

Chiusa la conferenza internazionale

Il porto di Trieste

Si è conclusa, in meno di una settimana, la conferenza per il porto di Trieste, cui hanno partecipato, oltre alle delegazioni italiana e jugoslava, anche quelle di tutti i Paesi centro-europei, di cui l'emporio adriatico costituisce il naturale sbocco, sia per ragioni geografiche, sia per esserlo stato al tempo dell'antica monarchia asburgica. Lo scarso rilievo dato dai giornali nazionali alla conferenza stessa ne indica la modesta portata, perché si trattava d'una riunione svuotata, in precedenza, da ogni significato, dall'accordo del 22 ottobre scorso, relativo a facilitazioni nell'uso del porto triestino, intervenuto tra l'Italia e l'Austria.

Come è noto, gli articoli 1 a 20 dell'allegato VIII al trattato di pace disciplinavano le funzioni e prevedevano l'ordinamento che il porto di Trieste avrebbe dovuto avere, come emporio internazionale, qualora fosse stato costituito il Territorio Libero. Può essere dubbio se, anche in questa non verificatasi ipotesi, il porto avrebbe potuto funzionare con il regime previsto; ma è certo che, venendo la città ad appartenere ad una sola nazione, la messa in atto di un ordinamento simile a quello abbozzato dall'allegato VIII, sarebbe servita soltanto a creare intralci invece che vantaggi alla già difficile situazione del nostro porto giuliano. Per contro, alla Jugoslavia interessava che fosse ancora oggi stabilito a Trieste un regime di amministrazione portuale di carattere internazionale che venisse a misconoscere, sotto certo aspetto, la sovranità italiana. E' molto probabile che la nostra diplomazia abbia dovuto cedere lo scorso anno, in occasione della firma del *memorandum* di Londra del 5 ottobre 1954, sicché, con lettere aggiuntive scambiate tra gli ambasciatori, fu prevista la convocazione dell'attuale conferenza. Inoltre, nelle lettere in questione, sia pure in modo impreciso – e, di certo, non casualmente

impreciso – fu inserito un accenno all'allegato VIII del trattato di pace, presumibilmente su desiderio o su pressione degli jugoslavi.

Da una posizione del genere risultava chiaro che i punti di vista dell'Italia e della Jugoslavia non potevano essere se non antitetici, aspirando la prima ad allontanare ogni pericolo d'internazionalizzazione del porto di Trieste, desiderando invece la seconda di ottenerla. E tali, infatti, sono state le posizioni dei delegati delle due parti, alla conferenza. Non per questo si può dedurre – come qualcuno ha fatto – che sia intervenuto un peggioramento delle relazioni italo-jugoslave; era ovvio e naturale che ciascuno dei due Paesi cercasse di tirar l'acqua al proprio mulino. E – bisogna riconoscerlo – questa volta ne ha tirata di più la diplomazia italiana, facilitata nel suo compito da vari fatti: la imprecisa formulazione dell'accenno all'allegato VIII nelle ricordate lettere degli ambasciatori; il ritorno *de facto* di Trieste all'Italia; il reale interesse del porto giuliano di non venir internazionalizzato, in un momento in cui sulla città ritorna la sovranità italiana; l'aiuto conseguente dato dagli operatori triestini alla tesi governativa; infine il preventivo accordo con l'Austria, concluso, come si disse, il 22 ottobre.

Fu questa dell'accordo con l'Austria la prima mossa abile fatta in merito dall'Italia e fu quella che ora ha parato il colpo dell'internazionalizzazione del porto di Trieste o di una chiusura poco simpatica della conferenza, con la constatazione di un insanabile dissenso. Fu utile questo preventivo passo italiano? A problema triestino definitivamente liquidato dal punto di vista della politica estera, molti si pongono oggi l'interrogativo se l'avvenire economico di Trieste sarebbe stato migliore sotto regime di Territorio Libero o sotto sovranità italiana. Senza voler addentrarci

in tale questione, è facile rispondere che, allo stato attuale dei fatti, l'internazionalizzazione desiderata ancor oggi dalla Jugoslavia sarebbe riuscita nociva e che la migliore soluzione è stata quella di agganciarsi all'Austria, la quale, in certi momenti di questo dopoguerra, ha alimentato fin quasi l'80% del traffico di Trieste e continua ad alimentarlo. Se, con l'accordo italo-austriaco, noi avremo evitato che le merci di quest'ultimo paese prendano la via di Fiume, come cominciavano a prenderla, avremo ottenuto un grande successo.

L'aver condotto la conferenza a questi risultati è certamente ragione di merito per la nostra diplomazia, ma non è altrettanto ragione di speranza che i traffici di Trieste migliorino per il fatto della sola apposizione delle firme al documento, se altro non sarà fatto.

Occorrerà curare i rapporti con la Cecoslovacchia e l'Ungheria che sembrano aver dimostrato interesse al nostro sbocco adriatico, ma che, come ha detto il delegato ungherese, hanno il vantaggio, non avendo porti propri, di aver a disposizione in libera concorrenza tutti quelli degli altri. Occorrerà esaminare l'annoso e difficile problema delle altre spese portuali triestine, in particolare in relazione alle rivalità con Fiume e con i porti nordici; occorrerà studiare il problema delle tariffe ferroviarie e quello di nuove linee regolari per merci e non solo per passeggeri, che richiamino i traffici centro-europei; occorrerà, insomma, non dormire sull'alloro conseguito con il fatto che l'esito della conferenza ha scongiurato il pericolo dell'internazionalizzazione, perché vivo rimane ancora quello che dormano i traffici del grande emporio adriatico, a tutto danno dell'economia dell'intera nazione.

Diego de Castro