

Le cifre della produzione giuliana riportate nella precedente tabella riguardano, nel dopo guerra, i tre maggiori cantieri navali e precisamente quelli dello Stabilimento Tecnico Triestino (Cantiere S. Marco), il Cantiere S. Rocco ed il Cantiere di Monfalcone.

Era ed è in attività anche un altro importante stabilimento fiumano « Cantieri Navali del Quarnaro », che però si limita per ora alle costruzioni di navi per la marina da guerra (cacciatorpediniere e navi cisterna) e ad eseguire riparazioni alle navi.

Si possono ora formulare più liete previsioni sull'andamento dell'industria nell'anno in corso. Attualmente i tre cantieri triestini hanno in costruzione, oltre ad un incrociatore di 10.000 tonnellate di dislocamento ed a cinque sommergibili da media crociera, 20 motonavi mercantili per una stazza lorda presumibile di 168.000 tonnellate; così distribuite:

Aprile 1925 — Navi mercantili in costruzione nei Cantieri Triestini.

| | Numero | Tonnellate di portata | Tonnellate presumibili di S.L. |
|-----------------------------------|--------|-----------------------|--------------------------------|
| <i>Stabilimento Tecnico :</i> | | | |
| Motonavi | 8 | 77.200 | 57.900 |
| <i>Cantiere S. Rocco :</i> | | | |
| Motonavi | 5 | 48.000 | 36.000 |
| <i>Cantiere Monfalcone :</i> | | | |
| Transatlantici-motonavi | 2 | — | 44.000 |
| Motonavi | 5 | 40.000 | 30.000 |
| TOTALE | 20 | — | 167.900 |

Si può ritenere che in tutto il 1925 saranno varate nei cantieri triestini 15 navi per 91.000 tonnellate di S. L.; tonnello che probabilmente supererà quello prodotto nei cantieri delle vecchie provincie. Così questa industria giuliana riacquisterebbe quella netta preminenza che aveva, rispetto a quella posta nei vecchi confini, negli ultimi anni precedenti alla guerra.

Le cause principali di questa brillante ripresa dell'attività dei cantieri giuliani, devono ascrivarsi, oltre alle migliorate condizioni del mercato mondiale ed al sostegno dei premi concessi dal Decreto 1° Febbraio 1923, anche al coraggioso programma di rinnovamento del naviglio, che le maggiori compagnie di navigazione della regione vanno attuando per affrontare la concorrenza mondiale con materiale più perfetto e di esercizio più economico. Nè come causa concorrente deve tacersi la preferenza che gli armatori e costruttori hanno manifestato per i motori a combustione interna, ed il fatto che lo Stabilimento Tecnico Triestino si è assicurata l'esclusività della fabbrica dei motori Diesel del tipo Burmeister e Wain che ha trovato il maggior favore. Come si è visto, oggi i cantieri giuliani costruiscono esclusivamente motonavi.

Se le previsioni per il 1925 sono favorevoli, non si può dire però che non vi sia qualche punto oscuro: anzitutto l'improvviso recente aumento del prezzo della mano