

La tecnica delle costruzioni navali è ora sviluppata in modo da creare dei piroscafi giganteschi che assolutamente non possono accostarsi alle calate del Porto nuovo. I fondali del Porto Duca d'Aosta si prestano invece benissimo per accogliere anche i maggiori colossi, misurando essi al minimo 9 m. D'altra parte il Porto nuovo ha un impianto che, per quanto buono, non può competere col modernissimo impianto di Amburgo. Urge quindi provvedere a che nel Porto d'Aosta sorgano magazzini sufficienti e grù ed elevatori d'un costo d'esercizio minore di quello degli apparecchi del Porto nuovo, azionati ancora a pressione d'acqua.

Ma anche un'altra considerazione attesta la necessità del compimento di questi lavori. Non essendo ultimati i lavori di arginatura delle rive e dei moli del Porto d'Aosta, succede che i flutti disgregano a poco a poco le opere compiute e finiscono col distruggere anche quella parte che è già stata fatta. Ora, è semplicemente enorme che si disperda un capitale così ingente e che costa all'Italia già tanti sacrifici.

Un'altra questione è bene porre in chiaro: l'organizzazione portuale di Trieste deve essere lasciata così come fu trovata; niente deve essere rinnovato. La gestione dei Magazzini Generali, che abbraccia ormai 896190 mq., con 97 edifici, 204 tra grù ed elevatori, oltre 39 km. di binari, 150 impiegati, circa 1000 operai ed oltre 600 cottimisti, fu riconosciuta ottima anche al confronto coi porti meglio progrediti. Gli esperti di tutti i paesi riconobbero la perfezione tecnica degli impianti del Porto d'Aosta ed il sistema di lavoro in uso a Trieste. La semplicità e la perspicuità nelle tariffe, la sicurezza nella previsione delle spese, le ottime disposizioni inerenti ai lavori di sbarco e d'inoltro, l'accentramento dei servizi in un solo ente, che evita conflitti di competenza, ostacoli imprevisi e disguidi, segnano, forse, la via di riforma che potrebbe essere attivata con profitto anche in altri porti del Regno. L'ordinamento vigente che affida la decisione di questioni interessanti più autorità al comitato dei Magazzini Generali, il quale decide in contraddittorio, e che fa concorrere all'amministrazione del porto il consiglio degli Interessati e degli operai (la Commissione ai traffici), garantisce un funzionamento spedito e rende possibile, agli enti competenti, d'essere sempre informati sui bisogni del commercio. Durante la guerra i Magazzini Generali si trasformarono da depositi in transitu in depositi di merce nazionale (merce d'approvvigionamento) e servirono per ricoverare 105000 prigionieri che venivano rimpatriati. Questi fatti, congiuntamente al malgoverno dei commissari imperiali, arrecarono danni non lievi agli edifici del porto, danni non del tutto riparati. L'aumento delle spese portò, e forse porterà ancora all'inasprimento delle tariffe. Urge, quindi, resistere i servizi e conciliare le maggiori esigenze dell'esercizio coi limiti di spesa imposti dalla concorrenza.

*
*
*

Problema essenziale per un grande emporio marittimo è quello d'avere un'ottima rete di comunicazioni che lo leghi ai paesi del retroterra. Le comunicazioni con l'interno possono essere fluviali e terrestri: Trieste, purtroppo, manca delle prime, nè si vede per ora, e forse neanche in futuro, la possibilità di dotare il porto triestino di canali di grande portata, quantunque siano stati elaborati all'uopo parecchi progetti.

Le comunicazioni stradali, al giorno d'oggi, hanno importanza soltanto per le comunicazioni intercomunali ed al massimo per quelle interprovinciali. Da questo punto di vista Trieste è dotato d'una buona strada che congiunge il porto con Monfalcone e quindi col Veneto. A proposito di questa strada si può osservare però che, a causa della sua pendenza, il trasporto mediante camions riesce piuttosto costoso. Fu già elaborato un progetto, ed i lavori furono anche appaltati a delle società nazionali, per la costruzione d'una strada costiera che, in prolungamento della già esistente Trieste - Miramar attraverso il parco del castello, congiungesse più direttamente e con meno salite Monfalcone a Trieste. Essendo diventato ormai Monfalcone un sobborgo industriale di Trieste,