

Il porto di Trieste e la sua funzione economica.

Nota del socio, prof. PIERO GRIBAUDI (*)

La linea del Wochein, che collega Trieste direttamente con la valle della Sava ad Assling, attraversando, invece di girarle, le Alpi Giulie lungo il corso dell'Isonzo, è continuata dalla doppia linea delle Caravanche, che unisce Assling da un lato con Villaco, dall'altro con Klagenfurt. Da questo punto, nella valle della Drava, una ferrovia già esistente si spinge a Bruck per la valle della Mur. Così si trova costituita una linea di prim'ordine, che collega Vienna con l'Adriatico quasi direttamente, perchè attraversa, invece di girarla, la catena delle Caravanche. Tuttavia, da Bruck in poi, la nuova linea si raccorda alla Südbahn e si troverebbe sempre a dipendere dal passo di Semmering, se non fosse stata completata da un'altra, che permette di giungere da Trieste a Vienna per un nuovo tracciato, utilizzando cioè un tronco già esistente fra San Michele, presso Leoben, e la valle dell'Enns per le valli della Liesing e della Palten, che va poi alle valli della Steyr e del Danubio attraverso il massiccio montuoso del Pyhrn (1).

Questa ferrovia, del tutto indipendente da quella del Semmering e che, in caso di bisogno, la può supplire, ha inoltre il vantaggio di avanzarsi direttamente verso Linz, Budweis e la Boemia, e avvicinare in modo sensibile i centri industriali boemi di Praga, Pilsen, Egra al grande porto adriatico. Da Trieste le distanze rimangono abbreviate di 122 km., verso Praga e Budweis; di 120 km., verso Linz; di 198, verso Egra, Lipsia e Norimberga.

La linea dei Tauri attraversa il massiccio cristallino dei Tauri verso la sua estremità orientale, fra la valle del Möll e Gastein; e così collega la valle della Drava con quella della Salzach. Questa ferrovia

(*) Cont. Vedi fascicolo precedente, pag. 128.

(1) KOPPE W., *Die neueren Alpenbahnen in ihre Wichtigkeit für Triest in Himmel und Erde*, 1915.

forma, tra quella del Brennero e quella del Semmering, una delle grandi strade delle Alpi, con questa differenza, però, in confronto della maggior parte delle ferrovie alpine, di non seguire un tracciato già segnato in qualche modo dalla natura (1).

Queste ferrovie permisero al porto di Trieste di estendere la sua attrazione su nuove regioni, e di migliorare i suoi rapporti di traffico con altre; ma non quanto si sarebbe potuto sperare, perchè, grazie alle tariffe di favore di cui godono, i porti del Mare del Nord continuano a mietere larga messe di merci nelle regioni che pure dovrebbero costituire il retroterra commerciale di Trieste (2).



Già ebbi occasione di notare l'importanza che ebbe per lo sviluppo del commercio marittimo di Trieste la fondazione del « Lloyd », la più forte compagnia di navigazione austriaca; ma altre società di navigazione hanno sede a Trieste e meritano di essere ricordate in questo esame dei diversi fattori che concorrono a fare di Trieste uno dei più importanti e più caratteristici porti del nostro Mediterraneo.

La marina austriaca ha avuto in questi ultimi anni un notevole sviluppo, come risulta dalla seguente tabella:

Anni	Velieri		Piroscafi	
	Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio
1904	1478	28.365	243	262.328
1905	1461	27.527	257	276.285
1906	1447	27.299	267	283.983
1907	1447	25.394	275	310.105
1908	1423	21.816	293	334.860
1909	1427	19.113	322	342.541
1910	1448	19.607	330	367.785
1911	1456	19.531	338	390.933
1912	1448	20.217	347	422.227
1913	1440	20.903	356	459.090

(1) LOUIS-JARAY G., *Les nouvelles lignes de chemin de fer de Trieste vers l'Europe centrale*, in *La Géographie*, 1906, p. 231. Cfr. anche *Boll. della R. Società Geografica Italiana*, 1907, p. 434; GUILLERY G., *Die Tauernbahn in Die Umschau*, 1909, p. 681-605; HEIDERICH F., *Triest und die Tauernbahn*, in *Meereskunde*, VI, 9 (Berlin, 1915).

(2) L'Alberti riferisce (*Trieste*, p. 21) che il senatore austriaco Escher, trattando della politica delle tariffe ferroviarie nella Camera alta di Vienna ebbe a dire: « Anche dopo la costruzione della ferrovia dei

Al 31 dicembre 1913 i piroscafi di lungo corso e grande cabotaggio erano 198 con 451.844 tonn. (1). Negli ultimi dieci anni la marina austriaca ebbe un aumento del 75 % e quella ungherese del 60 % circa. Dalla tabella che segue si apprende come la marina austriaca sia suddivisa tra le principali società di navigazione:

	Navi	Tonnellaggio
Lloyd Austriaco, Trieste	66	278.191
Austro-Americana, Trieste	34	144.704
Tripovich e cons., Trieste	16	58.122
Navigazione libera triestina	11	42.015
Navig. generale Gerolimich, Trieste	10	40.598
Racich e Comp., Trieste	10	38.800
Martinolich e Comp., Lussinpiccolo	8	34.351
« Unione », Ragusa	6	23.045
« Napried », Ragusa	8	22.474
« Lussino », Lussinpiccolo	5	19.382
« Premuda », Lussinpiccolo	5	15.932
Cossovich, Trieste	4	13.282

Vengono in seguito, con meno di 10 mila tonn., la Società anonima Tripovich, Tarabocchia, Martinolich e figlio, la « Ragusea », l'« Istria-Trieste » e molte altre, per la massima parte con sede a Trieste.

Taùri, le condizioni (di Trieste) sono le seguenti: la sfera d'azione e d'influenza dell'emporio triestino trova nella direzione verso l'Europa centrale una barriera all'altezza di Praga; barriera che va da Praga al confine boemo-bavarese, oltre Norimberga e Monaco, fino al lago di Costanza. È al di là di questa barriera commerciale che si trovano i territori ricchi, popolosi, industriali; ma in essi la sfera d'attrazione dell'emporio triestino non può entrare; essi gravitano verso Amburgo, Anversa, Rotterdam, ed il traffico s'incanala verso questi tre grandi porti nordici, quantunque Amburgo sia, in confronto di Trieste, più lontana da Suez di 2000 miglia e Rotterdam di oltre 1500 miglia. Perché le merci preferiscono la via più lunga alla più breve? Si tratta di tariffe».

(1) Nello stesso periodo di tempo la marina mercantile ungherese vedeva i propri vapori aumentare da 91 (84.933 tonn.) a 133 (197.416), e i propri velieri diminuire da 122 (8080) a 95 (1279).

Come si vede, dopo il « Lloyd », la più potente società di navigazione è l'Austro-Americana, sorta come iniziativa esclusivamente triestina una decina d'anni or sono, e attratta poi nell'orbita austriaca. Questa società eserciva tanto linee regolari quanto viaggi liberi. Aveva linee regolari per Nuova York, il Canada, il Brasile, l'Argentina, le Antille e l'America centrale. Nel 1904 aveva trasportato 230.420 tonn. di merci e 9418 passeggeri; nel 1913 trasportò 1.094.487 tonnellate di merci e 99.635 passeggeri.

Oltre che la marina austriaca, anche quella ungherese fa capo a Trieste, e perciò ne va tenuto conto come di elemento della prosperità marinara di questo porto. Le principali società ungheresi di navigazione sono l'« Adria » con 33 piroscafi (71.746 tonn.), l'« Atlantica » con 11 piroscafi (43.784 tonn.), la « Levante » con 12 piroscafi (42.169 tonn.), l'« Oriente » e l'« Ungaro-Croata » con 6 piroscafi ciascuna, ecc. L'« Adria » eserciva linee regolari di navigazione per Glasgow, Londra, Rotterdam, Anversa, Rouen, Bordeaux e Lisbona. Nel 1913 trasportò 944.800 tonn. di merci (1.054.429 tonn. nel 1912).

Oltre le società di navigazione austriache e ungheresi facevano scalo a Trieste la « Società italiana dei servizi marittimi », la « Puglia », la « Cunard », la « Canadian Pacific Railway », la « Veneziana », la « Wilson Linie », la « Freitas Linie » ed altre ancora. Non mancavano, come si vede, prima della presente guerra, le occasioni di trasporto a Trieste, tanto più che alle linee regolari si aggiungevano numerosi servizi della marina libera.

*
* *

Dopo questi brevi cenni sullo sviluppo della rete ferroviaria, che collega il porto di Trieste con il suo retroterra e sullo sviluppo della marina austro-ungherese, possiamo esaminare i progressi compiuti in questi ultimi anni dal movimento marittimo e commerciale di Trieste, e quali siano le principali caratteristiche di questo movimento.

Nel 1913 arrivarono a Trieste 14.231 navi di 5.480.074 tonn. di stazza, mentre nel 1803 il tonnellaggio delle navi arrivate era appena di 242.579 tonn. Il progresso fu adunque veramente enorme; ma non bisogna credere ch'esso sia stato progressivo in modo regolare. Basta a persuadersene osservare le cifre del tonnellaggio in arrivo, di decennio in decennio, nell'ultimo secolo:

Anno	1803	tonnellaggio in arrivo	242 579
»	1810	»	86 176
»	1820	»	206 597
»	1830	»	321 049
»	1840	»	459 375
»	1850	»	641 391
»	1860	»	717 293
»	1870	»	960 103
»	1880	»	1.111.931
»	1890	»	1.471.464
»	1900	»	2.198.624
»	1913	»	5.490.074

Queste cifre rendono evidenti gli effetti che sul movimento della navigazione del porto di Trieste ebbero la fondazione del Lloyd (1836), il completamento della linea ferroviaria Trieste-Vienna (1857) e il taglio dell'istmo di Suez, e finalmente la costruzione della linea dei Tauri e l'incremento della marina austriaca per la costituzione di nuove società di navigazione. Ma è pur giusto notare che questo progresso del movimento della navigazione non fu quale la posizione del porto di Trieste poteva far supporre, ed è di molto inferiore a quello dei porti del Mare del Nord. Per esempio, il porto di Rotterdam passa da un tonnellaggio in arrivo di 346.180 tonn. nel 1850 a 12.094.030 tonn. nel 1912; nello stesso periodo di tempo il porto di Anversa va da 239.165 tonn. a 13.349.633 (1)

Anche lo sviluppo del movimento commerciale fu particolarmente rapido nell'ultimo trentennio, specialmente per ciò che si riferisce alle importazioni, come risulta dai dati che seguono:

Movimento commerciale del porto di Trieste				
(in milioni di quintali)				
	Via marittima	Ferrovia	Totale	
Media decennio 1880-1889	12.253	9.704	21.957	
Media decennio 1890-1899	14.882	11.807	26.689	
1900	19.028	15.771	34.799	
1905	23.100	19.243	42.343	
1910	28.550	22.086	50.636	
1911	30.721	24.249	54.970	
1912	30.240	26.308	56.548	
1913	34.497	26.975	61.472	

Nello stesso periodo di tempo il valore del movimento commerciale saliva da 658 milioni di corone a 1801 milioni per le merci im-

(1) MOSCHITTI C., *I grandi porti commerciali del Nord*, Napoli, 1915, p. 130.

portate ed esportate per via di mare, e da 544 milioni a 1659 milioni per le merci importate ed esportate per ferrovia. In complesso si può dire che il movimento commerciale del porto di Trieste negli ultimi trent'anni si è triplicato, sia per la quantità sia per il valore delle merci.

Cominciamo ad esaminare il movimento delle merci importate ed esportate da Trieste per ferrovia, tenendo presente che delle merci parte è consumata a Trieste e parte viene esportata per via di mare: altrettanto si deve dire delle importazioni per via di mare.

Movimento commerciale del porto di Trieste per ferrovia (in milioni di quintali)			
	Importazioni	Esportazioni	Totale
Media decennio 1880-1889	6.473	3.231	9.407
Media decennio 1890-1899	6.440	5.367	11.807
1900	8.860	6.911	15.807
1905	9.781	9.642	19.423
1910	11.336	10.750	22.086
1911	12.055	12.194	24.249
1912	14.122	12.186	26.308
1913	14.882	12.093	26.975

Come si vede, è stato molto più sensibile l'aumento delle esportazioni di quello delle importazioni, e questo fatto trova il suo riscontro nel più rapido aumento delle importazioni per via di mare. Ciò dimostra che, specialmente dopo il miglioramento della rete ferroviaria che mette capo a Trieste, questo porto poté estendere il suo retroterra commerciale, fornendo merci a regioni che prima erano fuori della sua sfera d'influenza.

Per meglio determinare il retroterra commerciale del porto di Trieste giova esaminare la destinazione e la provenienza delle merci che vengono esportate ed importate per ferrovia. L'Alberti divide le regioni del retroterra triestino in cinque gruppi: la Venezia Giulia; regioni o Stati lontani, che per ragioni speciali si servono per alcune loro merci del porto di Trieste; la Carniola, la Stiria e la Carinzia che costituiscono il retroterra immediato; il Salisburgo, l'Austria inferiore e superiore, che costituiscono il retroterra intermedio, e finalmente la Boemia, la Moravia, la Slesia, la Galizia, il Tirolo, il Vorarlberg, la Bucovina e la Germania, che rappresentano il retroterra estremo.

Questa divisione del retroterra commerciale di Trieste ha naturalmente un valore molto relativo, ma può giovare al fine di determinare, almeno nelle linee generali, le modificazioni che nel retroterra

suddetto si potranno verificare, quando il porto di Trieste verrà a far parte del Regno d'Italia. I dati che seguono si riferiscono al 1913 (quintali):

	Importazioni	Esportazioni	TOTALE
Friuli orientale	1.323.600	1.290.200	2.613.800
Istria	447.200	274.800	722.000
<i>Venezia Giulia</i>	<u>1.770.800</u>	<u>1.565.000</u>	<u>3.335.800</u>
Regno d'Italia	316.786	540.784	857.570
Ungheria	1.039.710	1.329.437	2.369.147
Bosnia Erzegovina	57.152	49.058	106.210
Svizzera	49.143	84.581	133.724
Serbia	6.095	36.200	42.295
Russia	— —	— —	42.295
Francia	3.032	57.989	57.989
Romenia	— —	46.050	3.052
Belgio	1.133	1.133	46.050
Altri Stati	6.846	1.930	8.776
	<u>3.250.717</u>	<u>3.712.024</u>	<u>6.962.741</u>
Carniola	2.037.300	1.323.300	3.360.600
Stiria	1.986.300	759.400	2.745.700
Carinzia	1.403.800	340.500	1.744.300
<i>Retroterra immediato di Trieste</i>	<u>5.427.400</u>	<u>2.423.200</u>	<u>7.850.600</u>
Salisburgo	104.200	83.500	187.600
Austria inferiore	981.400	2.005.900	2.987.300
Austria superiore	109.000	197.400	306.400
<i>Retroterra intermedio di Trieste</i>	<u>1.194.500</u>	<u>2.286.800</u>	<u>3.481.300</u>
Boemia	1.912.500	1.210.900	3.123.400
Moravia	1.945.000	397.700	2.342.300
Slesia	174.300	293.800	468.100
Galizia	369.400	264.800	634.200
Tirolo	43.900	230.800	274.700
Vorarlberg	34.300	30.200	64.500
Bucovina	2.400	20.600	23.000
Germania	527.661	1.222.673	1.750.334
<i>Retroterra estremo</i>	<u>5.009.461</u>	<u>3.671.373</u>	<u>8.680.834</u>
TOTALE GENERALE	14.882.096	12.093.356	26.975.452

Le principali merci d'importazione ferroviaria a Trieste sono: gli zuccheri, il legname, i minerali, le ferramenta, le granaglie, le merci d'argilla, la carta, le materie prime coloranti, i tessuti, gli olii minerali, i cementi, la lana, i vetrami, le macchine e gli animali da macello. Dal retroterra immediato arrivano le merci più pesanti ed ingombranti: legnami, ferramenta, magnesite, carta, cellulosa, mattoni; dal retroterra più lontano, prodotti industriali di maggior valore: zuccheri, malto, carta, vetrami, fiammiferi, macchine, filati e tessuti.

Giustamente l'Alberti osserva che, mentre l'importazione ferroviaria di Trieste dal suo retroterra immediato si compone massimamente di materie prime necessarie anche all'economia nazionale italiana, una notevole concorrenza si svilupperà, invece, fra i produttori italiani e quelli austro-tedeschi nei riguardi delle merci semilavorate e dei prodotti industriali, che arrivano a Trieste dal suo retroterra più lontano.

Nè è da credere che, staccato politicamente dall'Austria, il porto di Trieste possa perdere una parte notevole del suo retroterra, se anche il porto di Fiume seguirà, come è naturale, la stessa sorte. Se ciò non si avverasse, se cioè Fiume continuasse ad appartenere alla Monarchia Austro-Ungarica o in qualunque modo non seguisse le sorti di Trieste, è quasi certo che questo porto perderebbe quasi tutte le sue relazioni commerciali con il retroterra estremo ed anche con il retroterra intermedio, perchè lo Stato interno, padrone di Fiume, avrebbe interesse a dirigere verso questo porto le sue merci, e Trieste non avrebbe alcun mezzo per combattere questa deviazione di merci verso il porto rivale. È adunque assolutamente necessario che Fiume segua le sorti di Trieste, ed entri a far parte, con tutta l'Istria, le isole del Quarnero e la Dalmazia, del regno d'Italia. Per la pace dell'Europa occorre che si dia alla questione dell'Adriatico quella soluzione che è indicata e consigliata dalla geografia e dalla storia: l'Adriatico è un mare geograficamente italiano; l'Adriatico fu sempre, ed è, un mare storicamente italiano. Venezia lottò per secoli per avere il dominio di questo mare, e non ebbe pace in casa e fuori sino a che non lo conquistò, e quando lo perdette cominciò il suo rapido tramonto inglorioso. L'Italia non sarà tranquilla in casa e fuori sino a che non avrà l'assoluto dominio dell'Adriatico, che tanta importanza ebbe sempre per quel commercio con il Levante per il quale si accremente e si a lungo lottarono Pisa, Genova e Venezia,

e che oggi costituisce la fortuna di Trieste, l'erede maggiore del commercio dell'antica repubblica veneta.



Il movimento commerciale del porto di Trieste ebbe negli ultimi trent'anni un aumento rapidissimo: si triplicarono le importazioni e si raddoppiarono le esportazioni, come risulta dal seguente prospetto:

Movimento marittimo commerciale del porto di Trieste (in milioni di quintali).			
	Importazioni	Esportazioni	Totale
Media decennio 1880-1889	5.603	6.650	12.253
Media decennio 1890-1899	8.680	6.202	14.882
1900	11.360	7.668	19.028
1905	15.515	7.585	23.160
1910	19.839	8.711	28.550
1911	21.441	9.280	30.721
1912	20.423	9.816	30.239
1913	23.140	11.357	34.497

Trieste occupa il terzo porto fra i grandi porti del Mediterraneo, venendo dopo Marsiglia (8.138.652 tonn. nel 1913) e dopo Genova (7.446.000 tonn.). È notevole il fatto che il movimento dei due maggiori porti della Monarchia Austro-Ungarica, Trieste e Fiume (2.095.000 tonn. nel 1913) non raggiungono complessivamente il movimento commerciale del solo porto di Genova: è però giusto anche osservare che per le esportazioni il porto di Trieste supera, quantunque di poco, il porto di Genova (1.231.822 tonn.) e presenta, quindi, fra le importazioni e le esportazioni uno squilibrio meno forte di quello del grande porto ligure.

Il movimento commerciale marittimo complessivo dei porti della costa orientale dell'Adriatico soggetta all'Austria fu di 52.739 mila quintali nel 1912, dei quali 30.239 mila spettano al porto di Trieste, 12.567 mila ai porti dalmati, 7698 mila ai porti istriani e 2233 mila ai porti del Friuli orientale. Da ciò risulta che di tutto il commercio marittimo della costa adriatica soggetta all'Austria il porto di Trieste assorbe il 57,3 per cento.

I porti dalmati, istriani e friulani importano soprattutto articoli in massa, come materiali da costruzione, carbon fossile, granaglie, mattoni, vino, coke, vinacce, legname, zucchero, birra, olio, patate

e botti vuote. Per l'esportazione conviene distinguere fra i porti dell'Istria e del Friuli e quelli della Dalmazia. I primi esportano principalmente: pietre, carbone, sabbia, legna, mattoni, vini, terre e minerali, farine, calce, commestibili e legname da costruzione. I porti della Dalmazia esportano: legname da costruzione, terre argillose, cementi, carbone, vini, carburo, mattoni, cellulosa e pasta di legno, ferro greggio, pietre (1).

Esaminiamo ora quali siano i paesi che maggiormente contribuiscono al movimento commerciale del porto di Trieste. È opportuno qui tener conto non solo della quantità delle merci sbarcate ed imbarcate, ma anche del loro valore:

	Merci sbarcate	
	Migliaia di quintali	Milioni di corone
Inghilterra	7.543 (32.59)	53.789 (6.18)
Levante, Grecia, Mar Nero	3.124 (13.51)	162.423 (18.68)
Estremo Oriente	2.331 (10.07)	158.787 (18.27)
Adriatico orientale. . .	2.259 (9.76)	59.599 (6.86)
Italia	1.844 (7.97)	84.834 (9.76)
Stati Uniti	1.072 (4.63)	80.980 (9.32)
Africa settentrionale . . (escluso l'Egitto)	1.003 (4.33)	8.331 (0.95)
Egitto	853 (3.69)	92.254 (10.62)
Paesi Bassi	718 (3.10)	6.779 (0.77)
Argentina	667 (2.88)	18.807 (2.17)
Brasile	598 (2.59)	93.662 (10.77)
Spagna	564 (2.44)	6.597 (0.75)
Francia	265 (1.15)	12.585 (1.44)
Germania	137 (0.59)	14.921 (1.72)
Resto	162 (0.70)	15.170 (1.74)
TOTALE	23.140 (100)	869.518 (1.00)

Il primo posto per le merci sbarcate, se si tien conto unicamente del loro peso, spetta, come si vede, all'Inghilterra; ma questo paese

(1) ALBERTI, *Trieste*, p. 25.

è superato, per il valore delle merci sbarcate, dal Levante, dall'Estremo Oriente, dall'Egitto, dal Brasile, dall'Italia e dagli Stati Uniti.

L'Inghilterra fornisce al porto di Trieste specialmente carbon fossile, gli altri paesi sopra ricordati vi mandano merci di minore peso, ma di maggior valore. All'azienda portuaria, però, danno maggior movimento le merci pesanti e voluminose, quali il carbone, i minerali, il legname, le granaglie, il cotone, ecc., che richiedono un notevole numero di navi. E siccome il numero delle navi che arrivano e partono e delle operazioni di sbarco e di imbarco è il fattore principale della prosperità dell'azienda portuaria, così nello studio di un porto occorre por mente, più che al valore, al peso e al volume delle merci sbarcate e imbarcate. La conoscenza, invece, del valore di queste merci serve specialmente a dare un'idea del valore economico di tutto il retroterra di un porto, per ciò che si riferisce sia alla sua produzione agricola e industriale, sia alla sua potenzialità di consumo. Nel nostro caso specifico, poi, il valore delle merci importate ed esportate ha una grande importanza, in quanto è noto che molte merci sono attratte a Trieste, perchè questa città, per molteplici ragioni d'indole storica e geografica, è non solo un grande porto con vasto retroterra, ma anche una delle principali piazze commerciali e finanziarie dell'Europa.

La seguente tabella indica verso quali paesi principalmente si dirigano le merci esportate da Trieste (1):

	Merce imbarcate	
	Migliaia di quintali	Migliaia di corone
Adriatico orientale . . .	2.078 (18.30)	114.445 (12.08)
Levante, Grecia, Mar Nero	3.520 (30.99)	357.524 (38.35)
Italia	2.335 (20.56)	58.729 (6.30)
America settentrionale .	1.035 (9.11)	26.144 (3.57)
Estremo Oriente	898 (7.03)	144.084 (15.45)
America meridionale . .	563 (4.96)	34.367 (3.08)
Egitto	499 (4.39)	156.381 (16.77)
Africa settentrionale . .	207 (1.82)	13.246 (1.42)
Inghilterra	152 (1.34)	4.170 (0.44)
Africa (resto)	21 (0.18)	13.732 (1.47)
Altri paesi	249 (1.32)	9.251 (0.27)
TOTALE	11.357 (100)	932.074 (100)

(1) Cfr. Relazione sulle condizioni economiche di Trieste nell'anno 1913 (Camera di Commercio e d'Industria di Trieste); ALBERTI, *Trieste*, p. 28; ANGELINI, *Nel porto di Trieste*, 2ª ed., p. 22 e segg.

Dalle cifre sopra riferite risulta chiaro e preciso il carattere preponderantemente italico-levantino (Levante, Grecia, Mar Nero, Egitto) del movimento commerciale marittimo del porto di Trieste: spetta infatti ai paesi bagnati dal Mediterraneo orientale il 47,85 per cento delle merci imbarcate e sbarcate e il 60,30 per cento del valore complessivo.

Questo speciale carattere del commercio triestino si deve non tanto alla posizione geografica di Trieste, quanto piuttosto alle sue tradizioni secolari di commercio e alla presenza di numerose famiglie di origine levantina qui venute, come già accennammo, quando Carlo VI dichiarò Trieste porto franco.

Per avere un'idea, per quanto è possibile completa, del movimento commerciale del grande emporio adriatico bisogna scendere a un più minuto esame delle principali merci esportate e importate, tenendo in speciale conto i paesi verso cui si dirigono o da cui provengono. Questo esame servirà particolarmente a far prevedere quali mutamenti e deviazioni potrà subire il commercio di Trieste quando questo porto sia staccato politicamente da una parte notevole del suo retroterra commerciale.

Nel commercio di Trieste occupano il primo posto, per il valore delle importazioni e delle esportazioni, i filati di cotone, lana, seta, canapa, juta, lino, le cotonerie, le lanerie, i tessuti di lino, di juta, di canapa, di seta, i feltri, i tappeti, ecc. Nel 1913 se ne importò 487.000 quintali del valore di 270.369.000 corone e se ne esportò 475.000 quintali del valore di 258.037.000 cor. Il commercio triestino di filati, tessuti e manifatture rappresentava, adunque, la bella cifra di ben 528.406.000 corone.

I filati d'ogni genere provengono per 69.885 quintali dall'Austria-Ungheria (compresi i cotonifici della regione Giulia), per 12.537 quintali dall'Italia, per 10.272 quintali dalla Germania e per minori quantità dalla Svizzera, dall'Ungheria e dall'Inghilterra. Da Trieste questi filati si dirigono verso la Turchia (185.184 quintali), le Indie Orientali e il Siam (15.611 quintali), il Giappone (11.358 quintali), la Romenia, l'Egitto, la Bulgaria, l'Austria, la Cina, l'Ungheria, la Grecia, l'Argentina, l'Italia, ecc. Ritene l'Alberti che domani, ricongiunta Trieste all'Italia, il commercio triestino dei filati sarà soggetto a uno spostamento in favore delle provenienze italiane e in danno di quelle austro-ungariche (1).

(1) ALBERTI, *Trieste*, p. 32.

Quanto fu detto per i filati serve pure per i tessuti. A Trieste i commercianti ritirano i tessuti e le manifatture loro occorrenti per l'esportazione: dall'Austria per 236.434 q., dalla Germania per 56.282 quintali, dall'Ungheria per 27.880 q., dall'Italia per 23.132 q., dalla Turchia per 22.412 q., dall'Inghilterra per 9350 q., e poi dall'Egitto, dalle Indie Inglesi, dalla Russia, ecc. L'esportazione dei tessuti si effettua principalmente verso la Turchia (126.146 q.), l'Austria (86.393 q.), le Indie e il Siam (32.802 q.), l'Egitto (25.140 q.), l'Ungheria, la Romania, la Grecia, la Cina, la Germania, ecc.

Dopo i filati e i tessuti, fra le merci che per valore danno maggiore contributo al movimento commerciale del porto di Trieste, vengono i generi coloniali, e primo fra questi il caffè, che rappresentano un valore di circa 291 milioni di corone. Trieste è il più importante mercato di caffè del Mediterraneo, non solo per il fatto che a questo porto fa capo il caffè destinato all'Austria-Ungheria, ma anche perchè Trieste fornisce di questo prodotto buona parte del Levante. Come è noto, a Trieste accanto alla Borsa effetti v'era una Borsa merci, che oltre alle contrattazioni correnti in ogni qualità di merci (specialmente olii, legnami, droghe, coloniali, semi, pelli, agrumi) curava anche il lavoro a termine in caffè e zucchero. Il mercato a termine del caffè a Trieste aveva importanza internazionale ed era attivissimo. Nel 1913 le transazioni ascесero a 1.075.000 sacchi di cui 1.003.250 del tipo « Santos good average » e 71.750 del tipo « Rio good ». Per la liquidazione degli affari a termine in caffè funzionava la apposita « Cassa di liquidazione », con un capitale di 1 milione di corone.

Nel 1913 arrivarono nel porto di Trieste 803.549 q. di caffè, di cui 417.783 si diressero nell'Austria, 108.109 in Ungheria, 55.760 in Italia, 41.005 in Egitto, e il resto nella Turchia Asiatica, nella Romania, nella Grecia, nel Montenegro, nella Serbia, nella Russia, ecc. Questo caffè proviene, per la massima parte direttamente dal Brasile (594.847 q.), il resto indirettamente dal Brasile o da altri paesi di produzione. Un posto secondario occupa il commercio del the (46 mila q.) e del cacao (103 mila q.); mentre molto attivo è il commercio delle droghe, che raggiunge un valore di oltre 16 milioni di corone (123 mila quintali).

Molto importante è per il porto di Trieste il movimento delle materie prime per le industrie tessili. Il cotone tiene il primo posto con un movimento di 1795 mila q. per un valore di 278 milioni di cor.; ven-

gono poi la juta (44 mil. di cor.), la lana (41 mil. di cor.), la canapa e il lino. Il cotone proviene per 369.364 q. dall'Egitto, per 269.828 q. dall'India e dalla Cina, per 165.511 dagli Stati Uniti e per 82.871 q. dal Levante, e si dirige specialmente verso l'Austria, la Germania, la Svizzera e l'Italia. A questi stessi paesi si dirige la juta (358.341 q.) proveniente dall'India. Meno attivo è il commercio della lana e della canapa: più dei tre quarti della canapa importata a Trieste proviene dall'Italia (10.180 q.).

Il commercio delle pelli crude raggiunse nel 1913 il valore di 150 milioni di corone; quello dei cuoi e degli oggetti di cuoio 54 milioni e mezzo. Le pelli provengono specialmente dalle Indie Inglesi (96.711 q.), dal Levante (43.634 q.), dall'Austria (31.049 q.), dall'Egitto e dalla Grecia; e si dirigono specialmente verso l'Austria, l'Ungheria, la Germania e l'Italia. Le importazioni delle materie da tinta e da concia finì di 202.548 q. di cui 83.515 dal Levante, il resto dall'Argentina, dall'Istria e dall'Italia. Le esportazioni si diressero verso l'Austria, la Germania, l'Ungheria, ecc.

Importantissimo è il commercio dei legnami. Dei 2520 mila q. di legname esportati da Trieste ben 1689 mila presero la via dell'Italia; 383 mila quella del Levante e 48 mila quella dell'Africa settentrionale. L'importazione del carbone, specialmente del tipo Scozia, è da circa dieci anni in aumento, sia per lo sviluppo maggiore delle industrie, sia per i crescenti bisogni delle ferrovie. Nel 1913 se ne importarono 983 mila tonn., che servirono quasi interamente per la marina mercantile, per le ferrovie e per il consumo locale. Fra le industrie locali, che richiedono una maggior quantità di carbone, sono da annoverarsi le ferriere di Servola, le quali danno luogo pure a una forte importazione di minerali di ferro dalle isole dell'Arcipelago, dalla Dalmazia, dall'Algeria, dalle province russe bagnate dal Mar Nero e dalla Spagna. Il trasporto ne è stato sempre fatto quasi esclusivamente da navi di bandiera austro-ungarica.

Molto variabile, a seconda dell'andamento del raccolto nell'Austria-Ungheria, è il commercio dei grani. L'importazione, ch'era stata di 381 mila q. nel 1910, salì nel 1913 a 808 mila q. Fiorenze era un giorno a Trieste l'industria molitoria, che oggi è decaduta, sì che s'importa una notevole quantità di farina dall'Ungheria e dall'Austria. L'industria della pilatura del riso ha attraversato un periodo di grave crisi, tanto che l'importazione del risone da 110 mila tonn. nel 1904, si era ridotto nel 1907 alla metà, e fu di 80 mila tonn. nel

1913. Il risone proviene specialmente dalle Indie Inglesi, e in minore quantità dall'Italia, dal Siam, dall'Egitto, dalla Spagna, ecc. L'esportazione di riso da Trieste per il Levante fu di 58.988 q. nel 1913; il resto fu esportato verso l'Austria-Ungheria.

Ritiene l'Alberti che il commercio triestino degli zuccheri debba essere uno di quelli, ai quali il mutamento delle condizioni politiche postbelliche debba portare le massime alterazioni. Lo zucchero che arriva a Trieste, sia per esservi consumato, sia per essere destinato all'esportazione, proviene dal retroterra estremo, ed è quindi suscettibile di attrazione da parte di altri porti, almeno per quelle esportazioni, che nel trasporto via Trieste, non offrano grandi vantaggi, come sarebbero le spedizioni per il Levante. Ma è da ritenere che si potranno allora affermare sui mercati del Levante anche gli zuccheri italiani, e in ogni modo si deve credere che, dopo la guerra, i mercati levantini subiranno profonde trasformazioni, dovute ai mutamenti della carta politica di quelle regioni. Quasi completamente perduti, però, saranno per il commercio triestino i mercati americani e inglesi (1).

Una sana politica dei trasporti potrà far rifiorire a Trieste, divenuta italiana, il commercio degli agrumi. Nel 1898-99 il movimento agrumario era stato di 1.680.000 casse; nel 1912-13 fu appena di 914 mila casse. Questa diminuzione si deve in parte alla concorrenza del porto di Amburgo, e in parte alle facilitazioni che le ferrovie italiane accordarono ai trasporti degli agrumi. Ne abbiamo una prova nel fatto che nel 1913 i trasporti di agrumi, in transito diretto, mediante ferrovia, per Ala, Cormons e Pontebba, furono di 2.240.000 casse: una parte notevole di questi trasporti, se non vi fossero state le speciali tariffe di favore, avrebbero preso la via di Trieste. Il problema del commercio degli agrumi meriterà, dopo la presente guerra, un attento esame. Il mercato di Amburgo è quasi perduto per gli agrumi italiani; ed anche sul mercato di Trieste la concorrenza spagnola si fa vivamente sentire (2).

Un importantissimo ramo del commercio triestino, che, secondo l'Alberti, non dovrebbe subire modificazioni in nessun senso, per effetto del cambiamento del regime politico, è quello della frutta

(1) ALBERTI, *Trieste*, p. 34.

(2) *Relazione della Camera di Commercio di Trieste per il 1913*.
Cfr. il rapporto sul commercio agrumario del sig. Randegger.

meridionale (fichi, uva passa, mandorle, carrube, datteri, castagne, olive), della frutta fresca (nocciole, noci, uva fresca, mele, pere, prugne, ecc.) e degli ortaggi. L'importazione della frutta meridionale era di 702.000 q., di cui 236.000 provenienti dall'Italia e 401.000 dal Levante. Notevolissima è pure l'importazione da questi paesi della frutta fresca e degli ortaggi.

Gli oleifici triestini lavorano una grande quantità di olive e di semi oleosi; ma il traffico oleario è pure alimentato da una notevole quantità di olii già preparati, che vengono esportati nell'Austria, nell'Ungheria e nell'Italia. Nel 1913 furono importati a Trieste 788.892 q. di semi oleosi per oltre la metà dalle Indie Inglesi; e ne furono esportati nell'Austria 292.365 q.: il resto servì per l'industria olearia triestina.

È inutile dilungarsi a trattare di molti altri prodotti, che dal porto di Trieste vengono esportati nel Levante e nell'Estremo Oriente. Si tratta in particolar modo di prodotti industriali (ferramenta, carta, vetrerie, fiammiferi, mobili, macchine, ecc.), i quali passano per Trieste per la convenienza della via, senza che diano luogo a operazioni commerciali su questa piazza. Non è facile, anzi è impossibile oggi prevedere quali effetti avrà sul commercio di questi prodotti il cambiamento di regime politico.

Da quanto sopra abbiamo riferito risulta sempre più evidente il carattere essenzialmente levantino del commercio di Trieste. È il Levante che invia a Trieste i suoi prodotti agricoli per essere inoltrati nell'Austria e nell'Europa centrale; ed è ancora il Levante che assorbe la maggior parte delle merci esportate da Trieste. Gli è che i commercianti triestini conoscono, meglio di qualunque altro, i bisogni, i gusti, i metodi di affari, le esigenze della clientela e la solvibilità dei commercianti del Levante in genere, e dell'Asia Minore in ispecie, ove hanno saputo creare una fitta rete di agenzie, di filiali e di rappresentanze, le quali legano indissolubilmente il porto di Trieste a quelle regioni. Gli stretti vincoli esistenti fra molte ditte di Smirne, di Salonicco, del Pireo, di Costantinopoli, di Creta, ecc., con i commercianti levantini di Trieste, e in genere con tutti gli uomini d'affari dell'emporio, assicurano a questo porto il mezzo e il modo di una sempre più efficace penetrazione commerciale del Levante.

Ogni mercato, e in particolar modo ogni grande porto, oltre la forza di espansione commerciale prodotta dal paese in cui si trova e dal suo retroterra, ha una forza d'espansione propria, che gli viene dalle sue tradizioni, dall'attività e dallo spirito d'iniziativa de' suoi abitanti, e da un complesso di cause non sempre facili a indagarsi e ad analizzarsi. Come abbiamo visto, il porto di Trieste, che cominciò a svilupparsi quando già era iniziata l'irremediabile decadenza di Venezia, potè richiamare a sè molte di quelle correnti di traffico, che prima facevano capo alla laguna veneta, e che, grazie all'attività dei commercianti triestini e dei commercianti greci e levantini attratti a Trieste dall'istituzione del porto franco, continuarono a seguire la linea dell'Adriatico per penetrare nell'Europa centrale. In ciò Trieste fu certamente favorita dalla sua posizione geografica; ma questa, da sola, non basta a spiegare quello speciale carattere balcanico-levantino che abbiamo notato nel commercio di Trieste.

Venezia, quando il Mediterraneo cessò di essere il centro del commercio mondiale, e vide, a poco a poco, tramontare la sua potenza politica nel Levante, quasi si accasciò, dimostrandosi incapace di rappresentare una parte secondaria là dov'era stata regina. Trieste, invece, che non aveva ancora, all'inizio del secolo XVIII, grandi tradizioni, si affrettò a raccogliere e a conservare all'Adriatico quelle correnti di traffico, che, nel grande naufragio della potenza veneta, minacciavano di andare completamente perdute per i mari italiani.

Non si può negare che Trieste sia stato un mezzo potente per l'espansione commerciale dell'Austria-Ungheria nel Levante; ma sarebbe anche ingiusto non riconoscere l'opera, indiretta se si vuole, ma non per questo meno efficace, di italianità svolta nei mari levantini dalle navi e dai mercanti di Trieste. Ricongiunto all'Italia, questo grande porto continuerà a svolgere nell'Oriente quest'opera di espansione italiana; e l'Italia riprenderà finalmente nei mari di Levante quel posto che per tanti secoli ebbe e che, per le sue tradizioni commerciali e per la sua posizione geografica, deve riavere.

Molto opportunamente osserva il Tamaro, che il problema dell'Adriatico costituisce una parte o una fase del problema mediterraneo, e che tra il Levante, cioè il Mediterraneo orientale, e l'Adriatico vi è una vitale interdipendenza creata da ragioni storiche ed economiche, in quanto l'Adriatico ritiene le vie commerciali più brevi dall'Italia e dall'Europa centrale verso l'Asia Minore, la Siria e l'Egitto. Queste vie dell'Adriatico, come già ai tempi di Venezia

è di Roma, possono, più di tutte le altre, quando siano potentemente organizzate con intraprendenza e con metodo, contribuire allo sviluppo dei porti levantini e dei loro commerci. Abbreviando, epperò facilitando i percorsi delle merci, e intensificandone il movimento, possono apportare a chi le tenga, una posizione predominante nei traffici del Mediterraneo orientale. Trieste e Venezia sono i porti situati più internamente nel cuore dell'Europa e i più direttamente collegabili con l'Oriente, ne' cui mari sono i fasti più illustri della marineria e del commercio italiano (1).

Affinchè Trieste, però, possa continuare a svolgere nell'Oriente quella missione di penetrazione commerciale a cui è chiamata dalla sua posizione geografica occorre, prima di tutto, che continui ad essere il punto di concentramento del commercio e della navigazione con gli altri porti del Mediterraneo, e cerchi di vittoriosamente lottare contro la concorrenza dei porti del Mare del Nord.

Intorno alla questione dell'Adriatico molto fu scritto in questi giorni, e non sempre con un'esatta visione, non dico degli interessi politici ed economici dell'Italia, ma anche dei veri termini geografici e storici della questione stessa (2). L'Adriatico fu sempre ed è

(1) TAMARO A., *L'Adriatico, golfo d'Italia*, Milano, Treves, 1915, pag. 17.

(2) Cfr. VELLAY C., *La question de l'Adriatique*, Paris, Chapelot, 1915; EVANS A., *The adriatic Slavs and the Overland Route to Constantinople*, in *The Geograph. Journal*, 1916, pp. 241. Sir Evans chiuse la breve discussione che tenne dietro alla lettura della sua memoria con questa affermazione: « Dalmatia and the Croate and Slovene lands are as much a integral part of Serbia Irredenta as Lombardy and Venise of Italy ». Per ciò che si riferisce alla Dalmazia noi potremmo rispondere a Sir Arthur Evans, affermando, per esempio, che: « La Dalmazia, dal punto di vista storico, etnografico ed anche geografico, è molto più legata all'Italia di quello che lo sia l'Irlanda all'Inghilterra ». Sir Evans è uno dei fautori di quello stato Jugoslavo, che dovrebbe comprendere non solo i paesi serbi, ma anche quelli croati e sloveni, estendendo i propri confini sino al nostro Friuli orientale. Questo Stato, checchè dicano i suoi fautori, non avrebbe alcuna unità fisica, nè storica, nè linguistica, nè religiosa. Sulla questione jugoslava, oltre gli scritti sopra citati, cfr. il manifesto della Gioventù serba, croata e slovena (Associazione che ha la sua sede a Ginevra) pubblicato a Parigi (Plon, ed.) sotto il titolo: *L'Unité Jougoslave* (1915); DE LANUX P., *La Yougoslavie*, avec une préface de Paul Adam, Paris, Payot et C., 1916. Il De Lanux ci fa la grazia di non chiedere all'Italia il possesso del Friuli orientale, popo-

ancor oggi, checchè si dica, un mare italiano, anzi un golfo dell'Italia: e, come ben disse il Dewavrin, trattando precisamente dei porti di Trieste e di Fiume, « la sovranità dei golfi è indivisibile » (1).

Trieste, nota l'Alberti, è il centro d'affari dell'Adriatico; la Dalmazia ne è il centro navigatorio. Su 5.480.074 tonn., arrivate nel 1913 nel porto di Trieste, 2.014.300 tonn. provenivano dai porti dalmati, istriani e da Fiume. Su 5.475.445 tonn. di registro partite nello stesso anno dal porto di Trieste, 2.015.200 erano destinate ai porti dell'Istria, della Dalmazia e di Fiume. Ne consegue che l'avvenire di Trieste è, per una parte notevolissima, per quasi la metà del suo movimento marittimo, interessato alle sorti dell'Istria, di Fiume e della Dalmazia (2).

Trieste non potrà continuare ad essere il centro d'affari dell'Adriatico, e l'emporio principale del commercio fra l'Europa centrale e il Levante, se il porto di Fiume non seguirà le sue sorti politiche. Non occorrono per questa affermazione molte spiegazioni: basta gettare l'occhio sulla carta delle ferrovie, per persuadersi che Fiume è in caso di muovere una concorrenza rovinosa a Trieste, qualora lo Stato che possieda Fiume, con speciali tariffe ferroviarie, intenda sviare il commercio del retroterra di Trieste verso Fiume, che del resto fu sempre, ed è, città italiana, ed all'Italia deve perciò essere ricongiunta.

Ed anche la Dalmazia dev'essere ricongiunta all'Italia, se si vuole che il porto di Trieste non abbia a veder diminuita la sua importanza. E ho detto ricongiunta, perchè la Dalmazia è una regione italiana non solo per le sue tradizioni storiche, ma per indiscutibili ragioni geografiche. Il Ratzel tratta nella sua *Antropogeografia* di certi tratti di costa che stanno isolati dai loro retroterra, a guisa d'isole o penisole politiche; e aggiunge che queste terre costiere godono di condizioni naturali così particolari ch'esse facilmente conducono una vita

lato da sloveni; ma l'Italia deve lasciare alla Jugoslavia futura la regione dell'Isonzo con Gorizia, quasi tutta l'Istria e tutta la Dalmazia! Il principio di nazionalità ha il suo valore; ma qualche valore ha pure quel complesso di fattori che costituiscono la regione fisica.

(1) M. L. DEWAVRIN, *Les débouchés maritimes de l'Autriche-Hongrie. Les ports de Trieste et de Fiume*, in *Annales des sciences politiques*, Paris, 1908, p. 191.

(2) ALBERTI, *Trieste*, p. 9; ID. ID., *Il tornaconto della nostra guerra*, Milano, 1915, p. 24 e segg.

del tutto indipendente (1). Ora la Dalmazia è una specie di isola italiana unita morfologicamente alla Balcania, ma nello stesso tempo dalla Balcania completamente distinta per il clima, per la vegetazione, per idrografia, per la stessa geologia, e specialmente per la sua storia. Così è la Dalmazia: apparentemente disgiunta dall'Italia. Ma nata con l'Italia, continuazione diretta dell'Istria della quale riproduce, può dirsi, ogni carattere, fornita di un clima mediterraneo e di una vegetazione italica, appartiene in realtà all'Italia non alla Balcania. Ed i suoi antichi abitatori furono della stessa lingua di quelli che popolarono le nostre Alpi Giulie, ed ancor oggi italiani sono i suoi migliori, ed italiana la coltura dei meno incolti tra gli altri. Povera e immiserita oggi, come altre volte, sotto il dominio non italiano; fiorente quando fu romana, o veneziana. Così è la Dalmazia, conclude il Dainelli: apparentemente disgiunta dall'Italia. Ma i monti aspri e selvaggi, che la serrano, sorgono naturale barriera verso la Balcania; il mare, che la bagna, si distende ad unirla all'Italia (2).

(1) RATZEL, *Geografia dell'Uomo*, Vers. di U. Cavallero, Torino, Bocca, 1914, p. 213. Il Ratzel in seguito scrive: « Ma la pertinenza della Dalmazia alla penisola balcanica non fu mai messa in dubbio nè dai Signori delle sue città nè dalle guarnigioni de' suoi fortilizi, e le province del Baltico nelle mani della Svezia rappresentarono un possesso non naturale, mentr'esse geograficamente erano necessarie alla Russia ». Qui si può osservare che tra le province del Baltico, occupate un giorno dalla Svezia, e la Dalmazia, romana o veneta, vi è una enorme differenza. Le province baltiche sono la naturale continuazione della pianura sarmatica; la Dalmazia è, invece, nettamente separata dal suo retroterra balcanico. La Dalmazia fu sempre un possesso naturale, anzi necessario, per chi volle avere il predominio nell'Adriatico; e il predominio in questo mare, per ragioni geografiche, storiche e militari, spetta all'Italia. Le grandi strade della Balcania sono, come i suoi fiumi, specialmente dirette verso il Mar Nero, il Mar di Marmara e l'Egeo. La storia non ricorda un grande porto dalmata che abbia raccolto il movimento commerciale di un vasto retroterra balcanico.

(2) DAINELLI G., *Caratteri geografici della Dalmazia*, nell'opera *La Dalmazia*, Genova, Formiggini, 1915, p. 9. Cfr. anche DUDAN A., *La Dalmazia e l'Italia*, Milano, 1915, p. 7 e segg.; *L'Adriatico. Studio geografico, storico e politico*, Milano, Treves, 1914, p. 298; ITALICUS SENATOR, *La question de l'Adriatique*, Rome, 1916. Questo interessantissimo, dotto e assennato opuscolo fu riassunto da G. RONCAGLI, *La questione adriatica secondo un anonimo*, in questo *Bollettino*, 1916, agosto, p. 685.