

LE PORTE DEL MEDITERRANEO

È arrivato il momento di risolvere definitivamente il problema della effettiva libertà del Mediterraneo. L'Italia fascista tira diritto alla meta, non solo col ricordo della padronanza romana e con l'orgoglio che in questo mare si è forgiata e diffusa nel mondo la civiltà moderna, ma anche con la visione concreta della realtà contemporanea e con la persuasione profonda che la soluzione voluta dall'Italia corrisponde all'interesse di tutte le Nazioni marinare dei vari continenti.

Il fattore geografico, congiunto a quello demografico e politico, domina la situazione: l'Italia è tutta immersa nel Mediterraneo ed è il più popolato di tutti i Paesi che si affacciano in questo mare; l'Italia ha numerose e fiorenti sue comunità nazionali sulle rive di tutti gli altri paesi mediterranei, e più ancora al di là del Mediterraneo, nelle Americhe, in Africa, Asia e Australia. Dal punto di vista economico e commerciale, l'Italia riceve da oltre il Mediterraneo dal 75 all'80% delle sue importazioni, divise per la via di Gibilterra, per quella di Suez e per i Dardanelli.

È dunque evidente l'interesse vitale che ha l'Italia nel Mediterraneo: con 9000 Km di coste da difendere, con le relazioni che per imprescindibili ragioni spirituali ed economiche deve mantenere con i suoi nazionali di entro e fuori il Mediterraneo, con le importazioni che da oltre il Mediterraneo deve necessariamente assicurarsi, — l'Italia ha assoluto bisogno di navigare liberamente in questo mare e di entrarne e uscirne liberamente in qualsiasi momento; senza di che sarebbe fatalmente condannata all'arresto del suo sviluppo ed alla limitazione della sua piena e completa indipendenza di grande potenza ad interessi mondiali.

Oltre l'Italia, vi sono indubbiamente altri Paesi fortemente impegnati nel Mediterraneo, e tra i maggiori la Spagna, la Francia

e l'Inghilterra; ma mentre i primi due Paesi hanno numerosi sbocchi anche nell'Atlantico e mentre l'Inghilterra può muoversi liberamente in tutti i mari, l'Italia è completamente protesa solo nel Mediterraneo e non ha altri sbocchi all'infuori di esso.

Nello storico discorso pronunziato a Milano il 1° novembre 1936, il Duce definì la situazione con queste proposizioni lapidarie: «L'Italia è un'isola che si immerge nel Mediterraneo. Questo mare (io qui mi rivolgo agli inglesi, che forse in questo momento sono alla radio) per la Gran Bretagna è una strada, una delle tante strade, piuttosto una scorciatoia, con la quale l'Impero Britannico raggiunge più rapidamente i suoi territori periferici . . . Se per gli altri il Mediterraneo è una strada, per noi italiani è la vita».

Non può adunque essere da alcuno contrastato che, per vivere sicura in casa propria, l'Italia ha assolutamente bisogno della libertà nel Mediterraneo.

Questa posizione speciale ed unica dell'Italia è stata negli ultimi tempi riconosciuta anche dagli inglesi, i quali, però, hanno addotto che anche per essi il Mediterraneo ha la stessa importanza vitale che per l'Italia, giacché questo mare rappresenterebbe per l'Impero Britannico non una scorciatoia, ma addirittura un'arteria fondamentale, un cordone vitale. Tesi, questa, che non è conforme alla realtà, come appare chiaro non solo guardando alla posizione geografica delle varie parti dall'Impero Britannico che possono essere raggiunte dai porti della Madrepatria, sia pure allungando la via, senza bisogno di passare per il Mediterraneo, — ma anche ponendo mente a quanto gli strateghi inglesi avevano da tempo scritto sulla convenienza in caso di guerra di asserragliarsi a Gibilterra ed a Suez e di seguire per la navigazione ordinaria la via del Capo, ed a quanto in concreto tempo fa ha deciso in questo senso l'Ammiragliato inglese, ordinando ad una parte della sua flotta mercantile di evitare la rotta del Mediterraneo e di passare per il Capo. Fatti questi nei quali si ha la prova e la riprova dell'assunto enunciato che, mentre per l'Inghilterra il Mediterraneo è soltanto una via di passaggio più breve, una scorciatoia, per l'Italia rappresenta addirittura la vita.

Sicché, è di evidenza palmare che l'Italia ha assoluto bisogno della effettiva libertà del Mediterraneo, e che di questa libertà non può considerarsi appieno sicura fino a quando l'Inghilterra ne tiene nelle sue mani le porte di entrata e di uscita e fino a quando

potenzia questi sbarramenti, oltre che col possesso di altri punti strategici, anche con accordi diplomatici militari conclusi con altri Paesi allo scopo di completare la catena di imbrigliamento del Mediterraneo.

*

Gibilterra. La rocca di Gibilterra costituisce la base fondamentale per mezzo della quale la Gran Bretagna sorveglia quella parte della zona atlantica e comanda in pieno l'entrata e l'uscita occidentale del Mediterraneo. L'Inghilterra la occupò nel 1704, se la fece attribuire col trattato di Utrecht del 1713, e l'ha conservata e difesa da allora contro tutti i tentativi di vario genere fatti dagli spagnoli per rivendicare quella parte del loro territorio nazionale.

Ma oltre a difendere il possesso della Rocca di Gibilterra l'Inghilterra ha sempre agito in modo da impedire che la efficienza di essa venisse compromessa o diminuita dall'armamento della opposta sponda africana. Perciò ha sempre svolto una politica diretta ad impedire l'insediamento di un'altra potenza a Tàngeri e ad affermare il divieto di elevare fortificazioni sulla costa marocchina prospiciente sullo Stretto di Gibilterra. Oltre la Spagna, si è dovuta adattare a questa politica esclusivista dell'Inghilterra anche la Francia.

Nell'art. 7 di quell'accordo dell'8 aprile 1904, con il quale la Francia ottenne il riconoscimento delle sue pretese sul Marocco, concedendo in cambio all'Inghilterra il suo disinteressamento per l'Egitto, si stabilisce così il principio: «Al fine di assicurare il libero passaggio dello Stretto di Gibilterra, i due Governi convengono di non lasciar elevare fortificazioni od opere strategiche di qualunque natura sulla parte della costa marocchina, compresa tra Ulilla e le alture che dominano la riva destra del Sibor».

Negli articoli segreti aggiunti a questa Convenzione, l'Inghilterra e la Francia, nel confermare l'intenzione di riservare alla Spagna una certa quantità di territorio marocchino, stabiliscono che «la Spagna dovrà pregiudizialmente dare la sua adesione alla clausola dell'art. 7 suddetto, ed impegnarsi ad eseguirla», e che inoltre dovrà «impegnarsi a non alienare tutti o parte dei territori posti sotto la sua autorità o nella sua zona di influenza».

La Spagna fu indotta ad assumere questi impegni con la dichiarazione del 3 ottobre 1904 di adesione all'accordo franco-

inglese suddetto, e con la Convenzione segreta firmata a Parigi lo stesso giorno (3 ottobre 1904); ed infine con la Convenzione franco-spagnola del 27 novembre 1912, diretta a precisare la situazione rispettiva dei due Paesi riguardo al Marocco. Con l'articolo 5 di tale Convenzione, la Spagna ripete il suo impegno di «non alienare né cedere in alcuna forma, nemmeno a titolo temporaneo, i suoi diritti sulla zona sottoposta alla sua influenza»; e con l'art. 8 i due Governi convengono, «al fine di assicurare il libero passaggio dallo Stretto di Gibilterra», di non lasciar elevare fortificazioni od opere strategiche sulla parte della costa del Marocco contemplata nell'art. 7 dell'Accordo franco-inglese dell'8 aprile 1904, e nell'art. 14 della Convenzione franco-spagnola del 3 ottobre dello stesso anno, compresa nella sfera di influenza rispettiva.

Come si vede, l'Inghilterra afferma e ribadisce così la sua padronanza assoluta dello Stretto di Gibilterra, imponendo la sua volontà, non solo alla Spagna, ma anche alla Francia.

Anche per quanto si riferisce a Tàngeri, al punto, cioè, che costituisce l'altro lato della porta di ingresso nel Mediterraneo occidentale, l'Inghilterra ha sostanzialmente seguito la stessa direttiva politica, seguendo l'ammonimento che già aveva dato Nelson quando aveva detto che «Tàngeri deve appartenere o ad una potenza neutrale come il Marocco, o diversamente all'Inghilterra».

Non riuscendo a mettere la zona di Tàngeri sotto il suo diretto controllo né a lasciarla completamente al Marocco, l'Inghilterra ha evitato che cadesse sotto il dominio sia della Spagna che della Francia, e che potesse in qualsiasi modo costituire una base militare.

Nella Convenzione franco-spagnola su accennata del 3 ottobre 1904, Tàngeri è espressamente esclusa dal protettorato esclusivo delle due potenze col disposto dell'art. 9 che dice: «La città di Tàngeri conserverà il suo carattere speciale che le danno la presenza del corpo diplomatico e le sue istituzioni municipali e sanitarie». Nel trattato fondamentale con cui la Francia stabilisce i suoi diritti sul Marocco, nel trattato, cioè, concluso tra la Francia ed il Marocco il 31 marzo 1912 per l'organizzazione del protettorato francese nell'Impero sceriffano, il Governo di Parigi dovette far salvo il carattere speciale di Tàngeri: «La città di Tàngeri manterrà il carattere speciale che le è stato riconosciuto e che determinerà la sua organizzazione municipale». Il carattere

speciale di Tàngeri viene ancora riaffermato nella Convenzione franco-spagnola del 27 novembre 1912: «La città di Tàngeri e il suo territorio saranno dotati di un regime speciale che verrà determinato ulteriormente». Questa determinazione dello statuto della zona tangerina tardò a venire, sia a causa della sopraggiunta guerra mondiale, sia per le contrastanti mire rispettive della Spagna e della Francia e per l'azione svolta dall'Inghilterra contro le aspirazioni di ambedue queste potenze.

Alla fine della grande guerra la Francia chiese, oltre l'abolizione dell'Atto generale di Algeiras, l'abolizione del regime internazionale di Tàngeri e l'inclusione della zona di questa città nella zona marocchina di suo protettorato.

Ma la Conferenza per la Pace non accolse le richieste francesi; cosicché rimase salvo ed anzi nuovamente ribadito, col carattere internazionale della zona di Tàngeri, il diritto dell'Italia, come potenza firmataria dell'Atto di Algeiras e come grande potenza mediterranea direttamente interessata, a partecipare al regolamento del Regime di Tàngeri, alla stessa stregua della Francia, Spagna ed Inghilterra.

Senonché, malgrado il nostro diritto, queste tre potenze, con la Convenzione di Parigi del 18 dicembre 1923, redassero uno «Statuto per Tàngeri» senza invitare l'Italia né consentire che essa partecipasse alla sua elaborazione, e mettendola anzi in una posizione di inferiorità per quanto riguardava la composizione degli organi di diritto pubblico creati dallo Statuto per l'amministrazione della zona.

Data la sua esclusione dalla Conferenza di Parigi, l'Italia si rifiutò naturalmente di riconoscere lo statuto suddetto.

Ci volle la visita a Tàngeri di una divisione navale italiana al comando del Principe di Udine (fine ottobre 1927), ci volle cioè un «atto di presenza», un «monito», perché i firmatari della Convenzione di Parigi si decidessero a riprendere in esame lo statuto tangerino e a consentire che l'Italia partecipasse alla sua rielaborazione sullo stesso piede d'eguaglianza delle tre potenze.

Si arrivò così alla convocazione di una nuova Conferenza a Parigi con l'intervento dell'Italia, ed alla conclusione in data 25 luglio 1928 di un nuovo protocollo, che, per quanto abbia apportato allo statuto del 1923 delle modifiche consoni alle richieste dell'Italia, non può considerarsi ancora del tutto soddisfacente per il contemperamento dei vari interessi e l'equa soluzione definitiva della questione, specie dal punto di vista delle garanzie

che spettano all'Italia per salvaguardare il suo diritto alla libertà di ingresso e di uscita dalla porta occidentale del Mediterraneo.

Da quanto si è detto, appare chiaro che la politica inglese riguardante lo Stretto di Gibilterra è riuscita ad assicurare ad essa, che non è potenza geograficamente mediterranea, il predominio in questo mare, con conseguente diminuzione o mortificazione della libertà dell'Italia da una parte, e della stessa integrità territoriale della Nazione spagnola dall'altra; onde è ben spiegabile e legittimo che i patrioti spagnuoli avanzino oggi le loro antiche rivendicazioni, e che l'Italia le appoggi completamente, riaffermando così anche in questo campo la completa coincidenza di interessi fra i due Paesi.

*

Suez. L'interesse vitale che ha l'Italia alla libertà di passaggio attraverso alla porta orientale del Mediterraneo, il Canale di Suez, non è minore di quello relativo a Gibilterra, non solo riguardo al commercio di importazione ed esportazione, ma anche, e più, per quanto si attiene alle comunicazioni ed alla sicurezza stessa del suo Impero dell'Africa Orientale.

Non può esistere su ciò alcun dubbio, dato che quella di Suez è l'unica via che unisce l'Italia all'Impero.

Questa via ha quindi per l'Italia un interesse vitale assoluto, maggiore di quello che vi ha l'Inghilterra, per la quale costituisce proprio una scorciatoia, piuttosto che una via unica ed assolutamente indispensabile.

La questione del Canale di Suez è complessa; e va riguardata dal punto di vista amministrativo ed economico e dal punto di vista politico e militare.

Dal primo punto di vista il Canale costituisce un feudo degli azionisti inglesi e francesi della Compagnia del Canale, i quali sfruttano in modo usurario la concessione avuta, imponendo esose tariffe alle navi costrette a passare pel Canale.

Dal secondo punto di vista, questa via internazionale di comunicazione si trova sotto l'esclusivo controllo militare britannico.

È adunque da ambedue i punti di vista che l'Italia ha interesse vitale alla riforma del regime attuale del Canale.

È opportuno rilevare pregiudizialmente che le richieste dell'Italia sono più che legittime ed eque, anzitutto in grazia

all'apporto decisivo dato dal genio italiano alla ideazione e costruzione del Canale.

È stata una grave ingiustizia storica aver voluto, da parte dei circoli interessati stranieri, attribuire tutto il merito dell'impresa del Canale al Lesseps, trascurando o mettendo in seconda linea l'apporto del genio italiano. La dimostrazione data in proposito da Monti, Sammarco, Anchieri e tanti altri scrittori, può considerarsi esauriente ed irrefutabile. Senza scendere a particolari, basta rilevare che fu l'italiano Ghedini a confutare nel 1830 l'errore che esistesse un dislivello di 10 metri tra il Mediterraneo ed il Mar Rosso, che fu l'italiano Negrelli l'autore del progetto definitivo del taglio diretto del Canale, e che fu l'italiano Paleocapa, colui che rivide i progetti e vi diede il suo contributo definitivo riguardo alla costruzione del porto mediterraneo di entrata nel Canale.

Ma, oltre che dal punto di vista tecnico, l'apporto Negrelli e Paleocapa fu decisivo per il successo dell'impresa anche dal punto di vista politico e per la determinazione dei capitalisti a sottoscrivere le azioni della Compagnia del Canale. Infatti, quando l'Inghilterra, che per i suoi interessi particolari era stata sempre decisamente contraria alla costruzione del Canale, si abbandonò ad una intensa propaganda diretta a sabotare l'impresa con tutti i mezzi e finanche facendo sostenere dai suoi tecnici più illustri che l'idea del Canale era irrealizzabile e rappresentava una impostura, quando cioè era insorta la sfiducia riguardo alla possibilità stessa dell'impresa, — fu a Negrelli ed a Paleocapa che Lesseps ricorse, perché dimostrassero, dal punto di vista tecnico, l'infondatezza delle obiezioni inglesi. E fu in grazia della loro competenza universalmente riconosciuta che poté ristabilirsi la fiducia dei capitalisti nella eseguibilità del progetto di scavo del Canale e nel sicuro successo anche finanziario dell'impresa.

Si è anche per ciò che non è legittimo sostenere che gli azionisti hanno il diritto di imporre le tariffe che vogliono agli utenti del Canale, adducendo che questo è un diritto conseguente al rischio assunto con l'apporto dei capitali all'impresa; — non è legittimo e non è giusto, perché all'impresa i capitalisti si decisero soltanto dietro dimostrazione che gli italiani avevano data della sua possibilità tecnica e del suo vantaggio economico. E ciò a prescindere dal fatto che gli azionisti hanno già da molti anni recuperato già a mille doppi il capitale impiegato per una impresa, che per giunta non doveva avere uno scopo di speculazione.

Si tratta quindi di una riforma del regime del Canale diretta non tanto a stabilire i principi fondamentali che già esistono, ma ad assicurarne piuttosto l'osservanza e la garanzia, sia per quanto si riferisce alla gestione amministrativo-economica, sia e più per quanto riguarda il controllo politico e di polizia. La padronanza dell'Inghilterra è contraria al diritto che regola il Canale e all'interesse di tutti gli Stati che sono costretti a servirsene; bisogna, adunque, che questa padronanza scompaia e che tutti gli utenti del Canale, e l'Italia in modo particolare, abbiano modo di garantire il loro diritto con la costituzione di una amministrazione internazionale che assicuri effettivamente in ogni tempo il libero passaggio del Canale.

Occorre appena aggiungere che la instaurazione di un regime di effettiva libertà del Canale non nuocerebbe assolutamente all'Egitto, ma che anzi avrebbe per conseguenza la sua completa liberazione dalla supremazia e dal controllo britannico.

*

Dardanelli. Riguardo all'altra porta del Mediterraneo, i Dardanelli e il Bosforo, deve osservarsi che, per quanto non si tratti di una comunicazione tra il Mediterraneo e gli Oceani, sebbene soltanto col Mar Nero, non per ciò è meno importante il problema della sua libertà. Basti pensare che essa ha formato oggetto di una contesa secolare svoltasi tra la Russia e l'Inghilterra per stabilire la loro supremazia sugli Stretti e per subordinarli comunque alla loro influenza, per mezzo di convenienti trattati con la Turchia. Il principio della «Chiusura degli Stretti» e quello opposto della «Libertà degli Stretti» è stato, perciò, secondo l'opportunità del momento, propugnato dai due contendenti e dagli Stati che seguivano o che avevano interesse ad associarsi, di volta in volta, in questo campo, alla loro politica.

Dopo la grande guerra, nel trattato di Losanna del 24 luglio 1923 e nell'annessa Convenzione per gli Stretti, fu affermato il principio della completa libertà di navigazione in ogni tempo e per tutte le navi commerciali e da guerra attraverso gli Stretti, e della completa libertà di sorvolo sugli Stretti da parte degli aeromobili civili e militari; fu inoltre affermato il principio della loro smilitarizzazione; e fu istituita, per garantire l'applicazione di tali principi, una commissione internazionale per il controllo degli Stretti.

Senonché questo sistema di libertà degli Stretti, allora

dichiarato «necessario alla pace generale e al commercio del mondo», venne abolito, a richiesta della Turchia, dalla Convenzione di Montreux del 20 luglio 1936, con la quale fu adottato un regime nuovo, che ha ridato alla Turchia il diritto di rimilitarizzare gli Stretti, e che ha reso possibile che questa via di comunicazione di carattere internazionale diventi nuovamente uno strumento nel quadro pericoloso delle alleanze e degli accordi regionali; a proposito dei quali vengono in considerazione gli accordi da tempo stipulati dalla Turchia con l'Unione Sovietica e quelli più recenti conclusi con la Francia e l'Inghilterra e conglobati nel Trattato anglo-franco-turco del 19 ottobre 1939.

Ora è nell'interesse della stessa Turchia, come di tutte le nazioni marinare e principalmente dell'Italia, la quale con la Turchia e gli Stati rivieraschi del Mar Nero ha i maggiori rapporti, che la questione del regime degli Stretti venga riesaminata, in modo che, rispettando gli interessi e la sovranità della Turchia, non si appongano limitazioni interessate ed eventualmente pericolose per la libertà di comunicazione tra il Mediterraneo ed il Mar Nero.

*

Conclusione. A questo punto, guardando la situazione nell'insieme, va posto il quesito se l'Italia può considerarsi libera o meno nel suo mare. Fino a qualche tempo addietro, cioè anche dopo l'unificazione e l'elevazione dell'Italia al rango di grande potenza, e perfino dopo la vittoria della grande guerra, la risposta, purtroppo, sarebbe stata senz'altro negativa.

Non c'era dubbio che l'Italia poteva muoversi nel Mediterraneo solo in quanto si manteneva d'accordo e conciliava la sua politica con quella dell'Inghilterra, con la padrona, cioè, effettiva del Mediterraneo.

Quando, affermatasi col Fascismo la sua volontà di piena indipendenza, l'Italia si decise a procedere con autonomia all'impresa Etiopica senza il consenso dell'Inghilterra, — quando cioè l'Italia mostrò coi fatti che voleva emanciparsi dalla supremazia britannica, — allora si manifestò in tutta la sua ampiezza la drammaticità del contrasto e la crisi.

L'Inghilterra mandò la Home Fleet nel Mediterraneo, fece deliberare le inique sanzioni ed indusse gli altri Paesi mediterranei ad assentire al Patto di mutua assistenza contro l'Italia.

Ma, seguendo l'esempio ed il comandamento del Duce, l'Italia non volse collo né piegò sua costa. Sprezzando ed affron-

tando il pericolo, tirò diritto e raggiunse la sua mèta, grazie alla folgorante vittoria militare sugli eserciti del Negus e all'altrettanto magnifica vittoria diplomatica sull'Inghilterra e la coalizione ginevrina.

Raccogliendo il frutto di due grandi vittorie, l'Italia poté trattare da pari, sullo stesso piano imperiale, con l'Inghilterra e stipulare con essa quegli accordi del 2 gennaio 1937 e del 16 aprile 1938, coi quali l'antica padrona del Mediterraneo riconosceva all'Italia, su un piede di uguaglianza, il suo interesse vitale alla libertà di entrata, di uscita e di transito nel Mediterraneo e nel Mar Rosso.

L'Italia riuscì così a fare un passo fondamentale per l'affermazione della sua nuova posizione nel Mediterraneo ed in Africa. Ma con gli accordi suddetti del 1937 e del 1938 si è risolta bensì la questione dal punto di vista formale, ma non anche dal punto di vista concreto, giacché l'Inghilterra ha mantenuto nelle sue mani quelle chiavi delle porte di entrata e di uscita dal Mediterraneo, che hanno assicurato finora la sua egemonia. Occorre adunque, che tali porte di entrata e di uscita dal Mediterraneo divengano effettivamente libere, perché l'Italia possa realmente considerarsi libera e sicura nel suo mare.

GASPARE AMBROSINI