

I TRAFFICI D'ITALIA

ATTRAVERSO IL PORTO DI TRIESTE

Ogni esame che abbia per oggetto lo studio dei traffici del porto di Trieste, dei problemi che vi si riconnettono e delle soluzioni che si affacciano, deve tenere conto delle funzioni di questo porto nel quadro dell'economia italiana, funzioni, per generale riconoscimento, quasi uniche nel loro genere e che non trovano altrove riscontro di eguale importanza.

LA MISSIONE MEDITERRANEA DELL'ITALIA E I COMPITI DI TRIESTE

La particolarità essenziale della missione economica di Trieste sta nel fatto che il suo porto, con un attrezzamento esemplare e molto progredito, con un'organizzazione di comunicazioni marittime affermatasi attraverso un'elaborazione secolare, rappresenta lo scalo di transito di un retroterra estesissimo bensì (approssimativamente mezzo milioni di chilometri quadrati con circa cinquanta milioni di abitanti), ma straniero nella quasi totalità. Ond'è che esso porto, nel raccogliere il transito degli altri Paesi, smistandolo e distribuendolo, costituisce non soltanto una testa di ponte, ma assolve altresì, per l'Italia, un'alta missione economica e politica in immediata prossimità del cuore dell'Europa: missione che è il premio di una guerra vittoriosa, e nello stesso tempo sgorga dall'altra più grande missione politica ed economica assegnata dalla sorte al nostro Paese. Il quale, proteso nel Mediterraneo come un gigantesco molo, è il naturale mediatore di traffici e scambi nel sistema economico che gravita sul Mediterraneo, quello che, per virtù di posizione geografica, per solidità e sostanza di cultura e per la rinnovata coscienza di concezione politica, ha meglio d'ogni altro attitudini di assolvere un così arduo assunto. E di assolverlo con continuità nello svolgimento del processo storico e, soprattutto, con veste di elevato prestigio e con il consenso che nessuno e nulla più del nome sempre suggestivo di Roma ha il potere di suscitare presso tanta varietà di popoli, quanti sono quelli che si affacciano e gravitano sul Mediterraneo.

Ma non sono soltanto traffici internazionali quelli che si concentrano a Trieste, accorrendo quivi anche, — in notevole misura, — i traffici della Madrepatria, o a questa destinati. Cosicchè, se da un lato esiste per il nostro porto il fattore negativo della mancanza quasi assoluta di un vero e proprio retroterra nazionale di risorse, come è il caso per tutti gli altri porti italiani eccettuata Fiume, dall'altro canto tale deficienza trova parziale compenso nelle attitudini del porto triestino di attrarre a sè, per via di mare, e più ancora per via di terra, le esportazioni italiane, rispettivamente i rifornimenti che l'Italia si procura nel vasto e politicamente così suddiviso retroterra danubiano.

IL TRAFFICO CON L'ITALIA VIA MARE

Cominciamo, per ordine, dal traffico via mare, che è quello che interessa maggiormente il porto. Concorrono a fare di Trieste un importante centro di raccolta delle importazioni ed esportazioni italiane i seguenti fattori:

1) la lunghezza della penisola, che obbligherebbe le merci, per i centri più lontani, a un lungo percorso ferroviario, sottostando di conseguenza ai maggiori aggravii dei noli ferroviari, di regola più elevati di quelli marittimi;

2) l'abbondanza, lungo le coste italiane, di porti accessibili da qualsiasi punto con percorso ferroviario relativamente breve (beninteso eccezione fatta per l'Alta Italia);

3) la frequenza di comunicazioni marittime regolari fra Trieste e i principali porti italiani (il periplo italo-greco gestito dall'Adria e dalla Tripovich, nonchè le linee delle maggiori Compagnie che, anche nelle destinazioni più lontane, toccano in andata e al ritorno porti italiani);

4) le facilitazioni ferroviarie di cui beneficiano le merci in entrata a Trieste, e in uscita (tariffa adriatica).

A rappresentare l'entità dei traffici italiani via mare appoggiati al porto di Trieste, gioverà la citazione di alcune cifre riassuntive. Ci limitiamo al 1913, che prendiamo come pietra di paragone, e agli ultimi tre anni:

| Anno 1913 | Arrivi | Partenze in quintali | Totale |
|-------------------------|------------|-------------------------|------------|
| Italia | 1.844.355 | 2.334.759 | 4.179.114 |
| Altri Paesi | 21.295.823 | 9.022.357 | 30.318.180 |
| <i>Totale</i> | 23.140.178 | 11.357.116 | 34.497.294 |

| | Arrivi | Partenze In quintali | Totale |
|-------------------------|------------|-------------------------|------------|
| Anno 1927 | | | |
| Italia | 3.003.391 | 1.823.232 | 4.831.623 |
| Altri Paesi | 13.565.955 | 6.306.769 | 19.872.724 |
| <i>Totale</i> | 16.569.346 | 8.135.001 | 24.704.347 |
| Anno 1928 | | | |
| Italia | 3.767.759 | 1.910.603 | 5.678.362 |
| Altri Paesi | 15.233.491 | 6.052.835 | 21.286.326 |
| <i>Totale</i> | 19.001.250 | 7.963.438 | 26.964.688 |
| Anno 1929 | | | |
| Italia | 3.636.395 | 1.992.968 | 5.629.363 |
| Altri Paesi | 16.985.472 | 6.308.814 | 23.294.286 |
| <i>Totale</i> | 20.621.867 | 8.301.782 | 28.923.649 |

L'esame della riportata tabella offre materia a constatazioni che ben pongono in risalto il largo concorso dell'Italia ai traffici di Trieste. Sorge anzitutto dalle cifre esposte, che il traffico italiano dell'anteguerra, pur raggiungendo una quantità rilevante (complessivamente fra arrivi e partenze 4.179.114 quintali), rappresentava nel 1913 l'8.25% sul totale, poscia che negli anni del dopoguerra tale movimento si è sensibilmente accresciuto in cifra assoluta e fortemente in rapporto al totale. Negli ultimi tre anni esso ha rappresentato il 19.5%, il 21% e rispettivamente il 19.5%, quindi all'incirca un quinto del totale.

L'aumento del traffico italiano da 4.179.114 quintali a 5.629.363 quintali (confronto fra l'anno 1913 e il 1929) sta a dimostrare la crescente utilità del porto di Trieste per i traffici della Madrepatria; sta altresì a dimostrare il vantaggio per Trieste di potere contare su questo traffico non già quale elemento di secondaria importanza, ma come efficace e costante fattore integratore, che lungi dall'essere aleatorio o negativamente variabile si è sempre più affermato.

Quando poi si voglia scendere a un esame più dettagliato, sorge dalle cifre che il volume delle merci in arrivo si è raddoppiato (da 1.844.355 quintali nel 1913 si passa a 3.636.395 quintali nel 1929), mentre invece le merci in partenza hanno subito una certa flessione, — però molto inferiore a quel che dovrebbe essere stato in rapporto al regresso del traffico totale, — flessione che, constatiamolo con compiacimento, si è sensibilmente attenuata negli ultimi due anni.

IL TRAFFICO FERROVIARIO

Più notevole ancora per volume è il traffico ferroviario con l'Italia. Negli ultimi tre anni esso ha segnato una costante progressione. Valgono le seguenti cifre per rappresentarlo:

| | Arrivi | Partenze (In quintali). | Totale |
|-------------------------|------------|----------------------------|------------|
| Anno 1915 | | | |
| Italia | 316.786 | 540.784 | 857.570 |
| Altri Paesi | 14.565.310 | 11.552.572 | 26.117.882 |
| <i>Totale</i> | 14.882.096 | 12.093.356 | 26.975.452 |
| Anno 1927 | | | |
| Italia | 4.229.912 | 4.030.358 | 8.260.270 |
| Altri Paesi | 9.023.714 | 6.943.294 | 15.967.008 |
| <i>Totale</i> | 13.253.626 | 10.973.652 | 24.227.278 |
| Anno 1928 | | | |
| Italia | 4.054.180 | 5.239.698 | 9.293.878 |
| Altri Paesi | 8.091.127 | 7.640.606 | 15.731.733 |
| <i>Totale</i> | 12.145.307 | 12.880.304 | 25.025.611 |
| Anno 1929 | | | |
| Italia | 4.704.225 | 5.709.795 | 10.414.020 |
| Altri Paesi | 7.503.121 | 7.458.767 | 14.961.888 |
| <i>Totale</i> | 12.207.346 | 13.168.562 | 25.375.908 |

Il traffico ferroviario con l'Italia è più che decuplicato in confronto al 1913. La progressione ne è stata fortissima sia in cifra relativa che assoluta. Infatti da un modesto 3.2% sul totale nel 1913, si è passati al 34.1% nel 1927, al 37.16% nel 1928 e, infine, al 41% nel 1929, quando pure negli ultimi tre anni il totale è aumentato di oltre un milione di quintali. Ma per valutare nel complesso il movimento delle merci della Madrepatria che si concentra a Trieste, giova riportare le cifre complessive del traffico marittimo e ferroviario, sia pure limitandole al 1929:

| Movimento complessivo ferroviario e marittimo (In quintali). | |
|--------------------------------------------------------------------|------------|
| Italia | 16.043.383 |
| Altri Paesi | 38.256.174 |
| <i>Totale</i> | 54.299.557 |

Sul traffico globale, il movimento con l'interno raggiunge l'altissima quota del 29.5%, avvicinandosi dunque a quasi un terzo.

L'IMPORTANZA DEL TRAFFICO NAZIONALE

Ormai è consacrato dall'uso e dalle abitudini di giudizio l'apprezzamento che Trieste è un porto di traffico internazionale senza un suo retroterra, fatto questo che è stato pure rilevato nell'esordio della nostra esposizione. Ma siffatto apprezzamento va preso non già alla lettera, perchè, come emerge dalle cifre su riportate, se

Trieste manca di un vero e proprio retroterra nazionale, non può invece affermarsi che esso manchi di traffico nazionale, quando questo raggiunge oltre 16 milioni di quintali e conta con le elevate percentuali surriferite.

Ogni porto ha i suoi settori di traffico, il quale converge e si irradia su vie per lo più tradizionali. Questi settori, spesso nettamente definiti, hanno però influenza l'uno sull'altro, cosicchè si compenetrano in un complesso che costituisce un vero e proprio sistema. Tale è pure il quadro dei traffici del porto di Trieste, che seguono alcune grandi direttrici, e maggiormente si dilatano verso determinati settori, di cui i principali sono i seguenti (citiamo le cifre complessive del traffico marittimo per il 1929) :

| | |
|-------------------------|--------------------|
| Levante | quintali 6.272.749 |
| Interno | » 4.831.623 |
| Gran Bretagna | » 3.474.395 |
| Indie e Estremo Oriente | » 3.285.751 |
| Stati Uniti N. A. | » 1.931.713 |
| Argentina e Brasile | » 1.228.490 |

Ora, ove si consideri che sotto la denominazione di Levante sono compresi propriamente ed impropriamente numerosi e disparati Paesi (Grecia, Egitto, Turchia, Romania, Mar Nero, Cipro, Albania, Soria e Bulgaria, li citiamo in ordine d'importanza per i loro rapporti commerciali con Trieste), una sola può essere la conclusione, che cioè l'Italia costituisce il settore più organico e più importante nel quadro del sistema dei traffici triestini, tanto più importante in quanto poi, come abbiamo veduto, concorre inoltre largamente al movimento ferroviario dell'emporio.

Ancora una constatazione di fatto, che si ricollega all'enunziato principio dell'interdipendenza dei vari settori di traffico. Nel movimento commerciale con il Levante la chiave di volta è rappresentata dalla Grecia, che assorbe 2.198.704 quintali su un totale di 6.272.749 quintali, onde si può asserire che il sistema delle comunicazioni regolari di Trieste con il Levante trova la sua prima, nel senso letterale della parola, e principale base nella Grecia.

L'Italia, che costituisce già di per sé un vasto settore di traffico, — anzi il più organico ed importante, — rappresenta a sua volta, ma in maggiori proporzioni e con più vaste e profonde ripercussioni la base delle comunicazioni marittime triestine, da una parte verso il Levante e l'Oriente (attraverso gli scali di Venezia, Brindisi e Bari), dall'altra (con gli scali della Sicilia, Napoli e Genova), verso il Mediterraneo occidentale ed oltre Gibilterra. E base intendiamo nel senso che le navi poste in servizio sulle rotte

regolari, trovano negli altri porti italiani quell'integrazione di imbarco e sbarco merci e passeggeri, che conferisce a tali comunicazioni una maggiore vitalità. Anzi ivi in determinati casi, come accade per il servizio passeggeri negli scali di Brindisi e di Napoli, le comunicazioni triestine traggono il loro essenziale alimento.

Abbondano gli elementi atti a dimostrare tutta l'importanza attuale del settore italiano nei traffici attraverso Trieste. Ma questi elementi probanti, consentono altresì di affermare che se di fatto il settore italiano dà già ora al nostro porto larghe soddisfazioni, esso racchiude in sè possibilità quasi inesauribili, quando si voglia considerare l'intensità degli scambi fra l'Italia e i paesi successori dell'ex monarchia, scambi che solo in moderata proporzione si svolgono ora attraverso il porto di Trieste; quando si voglia considerare l'immensità delle risorse tipiche dell'Italia (agrumi, frutta secca, olio, vini, conserve alimentari, ecc.) particolarmente apprezzate nel nostro retroterra, che con vantaggi potrebbero in più ampia misura prendere la via di Trieste; quando si voglia considerare che l'Italia abbondantemente si rifornisce nel nostro retroterra e che uno degli articoli principali e di maggior volume è costituito dal legname; quando si voglia considerare le attrattive turistiche del nostro Paese e la inclinazione a visitarlo, profondamente radicata all'estero nelle classi colte.

Ecco perchè il settore italiano non è da esaminarsi soltanto in base all'attuale suo contributo ai commerci di Trieste, ma più ancora in relazione agli sviluppi di cui esso è suscettibile, e che varrebbero a dare ulteriore incremento ai traffici degli altri settori.

UN FATTORE DI RINASCITA

E se nel Levante la bandiera triestina ha raggiunto un primato, che è stato acquisito all'Italia, analoghe possibilità si dischiudono verso occidente.

E' d'uopo, quindi, senza trascurare l'oriente vicino e lontano, rivolgere lo sguardo verso occidente, perchè se Trieste è lo scalo naturale del suo retroterra per il Levante, è, e più ancora deve diventarlo, lo scalo per il bacino occidentale del Mediterraneo, che, con non minori risorse, si trova in una posizione geografica perfettamente analoga.

Sarebbe stolto affermare che su questa strada poco si sia fatto. No, le linee del periplo italico e del Mediterraneo occidentale, che fanno capo a Trieste, costituiscono già delle affermazioni notevoli, e senza dubbio raccoglieranno i frutti delle fatiche sparse da iniziative lungimiranti e coraggiose. Ma non siamo ancora alla meta.

Trieste ha dinanzi a sè un compito della più grande importanza economica: di valorizzare, cioè, attraverso i suoi servizi, la produzione nazionale, di farsi intermediaria di scambi (e chi sarebbe meglio in grado delle iniziative triestine di assolvere tale assunto, per posizione, per frequenza di contatti, per conoscenza di abitudini e di ambienti e per le stesse conoscenze linguistiche dei suoi uomini?) fra l'Italia e i Paesi del retroterra; di richiamare l'attenzione con più intensità sulle tante comunicazioni marittime esistenti fra Trieste e gli altri porti italiani, sì da attrarre su queste un movimento turistico, sì da trasformare, come è possibile, i viaggi in crociere, e che crociere! Vi sono oggi delle navi, alcune lussuosissime, altre più modeste, ma sempre arredate con decoro, che prima d'uscire dallo stretto di Gibilterra toccano regolarmente porti italiani, ma ben raramente partono da Trieste con un numero adeguato di passeggeri. Ora, se per queste linee si facesse, con particolare riguardo ai porti italiani, una larga propaganda nei maggiori centri del retroterra e, contemperando le esigenze commerciali a quelle turistiche, si creassero, con opportune combinazioni, le possibilità di viaggi circolari, come pure una grande Compagnia triestina ha fatto, con successo, per il Levante, gran numero di viaggiatori affluirebbe al nostro porto per visitare l'Italia con le nostre navi. E quale irresistibile seduzione in siffatto richiamo quando le tappe sono Messina, Palermo, Napoli e Genova? Ai tanti vantaggi economici determinati da tale movimento si aggiungerebbero quelli di una meravigliosa propaganda, atta all'attrazione del turismo in Italia per la via di Trieste. Ciò, beninteso, in aggiunta e parallelamente ai servizi del periplo italico, che in questo campo raccolgono già, da anni, belle soddisfazioni.

Pur avendo toccato soltanto alcuni lati dell'argomento trattato, — che troppo lontani saremmo andati se avessimo voluto indugiare, come pure sarebbe stato interessante, su altri aspetti e sui dettagli, — riteniamo di aver provato come notevole sia in fatto il contributo dell'Italia ai traffici di Trieste; di avere trovato altresì ragioni sufficienti per affermare, in ordine a tale contributo, la fiducia nelle possibilità di ulteriori e felici sviluppi.

I quali, poi, oltre a recare benefici immensi all'economia nazionale, potranno altresì concorrere, nelle ripercussioni sui settori vicini e lontani di traffico, a fornire al porto di Trieste nuovi mezzi pacifici di lotta nel tenace e diuturno suo sforzo, teso all'immancabile rinascita.