo del Tirreno le linee da essa create ed organizzate.

Allarme giustificato abbiamo detto, non già perchè corrisponda alla realtà, chè infatti abbiamo la più ferma fiducia che il Governo nazionale mai consentirebbe si traducesse in atto un provvedimento così deleterio per l'economia triestina, ma soprattutto, perchè la città, impegnata a fondo da un decennio in un'immane lotta contro la formidabile concorrenza dei porti nordici, vuole e deve essere gelosa custode delle sue istituzioni economiche, le quali se di nome sono al servizio dell'economia locale, di fatto rappresentano iniziative che potenziano l'economia nazionale e qui, meglio che in ogni altro centro marittimo, si trovano in grado di assolvere a una funzione, che nello stesso tempo è la missione dell'Italia nuova: l'espansione della bandiera italiana sui mari del mondo.

Non occorrono frasi retoriche per rappresentare come tale missione sia assolta da Trieste e quali affermazioni siano state conseguite. Bastano le enunciazioni di fatto. Al cospicuo contributo del naviglio triestino sono dovuti: il primato della bandiera italiana nel Levante; la mole del movimento del tonnello italiano oltre il canale di Suez; l'istituzione di linee regolari dall'Adriatico per il Mediterraneo occidentale fino a Casablanca; l'istituzione di linee regolari intorno all'Africa; l'istituzione di linee regolari oltre il canale di Panama; la congiunzione di Genova con Città del Capo in un tragitto la cui durata di 50 giorni è stata abbreviata a 20 soltanto; l'istituzione della linea diretta con la California che, con navi di lusso, accorcia la durata del viaggio a 26 giorni; il servizio celere di New York con motonavi di 24.000 tonnellate che, quando sono entrate in linea, erano le più grandi del mondo; la linea celerissima di Costantinopoli; la linea celere dell'Estremo Oriente; e infine, di prossima attuazione, la maggiore rapidità del tragitto sulla linea celerissima Trieste-Egitto con l'imminente entrata in linea di una nuova, lussuosa e rapidissima motonave di 12.000 tonnellate.

Tutte queste affermazioni, che rappresentano un'effettiva integrazione dello sviluppo della marina mercantile italiana, sono state possibili perchè, con tutta l'anima e spinta dalla passione di rendersi utile alla Patria, Trieste ha posto al servizio del Paese la versata esperienza delle sue iniziative e dei suoi uomini, approfondendo in pari tempo, nel crogiolo ove si fucinava la nuova organizzazione economica della città, il capitale regionale: quello dei ricchi e quello dei più umili risparmiatori. Ma se nelle vicende non sempre facili sono stati travolti alcuni uomini e i capitali sono stati assorbiti negli imponenti investimenti, la città esaurita nei mezzi ma non nelle energie e nella volontà di lottare e di vincere, può additare con orgoglio le opere imponenti innalzate a costo di tanti sacrifici: la Fabbrica Macchine di S. Andrea dove vengono impostati i più possenti congegni, macchine a vapore, turbine e motori di ogni potenza, il Cantiere S. Marco che ha ora sullo scalo il « Conte di Savoia » di 46.000 tonnellate, il Cantiere di Monfalcone che raccoglie commesse anche da paesi stranieri, e innumeri navi di ogni dimensione e velocità che formano l'orgoglio della marina mercantile nazionale.

Ora Trieste se, dopo tanti sacrifici compiuti, ha accolto con la più viva simpatia l'appoggio di città consorelle per il consolidamento delle sue opere, nella consapevolezza che, essendo la sua funzione nazionale, era non soltanto giusto ma necessario che il contributo di mezzi e di collaborazione fosse nazionale, sente il tormento di profonda amarezza quando il suo compito e le sue funzioni siano misconosciute, quando da città consorelle si attenda alla sua attrezzatura e alla sua efficienza, come di recente è avvenuto con un ordine del giorno del Consiglio Provinciale dell'Economia di Genova, ove questo « ritiene necessario di eliminare dannosi doppioni di linee sovvenzionate fra loro spesso concorrenti e fa voti che i servizi considerati

« indispensabili ed utili e perciò sovvenzionabili siano affidati agli organismi marittimi in base al criterio dell'affinità degli interessi e dell'organizzazione, avendo presenti le linee che, — come quelle della « Libera Triestina », — interferiscono sui traffici del Tirreno, della concorrenza estera e delle esigenze del « hinterland » nazionale. Da questo punto di vista Genova è la sede più indicata delle linee marittime di penetrazione commerciale e non può diventare uno scalo di linee nazionali facenti capo ad altri porti, nè essere subordinata ad altri interessi. Ciò può affermare tranquillamente Genova che ha dimostrato di bene interpretare e meglio servire gli interessi nazionali ».

A questo ordine del giorno sobria ma precisa è stata la risposta del Consiglio Provinciale dell'Economia di Trieste, il quale ha fatto presente « che la posizione geografica e commerciale del porto di Trieste ne rende la funzione politica altamente significativa per l'economia nazionale e pertanto qualsiasi menomazione della sua già circoscritta attività ridonderebbe a beneficio unicamente di marine estere, con grave danno non solo per Trieste, ma per l'intera Nazione, e ciò senza alcun beneficio per altri porti nazionali; che pretese interferenze derivanti dallo scalo dei vapori della « Libera Triestina » in altri porti nazionali non possono essere avvertite, al contrario una simile attività non può che riuscire di beneficio all'economia italiana ed ai porti stessi; infine che Trieste non può essere messa in condizione di vivere una vita artificiale, ciò che in definitiva costituirebbe la negazione della sua funzione ».

Vi è purtroppo un doloroso equivoco, da parte di alcune città consorelle, nei riguardi di Trieste. E se a mantenere questo equivoco concorrono interessi particolaristici creati anche da egoismi di campanile, esso equivoco sussiste soprattutto per incomprendimento di quelle che sono le funzioni e la missione di Trieste a vantaggio dell'economia nazionale e perchè, diciamolo una volta con tutta franchezza a fine di bene, non pochi sono ancora coloro i quali credono che Trieste agiti il vessillo delle sue funzioni e della sua missione per coprire gli egoismi locali e quasi per sfruttare una posizione di privilegio.

Ma, bisogna ben farlo presente, Trieste è al disopra di ogni siffatta credenza, perchè da generazioni essa ha saputo dimostrare il suo spirito di abnegazione e l'alto suo sentimento patriottico, all'infuori di ogni calcolo egoistico. Unico grande porto della vasta e popolosa monarchia austro-ungarica, Trieste seppe sempre sfuggire agli allettamenti che le venivano da questa privilegiata posizione economica, e, mantenendo fieramente e con lotta senza tregua il suo carattere di italianità, si lasciò guidare nella scelta del suo destino puramente da ragioni ideali per ricongiungersi alla Madrepatria. Soltanto chi ha seguito Trieste in questa sua durissima lotta e nell'incercibile e nobile suo orgoglio di non scendere ad alcun patteggiamento, può rendersi conto come la città sia spoglia di egoismi e come, testimone

già di traffici fiorenti, il bisogno di vivere e svilupparsi sia da essa sentito non già per sè ma per la maggiore prosperità della Patria alla quale è stata restituita.

Nessun porto italiano ha dovuto sopportare un fardello così pesante e doloroso come Trieste: completamente inattivo il suo porto e quasi spopolata la città nei cinque anni di guerra, difficoltà di riprendere, dopo l'armistizio, le interrotte fila dei traffici, quasi recise dalle nuove barriere sorte sul nuovo equilibrio politico del retroterra, alterna vicenda nell'andamento dei traffici e, infine, in questi ultimi anni, regresso sempre più accentuato del movimento commerciale.

Le possibilità di vita e di sviluppo del porto di Trieste si basano, data la sua posizione geografica e la qualità e varietà del suo traffico, in grandissima parte sulle linee regolari, per cui, su queste, come era logico e naturale, le varie iniziative marittime hanno concentrato i loro sforzi e le loro più assidue cure. Ma se le linee regolari sono indispensabili per la vita del nostro porto e per evitare la deviazione dei traffici verso altri centri marittimi stranieri (e la loro deviazione non si riverserebbe che per un'irrisoria frazione verso altri porti nazionali), esse non sempre sono sufficientemente redditizie, inquantochè, svolgendosi su percorsi « obbligati », ben di frequente non trovano l'alimento necessario di merci e passeggeri atto a coprire le spese di esercizio. E poichè, come detto, il porto di Trieste non potrebbe assolvere le sue funzioni senza l'esistenza di queste linee regolari che, corrispondendo a una ragione di vita, possono tutte essere considerate indispensabili anche se nella classifica ufficiale alcune di esse sono annoverate soltanto come utili, le sovvenzioni elargite dal Governo per ridurre gli oneri delle Compagnie non si sommano già, quando ci sono, ai modesti utili dell'esercizio della navigazione ma in realtà servono a ridurre i maggiori oneri che le linee « obbligate » comportano.

Le funzioni politiche ed economiche di Trieste richiedono, evidentemente, larghi aiuti per sorreggere quelle iniziative che, nell'interesse superiore della Nazione, stanno con costanza e con fede sulla breccia, consapevoli come un declino delle linee regolari andrebbe a detrimento della forza di attrazione del porto e, di conseguenza, riuscirebbe pure dannosa all'economia nazionale.

Non appare poi nella realtà dei fatti che l'appoggio di cui gode l'armamento triestino superi i limiti delle strettissime necessità, nè che sottragga sproporzionati vantaggi al contributo di circa 300 milioni di lire all'anno stanziati per le linee sovvenzionate. Ne troviamo conferma in un parallelo fra le sovvenzioni accordate all'armamento genovese e a quello triestino che così si concretano, salvo errori ed omissioni:

	Sovvenzioni annue lire	Percorso annuo miglia
Genova	69.290.000	1.819.650
Trieste	54.300.000	2.058.750

Dunque Trieste, su un percorso « obbligato » di annue miglia 2.058.750, — contro miglia 1.819.650 delle Compagnie sovvenzionate genovesi, — ha un'assegnazione di 54.300.000 non soltanto inferiore di 15 milioni a quella di Genova ma che batte pure su un maggiore e quindi più dispendioso percorso. Da notarsi poi che, nella ripartizione, mentre la massima assegnazione a una singola Compagnia genovese sale a ben 43.100.000 su un percorso di annue miglia 665.000, la sovvenzione più grossa assegnata a una singola Compagnia triestina si limita a lire 37.500.000 su una percorrenza annua di ben 1.350.000 miglia. Tra parentesi va poi soggiunto che la sovvenzione alla « Navigazione Libera Triestina » si limita a 11.100.000 lire per una percorrenza di 391.000 miglia, cifra che sul totale del contributo governativo di 300 milioni rappresenta la modesta quota del 3,7% !

Malgrado un contributo così limitato, la « Navigazione Libera Triestina », alla quale è stato pure mosso l'appunto di avere assunto, in opposizione al suo nome, la gestione di servizi regolari anziché ripiegare la bandiera e lasciare inoperose le sue navi nei porti (chè infatti un così formulato appunto porta implicitamente a questa paradossale conclusione), gestisce un complesso molto importante di linee e precisamente :

A) dall'ADRIATICO (merci e passeggeri) :

- 1) linea celere Italia-periplo africano (via Gibilterra), percorso 15.195 miglia, 12 viaggi all'anno;
- 2) linea postale Italia-periplo africano (via Suez), percorso 15.195 miglia, 12 viaggi all'anno;
- 3) linea celere Nord Pacifico (via canale di Panama) fino a Vancouver, percorso circa 22.000 miglia, 12 viaggi all'anno;
- 4) linea postale del Congo, percorso 13.200 miglia, 14 viaggi all'anno.

B) dal TIRRENO (merci e passeggeri) :

- 5) linea celere Nord Pacifico (via Panama), servizio diretto Genova-San Francisco-Vancouver percorso circa 22.000 miglia, 12 viaggi all'anno;
- 6) linea celere Cuba-Messico, percorso 13.474 miglia, 12 viaggi all'anno.

C) dal TIRRENO (merci) :

- 7) linea per il Nord Atlantico (New York e Filadelfia), percorso miglia 9.281, 24 viaggi all'anno.

Come si rileva da questa nuda elencazione, sono tutte linee di grande respiro, di cui la più breve si svolge su un percorso di oltre 9.000 miglia e la più lunga raggiunge le 22.000 miglia. Eppure appena una piccola parte dei servizi della Compagnia, — che richiedono una vasta organizzazione e una somma non lieve di sacrifici, — gode

di sovvenzione: così la linea Trieste-Nord Pacifico è sovvenzionata per 9 viaggi su 13 effettuati; la linea del periplo d'Africa, via Suez, per 9 viaggi su 12; quella del Congo soltanto per 4 su 14. Le altre quattro linee, compreso il servizio diretto Genova-California, non fruiscono di alcun contributo governativo.

Nè si può asserire che siffatti servizi costituiscano dei duplicati, come a Genova si mostra di ritenere. Infatti la « Libera » si è cimentata là ove l'armamento genovese aveva abbandonato il campo alla concorrenza straniera, od aveva mantenuto delle linee con altro svolgimento di itinerari e con obiettivi ben diversi (p. es. la linea genovese d'Africa ha partenze ogni due mesi e si arresta a Durban, mentre le partenze della Libera sono quindicinali e l'itinerario comprende l'intero periplo africano). Può forse dolersi Genova se la Compagnia triestina dà al suo porto un movimento annuo, fra merce imbarcata e sbarcata, di circa 300.000 tonnellate, e se gli approdi effettuati sorpassano il centinaio? Sa Genova che se la « Libera » venisse smembrata tale movimento verrebbe a contrarsi e, almeno in buona parte, passerebbe alla bandiera estera?

I triestini non sono secondi a nessuno nel volere la grandezza e la prosperità della Patria, e quindi ben intimamente si rallegrano degli sviluppi e delle posizioni sempre più elevate che la città di San Giorgio si conquista. Ma non possono rinunciare alle loro fonti di vita quando per un malinteso egocentrismo tali fonti si vorrebbero disseccare con danno dell'economia nazionale. E' d'uopo altresì considerare che della rete di servizi istituiti dalla « Libera » si avvantaggiano moltissimi porti italiani dell'Adriatico e del Tirreno, in quanto servizi regolari di questa importanza, costituiscono magnifiche direttrici di attrazione di traffici, per la rapidità, regolarità e completezza delle comunicazioni stabilite. Le quali d'altronde si sono progressivamente sviluppate sino a giungere al servizio diretto fra Genova e la California, con navi attrezzate in modo da poter ormai battere la concorrenza straniera.

Nel sistema dei porti italiani, quello di Trieste, costituisce il capolinea, e quindi, anche per il vasto retroterra che su esso gravita, ha attitudini specifiche di accentrare comunicazioni di carattere internazionale. E' il porto di Trieste, con il suo attrezzamento e la sua solida rete di relazioni che saldamente allacciano mercati di produzione e di sbocco, quello che valorizza l'Adriatico, — e più ancora può valorizzarlo, — e ne fa un'importante via di comunicazione italiana protesa verso l'entroterra. Se i servizi triestini venissero smembrati e menomati, ne approfitterebbe senza dubbio la bandiera straniera e, molte posizioni, oggi conquistate sul mare dal tricolore italiano, verrebbero irrimediabilmente pregiudicate.

La valorizzazione dell'Adriatico non ha un contenuto che si limiti all'interesse di uno o dell'altro dei suoi porti, ma risponde al grande concetto della necessaria politica economica dell'Italia che, dal possesso di questo mare e dallo sviluppo delle comunicazioni

sullo stesso, consolida la sua posizione mediterranea e, nel porto di Trieste, è la potente custode delle preziose chiavi dei traffici dell'Europa danubiana.

Non ci nascondiamo che la crisi generale di questi ultimi anni ha pesato su Trieste come forse in nessun altro luogo. Ma la città è sempre sulla breccia con tutte le sue energie e le sue forze, con l'incrollabile fede che ove le sia continuato l'appoggio fraterno che, — lo ricordiamo a titolo di merito e di onore per le città consorelle, — le è venuto dalla grande Milano e dalla stessa Genova, e ove non le manchi l'appoggio morale e materiale della Madrepatria per l'assolvimento di quelle funzioni che hanno carattere ed importanza nazionale, saprà superare con successo le difficoltà contingenti del momento. Ma appunto in considerazione di queste difficoltà, essa chiede che le siano allontanati i calici amari degli incubi e delle apprensioni per la sorte dei suoi organismi.

Questo dibattito, doloroso bensì ma forse necessario, contribuirà a chiarire parecchi malintesi e susciterà, auguriamocelo con fervido cuore, quella comprensione a cui la città tanto anela nella sua profonda e antica passione di italianità.

Possano essere chiuse così queste amare polemiche e recriminazioni. Già troppi ed interessati nemici abbiamo all'estero che seguono con comprensibile invidia il rinnovamento del popolo italiano sotto i segni fatidici del Littorio, troppi nemici che sulle sorti di Trieste misurano la virtù organizzatrice dell'Italia, e si compiaciono di fare i necrofoni di questo porto come esso fosse entrato in agonia. Trieste, con la sua sensibilità di grande centro al confine, prova quindi più vivo ed intimo il bisogno della comprensione da parte di tutti i cuori italiani, perchè non solo la città ma l'Italia è qui impegnata con tutto il suo prestigio, per i doveri che ha verso sè stessa, germogliati dall'immane sacrificio di sangue e di ricchezza impostole dalla grande guerra.

Non è l'egoismo che spinge i triestini ad anelare la ripresa del loro porto e il consolidamento della sua efficienza, ma l'ardente desiderio che la Patria, nella luminosa aureola di cui oggi è circonfusa, dimostri ai tanti popoli che gravitano verso l'Adriatico come tenace ed inflessibile sia la volontà della Nazione di raggiungere la meta, per fare infine di Trieste uno strumento di ricchezza e di espansione.

« Trieste può aumentare, ma diminuire mai », così ha affermato solennemente S. E. Ciano, Ministro delle Comunicazioni inaugurando il Faro della Vittoria. Tale affermazione, oltre ad essere una solenne promessa, rappresenta pure l'enunciazione di una necessità incombente e corrisponde al mandato politico ed economico di Trieste, che, in fondo all'Adriatico, sta a presidio dei più vasti interessi della Nazione.

La quale ha dischiuso una nuova pagina della sua storia sui mari da che il tricolore sventola sulla torre di San Giusto.

LUCIANO G. SANZIN