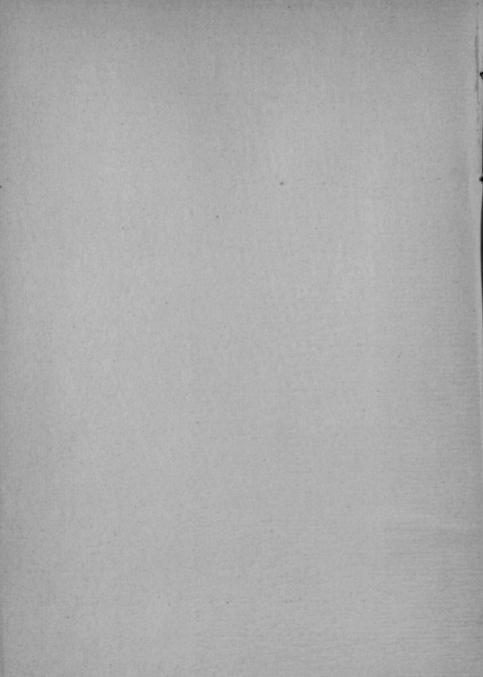




I. S. A. | BIBLIOTECA | 1. C.41



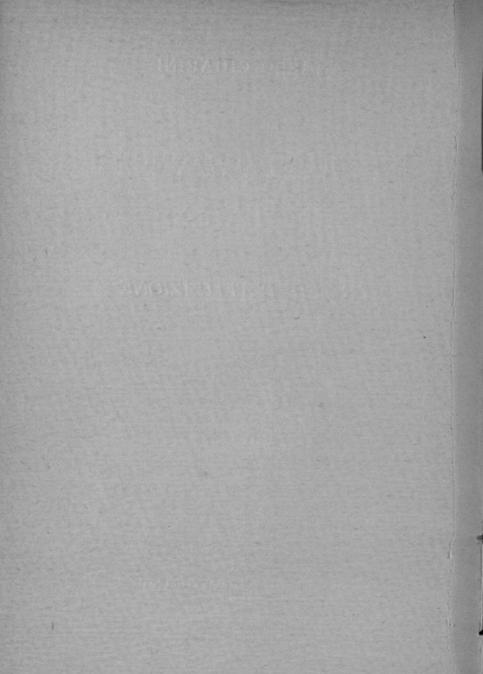
ANGELO CHIARINITALOGATO

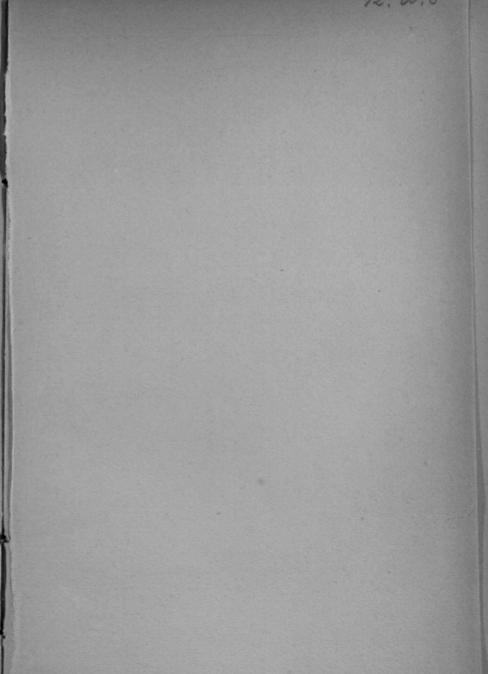
I PORTI FRANCHI IN ITALIA

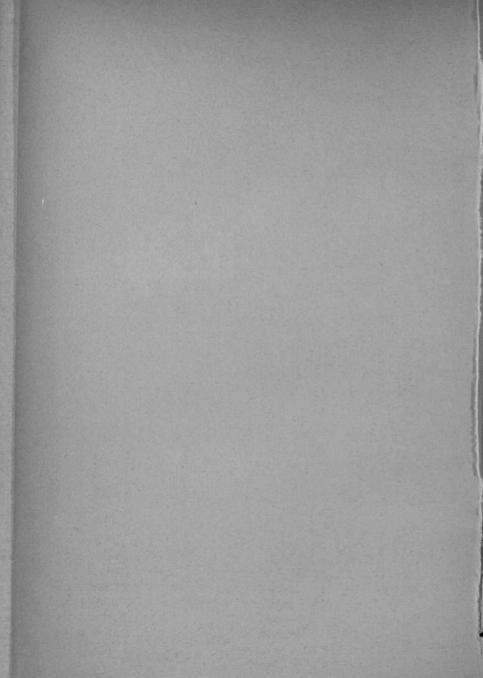
CRITERI D'ATTUAZIONE



BOLOGNA STABILIMENTI POLIGRAFICI RIUNITI 1929







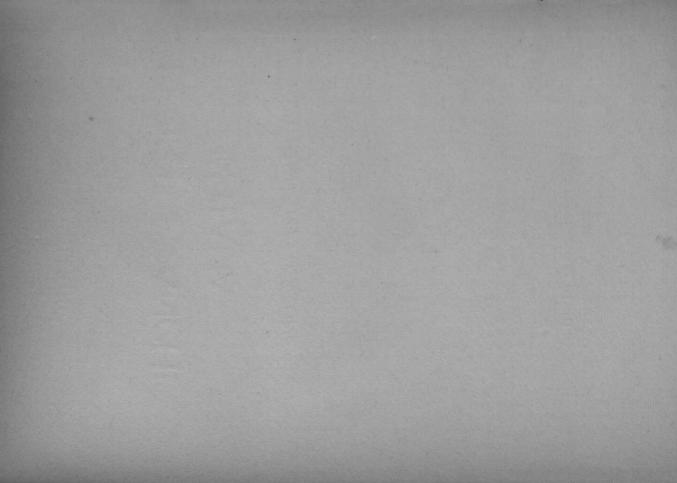
ANGELO CHIARINI

I PORTI FRANCHI IN ITALIA

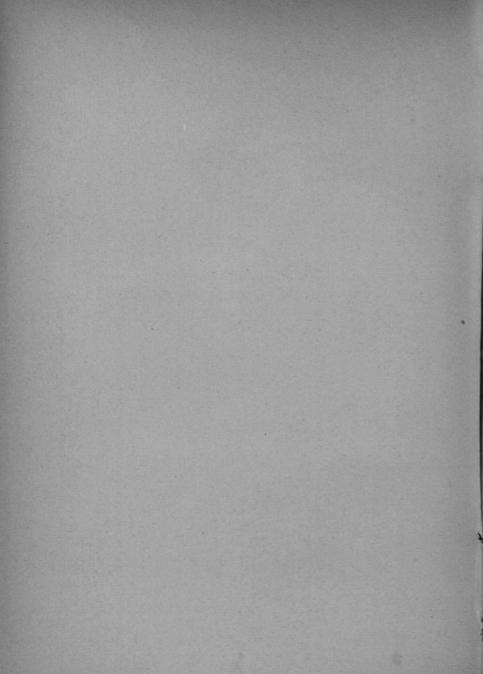
CRITERI D'ATTUAZIONE



BOLOGNA STABILIMENTI POLIGRAFICI RIUNITI 1929



CONTE COSTANZO CIANO DI CORTELLAZZO ALL' EROE DI BUCCARI



PREMESSA

Ritenute giustamente superate tutte le ragioni d'indole politica e fiscale per le quali al momento dell'unificazione del Regno si addivenne alla revoca di tutte le concessioni di franchigia che per alcuni dei nostri porti, risalivano al medio evo, vinti i pregiudizi pei quali ritenevasi che il regime del porto franco potesse costituire una grave minaccia per le finanze dello Stato in dipendenza del contrabbando che, specie se si tiene conto della possibilità d'impiego della Milizia volontaria, potrà forse diminuire, ma non aumentare, il 22 dicembre A. V°, il Governo Nazionale ha emanato la Legge 2395 con la quale è consentita la franchigia doganale nei più importanti porti del Regno.

Mentre le Commissioni Interministeriali incaricate di dettare le norme per l'attuazione dei Porti Franchi in Italia, in base alle disposizioni della suddetta Legge hanno rassegnato, con elaborate relazioni, le loro proposte al Governo, un rapido esame, dei criterî che sono stati seguiti nella formulazione delle definitive proposte, come si procurerà di fare nei seguenti capitoli, permetterà di fissare alcuni punti fondamentali relativamente al tempo ed al modo d'attuazione dei provvedimenti legislativi, mentre basterà qui illustrare semplicemente la portata delle disposizioni di Legge, in rapporto ai singoli casi pratici che si sono presentati nel corso dei lavori delle Commissioni.

* * *

La durata della franchigia stabilita per anni trenta, risponde a quanto i pratici richiedevano al riguardo, essendo il tempo previsto tale da consentire l'ammortamento di tutte le spese, anche di una certa entità, che potranno essere fatte per impianti di depositi, magazzeni ed altro.

Così le disposizioni dell'art. 3 della legge, per le quali l'impianto di stabilimenti industriali entro l'ambito dei porti franchi dovrà esser soggetto a speciale concessione, ha sortito il voluto effetto di allontanare ogni timore negli industriali nazionali di trovare nei nuovi possibili impianti una temibile concorrenza, per effetto delle agevolazioni delle quali usufruirebbero gli altri stabilimenti in porto franco.

A vero dire industrie nazionali si esercitano anche attualmente in regime di franchigia, ma

quale maggior respiro, quale più ampio campo d'azione potrebbero acquistare queste e le altre industrie che producono nei porti italiani quando si trovassero completamente libere da vincoli doganali o non fossero più costrette ai cospicui immobilizzi di capitali ai quali alcune sono ora soggette col sistema delle fidejussioni doganali?

Essendo poi lasciata dalla legge alle Commissioni incaricate dell'elaborazione dei progetti di dettaglio ogni facoltà circa la soluzione da adottarsi in quei casi speciali nei quali determinati impianti industriali o commerciali potevano ritenere non conveniente di esser compresi nell'ambito di franchigia doganale, è nata la possibilità di un'ampia opera di consultazione che ha consentito di rispettare anche particolari interessi, senza venir meno al rispetto di quelli di indole generale, al raggiungimento dei quali giustamente tendevasi.

Non ovunque però è stato possibile, per difficoltà inerenti alla positura del porto o per difficoltà finanziarie, estendere eccessivamente il regime di franchigia, e come prevede ed ammette la legge in alcuni casi, si è ravvisata l'opportunità di realizzazione di un programma, diremo così, minimo, in base ad una realistica valutazione di ogni singolo fattore, in attesa che l'esperimento di qualche anno possa dimostrare l'opportunità di dare maggior estensione alle zone in un primo tempo determinate.

Regolati da una legge saggiamente inspirata alla miglior dottrina e dalle disposizioni che luogo per luogo le Commissioni, dopo maturo esame delle singole situazioni, hanno ritenuto di dover adottare, i nostri porti franchi non potranno a meno di raggiungere pienamente gli scopi che il Governo Nazionale si ripromette.

Nei limiti del porto franco, che potrà, come si è visto, comprendere l'intero porto ovvero una zona ben delimitata del medesimo, le navi sono autorizzate a liberamente circolare, caricare e scaricare merci, effettuarne depositi dai quali potranno esser successivamente tolte merci per una nuova esportazione o per l'introduzione al consumo.

Solo in quest'ultimo caso e per i quantitativi a ciò destinati, si farà luogo all'esazione dei diritti di dogana, con una semplificazione di procedura e di mezzi finora sconosciuta.

La rapidità che oggi si richiede ai mezzi di comunicazione e quindi anche alle grandi navi da trasporto, non consente indugi in complicate e lunghe pratiche burocratiche e doganali.

I temporanei depositi di merci, non potevano nei nostri porti effettuarsi così agevolmente e speditamente come in alcuni esteri concorrenti, nè i grandi depositi di merci che formano la fortuna di Amburgo, di Anversa e di Londra e che costituirono la ricchezza dei grandi porti italiani nell'antichità, sarebbero possibili senza l'illuminata riforma che ne occupa.

Si può obiettare che la celerità dei trasporti odierna può d'altro canto non richiedere la costituzione dei colossali emporî che esigevansi in passato sulle grandi linee dei traffici mondiali e conseguentemente render non strettamente necessario ogni provvedimento atto a facilitarne la formazione.

Se da un lato al fattore celerità devesi dare il suo valore, è da considerarsi che oggi il maggior consumo, il più vasto entroterra nel quale il porto può estendere la propria sfera d'azione, neutralizzano indubbiamente gli effetti in senso contrario ai quali abbiamo sopra accennato e che quindi i grandi emporî hanno ora maggiore importanza, sono di più grandi proporzioni d'un tempo, e di fatto costituiscono ancora la fortuna delle città ove hanno sede.

In regime di franchigia doganale, le merci depositate temporaneamente potranno altresì esser soggette a selezione, manipolazione a nuovo apparecchio ed anche questo dà luogo ad impiego di mano d'opera e ad aumento di ricchezza, per la possibilità inoltre di una maggior utilizzazione di merci nazionali necessarie a formare con quelle estere nuovi prodotti da esportare o da esitarsi sui mercati nazionali.

Così molti dei nostri porti potranno diven-

tare grandi centri di deposito e di contrattazione

delle più disparate merci.

Genova potrà divenire centro di contrattazione per la lana, per i cotoni, per gli olii ecc.; Trieste per il caffè e per i coloniali in genere, ritornando al suo passato di emporio per i grandi mercati del massiccio europeo, del Levante ecc.

* * *

I benefici ai quali sopra abbiamo accennato per l'incremento del lavoro dei singoli porti, risulteranno notevolmente accresciuti dalla costituzione di questi grandi mercati nei quali venendo i prezzi delle merci formati e regolati, come ora avviene a Londra, a Liverpool, e le Havre, ad Amburgo, si ha come conseguenza una maggiore equità ed una particolare moralizzazione nelle contrattazioni.

L'afflusso e il deflusso imponente delle merci potrà avere d'altro canto un benefico effetto sui noli per la possibilità di meglio utilizzare i mezzi di trasporto, con un opportuno equilibrio del tonnellagggio di sbarco e d'imbarco, evitando che le navi partano in zavorra, come troppo spesso lamentasi nei nostri porti.

Queste considerazioni, che lasciano adito alle previsioni migliori sull'avvenire dei principali nostri porti e che nel presente momento, felicemente ultimata la fase preparatoria del provvedimento, acquistano un particolare valore, non debbono però ingenerare fallaci illusioni nell'attribuire alla formazione del porto franco il taumaturgico effetto dell'immediata nascita di industrie tali da dar vita prospera ad intere regioni.

Giustamente quindi le commissioni locali hanno, in alcuni casi, saputo resistere alle pressioni avute per estendere la dichiarazione di franchigia a zone nelle quali il provvedimento non risultava giustificato, secondo i prevedibili sviluppi del commercio o dell'industria e quando una eccessiva estensione implicava lavori di così gran mole da ritenersi esageratamente sproporzionati all'effettiva entità del porto.

Non sarebbe stato giusto infatti che il miraggio di grandiosi progetti, per quando seducente, avesse potuto sottrarre capitali ed energie che potevano più utilmente impiegarsi altrove in zone in condizioni di fruire immediatamente delle provvidenze governative e nelle quali esisterebbero già potenzialmente tutte le condizioni necessarie perchè il regime di franchigia potesse dare immediatamente tutti i maggiori frutti

Considerazioni di tal genere potranno anche consentire una sorta di graduazione nei riguardi del momento in cui converrà dar pratica attuazione ai provvedimenti che la legge consente nei singoli porti di Savona, Genova, Livorno, Civitavecchia, Brindisi, Bari, Ancona, Venezia, Trieste, Fiume, Palermo, Messina, Catania, e Cagliari.

La serena valutazione e la comprensione dei singoli effettivi bisogni dei porti dovrà perciò completamente adeguarsi ed armonizzarsi col superiore interesse della Nazione se veramente vogliamo che il ritorno al regime dei porti franchi, che fu una gloriosa tradizione nostra, avvenga quanto più presto e quanto più proficuamente possibile e perchè il provvedimento, che reca le maggiori possibilità per trasformare la situazione mercantile del Mediterraneo, valga a ridare all'Italia quel primato al quale aspira, conscia della sua missione nel mondo.

GENOVA

« Il primo porto d'Italia, anzichè rimanere esclusivamente porto di transito qual'è oggi, divenga anche un grande emporio dove le merci oltreoceaniche siano accentrate e fatte oggetto di mercato per la loro irradiazione nei paesi di consumo ».

Con queste semplici parole che più che un augurio sembrano esprimere quasi una certezza, l'Ammiraglio Cagni, fin dai primi tempi nei quali fu chiamato dalla fiducia del Duce a reggere le sorti del Porto di Genova come Presidente del Consorzio Autonomo, tracciò un programma alla realizzazione del quale egli attende con illuminata fiducia, con inflessibile perseveranza.

Egli, mentre andava riorganizzando e disciplinando i servizi che in un periodo criticissimo per l'Italia, ancora ben vivo nella mente di tutti, erano andati degradando in modo allarmante e tale da far temere che il nostro primato passasse ad altri porti concorrenti del Mediterraneo, già stabiliva le basi per la realizzazione di questo programma, ponendo allo studio il progetto di trasformazione della Penisola del Molo Vecchio in punto franco che avrebbe dovuto specializzarsi nel commercio dei cotoni, delle pelli e delle lane.

L'iniziativa del Governo Nazionale per la dichiarazione di franchigia dei principali porti ed in primo luogo di quello di Genova è venuta incontro all'iniziativa locale dando alla Città di Genova motivo di estendere i propri studi e di accelerare i lavori d'ampliamento e d'adattamento progettati in modo da poter essere pronta in ogni momento all'attuazione di quell'Istituto che costituisce indubbiamente uno dei principali capisaldi del futuro sviluppo del porto.

Potremmo quasi affermare che il Porto di Genova, appunto per questa sorta di previggenza di chi è vigile custode dei suoi più vitali interessi, si trova già nelle condizioni per addivenire alla pratica attuazione del provvedimento, non essendo mancato da parte del Consorzio, come vedremo, anche lo studio dei più minuti particolari al riguardo, per la risoluzione, così dal lato tecnico, come dal lato finanziario di tutte le questioni connesse.

Di tali interessanti studi giustamente si è valsa la Commissione interministreriale incari-

cata di concretare e formulare le proposte per la franchigia doganale, accettandone in gran parte le conclusioni inspirate sempre ad una equilibrata valutazione degli interessi del commercio e dell'industria e di quelli dell'Erario.

Uno dei punti più intensamente dibattuti per la disparità di vedute esistente fra gli stessi interessati, è stato quello relativo all'estensione da darsi al provvedimento inquantochè, mentre da una parte intendevasi proporre la franchigia per l'intero porto, altri propendeva a limitarlo ad alcune zone soltanto.

Che esistessero buoni motivi d'ambe le parti non si può negare, ma il notevole impulso dato ai lavori del porto per accrescerne le aree disponibili, per ampliarne i magazzini sopraelevando quelli esistenti o sostituendoli con altri modernamente attrezzati, consente di considerare pienamente legittima l'insistenza del Consorzio perchè il provvedimento di franchigia doganale per il Porto di Genova possa avere la maggiore estensione nella certezza che se, com'è nei voti di tutti, riuscirà il provvedimento a dare un ancor maggiore incremento al già promettentissimo lavoro del Porto - che nello scorso 1927 si è avvicinato agli otto milioni di tonnellate troverà certamente negli impianti preordinati i mezzi necessari per farvi fronte.

Conseguentemente la Commissione ha ritenuto di poter proporre che il Porto franco di Genova si estenda dal Varco delle Grazie fino alla Lanterna, comprendendo tutte le attuali aree del Porto doganale. In regime di franchigia dovrebbe considerarsi pure tutto lo specchio acqueo del Porto che verrebbe delimitato da questa parte soltanto dai moli foranei di difesa.

Resta, come si vede, esclusa dalla franchigia tutta la zona compresa fra la calata delle Grazie ed il Molo Giano nella quale hanno sede le grandi officine di allestimento Ansaldo, i Cantieri del Tirreno, la Ditta Odero ed altre minori.

Un dettagliato, pazientissimo esame delle condizioni di questi stabilimenti, anche in relazione alle vigenti disposizioni legislative per l'incremento dell'industria delle costruzioni navali, ha portato a concludere sulla necessità di mantenere gli stessi nell'attuale regime doganale e conseguentemente all'esclusione di tutta la zona da essi occupata dal territorio franco.

È bene notare dopo di ciò che la delimitazione sopra accennata, per quanto vasta e tale da corrispondere alle prevedibili necessità, non esclude la possibilità di una ulteriore estensione della zona franca quando se ne dovesse presentare il bisogno e le Commissioni interessate hanno anche in proposito portata la loro attenzione su altra località posta sulle grandi linee ferroviarie d'accesso al porto e che potrebbe all'occasione servire come zona di riserva per un rapido sfollamento del porto o — nella più augura

rabile delle ipotesi — come luogo adatto per la formazione di quei mercati delle pelli, delle lane, del cotone, del caffè ecc. che attualmente costituiscono uno dei maggiori coefficenti di floridezza per i concorrenti del nord.

Arquata Scrivia, a 38 chilometri da Sampierdarena, sarebbe la zona prescelta, come località che dispone di vastissimi terreni pianeggianti, privi di abitazioni, e quindi facilmente

delimitabili e sorvegliabili.

Già durante la guerra essa ha assolto brillantemente il compito di zona di riserva del Porto ed è da augurarsi che anche nelle pacifiche competizioni che dovranno assicurare a Genova il posto che le spetta nel Mediterraneo, possa ancora assolvere a questa funzione per la quale si è dimostrata in possesso dei migliori requisiti.

Il Consorzio Autonomo, nella multiforme attività che spiega sotto la vigile guida del suo Presidente, sempre nell'intento di facilitare e di accelerare possibilmente l'attuazione del Porto franco, pur declinando l'invito fattogli di assumere la veste di Ente fiduciario della Dogana, avocando a sè la gestione completa del movimento del Porto e tutta la vigilanza e la custodia delle merci, per una serie di ragioni che sono state ritenute plausibilissime, si è impegnato di costituire un apposito ufficio di vigilanza sul porto franco che senza avere una responsabilità diretta, sia tuttavia in grado di tutelare il buon

andamento di ogni servizio nei riguardi doganali.

Tale ufficio avrà anche il compito di svolgere trattative con le grandi associazioni commerciali nazionali affinchè si facciano iniziatrici dell'istituzione di depositi e mercati di merci, provvedendo alle opportune costruzioni nel porto, in base al programma ed al piano regolatore tracciato dal Consorzio. Del pari verranno riprese in esame tutte le concessioni demaniali allo scopo di revocare quelle che sembrassero di dubbio vantaggio alla nuova economia del Porto e per mettere poi a disposizione nuove aree necessarie all'erezione di moderni magazzini.

Abbiamo già dimostrato come Genova, ricca d'iniziative e di possibilità sarebbe sempre all'altezza del suo compito anche quando, nella più favorevole delle ipotesi, il suo lavoro dovesse svilupparsi oltre i limiti del previsto, ma non va dimenticato inoltre che tutti i grandi lavori in corso procedono con ritmo sempre più accelerato.

Così è per quanto riguarda la realizzazione del programma del Porto fino al Polcevera, mentre è anche prevista l'estensione lungo la zona che da Cornigliano va a Voltri. Anche lo spianamento del colle di S. Benigno verrà condotto a termine nel più breve tempo possibile con una spesa, per le sole espropriazioni, di 100 milioni di lire, spianamento che mentre consentirà di acquisire al Porto la relativa area, fornirà ottimo

materiale per la costruzione del Bacino Mussolini, pure in corso d'esecuzione ed il cui primo tratto è stato già appaltato per un importo di 76 milioni.

Non è nello stile fascista di fare del colore in materia, ma come meglio caratterizzare, se non attraverso le sue opere, questa gente ligure che, ristretta in uno spazio angusto fra la montagna ed il mare, spiana il monte per acquistare spazio donde muovere alla pacifica riconquista dei traffici in quel mare che fu già nei secoli un suo esclusivo dominio?

L'argomento, troppo vivo nel nostro animo, troppo appassionante per ogni buon italiano, meriterebbe altra e ben più ampia trattazione. In queste succinte, schematiche note, abbiamo inteso soltanto mettere in evidenza il fatto che per la previggenza, per lo spirito d'iniziativa delle Gerarchie portuali, Genova è già matura per la attuazione del provvedimento di franchigia, e per quanto la nostra modesta voce può valere, noi vorremmo che l'esperimento avesse subito inizio.

Sappiamo che difficoltà finanziarie ne esistono, ma di fronte al magnifico esempio di una operosità meravigliosa non ci sembra che queste siano insormontabili specie se — per il momento — tutti gli sforzi, tutti i mezzi e tutte le disponibilità saranno accentrate a questo scopo, evitando il danno della loro dispersione per que-

sto o quel porto, mentre l'attuazione a Genova del porto franco sarebbe una dimostrazione evidente ed in grande stile della bontà del provvedimento che, insistentemente richiesto da tempo, il Governo Nazionale, ben compreso delle necessità del momento, ha con felice intuizione deciso di accordare.

VENEZIA

Il retroterra del Porto di Venezia, sia nel Regno, sia, su ancor più vasta estensione, in Austria, in Germania ed in Svizzera è di tale importanza, tanto per la sua ampiezza, quanto pei traffici esistenti e che si possono sviluppare, che quel porto non poteva essere escluso dal provvedimento di franchigia portuale, malgrado le non piccole difficoltà che l'applicazione della Legge relativa doveva presentare, in ragione della peculiare situazione topografica del porto stesso e della città.

Il Porto di Venezia infatti forma parte integrante di un sistema portuale, insieme a quelli di Trieste e di Fiume, coi quali appunto si suddivide il vasto retro-terra medio-europeo, tanto disputato dalla concorrenza dei porti del Nord e perciò esso ha una rilevantissima funzione internazionale, oltre a quella nazionale la quale, grazie anche al porto industriale di Marghera, è assurta ad altissima importanza. Ben ha compreso questo il Governo Nazionale, estendendo la franchigia portuale a Venezia e, fascisticamente, la Commissione per i porti Franchi Adriatici e le Autorità che hanno collaborato con la Commissione stessa, hanno appianate tutte le difficoltà che presentava la applicazione a Venezia dell'istituto del Porto Franco.

* * *

Per rendersi conto di queste difficoltà, basta ricordare la conformazione dell'antica Venezia, con le sue isole disseminate nella Laguna che soltanto una lunga striscia di terra separa dal mare. Due larghe aperture mettono in comunicazione la laguna col mare e costituiscono i porti di Lido e Malamocco, da cui per canali interni si accede a Venezia, la quale oggi si estende anche sulla prossima terraferma.

I bacini e i canali lagunari che circondano, toccano e intersecano Venezia, costituiscono il suo porto vasto e sicuro. Però due sole sono le zone destinate normalmente all'ancoraggio delle navi mercantili per compiervi operazioni di commercio, e cioè: il Bacino di S. Marco all'imboccatura col canale della Giudecca alla Salute, e la Marittima, comprendendo in questa denominazione la vecchia stazione Marittima con gli impianti della riva del traghetto sul Canale Sco-

menzera e di quella del Canale della Giudecca da Santa Marta al Rio S. Basilio.

Queste due parti disgiunte e distanti fra loro formano il porto doganale e compiono funzioni d'importanza diversa in relazione al traffico marittimo.

La maggiore attività, portuale e doganale, si ha in Marittima dove ancorano i piroscafi per lasciarvi o prendervi carico in corrispondenza all'inoltro o all'arrivo delle merci a mezzo della strada ferrata ed anche per la via fluviale, giacchè Venezia è raccordata con canali lagunari al Po e al Brenta.

Un buon numero di magazzini per merci varie in transito, un Sylos granario capace di oltre 40.000 tonnellate, un deposito franco assai vasto, uno stabilimento frigorifero per deposito di carni congelate, un Magazzino Generale per merci varie nazionali ed estere ed una buona attrezzatura portuale in via di continuo miglioramento rendono la Marittima sufficiente ai bisogni del traffico che normalmente vi si svolge.

Nel bacino di S. Marco ancorano piroscafi per servizio viaggiatori e che non debbono sbarcare od imbarcare merci in grosse partite, ma solo qualche collo, ed alla Salute fanno scalo i velieri di piccolo tonnellaggio con traffico limitato in genere alle due rive dell'Adriatico.

Oltre che in Marittima ed alla Salute le navi approdano e compiono importantissime operazioni commerciali, col permesso della Dogana, anche in altri punti della laguna, e specialmente a Marghera, ed all'isola della Giudecca.

A Marghera, al margine della terra ferma è in costruzione un nuovo porto commerciale, circondato da una vasta zona industriale i cui stabilimenti godono di speciali franchigie doganali ed agevolezze fiscali in base alla legge 26 luglio 1917 n. 1191. La zona è vastamente utilizzata e conta già molti ed importanti opifici e grandi depositi capaci di circa 100.000 tonnellate di oli minerali. Larghi e profondi canali e bacini permettono, anche alle grosse navi, di accostarsi ai detti opifici e depositi per scaricarvi ed imbarcarvi le merci. Quindi già vi esiste rilevante traffico marittimo per trasportarvi carbone, olii minerali e materie prime fra le quali in ispecie fosfati, piriti, sabbie silicee, ecc.

Alla Giudecca il grande Molino Stucky con Sylos granari di grande capacità, il deposito di olii minerali in cisternoni ed altri stabilimenti minori richiedono lo scarico delle merci alle banchine prospicienti le loro sedi. Sbarchi diretti da bastimenti si hanno pure al Lido, a Murano, ecc.

Pertanto da quanto finora è stato detto si rileva che il porto di Venezia presenta queste caratteristiche particolari:

- 1) Non si apre sul mare, ma si trova nell'interno del territorio nazionale;
 - 2) Non è un organismo unico e raccolto,

ma i suoi ancoraggi sono sparpagliati in una vasta zona a volte nel cuore stesso della città e in comunicazione con essa per numerose vie d'acqua.

È facile intuire come queste peculiari condizioni vi rendono più che in altri porti difficile per l'Autorità Finanziaria ed onerosa per il traf-

fico marittimo, la vigilanza doganale.

Infatti in un ambiente così inorganico, mancante in molte delle sue parti di barriere, spesso in immediato contatto con l'abitato e dove barche e battelli di ogni sorta penetrano da numerose vie d'acqua e circolano liberamente sotto bordo delle navi all'ancora, in quest'ambiente che bene si presta all'evasioni, la dogana deve assicurare la integrale riscossione dei tributi sulle merci e le navi in entrata ed uscita dal porto ed il rispetto d'importantissime disposizioni di legge a protezione della pubblica salute e per la pubblica sicurezza.

Ciò malgrado l'Istituto del Porto Franco a Venezia verrà ad integrare le provvidenze che, in virtù dell'opera degli uomini eminenti che sono preposti all'attrezzatura ed all'organizzazione del Porto, hanno tenute alte le minacciate sorti del suo traffico nel dopoguerra.

Venezia avrà anch'essa un emporio internazionale, in una zona libera dal controllo doganale, dove possano eseguirsi vasti depositi di merci; dove le merci stesse possano essere manipolate, trasformate e lavorate a seconda delle esigenze del commercio e della richiesta del consumo nazionale od estero.

Venezia non si limiterà più ad essere un porto di transito, ma diverrà un vero e proprio mercato internazionale.

È certo che l'attuazione di questo programma richiede una speciale opera di preparazione e di organizzazione, per la quale non potranno mancare opporunte iniziative affinchè la franchigia portuale meglio possa far sentire i suoi benefici effetti.

* * *

Come ho detto prima, la situazione topografica tutta speciale del porto mercantile e della città di Venezia richiederà dei provvedimenti altrettanto speciali per applicarvi il regime di franchigia. Questo dovrà essere limitato alla « Marittima », Comprendente anche « S. Basilio », almeno fino a quando sia attuato il progetto del Porto Commerciale di Marghera che potrà pure essere dichiarato franco. La distanza della « Marittima » dal mare aperto, l'esistenza della tipica rete di canali di Venezia, richiederanno, per parte della Dogana, una intensifica-

zione di vigilanza che potrà forse, in un primo tempo, far dubitare dell'efficacia del provvedimento di franchigia, benchè si possa sperare che, all'atto pratico, grazie al buon volere sempre addimostrato dalle Autorità doganali, anche tale vigilanza non risulterà così gravosa come l'esame teorico del problema può farlo apparire. Ad esempio la scorta doganale delle navi che entrano nel Porto o che ne escono, che rappresenterebbe uno dei maggiori intralci al traffico, potrebbe venire mitigata mediante uno speciale mandato affidato ai piloti, così come si pratica per l'entrata nel Porto Franco di Amburgo.

Ma lo spostamento dalla « Marittima » dei rinfusi (carboni, fosfati) alla prima banchina del Porto Commerciale di Marghera che sarà aperta all'esercizio nel volgere di pochi mesi, renderà disponibile la banchina del Molo nuovo di Ponente della « Marittima » offrendo così la possibilità al sorgere, sul detto molo, degli impianti necessari (magazzini, capannoni, ecc.) per l'esercizio e lo sviluppo di quei traffici e di quelle industrie che il regime di porto franco è destinato a favorire.

In un avvenire meno immediato poi, quando con l'attuazione del Porto Industriale e Commerciale di Marghera la popolazione di Venezia, tradizionalmente marinara e commerciale, si troverà in possesso di tutti gli strumenti d'espansione che la provvida iniziativa del Governo Nazionale ha saputo attuare, ben altre e maggiori saranno le possibilità di ritorno all'antica grandezza e di rifiorita di quei traffici che nel passato dobbiamo ritenere siano stati solamente interrotti.

FIUME

È indiscusso che la strozzatura del porto di Fiume, in conseguenza degli errori di Rapallo, costituisce la prima causa dell'attuale suo disagio. Prima vi era unicamente Fiume col suo armonico e operante complesso di impianti ferroviari e portuali: ora, a lato, è sorta, dalla stroncatura, Susak, sua temibile concorrente in ogni campo, marittimo, portuale, ferroviario. Susak, padrona del retroterra e delle linee ferroviarie che al suo porto mettono capo, può praticare, a beneficio esclusivo dei propri trasporti, tale politica tariffaria, la quale evidentemente non è possibile per Fiume, che per lo sbocco e lo istradamento dei suoi traffici, deve necessariamente valersi delle stesse linee ferroviarie che le sono appunto concorrenti.

Altro fattore, certamente non trascurabile, della floridezza prebellica del porto di Fiume era dato allora dalle rigide direttive del Governo ungherese, il quale, non badando soprattutto a sacrifici di carattere finanziario, tendeva a far sì che quel suo unico porto fosse in tutto e per tutto il suo primo emporio marittimo. A tale scopo ben determinato poteva pervenire non tenendo, fra l'altro, assolutamente conto del fattore geografico, che pure nel gioco dei trasporti dovrebbe fare gravitare tutta la sua importanza. Con opportuni congegni tariffari, con ingegnose concessioni di « refazie », il Governo, che sopportava interamente il dispendio di tutte queste riduzioni di tariffa, riusciva, eliminando il fattore distanza, a convogliare su Fiume tutte le esportazioni dell'Ungheria, comprese quelle che provenivano dai suoi più remoti confini e che pertanto si trovavano chilometricamente assai più prossime e nel naturale « hinterland » di altri porti.

Le premesse fatte non devono però scoraggiare. Fiume, forte della sua tradizione, fiera del suo italianissimo sentimento, può e deve con serena sicurezza vincere l'attuale crisi che la travaglia e preparare il suo immancabile e propizio domani. Il Governo Nazionale ha già dato non poche e tangibili prove del suo costante interessamento ed altre prove sicuramente verranno. D'altra parte, i cittadini fiumani tutti sapranno, ne sono certo, assecondare con immutata fede l'iniziata opera di rinnovamento, raccogliendo fascisticamente in questo intento i loro sforzi e FIUME 33

tutte le loro energie, use queste a ogni nobile ardimento.

Accennerò ora a qualcuna delle provvidenze che dovrebbero essere di pronta attuazione per dare ai traffici del porto la possibilità di una ef-

ficace ripresa.

Anzitutto, la istituzione - e la necessità è senz'altro impellente - di una regolare linea di navigazione per la Dalmazia, con prolungamento fino all'Albania e alla Grecia (Corfù e Patrasso), con toccata a Zara. Se è vero che Fiume, per la perdita del suo retroterra politico, non potrebbe più ora aspirare a riprendere il suo antico posto di unico fornitore dei mercati dalmati, una funzione questa passata a località jugoslave, pure la riattivazione delle comunicazioni preesistenti (in allora erano assicurate da ben tredici linee) riuscirebbe non solo a salvare quei pochi traffici non andati ancora dispersi, ma ad avvivarli e, certamente, a crearne di nuovi, in ispecie se si schiuderanno direttamente ai commerci fiumani gli sbocchi dell'Albania e della Grecia. Il traffico prebellico di Fiume con la Dalmazia ammontava annualmente, tra esportazioni e importazioni, a 200 mila tonnellate: ora, purtroppo, tale traffico non rappresenta che la decima parte del predetto ammontare.

Gli accordi o, meglio, gli errori di Rapallo, come ho detto in precedenza, hanno stroncato, con l'assegnazione alla Jugoslavia del bacino Nazario Sauro (ex porto Baros), l'organismo prettamente unitario degli impianti ferroviari e portuali di Fiume. Sono venuti così improvvisamente a mancare i 245.000 metri quadrati della superficie utilizzabile del Delta e della Braindizza per lo scalo legnami.

Il nuovo scalo legnami, a ponente del porto di Fiume, subito iniziato in sostituzione di quello perduto, se offre già un'area utilizzabile (banchine comprese) di circa 35.000 metri quadrati, dovrà al più presto, secondo i relativi progetti approvati, essere ampliato, dovendosi tenere principalmente in conto che il traffico del legname è sempre stato, ed è tuttora, il primo, in ordine di importanza, del porto di Fiume e che, pertanto, ogni angustia od altro inciampo al suo libero sviluppo potrebbe recare danni non facilmente reparabili.

La costruzione poi di un moderno silos che possa attrarre e mantenere al porto di Fiume una larga e regolare corrente nel traffico dei cereali, un'importazione questa che ora si fraziona nei porti concorrenti, è questione che, a mio modo di vedere, s'impone e che sarebbe bene risolvere nel più breve volgere di tempo. Le provvidenze del Governo fascista, integrate da salde iniziative locali o regionali, dovrebbero fare in modo che fra le attrezzature moderne del porto di Fiume non manchi più oltre l'impianto e il

funzionamento dei silos.

Parimenti, sarà necessario sollecitamente provvedere alla trasformazione in efficienti hangars degli antiquati magazzini del molo Ancona per reintegrare, almeno in parte, le aree coperte venute a mancare con l'affittanza alla Jugoslavia dei magazzini modernamente attrezzati del bacino Thaon de Revel, un complesso cioè di 53.000 metri quadrati di aree coperte, che però non sono state ancora utilizzate.

La necessità è ora più sentita pel fatto che altre aree coperte dovranno, in base ai recenti e noti accordi, essere messe a disposizione dell'Ungheria per i suoi traffici attraverso il porto di Fiume.

Infine, come non ultima provvidenza in ordine d'importanza, a Fiume occorrono migliori comunicazioni ferroviarie con Trieste.

La linea ferroviaria Fiume-San Pietro del Carso, costruita nel 1865, quale diramazione della linea principale Vienna-Trieste, era considerata puramente un tronco secondario, chè tutto il movimento fiumano si svolgeva sulle linee di Zagabria. Perciò essa non può rispondere alle esigenze di una linea principale, quale ora è divenuta.

Occorrono quattro ore di viaggio per superare i 129 chilometri e le relative pendenze del tracciato ferroviario Fiume-Trieste, mentre, per la strada ordinaria, la distanza è ridotta a 76 chilometri i quali vengono compiuti in meno di due

ore da tre coppie giornaliere di servizi automobilistici che assorbono pertanto notevole parte del movimento viaggiatori fra le due città.

Le comunicazioni ferroviarie di Fiume con Trieste, in questi ultimi tempi però sono state oggetto di accurato esame da parte dei competenti Ministeri e della stessa Direzione Generale delle Ferrovie, tanto che sono stati già iniziati gli studi preliminari per il collegamento della stazione di Erpelle-Cosina della Ferrovia Trieste-Pola, con la stazione di Sappiane della linea S. Pietro del Carso-Fiume.

Con tale collegamento e con opportune rettifiche che dovrebbero essere apportate agli esistenti tratti Trieste-Erpelle e Sappiane-Fiume, si verrebbe a costituire una trasversale tra Trieste e Fiume che abbrevierebbe di circa 34 Km. l'attuale distanza di 129 Km. che oggi separa i due centri predetti.

Ma non è, anche a molto mio modesto avviso, in un notevole e indubbio incremento dei traffici portuali in transito, che la tormentata economia fiumana potrà trovare il suo giusto assestamento. la sua così meritata floridezza.

Fra l'altro, la eccezionale posizione della città stessa, che è venuta a trovarsi si può dire rinchiusa entro il premente cerchio del confine jugoslavo, non consente più alla stessa i prosperi e vicini mercati dell'anteguerra, quando Fiume, esclusivamente come commercio locale provve-

deva ai bisogni di un hinterland di oltre 200 mila abitanti. Di qui, le attuali non prospere condizioni in cui si trova il commercio fiumano.

La risoluzione della crisi generale fiiumana, dovrà venire soprattutto dalla risoluzione della sua crisi industriale, un problema questo che dovrebbe essere affrontato in tutta la sua estensione, esaminato in tutta la sua profondità. Solo lo espandersi e il fiorire di industrie potrà immettere nel logorato organismo economico fiumano la linfa vivificante e indispensabile pel risorgere della città, che avrà così trovata quella solida base, tanto affannosamente cercata, su cui foggiare i nuovi destini della sua economia.

Delle industrie, che hanno tradizione di grande operosità, già esistono in Fiume: si tratta di dar loro modo di intensificare la produzione, di poter lavorare più a buon mercato, per rendere così meno difficile il collocamento dei prodotti. Si tratta di attirare e di far dar vita a nuove industrie; si tratta di rimettere in attività quegli stabilimenti, che non potendo concorrere con industrie similari già esistenti nel Regno, hanno forzatamente dovuto trasferirsi altrove o cessare il loro lavoro. Nè gli impianti di questi stabilimenti, da riattivarsi sono trascurabili: essi, tutti muniti di raccordo ferroviario, hanno un'area che singolarmente va dagli 11 mila ai 17 mila metri quadrati.

Ma perchè le industrie esistenti possano am-

piamente svilupparsi o quelle nuove possano facilmente impiantarsi, occorre che opportuni quanto eccezionali provvedimenti di ordine fiscale agevolino con vera larghezza, stimolino efficacemente lo inizio, la vitalità di questo nuovo periodo industriale.

La situazione di Fiume, della indomabile città, che tanto ha sofferto e tutto ha dato per la sua redenzione, può bene meritare un trattamento speciale, come, da altra parte, sono singolarissime le condizioni in cui Fiume si è venuta a trovare con la sua annessione, così eroicamente voluta.

Il Governo fascista aggiungerà certamente alle molte sue benemerenze verso l'italianissima città questo nuovo fecondo segno del suo alto previdente affetto.

TRIESTE

Lo sfacelo dell'Impero Austro-Ungarico ha frazionato l'entro terra del porto di Trieste fra diversi Stati e perciò create diverse barriere doganali ai suoi traffici, i quali invece nel periodo ante-bellico, si svolgevano, per una vastissima zona, nell'ambito di un solo Stato. Quest'ultimo inoltre, con unicità di criteri, poteva attuare una politica intesa ad alimentare i traffici del suo maggiore emporio marittimo.

Era dunque fatale che questi traffici subissero una crisi nel periodo post-bellico, malgrado i diversi efficaci provvedimenti adottati dal Governo Fascista, con amorevole cura, per controbilanciare le conseguenze del nuovo assetto politico, delle quali conseguenze non hanno mancato di approfittare, sfruttandole con provvedimenti validissimi di concorrenza, i porti germanici e quelli di altri Stati.

Infatti, il movimento portuale di Trieste,

si ridusse nei successivi anni dal 1924 al 1927 a tonnellate 5.841.431; 5.465.978; 4.765.076 e

4.893.162.

Questa contrazione di traffico dipende, in parte, da cause di carattere transitorio ed, in parte, da altre di carattere permanente. La crisi, essendo prevista, non può scoraggiare le iniziative di chi deve combatterla ed il Governo Nazionale non interrompe infatti le sue cure, in molteplici campi, per risolverla. Una prova di ciò si ha nella conferenza ferroviaria-doganale tenutasi nel novembre 1927 ad Abbazia nella quale si sono adottate le migliori misure tendenti alla semplificazione delle formalità doganali pei trasporti in transito per uno o più degli Stati aderenti alla detta conferenza (Austria, Italia, Ungheria, Jugoslavia, Cecoslovacchia), mentre nella conferenza di Monaco nel giugno 1928 sono state definite le laboriose trattative fra i diversi stati interessati e la Germania per un'equa soluzione della concorrenza fra Amburgo e Trieste o, per essere più precisi, far i porti del Nord e quelli Adriatici.

* * *

La istituzione del porto franco a Trieste entra nel quadro delle diverse provvidenze in favore di quell'emporio marittimo e si può affermare ch'essa non è fra le meno efficaci. Per effetto di incomprensione o di tendenza a svalorizzare, si è detto, da taluni, che l'istituzione dei porti franchi non possa interessare il porto di Trieste, perchè esso, tanto sotto il regime antebellico, quanto attualmente, ha beneficiato della franchigia dogagnale per effetto dei due Punti Franchi esistenti: « Vittorio Emanuele III » ed « Emanuele Filiberto Duca d'Aosta ».

Ma tale affermazione è stata recisamente smentita dall'interessamento dimostrato dalle maggiori organizzazioni locali, le quali, appena avuta cognizione della norma di legge, al riguardo deliberata dal Consiglio dei Ministri, hanno elaborato pregevoli relazioni e proposte

sull'argomento.

I lavori delle Commissioni interministeriali, istituite per proporre le norme che dovranno regolare il porto in regime di franchigia doganale, hanno infatti confermato che, in tale regime, potrà venire soppressa od attenuata la vigilanza doganale, ora esistente, durante lo svolgimento di numerose operazioni portuali, con conseguente economia di spese; che potrà venire prolungata la giacenza delle merci nei magazzini; che potranno essere semplificate le operazioni di sbarco e d'imbarco delle merci da e per l'estero; facilitate le manipolazioni delle merci stesse, ecc.; che, insomma, le operazioni portuali dovranno svolgersi con una rapidità e con una ela-

sticità attualmente irraggiungibili: ed è quindi evidente che tutte queste facilitazioni gioveranno all'incremento del traffico.

* * *

Ma non basta: con l'istituzione del Porto Franco, la franchigia doganale non sarà più circoscritta ai due Punti Franchi ora esistenti, ma sarà di molto estesa, pur restando opportunamente delimitata agli effetti della vigilanza doganale, la zona franca del Porto.

Questa possibilità apre la via ad altre così vaste da far sperare in un rifiorire dell'economia triestina in una misura ben più larga di quanto potrebbe offrire il ritorno ai traffici portuali di

ante guerra.

Come ho detto prima, la contrazione di tali traffici è, in parte, dovuta a cause di carattere permanente, quali il rafforzamento economico tedesco, la concorrenza dei porti germanici e di altri Stati. Perciò è provvido che l'economia triestina, oltre a perseguire l'incremento del traffico portuale, il quale non può mancare, trovi altri sbocchi alla sua rifioritura.

Il provvedimento sul regime franco-portuale, ammette, entro l'ambito dei porti franchi, col consenso dei Ministri delle Finanze e dell'Economia Nazionale, l'impianto di stabilimenti industriali. Grazie dunque al sopraccennato provve-

dimento di franchigia, l'economia triestina potrà avere uno sbocco industriale, oltre quello commerciale imperniato sul traffico marittimo.

La posizione topografica del porto di Trieste e delle zone limitrofe verso Muggia, Zaule, San Sabba da un lato, verso Monfalcone dall'altro, si presta egregiamente alla creazione di una zona industriale ad immediato contatto con la zona franco-portuale in modo che le due zone potranno integrarsi a vicenda, offrendo possibi-

lità di sviluppo ad ogni attività.

Naturalmente saranno da studiarsi i provvedimenti fiscali più adatti per incoraggiare il sorgere di nuove industrie nella zona limitrofa al porto di Trieste. Certo è opinione dei competenti che, favorita da opportuni provvedimenti, quale ad esempio, quello del regime di franchigia portuale, la città di Trieste, una volta arricchita di forze motrici mediante l'attuazione del grande acquedotto del Timavo Superiore, sarebbe adatta al sorgere di nuove, svariate industrie, grazie alla disponiilità di aree, alla facilità di procurarsi le materie prime, alla presenza di maestranze sul posto.

Lo sviluppo industriale di Trieste, contribuirà anche ad alimentare i suoi traffici portuali controbilanciando quel tanto che essi dovettero cedere alla concorrenza ed alla nuova situazione politico-economica determinatasi nel dopo

guerra.

* * *

L'esame del problema dell'istituzione del Porto Franco a Trieste, ha avuto la felice ripercussione di richiamare l'attenzione delle Autorità e di tutti coloro che si interessano alla sorte della patriottica città, sui molteplici problemi alla soluzione dei quali è connessa la sua rifioritura economica: costruzioni ferroviarie e portuali, miglioramento delle comunicazioni e dei trasporti fra Trieste ed il suo retro-terra, difesa dalla concorrenza dei porti nordici, ecc.

L'importanza e la vastità di questi problemi è tale da non potersi ritenere la sede più opportuna questa per una adeguata trattazione. Valga però l'accenno fattone per dimostrare come sia giusto tenerli ben presenti ogni qualvolta vengano esaminati gli altri problemi del porto ai quali questi sono così intimamente connessi.

Tutto quanto interessa il Porto di Trieste però — è giusto riconoscerlo — viene esaminato con amorevole cura dagli organi competenti, ciò che permette di formulare le migliori previsioni

per lo sviluppo al quale tende.

Era nostro intendimento ora di dimostrare semplicemente come per tale sviluppo possa costituire un coefficiente importantissimo anche la attuazione del Porto franco e come l'iniziativa del Governo fascista al riguardo, possa considerarsi una riprova del suo costante interessamento per le sorti della città tanto cara ad ogni cuore italiano.

LIVORNO

A Livorno spetta il primato storico della franchigia doganale. I gloriosi ordinamenti medicei decretarono Punto franco Livorno nel 1547 e può senz'altro ammettersi che, fatto il debito raffronto fra le varie epoche, il periodo di maggior prosperità del Porto, ebbe a coincidere precisamente col tempo in cui tutto il suo ambito fu dichiarato franco.

È noto quale mai promettente incremento abbia avuto in questi ultimi tempi il traffico di quel Porto e quale grande estensione abbia ormai assunto l'entroterra al quale provvede.

Il Porto di Livorno occupa presentemente il quinto posto fra i porti nazionali per il complessivo movimento delle merci allo imbarco ed allo sbarco, ragguagliato oggi a circa sei milioni di tonnellate annue.

Quello però che varrà a vieppiù affermarne la caratteristica di grande porto nazionale, sarà indubbiamente la dichiarazione di franchigia doganale che consentirà lo sviluppo di molte delle sue più caratteristiche industrie specialmente dedite all'esportazione, che potranno utilizzare per i loro opifici le vastissime zone industriali già all'uopo predisposte nell'ambito del nuovo porto in costruzione.

La particolarità di maggior pregio di questo porto (che potrà essere già nel 1930 nella sua piena efficienza) è quella di trovarsi situato nel centro della vastissima zona industriale sopra accennata avente una superficie complessiva di oltre un milione e duecentomila metri quadrati, suscettibile ancora d'ampliamento, usufruendo della pianura che si estende fra Livorno e Pisa.

Le due parti della zona industriale verso est e verso ovest rispetto al Porto, saranno raccordate alla ferrovia e per la loro contiguità al centro industriale cittadino, offriranno a tutte le industrie che ivi vorranno impiantarsi od ampliarsi tutte le più favorevoli condizioni.

La delimitazione del Porto franco di Livorno, come del resto si è verificato ovunque, non è stata scevra di difficoltà soprattutto per effetto della deficiente attrezzatura del Porto in relazione alla nuova funzione che dovrà assumere in un avvenire che speriamo prossimo, come pure per effetto dei contrastanti interessi di alcune industrie ed aziende commerciali per le quali era o meno sentito il bisogno di essere incluse in porto franco.

Per gli stabilimenti installati lungo il canale industriale verso il Marzocco ad esempio, l'inclusione nella zona franca, più che un vantaggio avrebbe forse potuto costituire un onere od un maggiore impaccio, essendo la loro produzione esclusivamente destinata ai bisogni interni. È stato per questi motivi che nel caso speciale si è ravvisata l'opportunità di esaudire il desiderio espresso dagli Enti proprietarî di essere esclusi dal porto franco.

Al contrario gli stabilimenti per la produzione dei cedri canditi che costituiscono la più tradizionale industria livornese e che anche oggi riveste una notevole importanza con i suoi sei stabilimenti che lavorano esclusivamente per la esportazione, avendo il principale centro nel popoloso quartiere di S. Marco e sul canale delle industrie, non potranno includersi nella zona franca, trovandosi nella maggior parte in mezzo ad un fitto agglomerato di abitazioni e

La conclusione è invero poco lieta tanto più se si considera che questa fiorentissima industria livornese avrebbe proprio ora bisogno del massimo aiuto perchè, mentre in tempi ancora recenti era unica sul mercato mondiale, deve oggi lottare contro temibili concorrenze di similari in-

quindi nell'impossibilità di essere efficacemente

isolati.

dustrie da poco sorte nel Belgio, nell'Olanda e perfino nell'America del Nord.

In più felici condizioni si troveranno invece le numerose Ditte esportatrici di altri generi come olio, pelli, pesci salati, acido borico, acido tartarico ecc. Specie per gli olî, il lavoro più notevole avviene in deposito franco ove vengono manipolati olî esteri per la produzione dei tipi destinati all'esportazione. Unico male del quale soffrono tutte queste industrie è la ristrettezza dello spazio del quale possono disporre ma appunto a questo si troverà riparo con la istituzione del Porto franco che consentirà a queste industrie la maggiore espansione.

Estesi gli accertamenti fino ai più minuti particolari e, nei limiti del possibile, i voti delle singole industrie e del commercio, le proposte per la delimitazione del Porto franco di Livorno sono state così concretate.

Conservato in regime doganale il Porto Mediceo, l'istituendo porto franco dovrebbe comprendere:

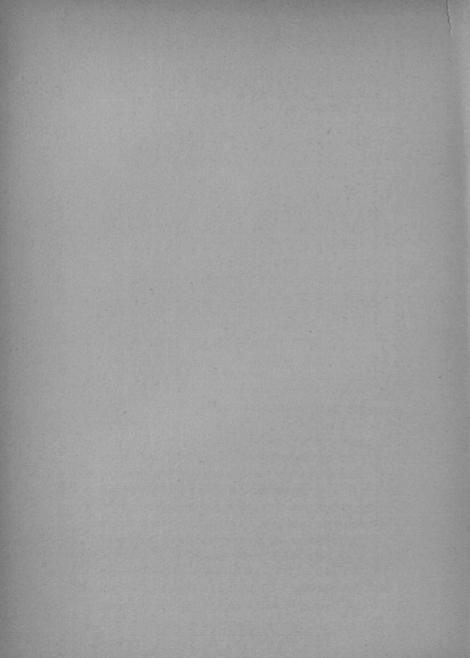
1°) tutta l'area della Calata Sgarallino sulla quale sono i Sylos, i magazzini municipali ed il deposito franco, con esclusione della Fortezza vecchia, che pure avendo locali che potrebbero bene essere utilizzati come magazzini, essendo monumento nazionale non ammetterebbe le opere di rifacimento e di adattamento indispensabili. In prosecuzione di questa, le aree li-

mitate dalla calata Carrara, quella sulla sponda sud del canale delle industrie e quella sulla sponda nord ed oltre fino al canale d'accesso al Nuovo porto.

2°) l'area compresa fra la Calata Orlando e la Diga rettilinea, ed in prosecuzione verso la Calata Pisa ed oltre.

L'imponente nuovo porto, le vastissime aree attigue allargantisi verso Pisa e così adatte per ogni impianto industriale, potranno sospingere in brevissimo volgere d'anni Livorno come porto ai primi posti fra i porti del Mediterraneo e come città fra quelle destinate a maggiore espansione e fra le più operose d'Italia.

La fortunata, quasi imprevedibile, continua ascesa de' suoi traffici portuali, le sue industrie che si sviluppano e tendono ad acquistare sempre nuovi mercati, possono consentire di fondare su tanto solide basi ogni più felice e sicura previsione.



CIVITAVECCHIA

Il più superficiale studio delle particolari condizioni del Porto di Civitavecchia dimostra l'impossibilità materiale di una dichiarazione di franchigia qualora fosse estesa a tutto il Porto e la necessità invece di mantenere ivi una zona do-

ganale adeguata.

È noto infatti come nel complesso lavoro dei Porti vi siano servizi ed operazioni che più agevolmente si svolgono nel regime doganale anzichè di porto franco. Così ad esempio l'operazione di sdoganamento contemporanea allo scarico dal piroscafo ed al carico sul vagone ferroviario o su gli altri mezzi, pel trasporto immediato della merce nell'entroterra, il servizio delle merci in cabotaggio ecc.

In questo forse devesi trovare il motivo della primitiva esclusione di Civitavecchia dal novero dei Porti pei quali è previsto il regime di franchigia. Ma quando le sottocommissioni nominate per lo studio di dettaglio del provvedimento e per la sua pratica attuazione nei vari porti designati, hanno potuto constatare che non era questa una particolarità di Civitavecchia inquantochè, come abbiamo visto, per parecchi altri Porti si è riconosciuta tale necessità nell'intento di non ostacolare determinati traffici, giustamente è stata nuovamente presa in esame la situazione del Porto di Civitavecchia per una definitiva decisione.

E non a torto invero la Sottocommissione si è preoccupata della sorte di Civitavecchia nel caso in cui il regime di franchigia fosse esteso ai nostri principali Porti quando ragioni di equità e le sue antiche tradizioni ne lo rendevano meritevole.

Fra le numerose e magnifiche opere di pace che l'Imperatore Traiano compì di ritorno a Roma nell'anno 107, dopo le guerre contro i Daci, è da annoverarsi lo scavo del Porto di Centum Cellae così chiamato per i magazzini (doks) dei quali fu dotato, muniti di cento reparti o « celle ». Distrutta dai Saraceni la città che si era andata formando attorno al Porto, poco dopo l'ottocento alcuni scampati rioccuparono il territorio imponendogli il nome attuale. Il progressivo decadere di Ostia come porto commerciale e militare costituì uno dei principali fattori dello sviluppo di Civitavecchia.

Molto attentamente seguito ne fu anche lo

sviluppo dai Papi, come centro commerciale dello Stato Pontificio Meridionale e fin dal 1630 il Papa Urbano VIII nell'intento di sempre più e meglio contribuire all'ingrandimento di Civitavecchia accordò la franchigia che durò, attraverso varie vicende e con maggiore o minore estensione, fino all'unificazione del Regno.

Per quanto sia andato successivamente diminuendo d'importanza, anche in dipendenza dell'abbandono in cui fu lasciato il Porto mercantile di Roma, devesi notare in questi ultimi anni una costante e promettente ripresa dei suoi traffici, specialmente per la funzione specifica che sempre più va acquistando di Porto della zona industriale di Terni.

Il movimento complessivo del Porto nel 1927 è stato di n. 342 velieri con 25.000 tonnellate di stazza circa e n. 1211 piroscafi con 1.600.000 tonnellate di stazza.

L'importazione fu di tonn. 800.000, dovute per oltre 600.000 tonn. al carbone fossile.

Il traffico di cabotaggio importò tonnellate 175.000.

Il movimento d'esportazione fu assai lieve: tonn. 16.000. Notevole fu invece il movimento dei passeggieri ed in continuo incremento.

În conseguenza della notevole importazione e della esigua esportazione, anche a Civitavecchia il movimento dei carri ferroviari carichi si verifica purtroppo in un solo senso e cioè dal Porto all'interno, con le ben note poco favorevoli influenze nei riguardi del costo dei trasporti.

I carri caricati furono infatti 36.653 in con-

fronto a soli 365 scaricati.

Inutile insistere sulle condizioni nelle quali si svolge il lavoro nel Porto nel limitatissimo spazio disponibile e soprattutto per le difficoltà d'attracco derivanti dai fondali assolutamente insufficienti (6-8) metri) che rendono sovente indispensabili le peregrinazioni dei piroscafi dall'un punto all'altro del Porto per lo scarico.

Fortunatamente il Governo Fascista, subito edotto di tali difficoltà ha già disposto per i necessari lavori d'ampliamento di moli e di calate, di sistemazione dei fondali, di costruzione di magazzini, d'ampliamento negli impianti ferroviari. I lavori tutti che dovranno compiersi in un termine di cinque o sei anni, importeranno la com-

plessiva spesa di 30 milioni di lire.

La ripresa del traffico quindi che già in questi ultimi anni è stata promettentissima, come abbiamo sopra accennato, seguirà certamente un ritmo accelerato per effetto dell'esecuzione di tali lavori ed ancor più potrà avvantaggiarsi dalla concessione di franchigia doganale che, se pur come abbiamo visto, non sarà opportuno venga estesa a tutto il Porto, per una parte riuscirà certamente apportatrice dei più fecondi risultati.

Al riguardo la Commissione incaricata ha dovuto compiere un notevole lavoro di studio

per accertare se ed a quali stabilimenti il regime di franchigia potesse tornare vantaggioso, ed a

quali riuscisse invece inapplicabile.

Degna di particolare nota a questo riguardo è risultata la situazione dei Sylos. Autorizzati con R. D. 30 giugno 1927 al deposito dei cereali esteri, nazionali o nazionalizzati, dispongono di 63 celle per un complesso di 17.000 tonnellate. Scopo della istituzione è in parte quello di dare agli agricoltori la possibilità di custodire i loro prodotti mobilizzandone il valore a mezzo dei « Warrants » per evitare quelle precipitose vendite alle quali talvolta gli agricoltori sono costretti per realizzare prontamente i capitali da investirsi nelle puove coltivazioni.

Tale importantissima funzione, anche agli effetti della battaglia del grano, ove i Sylos dovessero venire inclusi nella zona franca, non potrebbe più essere assolta. Indi la necessità di considerare il Sylos situato fuori del porto franco, con opportuni adattamenti e convenzioni senza che materialmente possa essere escluso dal territorio che verrà considerato in franchigia e sul quale è precisamente costruito il Sylos.

Analoga è la situazione di altri stabilimenti quali il Serbatoio Nafta, i Magazzini Generali ed i Magazzini Vino che hanno indubbiamente una grande importanza pel cospicuo movimento

del quale sono centro.

Mentre per tali stabilimenti sono stati esco-

gitati opportuni adattamenti onde il regime di franchigia, com'è stato fatto pel Sylos, non abbia a limitarne le attività, gli altri stabilimenti come i Sylos sale, il Frigorifero, i vari stabilimenti, officine di riparazione ed i cantieri navali, potranno benissimo esercitare la loro attività in regime di franchigia traendone anche indubbiamente notevoli vantaggi.

Considerate così dalla Commissione per la delimitazione dei Porti franchi le varie esigenze delle industrie locali, è apparsa conveniente la determinazione di proporre per l'intero Porto di Civitavecchia la dichiarazione di franchigia, — con quelle inclusioni, esclusioni, limitazioni ed adattamenti ai quali abbiamo sopra accennato.

Nella pratica attuazione del provvedimento, la linea di demarcazione del Porto franco, partendo dall'estremità dell'Antemurale, dovrebbe giungere al Piazzale della Ferrovia e da questo, costeggiando il mare, giungere alla « Passeggiata ». Girando il Forte Michelangelo, si riattaccherebbe al bastione cittadino proseguendo a tergo dell'Arsenale Bernini per riprendere il ciglio della Banchina Principe Tommaso e proseguire da questa sulla via di Porta Corneto fino alla via Aurelia indi al Penitenziario ed al mare.

Oltre al Porto propriamente detto, entro i limiti sopra accennati, è stata poi ravvisata l'opportunità di includere nella zona franca l'area detta del « Turco » fra la Darsena Vecchia ed il Penitenziario, come pure quella compresa fra il Penitenziario ed il Torrente Fiumaretta. La prima di tali aree misura 30.000 mq. e verrà acquisita completamente per effetto dell'ampliamento del Porto.

È questa un'area di proprietà privata, ed ovvie ragioni consiglierebbero di procedere al più presto all'annessione al Porto.

Sull'altra area che misura circa 60.000 mq., in prossimità del mare, con facilità di sbarco per le materie prime provenienti dall'estero e di imbarco dei prodotti, trovasi già installata la Società Romana « Allume e Caolini » che ha come obbiettivo diretto l'esportazione dei suoi prodotti.

La Società che attualmente esercita la sua industria in Liguria, vedrebbe enormemente aumentate le sue possibilità di produzione e di smercio con la istituzione del Porto franco a Civitavecchia anche perchè intenzionata ad estendere non solo le attuali produzioni ma di dedicarsi ad altre industrie direttamente in rapporto con la agricoltura.

Il fatto che Società industriali di considerevole entità, come quella dianzi nominata, stiano progettando ampliamenti e nuove forme di attività in dipendenza dei provvedimenti escogitati dal Governo Nazionale per dare incremento ai traffici del Porto ed all'economia della Regione è molto significativo come sintomo ed è indubbiamente un segno promettente del favore che il provvedimento incontrerà nel campo del commercio e dell'industria e dell'immancabile successo che gli è riserbato.

ANCONA

La favorevole posizione geografica del Porto di Ancona, ben protetto dal Monte Guasco, richiamò fin dalla più remota antichità l'attenzione degli uomini di governo che con opportune opere ne migliorarono attraverso gli anni le già ottime condizioni naturali.

L'arco eretto da Apollodoro di Damasco a ricordo dell'interessamento dell'Imperatore Traiano e dal Vanvitelli a ricordo dei restauri del Porto disposti dal Pontefice Clemente XII nel secolo XVIII ne sono una testimonianza imperitura.

Bisogna però ritenere che il volgere degli anni ed il sorgere e lo svilupparsi di altri Porti sull'Adriatico, abbia radicalmente modificata l'intensità del traffico locale rispetto a quanto erasi andato determinando in passato per effetto delle condizioni naturali di favore nelle quali trovavasi il Porto di Ancona, specialmente nell'epoca più florida della Repubblica quando i suoi traffici si spingevano nelle più lontane regioni sotto il vigile occhio dei suoi consoli, quando teneva i suoi fondachi a Costantinopoli e ad Alessandria e mandava i suoi navigli oltre le Fiandre.

Oggi Ancona, distante dai confini di terra del Regno, in condizioni di inferiorità rispetto ai grandi Porti italiani dell'Alto Adriatico, lontana dai grandi centri manifatturieri nazionali che non hanno convenienza a servirsene per l'importazione delle materie prime e per l'esportazione dei prodotti lavorati, non può esser centro di grandi traffici nazionali nelle attuali condizioni, nè sbocco al commercio di transito internazionale.

È questa una constatazione di capitale importanza che dobbiamo subito fare perchè la realtà dev'esser tenuta presente, essendo l'illusione la peggior consigliera nel momento dell'azione.

Per altri Porti abbiamo ritenuto opportuno citare sovente dati statistici per dimostrare particolari movimenti del traffico. Per Ancona questo sarebbe perfino superfluo inquantochè i dati statistici non fanno che confermare le eccezionali condizioni del lavoro del Porto che anche ad una osservazione superficiale risultano evidenti. Comunque, ecco qui di seguito riprodotti i dati riferentisi al movimento degli ultimi tre anni trascorsi:

	Cabotaggio	Esportaz.	Importaz.	Totale
1925	41.272	46.230		670.017
1926	71.965	14.195	592.415 519.257	679.917
1927	39.807	16.212	760.331	816.350

Grave errore commetterebbe chi basandosi puramente e semplicemente sui dati esposti, lanciasse un allarme per la quasi dimezzata intensità del cabotaggio dal 1926 al 1927 o per la riduzione dell'esportazione del 1927 ad appena un terzo di quella del 1925. Errerebbe del pari chi troppo lusinghieri pronostici traesse dall'incremento dell'importazione avutosi per circa 250 mila tonnellate nel 1927, rispetto ai due anni precedenti.

Trattasi in tutti questi casi di circostanze occasionali che confermano il primitivo nostro asserto. Il cabotaggio comprende ingentissime quantità di ghiaia raccolta con barche a vela alle foci dei fiumi vicini e destinata alla manutenzione delle strade e l'esportazione fu incrementata nel 1926 da un invio eccezionale di piriti non ripetutosi in seguito. L'importazione è specialmente influenzata dai maggiori o minori arrivi di carbone.

Tali condizioni non sembra siano sfuggite alla Commissione nominata dal Podestà, per lo studio preliminare delle zone portuali per le quali in seguito alla pubblicazione del R. D. 5 aprile 1927, ritenevasi opportuno richiedere la fran-

chigia doganale.

Infatti tale Commissione, evidentemente convinta che nelle attuali condizioni, la dichiarazione di Porto Franco poco avrebbe potuto giovare agli interessi locali se contemporaneamente non si fosse creata una zona industriale, si preoccupò specialmente di questo importantissimo fattore tanto da pensare di ricavare all'uopo una vasta zona interrando un tratto di mare in prossimità del Molo Sud e conseguentemente fu indotta a richiedere la franchigia dell'intero Porto perchè potesse essere estesa al momento opportuno alla detta zona di risulta.

Ed armonicamente a tale ordine di idee abbiamo letto in questi giorni un importante articolo del valoroso Mèdèric sul « Corriere Adriatico » tutto orientato verso la necessità, ampiamente dimostrata, anche nei riflessi dell'interesse nazionale, della creazione di un traffico speciale per potenziare al massimo la concessione che la iniziativa del Governo Fascista intende estendere al Porto di Ancona.

Evidentemente però la Commissione Interministeriale non poteva prendere in considerazione per le proprie conclusioni l'ipotetica creazione di questa zona industriale e dovette esaminare il problema da un punto di vista più concreto per addivenire possibilmente ad una soluzione che non compromettendo le future possi-

ANCONA 63

bilità in caso d'aumento delle aree portuali, assicurasse fin d'ora ad Ancona i vantaggi della franchigia in quella misura che meglio poteva rispondere alle necessità dell'attuale traffico portuale e di quello che in seguito alla franchigia potesse prevedibilmente determinarsi.

Posta in questi termini la questione, dall'esame delle condizioni del Porto, in relazione alle attività che attualmente si svolgono nelle varie zone, veniva a sorgere da sè e per forza

di cose la soluzione del problema.

Quattro sono le zone nelle quali il Porto può

suddividersi sotto questo aspetto:

1° - Dal Molo Nord allo scalo Vittorio Emanuele. È la zona di maggior traffico. Buoni fondali per l'accosto di navi di portata rilevante, impianti ferroviari adeguati pel trasbordo delle merci fra vapore e carro ferroviario, tre pontili con numerosi edifici.

2° - Dallo Scalo Vittorio Emanuele a Porta Pia. Non si spiega ivi alcuna attività commerciale: i fondali sono bassi e consentono appena l'attracco a navi che abbiano un pescaggio inferiore a 4 metri.

3° - Da Porta Pia allo Scalo d'Alaggio. È il bacino del Mandracchio dominato dalla Mole Vanvitelliana. Spazio limitato, non suscettibile di ampliamento.

4° - Dallo Scalo d'Alaggio alla Punta del Molo Sud. Nessuna attività commerciale se si eccettua il limitato lavoro della Sezione dei Magazzini Generali per gli oli minerali. Spazio assai ristretto e impossibilità di nuovi vasti impianti.

Evidentemente quindi, nessuna utilità porterebbe al traffico la dichiarazione di franchigia che venisse accordata per le zone portuali che si estendono dalla Punta del Molo Sud, il Mandracchio e la Banchina Fryatt, molo e banchina sui quali, non si esplica traffico portuale mentre al Mandracchio si ha solo cabotaggio cui conviene maggiormente svolgersi in Porto Doganale.

Anche la zona fra lo Scalo Vittorio Emanuele e la Porta S. Maria, avuto specialmente riguardo agli usi ai quali è destinata o che dovrà avere come sede della Capitaneria del Porto e della Stazione Marittima alla quale faranno capo i treni viaggiatori in coincidenza coi piroscafi delle Linee di Navigazione, non sembra opportuno debba sottostare ai vincoli imposti dalla zona franca, per l'intenso movimento di merci e di viaggiatori che le diverse attività menzionate determinano.

Per effetto quindi di una realistica valutazione dell'attuale stato di cose e per le considerazioni sommariamente sopra esposte delle quali la Commissione per la istituzione dei Porti Franchi ha dovuto necessariamente tenere il debito conto, siamo propensi a ritenere che la dichiarazione di franchigia non potrà che riferirsi alla zona del Porto compresa fra la facciata di mez-

ANCONA 65

zogiorno della Sede della Dogana e la fronte di attacco del Molo Nord verso il piazzale dove trovasi la Stazione Sanitaria.

La delimitazione della zona Franca, partendo dalla Stazione Sanitaria seguirebbe il muro del Molo Clementino e parte della facciata del Cantiere Navale. Attraversando una parte della Piazza S. Primiano, dovrebbe proseguire lungo le antiche mura castellane della Città fin circa al cancello d'ingresso dei Magazzini Generali dei quali dovrebbe seguire la facciata orientale fino a raggiungere la fronte sud del palazzo della Dogana.

Entro tali confini il Punto Franco comprende lungo tratto della Banchina Nazario Sauro, il Molo Clementino, i Pontili Trapezoidale e Jona, cioè la maggior parte della zona nella quale abbiamo visto svolgersi la più intensa attività del Porto e dove esiste la possibilità di costruire magazzini di deposito merci eventualmente anche con opportune sopraelevazioni ed adattamenti dei fabbricati esistenti.

In questo studio, dovutamente sintetico, ci siamo sforzati di rispecchiare lo stato di fatto dinanzi al quale anche la Commissione dei Porti Franchi si è venuta a trovare.

Nella nostra esposizione abbiamo di proposito evitato di addentrarci in quistioni che, per quanto attraenti, potevano in qualche modo creare delle fallaci illusioni. Non alla città di Ancona, che attraverso le più dure lotte ha saputo mantenersi all'altezza alla quale il Destino l'ha chiamata, sarà necessario usare eufemismi per nascondere le verità anche più ingrate tanto più che i suoi uomini migliori le hanno da lungo tempo intraviste e valutate per affrontarle.

Ancona che subì prima fra le consorelle italiane la prova del fuoco nel memorabile 24 maggio 1915, sotto l'azione di ben ventiquattro Unità nemiche e diede prima il suo contributo di sangue alla Patria per la rivendicazione del mare al quale s'affaccia, per opera dei suoi figli migliori, in quello stesso mare, troverà indubbiamente nuove fonti di prosperità e di benessere.

La risolutezza del suo popolo, la laboriosità e la intraprendenza innata, ne danno un sicuro affidamento e le infervorate discussioni, i dotti dibattiti, ed i progetti che già vediamo al riguardo sulla stampa cittadina, ne sono un promettente principio.

BARI

Non sono un vanto di Bari le grandi tradizioni marinare delle quali altre città italiane possono gloriarsi, ma chiunque nel presente momento s'indugi a considerare la caratteristica principale del suo porto, il ritmico, regolarissimo progredire de' suoi traffici, dovuto principalmente alle singolari doti di attività, allo spirito d'iniziativa dei cittadini, non può a meno di tenere questo come un ben alto titolo di benemerenza nei riflessi della Nazione.

Anche i rilevamenti statistici riflettenti il movimento avutosi nel 1927 nonostante la contrazione riscontrarsi in tutti i traffici, segnano un confortante aumento rispetto agli anni precedenti, aumento che non si riferisce a poche e particolari merci, ma riguarda in più o meno larga misura la massima parte delle voci della tariffa doganale.

Si ebbero complessivamente Tonn. 63.090

di merci per l'imbarco e Tonn. 388.040 allo sbarco. Di queste, Tonn. 318.673 provennero da porti nazionali e Tonn. 69.367 da porti esteri. Delle merci imbarcate Tonn. 39.925 vennero dirette all'estero.

La navigazione fu esercitata da 1063 piro-scafi dei quali 4/5 battenti bandiera italiana e da 898 velieri quasi tutti italiani.

Nell'esaminare il movimento del Porto di Bari non devesi inoltre trascurare un fatto che pur non potendosi considerare caratteristico di questo Porto, assume ivi una particolare importanza. Si tratta di notevoli quantità di merci che forse per ragioni di maggior sollecitudine ma soprattutto per ragioni economiche vengono spedite per terra in altri porti e principalmente a Napoli per proseguire specialmente per le Americhe usufruendo delle più numerose linee dirette che appunto a Napoli fanno capo.

Particolarmente le Compagnie giapponesi ed americane accettano trasporti del genere con accentuata preferenza per l'olio al solfuro, e pur di non far partire in zavorra i proprî piroscafi, caricano tutto quanto possono a noli bassissimi.

In conseguneza di ciò anche le statistiche, sotto questo aspetto, non possono che dare dati incompleti e certamente inferiori a quelli che dovrebbero veramente rappresentare il movimento del Porto.

Formano principalmente oggetto di esporta-

BARI 69

zione i prodotti del suolo ed i prodotti industriali loro derivati. Le frutta fresche, gli agrumi, gli ortaggi, le primizie in genere, raggiungono via terra il Centro Europa nella quasi totalità, mentre le frutta secche e principalmente le mandorle, gli olì al solfuro, che ben 24 stabilimenti producono nella cospicua quantità annua di 200.000 Tonn. (pel consumo interno e per l'estero), potendo per la loro natura sopportare un più lungo viaggio, sono di preferenza eseguite via mare.

Altre produzioni che trovano facile e ricercato collocamento all'estero e che forniscono al Porto un notevole lavoro, sono quelle dei pomodori pelati, dei relativi estratti e dei concentrati; delle ciliege solforate o conservate in salamoia, delle paste alimentari, delle botti, dei sa-

poni ecc.

Limitatissimi sono i mezzi dei quali il Porto attualmente dispone e purtroppo solo in parte i lavori d'ampliamento in corso, e che importeranno una spesa di circa 360 milioni potranno ovviare agli inconvenienti che al presente si lamentano.

Tuttavia l'attuale banchina, larga appena 14 metri, sarà portata a 90 metri dando maggiori possibilità al movimento merci, allo sviluppo degl'impianti ferroviari e soprattutto consentendo l'attracco a vapori di maggior mole col conseguente notevole vantaggio di evitare che le grandi linee di navigazione siano costrette, come

ora avviene, ad evitare il Porto di Bari, ciò che fatalmente porta all'emigrazione di molte e notevoli quantità di merci verso altri porti meglio serviti, come sopra si è notato.

Ciò che anche dopo l'ampliamento del porto resterà immutato, sarà lo spazio disponibile per i bisogni presenti e futuri dell'industria. È notevole a questo riguardo che a partire dall'attuale Deposito Franco e sino all'estremo della Penisola di S. Cataldo esistono vaste e numerose aree le quali ben si presterebbero allo scopo se i bassi fondali antistanti non togliessero loro ogni valore al riguardo ed ogni possibilità di sfruttamento.

A meno quindi di considerare come attuato tutto un complesso di opere che sotto forma di « voti » è stato studiato dall'apposita Commissione cittadina e che implicherebbe un completo nuovo piano regolatore del Porto, la Commissione dei Porti Franchi che ha preso in esame la situazione per presentare al Governo le sue proposte, ha dovuto, giustamente, tener presente soprattutto lo stato di fatto attuale pur procurando, anche in questo caso, di adottare una soluzione, per quanto limitata, passibile di ulteriori sviluppi ove un acceleramento nel progressivo aumento dei traffici del Porto, che pur ora è stato rilevato, avesse, come auguriamo, a verificarsi in misura ancor più notevole.

Per tale motivo riteniamo che le proposte

BARI 71

della Commissione avranno dovuto riguardare la conversione in franchigia di tutto il Porto doganale, dal Molo Sporgente al Molo Foraneo, con inclusione del Deposito Franco « Antonio di Tullo », abbandonando l'idea di annettere anche le aree comprese fra la Via Murat, Piazza Castello e la strada Litoranea com'era la primitiva intenzione, essendo tali aree destinate a sopperire ad altre esigenze di pubblica utilità.

Con ciò non resta menomamente preclusa la via ad ulteriori estensioni della Zona Franca se e quando queste dovessero rendersi necessarie: è ovvio però che la Commissione non poteva nè doveva entrare nel merito della questione di possibili interrimenti di acque sia nella zona prospiciente il Deposito Franco « Antonio di Tullo » o delle acque fra il Molo Pizzoli e S. Cataldo, per quanto, come si è detto, l'acquisto di aree per il Porto di Bari sia cosa di capitale importanza, trattandosi di quistioni che esulavano completamente dalla sua competenza.

Nel conchiudere queste brevi note riterrei di venir meno ad un dovere ove mancassi di mettere in evidenza come non sia il caso di crearsi eccessive illusioni circa i benefici che nelle presenti condizioni il regime di franchigia doganale potrà recare al Porto di Bari. Condizioni di spazio non consentiranno ampliamenti maggiori di quelli che potranno ottenersi coi la-

vori in corso e pel momento non è certo il caso

di pensare a lavori di maggior mole.

È da ritenersi però, ad onta di tutto, specialmente per quello spirito d'intraprendenza che anima i cittadini, che nulla sarà trascurato per trarre dall'istituzione tutto il possibile vantaggio. Molto, anzi moltissimo in questo senso potrà operare l'Ente che sarà preposto alla gestione ed all'amministrazione del Porto Franco.

Si può rammentare ancora una volta a titolo d'onore che in periodo di crisi generale Bari ha saputo non solo mantenere ma dare incremento ai proprî traffici, tenere alta la rinomanza de' suoi prodotti sui lontani mercati inglesi ed americani in una lotta di concorrenza così assillante da affievolire la combattività e l'intraprendenza di

esportatori anche fra i più esperti.

Con queste constatazioni è lecito sperare che se anche Bari non potrà disporre di una attrezzatura quale altri Porti hanno potuto procurarsi, ove le iniziative dei singoli siano opportunamente sorrette e guidate, ove le risorse locali siano compiutamente sfruttate, non potranno a meno di aprirsi a' suoi traffici non solo nuovi sbocchi sui mercati dell'interno ma anche e più specialmente sui mercati esteri, sui quali i prodotti pugliesi sono riusciti ad acquistare ed a mantenere una così buona e meritata fama.

BRINDISI

Il porto di Brindisi, già largamente favorito dalla natura nella sua conformazione, ha una caratteristica suddivisione in tre parti, avamporto, porto medio e porto interno che lo rendono particolarmente comodo ed adatto.

Lavori eseguiti fin dal 1775 ad opera del Pigatti che ha dato il nome a quel tratto che mette in comunicazione il porto medio coll'interno, ne migliorarono le già ottime condizioni naturali.

Il porto mercantile è in massima parte costituito dalla grande insenatura che esiste ad est del porto interno, mentre l'insenatura ovest solo in parte può essere utilizzata pei bisogni del commercio.

Tutto il porto interno è largamente fornito di banchine ed i fondali ottimi consentono un comodo attracco alle navi anche di più grosso tonnellaggio. Tali sono le condizioni di favore del Porto di fronte alle quali non devesi tacere delle altre meno favorevoli che riguardano l'attrezzatura, tutt'altro che rispondente alle moderne esigenze anche se contenute in quei modesti limiti che l'attuale lavoro del porto, per quanto riguarda le merci, può richiedere.

Il tonnellaggio delle merci sbarcate fu infatti nello scorso anno di Tonn. 162.047 — per la massima parte carbon fossile — e quello delle

merci imbarcate di Tonn. 16.617.

Il cabotaggio ebbe una limitatissima importanza e va sempre più riducendosi inquantochè in molti casi il trasporto per ferrovia offre una maggiore convenienza.

Ben maggiore importanza riveste il servizio di navigazione con un movimento di 2132 bastimenti di bandiera nazionale ed estera, con oltre

3 milioni di tonnellate di stazza.

Tale essendo l'attuale stato di cose, risulta spiegabile come i maggiori esponenti dell'attività cittadina molto facendo affidamento sull'istituzione del porto franco per dare sviluppo a quelle industrie della cui mancanza soffre la città, si siano subito orientati, nel concretare le loro aspirazioni nei riguardi dell'istituzione del Porto franco, per quella soluzione che meglio poteva ritenersi in armonia a tali finalità.

Fu così unanimemente designata la sponda di S. Apollinare sul lato di levante del Porto interno, zona ampia nella quale facile e comoda installazione potrebbero trovare magazzini e capannoni pel deposito delle merci e potrebbe consentire anche l'impianto di interi stabilimenti industriali.

Senonchè questa zona è già occupata dalla R. Marina, la quale sta eseguendo importanti lavori per la formazione delle banchine, onde utilizzare l'area come deposito di carboni.

È stata da alcuni avanzata la proposta di offrire in cambio alla R. Marina la zona a ponente per i suoi impianti, ma è chiaro che questo mutamento importerebbe ingentissime spese anche per l'esproprio delle aree necessarie.

È spiegabile quindi la perplessità nella quale in un certo momento si è trovata la Commissione per l'istituzione dei porti franchi per la presentazione di una concreta proposta al Governo nei riguardi del Porto di Brindisi.

Per ovviare specialmente alle difficoltà non solo d'indole finanziaria nelle quali poteva urtare il progetto sovra esposto e nello stesso tempo per aver modo di dare al provvedimento pronta attuazione, corrispondendo alla sollecitudine del Governo Nazionale, essa avrebbe voluto perfino giungere alla dichiarazione di franchigia per tutto il Porto interno, costituente il Porto doganale e cioè dalla banchina delle « Sciabiche » fino alla località « Mattonelle ».

Ragioni d'indole pratica, anche nei riguardi

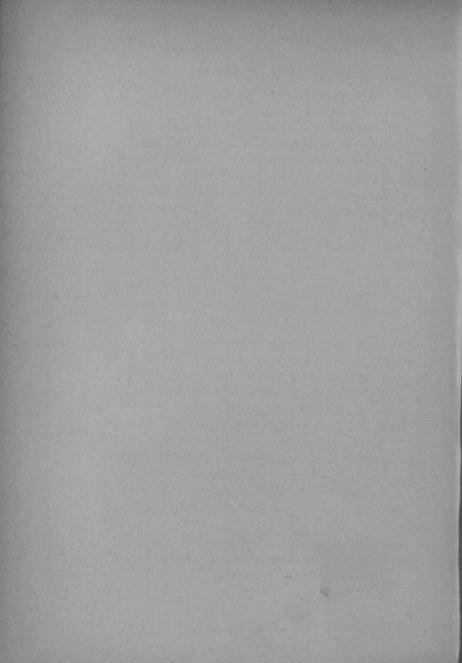
dei lavori di recinzione che sarebbero indubbiamente riusciti poco estetici, hanno quindi indotto ad una soluzione non definitiva, che consente intanto la dichiarazione di franchigia dell'area occupata sulla banchina di levante, dalla « Carbonifera Raggio » specialmente in vista degli affidamenti dati dall'Ufficio del Genio Civile che sovraintende ai lavori pel trasferimento di questa a breve scadenza nella nuova sede, sull'opposta sponda del seno di Levante.

Ciò consentirebbe, ove potessero appianarsi le difficoltà alle quali sopra si è accennato, una successiva estensione della zona franca alla sponda di Sant'Apollinare, mentre la zona designata in via temporanea potrà rispondere alle presenti esigenze del commercio, essendo la banchina munita di fondali di sufficiente altezza per l'attracco dei piroscafi, ed esistendo aree di sufficiente ampiezza per la costruzione di magazzini da adibirsi al deposito delle merci.

Per le ragioni esposte non è questa la soluzione ideale, ma è una soluzione che potrà consentire ulteriori sviluppi se la buona volontà di tutti gli interessati potrà in un tempo relativamente breve giungere a superare le difficoltà solo in parte d'indole pratica che al presente si oppongono ad una soluzione più radicale del problema.

Intanto, pur con le limitazioni attuali necessita che i maggiori esponenti dell'attività citBRINDISI 7

tadina, che già hanno dimostrato di aver tanto a cuore la questione, come ne fanno fede anche le recenti pregevoli pubblicazioni del prof. Titi, benemerito Vicepresidente del Consiglio della Economia, si dedichino ora con rinnovate energie e con adeguato spirito d'iniziativa alla realizzazione di quei progetti che sono nei voti di tutti e che possono dare al Governo la sensazione precisa che non invano è stato sollecitato anche per il Porto di Brindisi il provvedimento che nel campo tributario rappresenta una delle più audaci innovazioni.



NAPOLI

Col provvedimento che istituisce i porti franchi, Napoli vede realizzata una sua aspirazione che già nel 1902 fu negata per il vieto pregiudizio dei Governi di allora che il regime di franchigia non fosse conciliabile con le vigenti leggi doganali.

Né le altre provvidenze della Legge del luglio 1904, accordate in fatto di regime industriale, corrisposero alle aspettative nutrite, tantochè i vantaggi risentiti da Napoli che si voleva aiutare e beneficare, furono di non rilevante

valore.

Diciamo subito che la ricordata legge speciale su Napoli ha avuto la grave lacuna di non prevedere gli eccezionali benefici che alla zona industriale potevano essere offerti da un contiguo porto, al quale le industrie stesse avrebbero potuto dare e trarre intenso alimento.

La legge medesima pertanto, ha avuto l'unico

ma in realtà non molto efficace intento di promuovere, con semplici agevolazioni di ordine fiscale, la creazione, a vantaggio di una regione, di un centro particolare di industrie, senza tener conto, come si è già accennato, della specialissima e fortunata posizione della Città di Napoli, che effettivamente si sarebbe dovuta considerare anche, e più precipuamente, come grande porto. Di fatto, la zona stessa è sorta in località interna, senza essere dotata di qualsiasi comunicazione acquea col porto. Ma, fortunatamente, nello svolgersi dei colossali lavori di sistemazione e di ampliamento del porto in corso di esecuzione, saranno in parte corretti gli errori più sopra indicati con l'allargamento dell'attuale zona con altra confinante col porto, e col provvedere al suo collegamento col porto stesso a mezzo di un canale navigabile.

D'altra parte se è vero che le varie industrie ubicate nella zona aperta che finora usufruirono delle facilitazioni loro concesse con la più volte citata legge del 1904 non potranno direttamente beneficiare dei vantaggi derivanti dal porto franco, non potendo in esso tali stabilimenti essere compresi, come era stato richiesto, tuttavia, la esclusione fattane — dipendente soprattutto da ragioni topografiche — non è provvedimento tale da ostacolare minimamente un maggior sviluppo di quelle industrie, le quali anzi, nel sicuro incremento di tutti i traffici del porto di Napoli, troveranno ben proficua ripercussione.

NAPOLI 81

Ma non è detto però ancora che speciali ordinamenti legislativi, con particolare riferimento alle esigenze locali, regionali e, in specie, nazionali, non possano in seguito essere emanati per disciplinare la complessa questione degli impianti su aree portuali, o su zone eventualmente annesse

ad un porto, di stabilimenti industriali.

Nei brevi cenni che abbiamo già dato sui porti di Genova, Livorno, Trieste, Fiume abbiamo avuto occasione di fare rielvare la notevole funzione che avrebbe per la economia portuale una zona industriale strettamente connessa ad aree franche e non franche di quei porti, e ciò a seconda della particolare produzione delle relative industrie. Resta, per quanto si è qui detto, sottinteso che il funzionamento di un qualsiasi stabilimento, specialmente se ubicato entro un porto franco, non dovrebbe portare perturbamento alcuno all'equilibrio economico della industria producente all'interno.

Ora, l'ardita riforma del Governo fascista nel generale riordinamento della legislazione tributaria, trova terreno quanto mai propizio per un allargamento dei traffici, che, in regime di franchigia potranno avere non poco ausilio per tale loro incremento. Questo hanno compreso quanti autorevolmente alle sorti e condizioni di Napoli si interessano e col più grande entusiasmo hanno accolto i provvedimenti del Governo Nazionale, i quali indubbiamente segnano uno dei più decisivi passi sulla via delle riforme tributarie.

È generale convinzione infatti, che lo attuale regime doganale con i suoi vincoli e le varie costrizioni di vigilanza, non potesse consentire nel ramo commerciale l'ampio sviluppo desiderabile, dato che esso richiede innanzi tutto una libertà di movimenti ed una sicurezza di iniziative, quali nemmeno il deposito franco, pure istituito per facilitare il movimento del Porto era in grado di dare.

Invece sul regime di franchigia già salde speranze nutre il commercio dei coloniali, il quale fondatamente crede che anche a Napoli, come a Trieste, i traffici in ispecie del caffè possano assumere quella ampiezza che fino a qui è mancata per le difficili e onerose condizioni del porto, tanto che la principale causa della paralisi sofferta dal commercio del caffè va appunto ricercata nelle spese enormi che il coloniale deve sopportare per la mancanza di una provvida organizzazione a base nazionale.

L'attuale ordinamento monopolistico, dipendente dalla necessità di concentrare tutto il caffè in un sol punto, e cioè nel deposito franco, dovrà inevitabilmente cessare, e con la conseguente diminuzione di spese, Napoli potrà affermarsi in concorrenza di Marsiglia, sui mercati di Salonicco, Costantinopoli, Alessandria, Bengasi, Tripoli, coi quali sbocchi sono già in corso trattative di promettenti rapporti.

Similmente negli ambienti commerciali inte-

NAPOLI 83

ressati vi è fiducia di poter regolarmente aumentare gli altri traffici di transito. Allo sviluppo di tutti questi traffici dovrebbero in verità tendere, a modesto nostro avviso, le iniziative, le energie, i capitali locali. Se Napoli ha un eccellente e invidiabile posizione geografica, di centro, il suo porto, che fra pochi anni ad opera ed attrezzature compiute sarà pel volere del Governo fascista uno dei migliori del Mediterraneo, ha un ben circoscritto retroterra da servire. Di qui, la evidente necessità di ampliare l'attuale funzione del porto, facendo di esso in regime di franchigia doganale anche e principalmente un attivissimo scalo di transito.

La Commissione Interministeriale dei Porti franchi, ispirandosi ai concetti della riforma, ha nelle sue proposte, se le nostre informazioni non sono errate, concretata la massima estensione a quello che dovrà essere il porto franco di Napoli. Di fatti, molto opportunamente è stata scartata la ipotesi, sulla quale però qualcuno insisteva, del frazionamento del porto in due distinte zone: quella franca e quella doganale.

Se si fosse aderito a simile proposta, e cioè che il porto franco dovesse avere inizio dalla radice di Levante del Molo Pisacane fino al Molo Vigliena, proprio nulla oggi avrebbe avuto il porto franco. In sostanza, con la esclusione del molo San Gennaro, del Mandracchio e della Calata di Porta di Massa si sarebbero sottratte al porto

franco le aree migliori e i magazzini più adatti per il sollecito funzionamento del nuovo regime, il quale pertanto non avrebbe potuto disporre che di scarse aree, non atte a costruirvi nuovi capannoni mentre quelli esistenti avrebbero limitatamente e male corrisposto alle nuove esigenze.

In quanto alla zona Orientale non pochi anni dovranno ancora trascorrere prima che la stessa possa utilizzarsi per la navigazione e per il commercio: la lunga attesa non sarebbe proprio indicata per favorire ed accrescere la vitalità del porto franco.

Di conseguenza, la delimitazione che come sembra, ad esso verrebbe assegnata comprenderebbe la totalità del porto, dal Molo S. Gennaro al Pontile Vittorio Emanuele, salvo ad estendere la franchigia anche nella zona Orientale fino al Molo Vigliena, mano mano saranno compiuti i lavori in corso ai quali più sopra si è accennato. Dalla zona franca resterebbero però esclusi il Molo Beverello, adibito al servizio passeggeri, e i cantieri col bacino di carenaggio.

Solo così si potrà realmente dare a Napoli il modo di esperimentare in tutta la sua ampiezza la utilità ed il bene della grande riforma.

E l'esperimento non potrà, ne siamo sicuri, che riuscire degno di Napoli, che sui mari ha lontane tradizioni nobilissime di operosità e di imprese.

PALERMO

La Sicilia, specialmente oggi, dopo l'infaticabile opera epuratrice del Governo Fascista, si avvia con ritmo sempre più intenso e fecondo verso il suo risorgimento agricolo, anche in quelle plaghe ritenute fino a poco tempo fa non adatte a sfruttamento, e che erano perciò lasciate quasi in abbandono. La sicurezza delle campagne è stata veramente il grande incentivo per questa rapida intensificazione di coltivazione e di produzione e certe zone della Sicilia si trovano ora in testa, come reddito, dell'intero Mezzogiorno.

È indubbio che, almeno pel momento, soltanto dalla agricoltura potrà venire quel sensibile incremento di traffici ai tre porti dell'Isola che saranno dichiarati franchi, chè attualmente operazioni di trasbordi da e per l'estero in quei porti non ne avvengono o quasi. Le esportazioni agrarie, invece, convenientemente preparate o manipolate con materie costose importate (zuccheri, olii ecc. ecc.) in zona di franchigia doganale saranno, senza tema di andare errati nella fondata previsione, la futura caratteristica dei tre maggiori porti della Sicilia i quali dimostreranno più o meno integralmente tali particolarità secondo la loro specifica funzione od ubicazione, considerato che Messina e Catania si trovano sulle rotte internazionali delle grandi linee per l'Oriente, mentre Palermo è invece protesa verso gli Stati Uniti d'America e il Nord Europa.

Nemmeno può essere lontano il sorgere e il fiorire in Sicilia di attività industriali che direttamente o indirettamente potranno avere vantaggio dal funzionamento dei porti franchi.

Limitando per ora il nostro studio al Porto di Palermo possiamo ricordare come con Regio Decreto emanato fino dal 1922 sia stata accordata al Consorzio portuale la autorizzazione per la creazione e la gestione di una Zona industriale annessa al porto. Il Consorzio scelse all'uopo la località Romagnolo in riva al mare ma distante dal porto qualche chilometro, in considerazione, secondo il progetto del Consorzio stesso, che la zona avrebbe servito da apposito porticciuolo da costruirsi. Si è chiesto ora che la zona Romagnolo venga riconosciuta come effettivamente annessa al porto e, di conseguenza, che alla stessa sia estesa la franchigia doganale. La importante decisione verrà certamente esaminata con disposizione benevola dai competenti organi del Governo, il quale certamente, per le molte e costanti prove dell'alto Suo interessamento verso la Sicilia, non potrà risolvere la questione che nel senso

migliore pel bene economico dell'Isola.

D'altra parte, Palermo, sulla rotta delle Americhe, avrebbe la possibilità di sfruttare, in misura ben maggiore di quanto non avvenga attualmente, anche il movimento turistico d'oltre Oceano, nel quale sono impiegati piroscafi da crociera di grande tonnellaggio ed elevato pescaggio. Presentemente infatti tale naviglio, non trovando più sufficienti gli attuali fondali a o metri, è costretto a dar fondo in rada, sbarcando ivi i turisti su rimorchiatori e imbarcazioni, come su di una spiaggia aperta. L'inconveniente è grave, soprattutto pel grande disagio che arreca ai viaggiatori, tanto che vi sono delle Compagnie di navigazione che rifiutano di fare scalare i loro piroscafi a Palermo appunto per questo stato di cose. Di qui la necessità veramente sentita di un raccordo fra la estremità nord della Diga Foranea e il Molo Nord, che permetta di ottenere un avamporto, con fondali da 25 a 30 metri, nel quale troverebbero ogni facilità di approdo i grandissimi transatlantici da turismo e da passeggieri.

Il traffico del porto di Palermo ammontò nell'anno 1926 a tonnellate 848 mila contro le 736 mila dell'anno precedente, con un aumento quindi di tonnellate 112 mila.

La Commissione Interministeriale nel procedere alla delimitazione del porto franco è partita dal concetto che la dichiarazione di franchigia di tutto il porto, anche se a tale provvedimento non si opponessero insormontabili ostacoli d'indole topografica, non gioverebbe al suo traffico di cui un terzo, e cioè quello di cabotaggio, verrebbe assoggettato a restrizioni doganali oggi inesistenti, mentre tutta la esportazione e buona parte della importazione non hanno particolare interesse a svolgersi in territorio extradoganale in quanto la prima non impiega materie estere e la seconda comprende nella sua maggior parte merci esenti da dazio d'importazione o merci di pronto consumo.

Nel futuro, pure sorgendo e sviluppandosi a Palermo commerci di transito e di deposito e industrie che adoperino per l'esportazione in tutto o in parte materiali esteri, sarà però sempre opportuno che accanto al porto franco dove queste attività avranno sede adatta, permanga il porto doganale, giacchè anche allora continuerà a sussistere un forte traffico di cabotaggio, di esportazione e d'importazione, cui più conviene l'attuale regime.

Il Consorzio portuale di Palermo, giustamente preoccupato che il porto franco fosse fino PALERMO 89

dall'inizio abbastanza ampio da soddisfare a tutte le esigenze presenti e future delle nuove attività commerciali e industriali, aveva prescelto una zona in prossimità dell'Acquasanta, zona però che la via del Molo separa dal porto, con l'inconveniente di avere un accesso al mare troppo ristretto, insufficiente alle esigenze di un traffico anche modesto, senza contare le difficoltà di indole doganale che si sarebbero incontrate per disciplinare il movimento delle merci fra il porto e la zona franca.

Parve quindi che per la prima attuazione del porto franco fosse da preferirsi una zona realmente ubicata nell'ambito del porto (Molo Trapezoidale), che offrisse pertanto la possibilità dell'accosto diretto del naviglio alle banchine e sulla quale area potessero sorgere i fabbricati destinati al deposito e alle manipolazioni delle merci. Questa seconda soluzione aveva il più grande vantaggio di fare risparmiare, almeno in un primo tempo, le ragguardevolissime somme che sarebbero occorse per le espropriazioni occorrenti per rendere la zona dell'Acquasanta atta ad essere dichiarata franca. Tali spese sono tanto rilevanti (all'incirca una ventina di milioni) che potranno soltanto essere giustificate quando per l'incremento dell'industria e del commercio risultasse insufficiente il punto franco del Molo Trapezoidale il che, a parere di personalità competenti

della stessa città di Palermo, non potrà avvenire, con ottimistica previsione se non prima di un cinquantennio.

Per quanto crediamo di conoscere, il punto franco di Palermo avrebbe sede nella zona del Molo Trapezoidale che ha la base minore e i due lati sul mare ed è limitato dalla parte di terra dalla base maggiore del trapezio formata dalla via Galileo Ferraris dall'inizio sulla banchina del piazzale Francesco Crispi fino allo sbocco in piazza Castello, e dal lato est di questa piazza fino al bacino della Cala.

I lavori di costruzione del grande Molo trapezoidale, nella parte centrale del porto, sono pressochè compiuti — il molo presenta uno sviluppo complessivo di banchine di quasi 900 metri ed un'area disponibile di quasi 14 mila metri quadrati. L'area che già attualmente è in grandissima parte sgombra da fabbricati, permette la migliore sua utilizzazione per la costruzione di parchi ed altri magazzini, degli impianti ferroviari e dei mezzi meccanici di carico e scarico. Una moderna ed organica sistemazione renderà la zona efficiente al massimo grado agli usi di punto franco e potrà far guadagnare in intensità quello che eventualmente mancasse in estensione.

In nessuna altra località del porto, sarebbe stata possibile una qualsiasi delimitazione di porto franco. Il porto di Palermo, come è noto, manca di magazzini e di mezzi meccanici di carico e scarico. Per le merci estere dispone di una sola e piccola tettoia, e per le merci nazionali

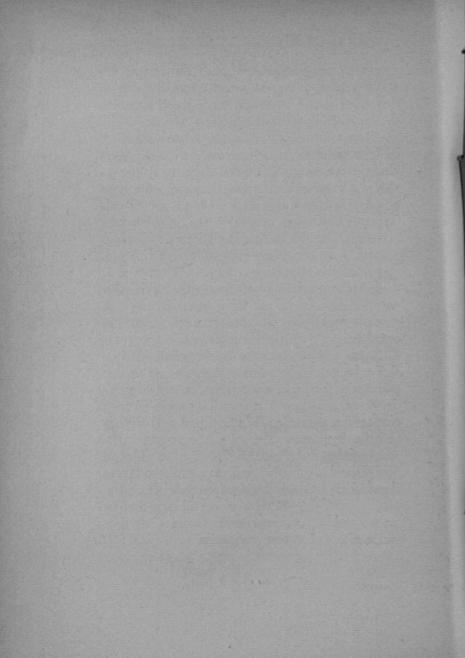
di un unico magazzino.

Non esiste deposito franco. I bassi fondali e l'esiguo sviluppo delle banchine non permettono che limitatamente l'attracco delle navi per lo sbarco e l'imbarco diretto delle merci sulle banchine, si è forzati quindi a un largo uso di galleggianti di aleggio. L'area invece del Molo trapezoidale, ricavata dalla demolizione del Castello a mare, si presta, come più volte si è ripetuto, egregiamente allo scopo.

Fortunatamente, per le provvidenze del Governo Fascista la piena efficienza del porto di Palermo sarà fra pochi anni un fatto compiuto. Fra il bacino della Cala a levante e lo sporgente di S. Lucia ad ovest sono in corso importantissimi lavori di costruzione e sistemazione di due nuovi moli e di nuove banchine. In questa parte del porto si avrà così, a lavori compiuti il maggior traffico portuale, che purtroppo oggi si svolge nelle disagiate condizioni più sopra accennate.

Anche per il Porto di Palermo sta dunque per iniziarsi una fase di intenso e proficuo lavoro che darà in breve all'Isola generosa, ricca di naturali risorse, ma più ricca ancora di latenti energie umane, un nuovo, potente mezzo di pro-

gresso e di espansione economica.



CATANIA E MESSINA

Le premesse fatte in occasione dell'esame delle condizioni del porto di Palermo valgono anche per quanto riguarda i due porti di Catania e di Messina dei quali diremo in appresso.

Anche lo studio dei problemi che interessano questi porti trova un potente incentivo nel fervore di rinnovamento che pervade l'Isola, oggi tanto più intenso in quanto la popolazione si sente finalmente liberata da un'insopportabile giogo che, affermatosi negli anni, pesava quasi come un ineluttabile destino sulla sua vita e ne paralizzava le migliori energie, così come talvolta le piante parassite, anche delle più minuscole dimensioni, inserite sulle radici di feraci, robustissime piante, riescono a poco a poco, se non a sopprimerne la vita a renderla difficile e stentata.

Il porto di Catania presenta modeste proporzioni: di forma rettangolare ha una lunghezza massima di poco più di mille metri in direzione da nord a sud, e nel punto più largo fra levante e ponente misura poco più di 700 metri.

Nei riguardi dell'attività commerciale e marittima si può considerare diviso in due settori, dei quali l'uno non ha alcun traffico, perchè in costruzione od in via di sistemazione, ed è formato dai lati meridionali ed occidentali del rettangolo, e l'altro invece accoglie tutto il movimento delle navi e si estende lungo i lati settentrionale e orientale del rettangolo e lungo tutto lo sporgente centrale.

Il settore di porto attualmente utilizzato per il traffico dispone di circa 2650 metri di banchina e di appena 87 mila metri quadrati di terreno, compreso quello fabbricato.

Ottocento metri di banchina possono servire solamente, per la loro strettezza, a ormeggio di punta delle navi, di guisa che si riduce a circa 1850 metri la lunghezza delle banchine utilizzabili per operazioni di commercio. Nell'ambito del porto, per il ricovero e la custodia delle merci, si hanno solamente i magazzini e le tettoie del fabbricato della dogana, un capannone di 800 metri quadrati in regime di « Magazzini Generali » ed un piccolo deposito doganale di petrolio.

L'attrezzamento per il carico e lo scarico delle merci, comprende quattro grues di cui tre a mano e una elettrica. Gli impianti ferroviari sono costituiti da due binari delle Ferrovie dello Stato e da uno della Circumetnea.

A causa dell'insufficienza di tali impianti e per inveterati sistemi di trasporto, il carico e lo scarico dei vagoni nel porto non è notevole.

Nell'anno 1927 entrarono nel porto per lo scarico 720 carri, e ne uscirono caricati 8605, di cui oltre a quelli di merci varie 5421 di carbon fossile, 994 di legname, e 198 di cereali. Cifre davvero esigue se si pone in mente che l'importazione del carbone toccò le 183 mila tonnellate, quella del legname le 156 mila, che il cabotaggio e la esportazione degli agrumi sorpassano le 40 mila tonnellate e quella dello zolfo le 70 mila. Così noi vediamo, per esempio, uscire dal porto su carriaggi ordinari tutta l'ingente quantità di cereali destinati fuori di Catania per andare a caricarsi sui vagoni della vicina stazione ferroviaria. Eppure nel porto di Catania, in tanta angustia di spazio e di mezzi di lavoro, si svolge un notevole traffico che nell'anno 1927 ha raggiunto le 746 mila tonnellate (632 mila, nell'anno 1926), e cioè 403 tonnellate per ogni metro utilizzabile di banchina. Esso traffico presenta nelle linee generali lo stesso aspetto del traffico già esaminato nel porto di Palermo, e cioè le merci in cabotaggio (a cui più

giova il porto doganale) e le merci in esportazione (che non hanno interesse ad entrare in porto franco) rappresentano un terzo circa del movimento commerciale del porto, mentre quasi il 40 per cento delle merci d'importazione è costituito dal carbon fossile che sarebbe desiderabile non venisse sbarcato in porto franco.

Questa premessa porta alla conseguenza dell'utilità, riconosciuta anche per Palermo, di non estendere la franchigia doganale a tutto il porto di Catania, ma di limitarla ad una zona.

Così la Commissione Interministeriale, in accoglimento anche dei voti dei maggiori esponenti del commercio, dell'industria e della finanza catanese, proporrà di dichiarare franca, se le nostre informazioni sono esatte, quella parte del porto che comprende la banchina del Molo Orientale nel tratto del pennello, il piazzale cuneiforme (esclusi i Petroli) e tutto lo sporgente centrale, mentre dal lato di terra formeranno i limiti del porto franco l'attuale cinta doganale fino alla Dogana, il muro e la cancellata di separazione della banchina della Dogana fino al congiungimento con la banchina occidentale dello sporgente centrale.

Di conseguenza, rimarranno per ora in regime doganale il tratto della banchina del molo orientale oltre il pennello, la banchina della Dogana, la piccola darsena, la banchina del Molo di Mezzogiorno e tutto il lato occidentale del porto.

Ma lavori d'ampliamento del Porto sono in corso di esecuzione e potranno essere completati entro cinque o sei anni. Ad opere compiute si avrà un aumento di 156 mila metri quadrati nelle aree portuali e di 1830 metri lineari nelle banchine.

Le nuove opere comprenderanno:

- 1) La costruzione di un'ampia banchina nel molo di mezzogiorno;
- 2) La costruzione di due grandi banchine sul lato occidentale del Porto;
- 3) L'ampliamento dello sporgente centrale:
- 4) La costruzione di un piazzale triangolare sul molo orientale.

A tutte queste opere quando saranno completate verrà certamente estesa la franchigia doganale, ivi solamente potranno sorgere i magazzini per la funzione che il porto franco deve avere: il punto franco nella sua prima delimitazione non potrà purtroppo assolvere la sua principale funzione di deposito e di manipolazione delle merci, in quanto non possiede magazzini nè aree per fabbricarvene.

Parimenti anche Catania tende ad ottenere la concessione di una zona industriale (tipo Napoli e Marghera) che dovrebbe impiantarsi in

località Acquicella.

Il movimento del porto di Messina, escluse le merci trasportate dai ferryboats a traverso lo stretto (tale traffico non è considerato traffico marittimo) si è elevato nell'anno 1926 a tonnellate 482 mila contro le 472 mila dell'anno precedente.

Nell'analizzare la cifra predetta si rileva che a Messina, come per Palermo e Catania, la esportazione e il cabotaggio nel loro complesso sono di poco inferiori per tonnellaggio alla importazione, la quale è rappresentata per la metà circa dal carbone fossile. La esportazione è alimentata, anche a Messina, principalmente dalla agricoltura e dai suoi prodotti derivati.

Questo aspetto del traffico, per cui di fronte a un rilevante movimento di cabotaggio e di esportazione si avverte la quasi totale assenza di rispedizioni all'estero di merci estere, mentre l'importazione è costituita in gran parte di merci esenti da dazio o di immediato consumo, non può che far giustamente ritenere come non sia conveniente dichiarare franco lo intero porto ma soltanto una parte.

Il porto franco potrà trovare opportuna sede sulla penisoletta staccantesi dalla costa, tanto più che la parte costituita dallo sporgente e dalla banchina del Norimberga può formare già nel momento attuale il primo nucleo. Da questo nucleo iniziale potranno aver principio gli adattamenti futuri, in modo che le aree sistemate possano includersi nella zona franca col semplice spostamento della cinta doganale, mano mano che le stesse siano approntate.

Attualmente tutto il traffico si svolge nel limitato spazio disponibile in condizioni di molto disagio. Oltre 200 mila tonnellate di merci nazionali in cabotaggio e in esportazione e circa 30 mila tonnellate di legname transitano ogni anno su così ristretto spazio, di lunghezza non superiore al chilometro.

Nessun ampliamento da questa parte del porto è possibile perchè a ridosso si estende la città.

La mancanza dei magazzini, e la mancanza di aree per fabbricarvene ha sconsigliato dal proporre la franchigia doganale per questa parte del porto (ivi compresa la banchina Nettuno), lasciandola invece nell'attuale regime doganale per il cabotaggio, al fine di non sottoporla alle speciali esigenze che la dogana richiede quando esso si svolge attraverso le zone franche, e per la gran massa della esportazione, la quale nessuna utilità ha ad attraversare le zone stesse.

In più la Commissione Interministeriale giustamente si è preoccupata di dare subito a Messina una zona franca in cui potere iniziare la nuova attività, in quanto un indugio in proposito avrebbe potuto nuocere al porto stesso. Sempre a tale riguardo, la stessa Commissione ha dovuto scartare la proposta, presentata in un primo tempo dal Comitato cittadino, di costituire il nucleo iniziale del punto franco sull'angolo di una darsena da costruirsi fra lo sporgente del Lazzaretto e il prolungamento della banchina del Norimberga, proposta che avrebbe in effetto rimandato di parecchi anni la costituzione del porto franco.

Crediamo di sapere invece che la delimitazione del porto franco di Messina e ciò con l'unanime consenso degli enti cittadini interessati. comprenderà lo sporgente e la banchina del Norimberga e le aree retrostanti fino al muro di ponente della strada carreggiabile che attualmente attraversa la zona falcata. Il solo sporgente ha un'area di 19.500 metri quadrati, mentre la zona prescelta dal Comitato cittadino non ne aveva che 6490 con uno sviluppo di banchina di poche decine di metri, quando la zona del Norimberga ne comprende oltre 550.

Inoltre, alle Ferrovie dello Stato furono da tempo assegnate le aree per gli impianti ferroviari occorrenti al servizio della zona falcata, e di già la predetta Amministrazione ha compiuto studi concreti in proposito prevedendo l'ubicazione del parco di rifornimento e di smistamento e i suoi allacciamenti con le banchine e le diverse località della zona.

In zona franca sarà però necessario di con-

tinuare a sbarcare la quasi totalità del carbone in arrivo a Messina e a depositarvene una buona parte; ma è da augurarsi che il progetto in istudio presso il Genio Civile, di costruire una banchina nello sporgente dell'ex Lazzaretto, di approfondire i fondali e di preparare un piazzale retrostante la banchina per ivi trasferire i carboni, possa rendersi esecutivo in tempo non lontano.

È bene infine ricordare che per la costituzione della zona franca, di cui precedentemente si è indicata la quasi sicura delimitazione, occorrerà espropriare terreni o addivenire a permute; ma il Comune di Messina, che è interessato ed ha potere per queste operazioni, risolverà, ne siamo sicuri, senza alcun indugio e con amore, queste immediate e non insormontabili questioni, che tanto peso hanno sull'avvenire economico portuale della città.

Occorreranno altresì ardite iniziative perchè le agevolazioni accordate in materia doganale possano portare i ripromessi benefici effetti rammentando che a Messina, dopo il terremoto del 1908, pur essendo stata accordata l'istituzione dei depositi franchi, questi non sono mai stati attuati, forse per circostanze di luogo e di tempo e che non è qui il caso di indagare.

Con queste premesse, Messina, favorita da una eccezionale posizione geografica, sulla rotta obbligata di alcune linee di lunga navigazione, e che ha in più la tradizione delle sue secolari franchigie, troverà indubbiamente nella istituzione del suo porto franco la possibilità di trasformarsi in un emporio di rilevante importanza per la contrattazione e lo smistamento di merci estere, principalmente se la nuova istituzione sarà integrata da un razionale sviluppo di linee di navigazione per la raccolta e la distribuzione delle merci fra l'Oriente e l'Occidente.

REGGIO CALABRIA

La probabilità che il porto di Reggio Calabria possa mai divenire un importante centro di transito e di deposito di merci estere, specie per la vicinanza, le tradizioni e le condizioni del porto di Messina, appare assai limitata tanto che la istituzione del porto franco a Reggio Calabria dovrebbe basarsi su questi presupposti:

I) che opportuni lavori di sistemazione e d'ampliamento del porto mettano a disposizione zone territoriali di tale ampiezza da consentire, oltrechè la costruzione degli edifici indispensabili pel funzionamento del porto, l'impianto

di stabilimenti industriali;

2) che le industrie esistenti, nella massima parte limitate ai prodotti semilavorati per la esportazione, vengano opportunamente sviluppate ed attrezzate per dare prodotti finiti;

3) che le iniziative private vengano efficacemente sostenute, per la creazione delle nuove industrie atte a rialzare le condizioni economiche generali della Regione, venendo specialmente in aiuto a quelle categorie di popolazione che nel passato davano il più largo contingente all'emigrazione transoceanica.

Invero, se si dovesse pensare alla istituzione del porto franco unicamente tenendo conto dell'attuale traffico e delle condizioni attuali delle industrie, si dovrebbe escludere a priori la possibilità ed anche la convenienza per gli stessi commercianti ed industriali, della istituzione.

La produzione dell'olio, del vino, degli agrumi, delle frutta; l'allevamento del baco da seta, la lavorazione della seta, la produzione del citrato di calcio, l'esercizio delle industrie delle essenze d'arancio, di limone e di bergamotto che rappresentano le più fiorenti industrie locali, nelle attuali condizioni, nessun beneficio potrebbero risentire dall'istituzione del porto franco, inquantochè trattasi di prodotti del suolo che vengono esportati o via mare allo stato naturale o semilavorati e senza impiego di merci provenienti dall'estero, oppure via terra, sempre nello stato naturale, come avviene in generale per gli agrumi e per le frutta.

Quando invece gli olî, che attualmente sono inviati specialmente nella Liguria per la raffinazione e per il taglio e che rappresentano circa un settimo di tutta la produzione nazionale, le essenze, attualmente esportate in Francia per l'ul-

teriore lavorazione, il citrato di calcio, che attualmente viene esportato in Inghilterra per un quantitativo che si può ragguagliare a circa 700 tonnellate annue, per la produzione dell'acido citrico, potessero sul suolo stesso di produzione o di raccolta, subire le ulteriori lavorazioni, risulta evidente quale vantaggio ne deriverebbe alla economia generale della Regione e quale maggior incremento potrebbe aversi nei traffici del porto.

Molto opportunamente quindi il Governo Nazionale, vivamente preoccupato delle sorti della città, chiaramente edotto della necessità di offrirle i mezzi per la rinascita, meglio valorizzando anche il suo porto, con opportuni adattamenti ed ampliamenti, non solo ha proceduto allo studio di tutto un programma di lavoro che estenderà i bacini del porto fino all'insenatura di Capo Pentimele, ma ha messo a disposizione i fondi necessari per la loro esecuzione nel più breve termine di tempo, tanto che la escavazione della nuova Darsena nord è già in corso così come l'escavazione e il banchinamento sul lato di Oriente.

Il porto, com'è attualmente, fu costruito appena sullo scorcio dello scorso secolo quando, vinta la pirateria, la maggior sicurezza del mare consentì alle città, che si erano tenute appollaiate sull'alto della montagna per sfuggire alle incursioni, di svilupparsi nelle zone marine.

Nacque quindi il porto con limitatissime esi-

genze e forse poteva apparire eccessiva l'estensione di appena un chilometro dello specchio

d'acqua del primitivo impianto.

Le banchine utilizzabili per l'affiancamento del naviglio si estendono per appena 500 metri con fondali da 7 ad 8 metri al massimo, mentre le altre banchine esistenti sul lato orientale non sono utilizzabili per mancanza di fondali.

Se si tiene poi conto che mancano capaci magazzini per le merci e che soprattutto mancano aree per costruirvene, appare chiaramente il disagio in cui trovasi il commercio locale, costretto assai spesso a provvedere all'imbarco ed allo sbarco delle merci a Messina, in condizioni di inferiorità evidentissime rispetto ai commercianti di quella città.

I lavori progettati rappresentano quindi il modo migliore, se non di portare il Porto di Reggio Calabria nelle condizioni di quello di Messina, che per le già accennate ragioni di positura e di tradizione non potrà mai essere da quello uguagliato, di rendere meno stridente il contrasto ed almeno di non sovraccaricare i prodotti calabresi destinati all'esportazione dei sovrapprezzi derivanti dal trasporto fino a Messina per il loro inoltro.

Necessario completamento della provvida iniziativa del Governo Fascista a favore del Porto di Reggio Calabria, sarà l'applicazione delle disposizioni della Legge 22 dicembre 1927 sui porti franchi ed il disposto finanziamento delle industrie che, da tempo promesso, non aveva potuto finora aver luogo.

L'elencazione fatta delle principali industrie locali dimostra però come non per tutte esista la convenienza di produrre in zona franca e sottostare, al momento dell'uscita delle merci dagli stabilimenti, al trattamento doganale che alle merci stesse può competere, ed è stato appunto per tali considerazioni che la Commissione incaricata dello studio delle particolari condizioni locali per l'istituzione dei Porti Franchi ha ritenuto che la dichiarazione di franchigia debba essere limitata anche nel futuro a quelle sole parti del Porto dove risultasse possibile il sorgere di stabilimenti e d'industrie esportatrici ed utilizzanti in parte anche prodotti esteri.

In regime doganale dovrebbero pertanto restare tutti gli impianti che servono il traffico in cabotaggio, la esportazione dei prodotti agricoli allo stato naturale e l'importazione delle merci

per il diretto consumo.

E poichè è stato riconosciuto che a questi scopi nella sua attuale estensione il porto è appena sufficiente si è ritenuto che nei limiti attuali resti la zona di regime doganale, considerando invece in zona di franchigia la Nuova Darsena colla riserva di estenderla fra qualche anno a tutta l'area portuale che deriverà dallo ampliamento previsto sotto il Monte Pentimele.

I limiti della zona franca dovrebbero quindi essere:

- 1) lo specchio d'acqua della Nuova Darsena;
- 2) il Molo (braccio nord) che a ponente la separa dalle acque dello stretto;
- 3) il tratto di spiaggia a nord della Darsena compreso fra questa, il mare, il torrente Montevergine e la linea della nuova sistemazione stradale e ferroviaria sul lato di levante;
- 4) la sponda di levante della Darsena per una lunghezza uguale a quella dell'opposto Molo di Ponente.

Il rapido aprirsi di strade su quelle terre infestate fino alla metà del secolo scorso dal brigantaggio sulla montagna e dalla pirateria lungo le coste del mare, la ricostruzione di Reggio, dopo lo spaventoso cataclisma di venti anni or sono, l'allargamento del Porto, la concessione di una zona industriale e dei mezzi per attuarla, dimostrano come la rinascita della Calabria sia dal Governo considerato un problema d'importanza Nazionale. Attraverso una graduale e logica applicazione dei provvedimenti di favore studiati, appare chiaramente come non mancando alla razza le migliori qualità per valorizzare al massimo lo sforzo del Governo Fascista, la soluzione del problema già così felicemente avviata, potrà avere nel più breve tempo il suo massimo sviluppo e dare gli attesi frutti.

CAGLIARI

A suo tempo, e più precisamente quando sulla stampa quotidiana venne pubblicato lo schema del noto R. Decreto con l'elenco dei quattordici porti che potevano essere dichiarati franchi, da qualche personalità, pure assai esperta dei nostri commerci marittimi, venne posta in dubbio ed analiticamente discussa la effettiva efficacia che l'ardita innovazione del Governo Fascista poteva avere per qualcuno di quei quattordici porti, e cioè che la concessione della franchigia doganale accordata ai porti in parola non potesse ancora loro dare quel sensibile incremento che si riprometteva. E ricordo bene come appunto Cagliari, con altri due o tre porti, fosse il perno sul quale tentavano di avere una base queste premature incertezze, tali avventate previsioni.

Ora, è appena sufficiente ricordare, anche con una certa approssimazione, una carta geo-

grafica per convincersi di primo acchito come Cagliari, posta nel centro del Mediterraneo sulla rotta stessa, o quasi, che il grande naviglio obbligatoriamente tiene fra Gibilterra e Suez, a poca distanza dalle coste tunisina e algerina, e della Spagna e della Francia, abbia tale invidiabile e propizia posizione da poter accortamente sfruttare, nel suo più ampio sviluppo, un porto franco.

Del resto, anche nei più remoti tempi non erano sconosciute tali fortunate ed eccezionali condizioni, chè già in quei lontanissimi secoli sulle coste meridionali dell'Isola fiorivano gli alacri emporii commerciali delle colonie fenicie e romane di Norri e Taarros che ricevevano e irradiavano da e per tutto il Mediterraneo i loro scambi.

Nè la necessità di un porto franco a Cagliari è una semplice od opportuna aspirazione dell'oggi, perchè alla provvida concessione hanno sempre aspirato tutti gli enti interessati cittadini. Di fatti, se bene ricordo la data, sin dal 1919 la Camera di Commercio, nel presentare un definitivo armonico progetto di radicale sistemazione e ampliamento del porto, comprendeva nel suo ambito anche una « zona franca ».

Il porto come è ancora oggi, difetta di banchine e di spazi, manca di qualsiasi attrezzatura meccanica per il carico e lo scarico delle merci, ed è privo perfino di ponti-bilico per la pesatura dei

carri ferroviari. Lo stesso impianto ferroviario portuale è, di conseguenza, assolutamente rudimentale ed è di bene scarsa efficacia, anche in relazione alle esigenze degli attuali commerci. Mancano emporii per le forniture di bordo e mancano depositi con relativa attrezzatura per rifornimenti alle navi di nafte, carboni, acqua potabile: in più, non esistono nè bacino di carenaggio, nè scali di alaggio, nè officine per riparazioni. Tutta questa somma di profonde e veramente dannose lacune è fatta per allontanare quelle navi che passando sulla rotta di Cagliari intendessero di entrarvi per necessità di riparazioni o per procedere a rifornimenti. È inteso poi che dette operazioni vengono invece eseguite, anche a navi di passaggio, a Marsiglia od a Malta.

Malgrado queste manchevolezze, alle quali però la preveggenza e la volontà del Governo Nazionale sta provvedendo, il movimento del porto è importante ed è, quello che più conta, sempre in progresso. Più che all'arida cifra dell'ammontare annuo del tonnellaggio devesi porre mente a questa costante ascesa di traffici, la quale non potrebbe che essere soddisfacente segno per incrementi avvenire. Infatti, le 421 mila tonnellate del 1912 raggiunsero nel 1926 le 552.000.

E qui, prima di rapidamente sfiorare le possibilità dei nuovi traffici che, a modesto mio avviso, il regime di franchigia doganale potrà dare all'organismo portuale, dirò, nel ripetere quanto più sopra ho di sfuggita accennato, che il Governo Fascista vuole che il porto di Cagliari sia messo nella sua più completa efficienza, abbia il posto che meritatamente gli compete nel Mediterraneo.

Con i 70 milioni di lire già stanziate come primo fondo, Cagliari vede trasformarsi, migliorare, ingrandirsi le sue banchine, i suoi bacini, allungarsi i suoi moli. Le banchine già ultimate e quelle di cui è prossimo il loro compimento saranno dotate di 11 moderne gru (alcune già in corso di montaggio), delle quali due « a portico » sul molo di ponente munite di benne per lo scarico dei minerali e dei carboni. Le banchine stesse avranno in pari tempo il loro impianto ferroviario per il quale è intervenuto già un preliminare accordo fra il Provveditore alle Opere Pubbliche per la Sardegna e il Capo della Delegazione delle Ferrovie dello Stato. E tra due o tre anni, quando la sistemazione completa della parte dello stagno di Santa Gilla sarà compiuta e si sarà proceduto a tutta la escavazione del canale industriale, del quale per il momento è solo approvato il progetto (come è ancora in progetto il bacino di carenaggio della lunghezza di 300 metri), ne risulterà un complesso di opere, soprattutto di aree portuali, da balzare il primo porto della Sardegna fra i maggiori della Nazione.

Nè qui è tenuto calcolo qualsiasi delle immense aree ancora utilizzabili che potrebbero risultare da una eventuale bonifica dello Stagno di Molentorgio, a levante della città, presso Quartu.

* * *

Di certo, la delimitazione che forzatamente verrà assegnata al porto franco di Cagliari non è tale, per la sua poca estensione, da poter agevolmente consentire un largo movimento nei relativi traffici. Ma è bene che la Commissione Interministeriale abbia con tanta efficacia insistito nel volere che Cagliari avesse un suo porto franco, sia pure di limitate proporzioni, senza dover attendere, come si richiedeva da qualche autorevole parte, che la funzione del porto franco fosse a suo tempo, e cioè a lavori compiuti, unicamente riservata al Molo di ponente e aree connesse, località ove al presente l'acqua copre le opere in corso di costruzione, le quali non potranno essere approntate completamente che in avvenire.

Nemmeno l'attuale ridotta delimitazione è fissa, ma invece essa è suscettibile di ben più ampio sviluppo. È evidente che il regime di franchigia doganale automaticamente si estenderà ai bacini e alle aree agli stessi retrostanti e costituenti il Molo di ponente mano mano che saranno ultimati i lavori e gli specchi acquei sa-

ranno atti alla navigazione e le banchine e le aree col loro arredo saranno atte alle operazioni del traffico.

Dal modesto inizio, il porto franco di Cagliari raggiungerà così senza preoccupazioni, senza turbamenti, senza scosse la sua massima estensione, di modo che potrà veramente allora affermarsi la rigogliosa vitalità di questo « nuovo porto » dell'Italia rinnovellata.

E che esso debba assurgere a così notevole importanza lo dice tutto un fervido indizio di

preparazione e di lavoro.

Non vi è dubbio che il porto franco di Cagliari avrà anche notevole funzione commerciale, benchè anche noi crediamo che quella industriale sarà la predominante. E per l'una e per l'altre funzione, il continente africano e l'Asia mediterranea, in ispecie possono essere i larghi sbocchi di assorbimento dei depositi di merci originarie o in transito o delle materie prime che manipolate o manifatturate potranno esitarsi sui proficui mercati di quelle regioni. Notevoli legami commerciali si sono riallacciati, dopo la guerra tra Cagliari e quei paesi. Si tratta ora d'intensificare, di estendere tali rapporti, di cercarne dei nuovi: in regime di franchigia doganale, iniziative di simile genere non possono che esserne grandemente avvantaggiate. Ma l'orientamento dei cagliaritani, è decisamente volto verso l'indirizzo industriale del suo futuro porto franco. Già

CAGLIARI 115

in questi ultimi anni sono sorti a Cagliari, o nelle sue immediate vicinanze, importanti stabilimenti industriali e tutto lascia credere che altri in seguito si impianteranno non appena sarà sistemata la nuova zona industriale e relativo canale con la parziale bonifica, come si è già avuto occasione di accennare, dello stagno di Santa Gilla. Detta zona, a sud del canale marittimo, dovrebbe essere la vera zona franca industriale, mentre quella a nord resterebbe alle industrie lavoranti per il Regno.

Una lieta previsione per l'avvenire di queste due zone può facilmente farsi se si pensa alla somma di energia elettrica che le industrie stesse

potranno avere a loro disposizione.

Il colossale impianto del Tirso (416 milioni di mc. di capacità e 2100 Kmq. di bacino imbrifero) alimenta una Centrale elettrica (30 mila HP.), che dà 50 milioni di KW-h annui. Una seconda successiva centrale (3500 HP.) al ponte di Busacchi, sempre sul Tirso, produce annualmente 22 milioni di KW-h. Lo sbarramento del Coghinas, formante un lago artificiale di 1600 Kmq. di bacino imbrifero e della capacità di 254 milioni di mc., con una Centrale idoelettrica di 30 mila HP dà annualmente una produzione di 90 milioni di KW-h. Gli altri impianti già completamente studiati, e più precisamente quelli del Flumendosa (di questo anzi si sono già iniziati dei lavori), del Temo e del-

l'alto bacino del Tirso potranno ancora produrre almeno altri 200 milioni di KW-h all'anno.

Gli importanti giacimenti, calcolati a 50 milioni di tonnellate, di lignite picene del bacino di Gonnesa, ove le miniere del gruppo di Bacu Abis sono in attività, potrebbero azionare sul luogo stesso della estrazione e dello speciale trattamento del combustibile Centrali termiche con un non indifferente risparmio sulle spese di produzione di energia elettrica...

In Sardegna si trovano pure antraciti del bacino di Seui ove sono coltivate le miniere di Co-

rongiu, Ingurtipani e altre minori.

Nel mentre soltanto tre anni fa si distribuivano in tutta la Sardegna 10 milioni di KW-h attualmente tale consumo ha sorpassato i 120 milioni. La sola Società Elettrica Sarda ha in esercizio 300 Km. di linea a 170 mila volts e altri

500 Km. a 15 mila e a 5 mila volts.

Ma è soprattutto la grande industria estrattiva che arricchirebbe la Nazione se l'Isola fosse liberata dal capitale straniero che detiene le migliori miniere. Si può dire che la estrazione dei minerali nel corso di ventidue secoli non si è mai interrotta, ma l'incremento delle miniere s'inizia soltanto dopo il 1860 con la relativa Legge di Cavour dell'anno prima. Il difetto però di grandi capitali costringe, meno la eccezione della «Monteponi» (che produce metallo di piombo, di zinco e di argento), alla semplice estrazione dei

minerali: quelli di piombo e zinco nell'Iglesiense e nella Nurra, quelli di argento nel Sarrabus, quelli di rame nell'Ogliastra, quelli di manganese nell'isola di San Pietro. Questi minerali uscenti dai pozzi, dalle cernite e dalle laverie e, se calamine, dai forni di calcinazione, sono spediti fuori di Sardegna, in grande parte all'estero, da dove poi industrialmente trattati ritornano spesso in Italia sotto forma di metalli.

Ora, tutte queste ingenti risorse minerarie che vanno aumentando ogni giorno (si sono trovate notevoli tracce di minerali anche rari, quali il tungsteno, molibdeno, rubidio ecc.) potrebbero essere sfruttate nella loro combinazione e nei loro sottoprodotti su di una area di porto franco, ove più agevolmente potrebbe avvenire la fusione con materie prime estere per ottenere dei prodotti finiti o semilavorati da destinare alla esportazione. Fra pochi anni, quando si avrà esuberanza di energia elettrica e a buon mercato, le industrie esistenti e quelle di nuova formazione troveranno, come precedentemente si è scritto, in tale decisivo coefficiente il più utile, il più sconfinato orizzonte alle loro attività.

Nè potrei tacere del grandioso impianto sulla parte già bonificata dello stagno di Santa Gilla dell'industria salina dell'in. Conti Vecchi. La produzione del sale che si prevede e che nella sua totalità sarà esportata all'estero è di annue 300 mila tonnellate. Dalla lavorazione dei residui delle acque madri si potranno ancora ottenere i seguenti sottoprodotti: solfato potassico (tonn. 10 mila), cloruro di magnesio (tonn. 40 mila), solfato di magnesio (tonn. 31 mila), bromo (tonn. 1000), cloruro potassico (tonn. 7 mila).

In più, specialissimo fattore della massima importanza, il trasporto dei prodotti della salina richiamerà al porto di Cagliari un considerevole naviglio nazionale ed estero, adeguato cioè alla entità del tonnellaggio da esportarsi. Non potrebbe questo naviglio in arrivo, offrire, per non viaggiare vacante o in zavorra, noli di favore e maggiormente così alimentare per tale coincidenza vasti emporii di merce nel porto franco di Cagliari?

Per restare nel campo dell'industria del sale, aggiungerò che le Regie Saline di San Bartolomeo producono e spediscono nel Regno un complesso annuo di 220 mila tonnellate.

* * *

Le disponibilità delle imponenti masse di acque irrigue contenute nel bacino del Tirso senza tener ora conto di quelle che a suo tempo saranno constrette nella chiusa del Flumendosa) trasformeranno radicalmente, ad avvenuta bonifica idraulica che nel Campidano di Oristano è in corso di esecuzione, l'agricoltura sarda la quale è, salvo pochissime eccezioni fra cui quella

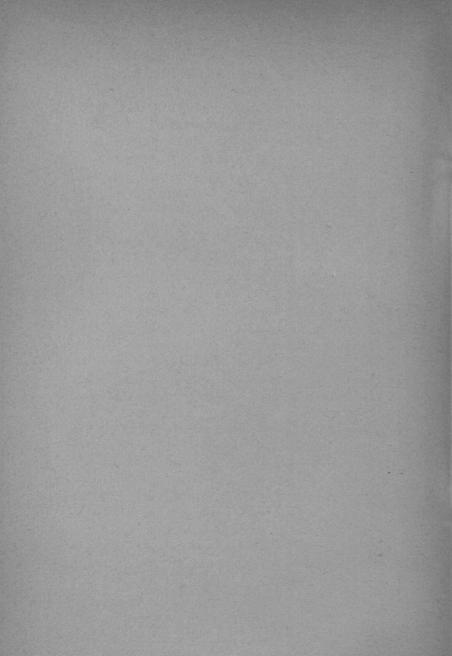
delle vaste imprese nei territori già risanati di Terralba e Marrubiu, ancora allo stato embrionale. Potranno così essere messi in valore oltre 30 mila ettari d'incolti terreni, cosparsi di pantani e infestati dalla malaria.

E con la intensificazione e con l'alto reddito che darà un'agricoltura industrializzata, l'incombente problema demografico della Sardegna, la quale conta appena 30 abitanti per chilometro quadrato, si avvierà, forse lentamente ma sicuramente, verso la sua felice risoluzione. Il Governo fascista, conoscitore profondo di ogni necessità dell'Isola, ha già con grande provvidenza e previdenza iniziato questo graduale ripopolamento coll'indirizzare a Terralba, dove all'uopo è sorto un modernissimo villaggio-tipo, 200 famiglie coloniche del Polesine con un complesso di 800 individui. Il provvedimento è prezioso anche se si volesse solo considerarlo come indice. Successivi sviluppi dell'agricoltura e dell'industria concorreranno a richiamare dalle altre provincie del Regno, che hanno esuberanza di agricoltori, di artieri e di operai quella occorrente mano d'opera che in Sardegna difetterebbe.

Ho desiderato ricordare il problema agrario essendo esso del massimo rilievo, anche se non strettamente legato al « porto franco », pel quale soltanto in verità questi fuggevoli appunti dovevano essere scritti. Ma non è escluso che dall'agricoltura non possa venire salda vita a nuove in-

dustrie, di cui qualcuna potrebbe effettivamente svolgere la sua attività anche in porto franco. E senza menomamente voler azzardare qualsiasi indicazione in proposito ma unicamente per accennare alle possibilità di sviluppo di qualche industria agraria non ancora esistente, dirò che la Sardegna, consumante annualmente 64 mila quintali di zucchero, non ha zuccherifici mentre tentativi di coltura di barbabietole nei terreni umidi di Villaputzu, intrapresi ad iniziativa di capitali esteri, hanno dato risultati sorprendenti per resa e ricchezza saccarometrica delle bietole. Mancano fabbriche di conserve alimentari, di frutta, di ortaglie, le une e le altre copiose; di carni, di pesci, di cacciagione, questa specialmente abbondantissima. L'industria in grande stile della distillazione darebbe insperati risultati: dalle vinacce, dai fichidindia. dalle carrube: dagli asfodeli si ricaverebbero gli alcools; dalle infinite specie di erbe e fiori aromatici isolani si otterrebbero i profumi, tralasciando di parlare delle duecento e più varietà di piante ed erbe medicinali endemiche, cioè proprie della Sardegna, che ora sono lasciate abbandonate. E la industria della concia delle piccole pelli: agnello, capretto, capra (oltre due milioni di ovini e mezzo milione di caprini) non ancora tentata?

A questo punto, nel finire la affrettata rassegna, mi è caro di ripetere che la Sardegna, l'isola già tanto dimenticata ne' suoi secolari torpori, questa nostra eroica e fedelissima scolta sul Mediterraneo, avrà dal suo mare e dalle sue terre, dalla rinnovata fede, dalle nascenti energie e dalle sicure e feconde opere de' suoi abitanti il suo immancabile prosperoso domani.



INDICE

Premessa												pag.	7
Genova.												"	15
Venezia))	23
Fiume .))	31
Trieste.))	39
Livorno.))	45
Civitaveco	hi	a))	51
Ancona.))	59
Bari												"	67
Brindisi.))	73
Napoli .											1))	79
Palermo												"	85
Catania e	N	Иe	ssi	na								"	93
Reggio C	al	abi	ria									"	103
Cagliari.						-))	109

I. S. A.

BIBLIOTECA 251

