VITA E PROBLEMI DELLA REGIONE

NAVI ITALIANE E NAVI JUGOSLAVE
NELL'ADRIATICO

Lo studio relativo all'aumento del tonnellaggio lordo della marina mercantile jugoslava durante lo scorso anno dev'essere, naturalmente, completato con quello dell'attività svolta, nello stesso tempo, da questa marina nell'Adriatico, e confrontata con quella svolta nello stesso mare dalla nostra bandiera.

Non sarà male però aprire anzitutto una parentesi per stabilire che l'aumento della marina mercantile jugoslava si è verificato finora mediante acquisto di navi usate o di navi costrutte nei cantieri stranieri.

L'industria delle costruzioni navali nella Jugoslavia è ancora bambina, e tale resterà, senza dubbio, per molto tempo, nonostante tutti gli aiuti che, da qualche anno, fingono abilmente di prodigarle gli inglesi ed i francesi. Tutti ricordano quanto scrisse la stampa jugoslava allorquando la nota Casa di costruzioni navali Yarrow & Co. di Glasgow si interessò nei cantieri di Kralievica e tutti incominciano a comprendere, nella Jugoslavia ed altrove, la vera portata di quell'interessamento.

Nonostante i primi ammaestramenti di un'esperienza di certo tutt'altro che a buon mercato, il Governo di Belgrado ed i grandi dirigenti dell'industria jugoslava hanno negli scorsi giorni ripetuto l'errore. Un'informazione da Belgrado, passata quasi inosservata dalla nostra stampa quotidiana, ci ha fatto sapere che si è costituita una nuova società *jugoslava* per le costruzioni e le riparazioni navali chiamata pomposamente «Jugoslovensko Drustvo za Izradbu i Opravku Bordova».

La nuova impresa ha un capitale di sei milioni di dinari e deve acquistare il cantiere navale Marjan di Spalato, per migliorarlo al massimo grado e metterlo in condizioni di costrurre le migliori navi del mondo. Le condizioni di questo cantiere lasciano, da molto tempo, a desiderare, non già per la crisi che colpisce, purtroppo, da qualche tempo, tutte le industrie navali, o per il limitato sviluppo dell'economia e della tecnica nella Jugoslavia, ma semplicemente perchè nel cantiere Marjan di Spalato erano cointeressati... dei capitalisti italiani e, per conseguenza, la marina militare e la marina mercantile jugoslave non potevano affidare allo stesso alcun lavoro di una certa importanza.

Per ridare la dovuta prosperità al grande stabilimento industriale necessitava adunque anzitutto nazionalizzarlo, cosa che il Governo di Belgrado ha creduto di fare facilitando il passaggio della

maggior parte delle azioni del cantiere stesso nelle casseforti della « Sociéte Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire » la quale era talmente intenzionata di favorire gli interessi jugloslavi che aveva pensato persino di impiantare, non badando a qualsiasi sacrificio ed a qualsiasi perdita, un cantiere nel punto più indicato dell'Adriatico jugloslavo.

Il problema non poteva adunque essere meglio risolto sotto tutti i punti di vista. Il cantiere di Marjan di Spalato ha ormai l'avvenire assicurato: la marina da guerra e la marina mercantile della Jugoslavia possono affidare tranquillamente allo stesso qualsiasi costruzione e qualsiasi riparazione purchè sia in grado di effettuarla. Per le riparazioni urgenti i nostri vicini della sponda orientale dell'Adriatico non saranno più obbligati a ricorrere a Trieste ed a Fiume. Anche la costruzione delle navi destinate alla marina da guerra potrà essere effettuata in questo cantiere, il quale avrà il tal modo il lavoro assicurato per un tempo abbastanza considerevole.

Inoltre gli ultimi contratti conclusi fra il Governo e le compagnie di navigazione sovvenzionate obbligano queste ultime a costrurre ventiquattro navi destinate alla navigazione di cabotaggio.

E' ben vero che queste navi possono essere costrutte in un periodo di dieci anni ma questa circostanza non può a meno di contribuire sempre maggiormente a facilitare la riorganizzazione del cantiere di Spalato.

La stampa tecnica francese però, accennando a questa combinazione, sia pure senza eccessivi particolari, non tralascia di sottolineare che i Cantieri della Loira si sono interessati nella combinazione essendosi presentata loro *una buona occasione,* cosa che fa logicamente supporre la possibilità, o per lo meno la speranza, di guadagni di certo non trascurabili e non sempre derivanti da facilitazioni alla marina jugoslava. E per accrescere queste possibilità e queste speranze la società francese si prefigge di fare tutto il possibile per migliorare al più presto il cantiere e per metterlo in grado di eseguire qualsiasi ordinazione.

Basta quindi essere muniti del più elementare buon senso per convincersi che la Jugoslavia avrà senza dubbio ben poco da guadagnare e tutto da perdere anche in questa nuova combinazione che di jugoslavo non ha, in fin dei conti, che il nome. I Cantieri della Loira, come principali azionisti dei cantieri di Marjan di Spalato, vorranno, e con ragione, assumere la direzione degli stessi ed imprimere loro quell'andamento che riterranno più consono ai loro interessi. La marina militare e la marina mercantile jugoslava dovranno quindi pagare le loro costruzioni effettuate nei cantieri che possiedono sulla costa orientale dell'Adriatico gli inglesi ed i francesi (cantieri che solo il popolino può ritenere jugoslavi), come pagano, presso a poco, quelle che costruiscono nella Gran Bretagna ed in Francia.

Ora è evidente che la Francia non occupa di certo uno dei primissimi posti fra i costruttori navali a buon mercato. Non è il caso di studiare le cause di questo stato di cose: basta constatare che molti armatori francesi fanno costrurre all'estero le loro navi e che i cantieri francesi, nonostante tutto l'abile lavorio che si va, a tal uopo, compiendo dai valenti diplomatici della vicina Repubblica, vengono quasi sempre scartati nelle gare internazionali, per esserne pienamente convinti.

Naturalmente il desiderio della Jugoslavia di affidare la costruzione delle proprie navi ai propri cantieri è non solo spiegabile ma anche lodevole, ma non bisogna dimenticare che, sino a tanto che questo legittimo desiderio non può essere tradotto in un fatto compiuto, sono sempre preferibili — ed in particolar modo coi tempi che corrono — i cantieri che costruiscono più a buon mercato. E fra questi ultimi i cantieri italiani sono indubbiamente in primissima fila come è stato dimostrato nel modo più persuasivo dall'esito della gara indetta dalla marina da guerra portoghese e dalle polemiche sorte in proposito.

* * *

Chiusa questa parentesi vediamo di stabilire il traffico dei nostri porti e quello dei porti jugoslavi dell'Adriatico durante lo scorso anno, basandoci sulle cifre più accreditate. E' superfluo dire che anche il movimento complessivo delle merci nei porti adriatici per ragioni che si possono assai facilmente comprendere non è sfuggito alla crisi marittima mondiale durante lo scorso anno, ma ha resistito alla stessa forse più di quello che si potrebbe a prima vista pensare. La diminuizione complessiva delle merci sbarcate ed imbarcate nei porti italiani dell'Adriatico ed in quelli della Jugoslavia durante lo scorso anno si aggira approssimativamente sulle ventimila tonnellate rispetto all'anno precedente essendosi conseguito un traffico di undici milioni e più di trecentoundicimila tonnellate. Questa diminuizione non sarebbe adunque molto preoccupante se fosse ripartita equamente tra le due principali marine che trafficano in questo mare, cosa che purtroppo è ben dall'essere.

Le merci sbarcate ed imbarcate nei nostri porti adriatici durante lo scorso anno superarono di poco gli otto milioni e mezzo di tonnellate. Quattro milioni e 328.654 tonnellate rappresentano il movimento dei porti annessi all'Italia in seguito alla nostra vittoria nella guerra mondiale, ossia il movimento dei porti di Trieste e di Fiume e degli altri della Venezia Giulia di secondaria importanza. Nel porto di Venezia si ebbe, secondo le cifre della Direzione Generale delle Dogane — le quali non coincidono sempre perfettamente con quelle delle diverse amministrazioni portuali — un movimento di due milioni e 959.025 tonnellate, in quello di Ancona uno di 726.630, in quello di Bari uno di 413.143 ed in quello di Brindisi uno di

127.146. Si ascende così ad un movimento complessivo di otto milioni e 554.600 tonnellate al quale bisognerebbe però aggiungere quello dei nostri piccoli porti del basso Adriatico, il movimento dei quali non è ancora stato pubblicato dalla Direzione Generale delle Dogane, ma non ha grande importanza sotto il nostro attuale punto di vista, essendo costituito, si può dire totalmente, dalla navigazione di cabotaggio. A questo movimento bisogna aggiungere quello dei porti jugoslavi il quale è stato calcolato dagli uffici competenti — non sappiamo se con procedimenti identici ai nostri, ma senza dubbio non molto diversi — in due milioni e 756.500 tonnellate. Si raggiunge così un movimento complessivo ascendente ad undici milioni e 311.098 tonnellate, il quale, se non è assolutamente completo ed esatto, è senza dubbio quello che può vantare la maggiore completezza ed esattezza possibili.

Calcolando cogli stessi criteri il movimento del 1929 si viene a stabilire che il movimento complessivo si può ritenere, colla maggiore approssimazione possibile, di undici milioni e 331.742 tonnellate delle quali un milione ed ottocentosettantatremila apportate dai porti jugoslavi e le rimanenti, nove milioni e 458.742, dai nostri porti. I porti delle provincie annesse in seguito alla nostra vittoria contribuirono alla formazione di questo totale con cinque milioni e 91.794 tonnellate, quello di Venezia con tre milioni e 15.038 e quelli di Ancona, Bari e Brindisi col rimanente.

Queste poche cifre sono purtroppo molto eloquenti e ci indicano senza sottintesi quello che dobbiamo fare per conservare e consolidare come si conviene la nostra supremazia nei nostri traffici portuali nell'Adriatico. Mentre il movimento dei nostri porti, nonostante tutto il buon volere delle nostre Compagnie di navigazione e delle autorità portuali, diminuisce di oltre novecentomila tonnellate, quello dei porti jugoslavi aumenta di oltre ottocentottantatremila. La superiorità del movimento dei nostri porti adriatici su quelli della Jugoslavia, che era di sette milioni ed oltre cinquecentottantacinquemila tonnellate nel 1929, si è ridotta nello scorso anno a cinque milioni e settecentonovantottomila. La situazione è adunque senza dubbio di una gravità non comune e merita di essere segnalata ai nostri governanti, ai nostri studiosi ed a tutti coloro che si occupano sul serio delle condizioni e dell'avvenire della nostra marina mercantile. In un anno la nostra superiorità adriatica si è assottigliata di oltre un milione ed oltre settecentottantasettemila tonnellate: è quindi evidente che se si continuasse di questo passo la nostra superiorità attuale, pur essendo tutt'altro che trascurabile, verrebbe in pochi anni ridotta ad un quantitativo quasi insignificante.

Fatte queste giustissime considerazioni non bisogna neppure dimenticare che la merce imbarcata e sbarcata nei porti jugoslavi, come del resto quella imbarcata e sbarcata nei porti di qualsiasi nazione, non è trasportata totalmente dalla bandiera nazionale.

Questo fatto non avrebbe adunque alcuna importanza considerevole se la percentuale toccante alla bandiera jugoslava fosse superiore a quella di tutte le bandiere estere, soltanto come si verifica presso a poco in quasi tutti i porti delle più importanti nazioni marittime. Nei nostri porti ad esempio, durante lo scorso anno, la nostra bandiera ha imbarcato e sbarcato quasi ventiquattro milioni di tonnellate di merci, mentre *tutte* le bandiere estere, complessivamente considerate, non riuscirono ad imbarcarne e sbarcarne che poco più di tredici. Nei porti delle provincie annesse all'Italia in seguito alla nostra vittoria la nostra bandiera ebbe un movimento di tre milioni e quattrocentosessantacinquemila tonnellate e la bandiera estera uno inferiore alle ottocentosessantacinquemila.

Nella Jugoslavia la situazione è molto diversa: la prevalenza non tocca infatti alla bandiera nazionale, nè alle bandiere estere complessivamente considerate, ma bensì ad una sola di queste bandiere estere, e precisamente alla nostra. Le merci imbarcate nei porti della Jugoslavia durante lo scorso anno rappresentarono più dei quattro quinti del movimento complessivo mentre quelle sbarcate non arrivarono ad un quinto. Orbene, secondo la stampa jugoslavia più accreditata, la nostra bandiera ha effettuato quasi il sessantasette e mezzo per cento di questi imbarchi ossia molto di più del quantitativo imbarcato da tutte le altre bandiere. La bandiera jugoslava partecipò agli imbarchi con circa il venti e mezzo per cento. La maggior parte del rimanente, dodici per cento, tocca alla bandiera greca con poco più del sette e mezzo per cento.

I quantitativi sbarcati vennero trasportati per quasi il quarantatrè e mezzo per cento dalla bandiera jugoslava, ma nonostante la percentuale relativamente elevata si tratta in fin dei conti di un quantitativo limitatissimo, essendo come si è detto l'importazione jugoslava, contrariamente a quanto succede da noi, inferiore ad un quinto del traffico portuale complessivo dello scorso anno. Gli sbarchi effettuati dalla nostra bandiera nei porti jugoslavi non arrivano al ventidue e mezzo per cento del movimento complessivo e costituiscono quindi un quantitativo assai limitato, dato che tutte le merci sbarcate in questi porti si aggirano nell'insieme sopra il mezzo milione di tonnellate. Le altre bandiere complessivamente considerate sbarcarono il rimanente trentaquattro e mezzo per cento.

Secondo i calcoli più autorevoli, ma sinora alquanto approssimativi, la bandiera jugoslava ha dunque imbarcato nei propri porti durante lo scorso anno circa quattrocentocinquantamila tonnellate di merci e ne ha sbarcato circa duecentoquindicimila. Il movimento complessivo ascende quindi a seicentosessantacinquemila tonnellate corrispondenti a poco più del venticinque per cento del movimento di tutte le bandiere, percentuale che a dire il vero non è una delle più invidiabili, sebbene sia, in certo qual modo, spiegabile per molte ragioni che non è forse il caso di ricordare. La nostra per

centuale nel movimento complessivo dei porti jugoslavi risulta invece superiore al cinquantasei per cento, ed è quindi davvero soddisfacente, perche dimostra, nel modo più persuasivo, quale è e quale sarà per sempre la nostra missione marittima nell'Adriatico.

Naturalmente anche la bandiera jugoslava esercita un'attività di certo non trascurabile nei nostri porti. L'industria dei trasporti marittimi è una industria di carattere prevalentemente internazionale e quindi è logico che se noi andiamo ad imbarcare e sbarcare merci nei porti delle altre nazioni anche le navi delle altre nazioni possono venire a caricare e scaricare merci nei nostri porti. Tutto sta nel mantenere le giuste proporzioni le quali devono essere corrispondenti alle necessità economiche, alle esigenze geografiche ed alle tradizioni marinare.

Le cifre circa l'attività della marina mercantile jugoslava nei porti esteri non sono ancora state pubblicate dai competenti uffici di Belgrado e non si possono ancora dedurre neppure dal movimento particolareggiato dei nostri porti, che sarà pubblicato solo fra qualche tempo per ragioni che si possono facilmente intuire.

Da quanto si è detto si vede ad ogni modo abbastanza chiaramente che non è il caso di preoccuparci troppo della marina mercantile jugoslava e degli aiuti che vengono alla stessa accordati dalla Gran Bretagna e dalla Francia, pur essendo uno dei nostri più importanti doveri quello di tenere alla dovuta distanza, ora e sempre, la marina dell'opposta sponda dell'Adriatico. I previdenti non tralasciano di affrontare al più presto anche i pericoli relativi, onde impedire che possano assumere una gravità preoccupante...

B. MAINERI