

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

LUIGI CANDIDA

I. PREMESSE. — Un'indagine veramente interessante, nello studio geografico-economico dei porti, è quella riguardante il retroterra. Con questa parola si indica, come è noto, quel tratto di superficie terrestre, retrostante al porto, che vive e alimenta, con il movimento delle merci in arrivo e in partenza, quel dato porto.

Ma l'indagine geografica di questo retroterra, che deve tendere ad accertarne l'estensione e a fissarne i limiti, può riuscire veramente utile e feconda di interessanti risultati solamente se viene compiuta comparativamente fra diversi porti tra i quali è naturale l'esistenza di molteplici fattori di concorrenza. Unicità di indirizzo e di metodo nella ricerca s'impongono quindi, qualora si vogliano cogliere queste fattezze, qualora si vogliano stabilire i limiti, indicare le zone di esclusiva competenza e quella, molto più difficilmente precisabile, di interferenza. È opportuno però sottolineare le difficoltà di vario ordine che rendono quasi impossibile un tale utile esame comparativo, stante l'impossibilità di disporre di attendibili e minuti dati statistici sul movimento ferroviario, camionistico, fluviale delle merci che arrivano al porto per irradiarsi nel suo retroterra, o di quelle che provengono dal retroterra per essere esportate o elaborate, stante, infine i molteplici e svariati fattori, mutevoli nel tempo, che arrecano alterazioni al naturale svolgersi dei traffici, e dei quali molto difficilmente si può calcolare la reale portata.

La serie dei lavori sui nostri porti che il Comitato Nazionale per la Geografia ha iniziato, encomiabili per l'accuratezza dell'indagine e per la minuta analisi delle molteplici quistioni intimamente legate con i traffici portuali, dovrebbe rispondere al requisito principale di una unicità di indirizzo nella rilevazione ed elaborazione del materiale statistico, in modo da potere poi, in un ampio lavoro di sintesi, dedurne conclusioni sommamente utili e interessanti.

Studiando da vario tempo l'economia della provincia di Venezia e del suo porto, credo opportuno esporre qui i risultati e il metodo seguito nello studio del retroterra del porto adriatico ai quali sono pervenuto dopo un'accurata se pur faticosa analisi abbastanza minuta del traffico ferroviario, camionistico e fluviale.

L'indagine può essere condotta con un sistema di approssimazioni successive. Un primo concetto di retroterra ci è dato prendendo in considerazione il solo elemento della distanza da un dato porto, ossia considerando solamente il territorio che, soltanto per essere più vicino, ha maggiore interesse e convenienza a gravitare verso quel porto. Ma questo concetto di retroterra di distanza se ci può dare una prima idea di quello che è l'ambito di influenza del porto, non è sufficiente. E allora, se alla considerazione della pura distanza chilometrica, aggiungiamo anche quella di costo del trasporto (qualche autore parla giustamente di frontiera di costo) che porta a scegliere, fra due porti, quello verso il quale minore è tale costo, avremo una seconda maggiore approssimazione nell'indagine.

Anche questo secondo concetto non è sufficiente: basti pensare a particolari e momentanee mutazioni nelle tariffe dei trasporti che alterano il normale andamento dei traffici ed estendono o restringono il retroterra di un porto.

È ancora, per citare solamente le più importanti cause che possono influire sui traffici e, quindi, sull'estensione del retroterra, la varia attrezzatura portuaria, i mezzi più perfezionati che accrescono la celerità delle operazioni di sbarco e di imbarco delle merci e diminuiscono conseguentemente le controstallie, le tariffe portuali, la rete di comunicazioni, sia terrestri, ferroviarie e camionistiche, che fluviali. Così vediamo che mentre il retroterra geografico, ossia il retroterra di distanza è il solo che può essere delimitato con precisione e non è suscettibile, perché soggetto ad un'unica causa permanente, di mutamenti nel corso del tempo, tutti gli altri concetti di retroterra sono invece mutevoli nel tempo.

E tale mutazione è dovuta anche alla composizione stessa del traffico portuale costituito da merci di natura diversa, di diverso valore economico, di diversa provenienza. Per ogni merce si avrà un determinato retroterra, in parte comune a quello delle altre voci del movimento portuale, in parte più o meno esteso, e un retroterra che ha valore nel solo istante nel quale viene compiuta la rilevazione.

Basta pensare a due voci che compongono il movimento di un porto, una costituita da merce poverissima che non può sopportare, oltre un certo limite, un aggravio rappresentato dalle spese di trasporto, e il cui retroterra sarà conseguentemente ristretto, e una merce ricca, di minore peso e volume, che può subire anche un notevole aggravio di spese di trasporto senza che questo peso limiti eccessivamente la distanza d'irradiazione dal porto.

Si suole distinguere un retroterra geografico da un retroterra economico, nelle sue condizioni presenti (retroterra attivo) e nel suo possibile divenire (retroterra potenziale) (1). E si sogliono indicare dei sistemi di indagine per potere delimitare questi vari retroterra.

(1) Questi concetti sono chiaramente esposti nel volume di U. TOSCHI, *Temi di Geografia Economica*, Bari, Macri, 1938, pp. 55-115.

A noi sembra invece più opportuno scegliere, fra le varie voci del traffico di un porto, alcune tipiche merci, e studiare esattamente fin dove esse arrivano o da dove provengono. La scelta è caduta, per il porto di Venezia, sulle materie fertilizzanti, merci povere che, per il loro volume e per il basso valore, per le spese di trasporto che possono gravare fino ad un certo limite, oltre il quale è più economica la via di altri porti, stanno ad indicare con una certa precisione il retroterra del porto. Come si vede, al posto dell'artificiosa considerazione della sola frontiera di costo e di quella di retroterra geografico, si è sostituito l'esame della distribuzione spaziale di un componente del traffico. Anche lo studio della corrente di importazione ed esportazione dei cereali può in parte avvalorare tale considerazione. Un'altra merce, di gran lunga di maggior valore, a parità di volume, il cotone, che non solo può sopportare anche un notevole peso di spese di trasporto, ma può addirittura preferire il trasporto più celere, e quindi più costoso per automezzo, può essere idonea a delimitare la massima estensione del retroterra che si cerca di studiare.

2. IL MATERIALE STATISTICO E LA SUA ELABORAZIONE. — Per il porto di Venezia si hanno a disposizione i dati del movimento portuale e di quello ferroviario pubblicati dal Provveditorato al Porto. Il movimento fluviale viene invece rilevato dal R. Magistrato alle Acque di Venezia, in base alle rilevazioni eseguite presso le conche dei fiumi. Queste ultime statistiche sono, purtroppo, molto imperfette e non esenti da errori, poichè il natante che percorre un tratto di fiume passando per diverse conche, viene rilevato ad ogni conca, con il risultato di una doppia, tripla o multipla rilevazione. L'analisi del movimento fluviale, che tanta importanza assume nei traffici del porto di Venezia, risulta quindi imprecisa, data l'impossibilità di discernere le varie e reali correnti di traffico.

Tornando alle statistiche pubblicate dal Provveditorato al Porto, bisogna osservare che, pur essendo esse abbastanza minute, perchè considerano il traffico distinto per provincie dalle quali e alle quali si dirigono le merci arrivate o spedite, e indicano ancora le destinazioni sommarie per i traffici che si indirizzano oltre l'ambito provinciale, per un esame più particolareggiato e minuto è necessario disporre di un materiale statistico molto più analitico. Per questi motivi ho voluto prendere in considerazione i dati del movimento ferroviario riferentisi al 1938, anno che può considerarsi, perchè lontano da perturbazioni di vario ordine, come sufficientemente normale. Quest'indagine è stata particolarmente laboriosa perchè condotta direttamente sulle quotidiane bollette di spedizione delle merci, per il movimento ferroviario, mentre non è stato possibile scendere a tale minuto esame per il movimento camionistico di cui si conoscono solo i dati complessivi annuali per i limiti provinciali. Nonostante queste lacune, l'esame del movimento del porto di Venezia e, conseguentemente, la delimitazione del suo effettivo retroterra mette in luce una caratteristica fisionomia.

Prima di ogni altra considerazione, bisogna sottolineare il carattere,

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

comune del resto a quasi tutti i nostri porti, di porto essenzialmente importatore, e importatore, in larga misura, di merci povere che trovano nell'immediato o mediato retroterra il loro mercato di sbocco, che assume Venezia. Questa caratteristica, che da alcuni osservatori venne giudicata come il punto debole per lo sviluppo portuale, rappresenta invece, a un più attento esame, una condizione di favore che potrà certamente assicurare al nostro porto ulteriori sviluppi. Si tratta appunto di merci di assoluta necessità che troveranno sempre, nel suo retroterra, una richiesta la quale potrà seguire un incremento di pari passo con il maggiore sviluppo dei bisogni del retroterra.

3. IL MOVIMENTO PORTUALE DURANTE L'ANNO 1938. — Esaminiamo il movimento portuale di Venezia durante il 1938, confrontandolo con quello del 1912, che fu l'anno di maggior traffico.

	1912	% del totale	1938	% del totale
Totale delle merci arrivate via mare	tonn. 2.498.564	86	3.420.044	81
» » » spedite » »	» 383.275	14	755.571	19
Tonn. . . .	2.881.839	100	4.175.615	100
	100	-	144	

Il totale del movimento portuale è salito, dal 1912 al 1938, da 100 a 144, mentre, ciò che è confortante, le importazioni, che rappresentavano l'86 % del totale, si riducono all'81 % nel 1938 e, conseguentemente, le esportazioni aumentano nella misura, sia pure modesta, del 5%.

Confrontiamo ora le principali merci arrivate a Venezia via mare nei due periodi presi in esame:

	1912		1938	
	Tonn.	% del totale merci arrivate via mare	Tonn.	% del totale merci arrivate via mare
Combustibili	1.276.240	51	1.484.378	43
Cereali	402.662	16	119.732	3
Fosfati	194.993	7	200.214	6
Metalli greggi e lavorati	52.322	2	79.640	2
Legnami greggi e lavorati. . . .	40.943	1	76.901	2
Cotone	36.524	1	55.222	1
Pietre e materiali da costruzione.	99.800	4	92.053	3
Petrolio e oli minerali	31.010	1	730.977	21
.....	...	...		...
	2.498.564	100	3.420.044	100

IL RETRÒTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

Come si vede, il traffico d'importazione via mare non ha subito, per importanza delle componenti voci, nessuna rilevante modificazione. Il carbone continua a mantenere il suo peso preponderante nell'importazione, e la diminuzione percentuale che si nota nei due periodi è dovuta principalmente alla diminuita importazione, via mare, dei carboni per conto delle Ferrovie dello Stato. I cereali hanno segnato invece una forte diminuzione, dal 16 al 3 % del movimento totale, diminuzione conseguente naturalmente ai progressi della nostra Battaglia del Grano. Le altre più importanti voci mantengono quasi inalterata la rispettiva posizione nel movimento totale, ad eccezione del petrolio e oli minerali, il cui notevole aumento, dall'1 al 21 % è dovuto alle richieste sempre maggiori di petroli grezzi da parte delle raffinerie di Marghera.

Del pari interessante è l'esame delle più importanti voci che compaiono nel movimento di esportazione via mare.

	1912		1938	
	Tonn.	% del totale spedito via mare	Tonn.	% del totale spedito via mare
Cereali	104.984	27	213.633	28
Pietre e materiali da costruzione.	39.053	10	22.843	3
Combustibili	37.628	9	97.513	12
Manifatture e filati diversi . . .	24.310	6	30.916	4
Metalli greggi e lavorati	18.714	4	32.488	4
Legnami greggi e lavorati	14.259	3	10.428	1
Petrolio e oli minerali	7.952	2	91.200	12
.....		...		...
	383.275	100	755.571	100
	100		197	

Nei due periodi considerati le esportazioni sono cresciute quasi del doppio, da 100 a 197. Gli aumenti più forti si sono verificati nel petrolio e oli minerali che dal 2 % sono saliti al 12 % e nei combustibili, passati dal 9 al 12 % del totale imbarcato nel porto, attestando in tal modo la nuova e importante funzione industriale che assume Venezia.

Le esportazioni di cereali sono cresciute, in cifra percentuale, in misura modesta. Diminuita risulta l'esportazione delle pietre e materiali da costruzione in genere, dei tessuti e filati, dei legnami greggi e lavorati. In ultima analisi, risultano diminuite, sempre in percentuali del movimento totale e non in cifre assolute, soprattutto quelle merci più povere, e ciò è confortante, perchè attesta la vitalità e la nuova caratteristica che va assumendo il porto di Venezia.

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

Passiamo ora al movimento ferroviario. Le principali merci spedite per ferrovia da Venezia sono, nei due periodi :

	1912		1938	
	Tonn.	% del totale	Tonn.	% del totale
Carboni	441.429	32	753.980	52
Cereali e farine	285.577	20	53.296	3
Concimi	113.513	8	118.172	8
Cotone	23.701	1	17.059	1
Canapa, juta, lana	17.437	1	7.255	0,5
Minerali metallici	16.408	1	22.489	1
Legnami greggi	15.982	1	6.442	0,4
Petroli	9.113	0,6	103.176	7
.....				
	<u>1.367.908</u>	100	<u>1.446.513</u>	100
	100		105	

Mentre il movimento totale per ferrovia è cresciuto nei due periodi in misura modesta, passando da 100 a 105, alcune voci hanno mantenuto la stessa importanza percentuale rispetto al totale, mentre altre, come i carboni e i petroli, hanno segnato un aumento percentuale. Queste due voci palesano ancora il carattere industriale del porto.

Il movimento ferroviario in arrivo al porto raggiunse le seguenti cifre:

	1912		1938	
	Tonn.	% del totale	Tonn.	% del totale
Carboni	—	—	69.814	17
Marmi e materiali da costruzione	32.040	11	63.253	16
Canapa, juta, lana	30.253	10	2.180	0,5
Cereali e farine	23.449	8	15.336	3
Legnami greggi	36.307	12	23.153	5
Concimi, fosfati, ecc.	9.859	3	878	0,2
Metalli greggi	10.493	3	31.149	7
Cotone	8.669	2	132	—
.....		...		
	<u>292.430</u>	100	<u>392.182</u>	100
	100		134	

Il movimento totale è cresciuto da 100 a 134 e così pure sono cresciuti, in percentuali del totale, gli arrivi di carboni, dei marmi e materiali da costruzione, dei metalli greggi. Una forte diminuzione è segnata per la canapa, juta e lana, per i cereali e farine, per i legnami greggi, per i concimi, per il cotone.

Confronti con l'anno base non è possibile fare per il movimento camionistico, inesistente nel 1912. Il movimento complessivo con automezzi raggiunse, nel 1938, per le partenze, la cifra di 92.642 tonnellate (poco più del 6 % del movimento ferroviario in partenza), rappresentate per quasi una metà dal carbone (44.261 tonn.) e per circa un quarto dal cotone (20.192 tonn.). Il 70 % circa del movimento totale in partenza è costituito quindi da queste due sole voci: una ricca e l'altra povera.

Il totale arrivi fu invece di 54.167 tonnellate, di cui il 34 % costituite da tessuti e filati, il 22 % da merci varie, il 14 % da cereali. Il rimanente 30 % è suddiviso fra carta e cellulosa (3563 tonn.), vino, birra e liquori (2686 tonn.), acque minerali (2084 tonn.), ecc.

Esaminiamo particolarmente alcune delle più importanti voci del movimento portuale.

4. CARBONE. — L'impossibilità di ottenere minuti e precisi dati sul movimento di questa merce non ci consente di costruire, analogamente a quanto si è fatto per le altre principali voci del traffico portuale, una cartina riguardante i limiti del retroterra. I dati che possediamo si riferiscono alle spedizioni ferroviarie e a quelle con automezzi, solamente entro i limiti provinciali.

Il totale delle spedizioni effettuate per ferrovia dalle stazioni di Marittima e di Marghera fu, per il 1938, di 753.980 tonnellate di carbone (ossia il 52 % del totale movimento ferroviario in partenza), alle quali sono da aggiungersi le 44.251 spedite con automezzi. È certamente strano che per una tale merce, povera e ingombrante, si scelga un mezzo di trasporto molto costoso. Bisogna considerare però che la facilità delle operazioni di carico e di scarico, questo eseguito a domicilio, e il ristretto ambito entro il quale è attivo ancora il trasporto per automezzo, limitato alle provincie di Venezia, Treviso, Padova e Verona, ossia a quelle più vicine al porto, sono motivi sufficienti a spiegare questa certa concorrenza dell'automezzo alla ferrovia.

Dalla tabella appare ancora una lacuna che per l'impossibilità di avere dati statistici precisi non è stato possibile colmare. Si tratta appunto delle spedizioni di carbone per via fluviale e che interessano particolarmente le limitrofe provincie di Padova e di Treviso e, certamente per quantità più modeste, anche quelle di Mantova e di Ferrara. E non ci è possibile neppure indicare, sia pure con larga approssimazione, quanta parte del movimento in partenza dal porto rappresenti il movimento fluviale, per la difficoltà appunto di stabilire la parte che resta a Venezia per il consumo locale e quella che viene avviata lungo la rete di navigazione fluviale. È certamente questa una lacuna grave, data l'importanza che per Venezia e per il suo porto ha la meravigliosa rete di canali navigabili.

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

MOVIMENTO FERROVIARIO E CAMIONISTICO DURANTE L'ANNO 1938.

	Per ferrovia	Per camion	Totale
Per la provincia di Verona	89.393	5.885	95.278
» » » » Milano	87.894	129	88.023
» » » » Padova	70.749	5.055	75.804
» » » » Bologna	69.238	1.924	71.162
» » » » Vicenza	67.373	4.747	72.120
» » » » Brescia	62.582	2.943	65.525
» » » » Ferrara	38.251	276	38.527
» » » » Venezia	37.774	11.225	48.999
» » » » Rovigo	31.154	207	31.361
» » » » Treviso	28.317	8.996	37.313
.....			
	753.980	44.261	798.241

Come si vede da queste cifre, la provincia di Verona assorbe poco più dell'11 % del totale del movimento ferroviario e camionistico, seguita da Milano (11 %), Padova, Vicenza, Bologna e Brescia (rispettivamente per poco più dell'8 %). Seguono poi Venezia, Treviso, Rovigo e ancora le altre provincie, però per quantitativi inferiori alle 20 mila tonnellate.

Per le provincie di Milano e di Brescia, il movimento in partenza dal porto è certamente esiguo e non proporzionato all'importanza industriale che hanno i due centri verso i quali è sicuramente assai più notevole il flusso che proviene dai porti liguri di Genova e di Savona.

Brescia specialmente, e in misura minore anche Milano, potranno divenire più importanti clienti del nostro porto, quando la sistemazione della navigazione fluviale, adattata anche a natanti di forte tonnellaggio, darà un incremento ai trasporti fluviali particolarmente adatti a merci di grande volume, di poco valore e non deperibili. In tal maniera tutta la zona così ricca di attive industrie, del Bergamasco, del Bresciano e del Milanese potrà entrare nell'orbita di influenza del nostro porto, senza che ciò possa recare soverchio danno al porto di Genova, bisognoso del resto, per la costituzione del suo retroterra, di ottenere un alleggerimento soprattutto nel traffico delle merci povere e ingombranti.

Nelle attuali condizioni, il retroterra di Venezia, per il carbone, comprende tutte le provincie della Venezia Euganea, estendendosi, verso occidente, fino alla provincia di Brescia, mentre verso mezzogiorno la sua influenza si palesa ancora attiva fino a Bologna.

5. CONCIMI. — L'esame dei limiti del retroterra di questa materia è molto utile e significativo (fig. 1). Si tratta di una merce povera, che non subisce che lievi variazioni nella richiesta, mentre il suo modesto valore, che non può sopportare eccessive spese di trasporto, può segnare praticamente la zona di influenza, delimitare con una certa precisione il retro-

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

terra del porto stesso. Ma ancora un'altra ragione porta a scegliere questa materia come idonea particolarmente a delimitare con una certa esattezza l'ambito del retroterra del nostro porto: e cioè la limitatissima influenza dei trasporti mediante automezzi di cui non è certamente agevole determinare le precise destinazioni.

A un movimento ferroviario, in partenza, di 118.172 tonnellate di materie fertilizzanti se ne aggiungono 2898 di movimento camionistico di cui 534 inviate in provincia di Verona, 457 in quella di Mantova, 456 in quella di Bologna, 398 in quella di Padova, 286 in quella di Treviso, 138 in quella di Vicenza e il rimanente nelle altre provincie del Veneto e dell'Emilia.

Dall'annessa cartina riguardante le spedizioni ferroviarie di materie fertilizzanti, è dato vedere come più importanti e numericamente più numerose sono le spedizioni dirette nelle provincie venete e, in parte,

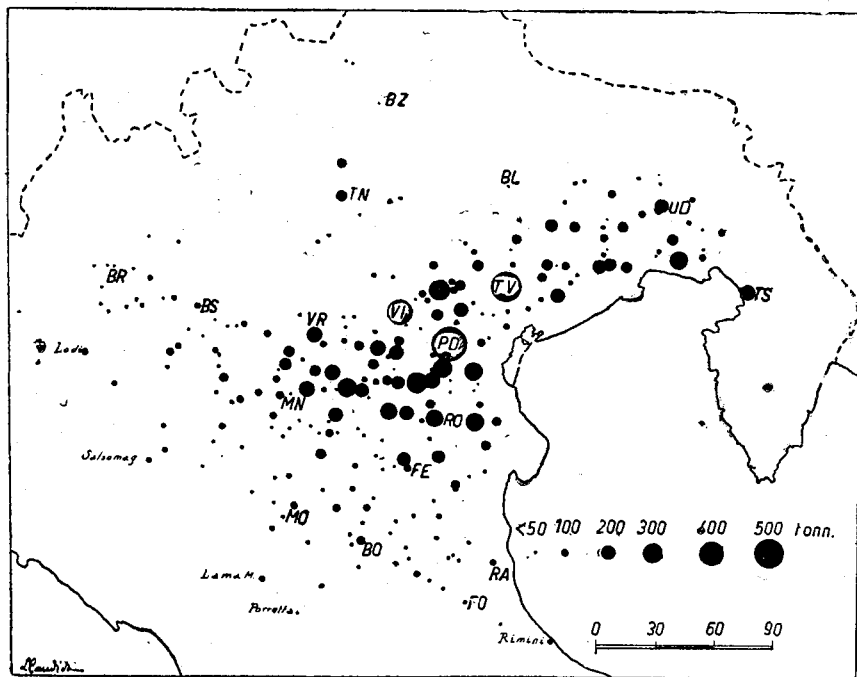


Fig. 1 — Concimi. Spedizioni per ferrovia dal porto di Venezia.

in quelle emiliane. È naturale d'altra parte, che le maggiori richieste di concimi provengano dalle plaghe in cui più attiva è l'agricoltura, così che il Veneto e l'Emilia sono i più forti consumatori di concimi e fertilizzanti in genere.

I limiti occidentali del retroterra del porto, per questa materia, non si spingono oltre la provincia di Brescia, mentre i confini meridionali

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

non oltrepassano la linea Piacenza-Rimini. Per la Venezia Tridentina, tolti i due più forti importatori, quali Trento e Mezzocorona, le spedizioni sono poco numerose e per quantitativi invero modesti. Per la Venezia, le provincie di Padova, Treviso, Vicenza, Verona, Rovigo e Venezia hanno ricevuto circa il 64 % di tutte le spedizioni ferroviarie.

Il limite orientale del retroterra oltrepassa di poco il Friuli e comprende anche Gorizia e Trieste e ancora, per quantità modeste, alcuni centri dell'Istria, quali Pinguente, Pisino e Pola.

6. CEREALI E FARINE. — Il retroterra del porto, per quanto riguarda i cereali e le farine in partenza, si estende, verso occidente fino

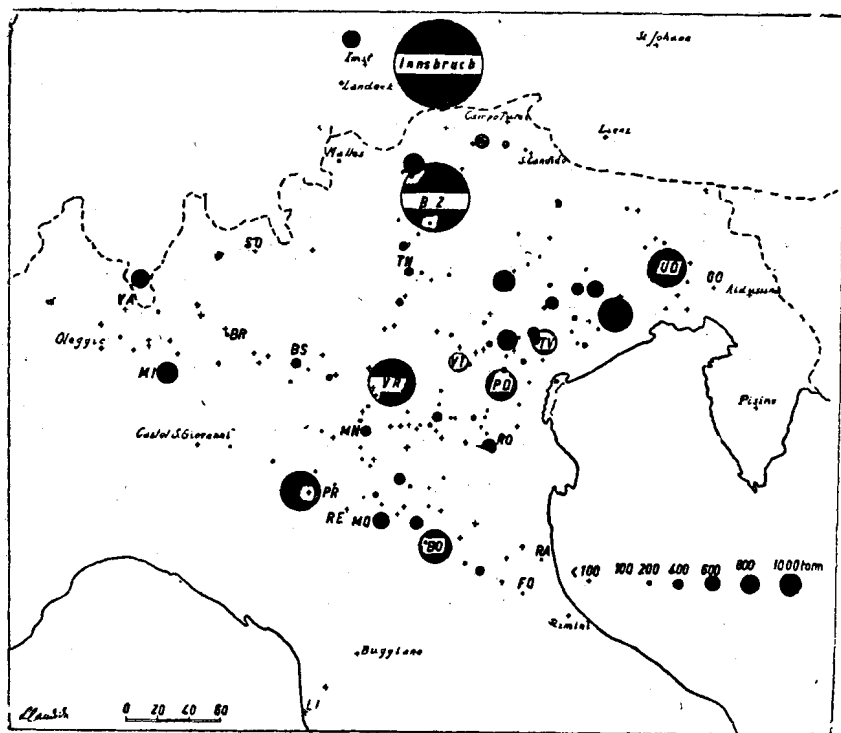


Fig. 2 — Cereali e farine. Spedizioni per ferrovia dal porto di Venezia.

quasi alla sponda orientale del Lago Maggiore ma per quantitativi invero modesti (fig. 2). Il limite occidentale lo si può segnare con la linea Varese-Sesto Calende-Oleggio. Centro importante è Milano verso cui si dirigono poco meno di mille tonnellate costituite per circa la metà da farine, meno di un quarto da segala; seguono orzo (112 tonn.) e avena (165 tonn.). Il limite meridionale del retroterra è rappresentato

dalla linea Piacenza-Rimini. Un centro importante notevole è Vicofer-tile, a pochi chilometri da Parma, che importa quasi 1700 tonn. costituite esclusivamente da frumento. Seguono: Modena (1474 tonn., di cui 553 di frumento), Bologna (1452 tonn. di cui 1108 di frumento e il resto orzo, farina e granoturco), Imola (289 tonn. di cui 114 di frumento, 95 di orzo e 80 di granoturco).

A sud della linea Piacenza-Rimini si notano altri pochi centri come Buggiano, Livorno e Potenza Picena che importano minimi quantitativi di cereali. È da notare ancora che nell'anno 1938 vi furono spedizioni di cereali fino a Taranto (farina tonn. 102), Lecce (farina tonn. 65) e Gal-lipoli (farina tonn. 25).

Per la Venezia Euganea centri importatori notevoli sono Verona (1889 tonn. di cui 1406 di frumento, 375 di avena e il rimanente di se-gala, granoturco e orzo), Padova (1224 tonn. di cui 800 di semolino, 172 di avena e 132 di frumento), Feltre (1090 tonn. di cui 779 di orzo e 266 di avena), Treviso (955 tonn. di cui 361 di farina, 226 di avena, 111 di frumento), Castelfranco Veneto (873 tonn. di cui 355 di farina, 149 di pasta e 148 di avena), Vicenza (809 tonn. di cui una metà costi-tuita da farina (230) e da avena (201). Per il Friuli si notano Udine (1674 tonnellate di cui 1171 di frumento, 245 di avena e 130 di orzo) e Sesto al Reghena (1712 tonn. di frumento).

Per la Venezia Tridentina il centro più notevole è Bolzano che ha importato 3078 tonn. di cereali dei quali poco più di un terzo costituito da segala (1261 tonn.). Seguono Merano con 878 tonn. (di cui 540 co-stituite da segala e 288 da orzo) e Trento con 376 tonn. (avena 208 e semolino 142).

Per quanto riguarda le spedizioni verso l'estero, il quantitativo più notevole è stato inviato in Austria con destinazione Innsbruck (3956 tonn. di frumento). Quantitativi molto modesti furono spediti anche ad Imst, Landeck, St. Johann, Lienz. Alla Svizzera, via Chiasso, furono in-viate 659 tonn. di riso.

Riepilogando, possiamo dire che il retroterra del porto di Venezia, per quanto riguarda le spedizioni dei cereali e farine comprende tutto il Veneto, il Friuli, la Lombardia e parte dell'Emilia.

Utile è anche l'analisi della corrente che affluisce al porto. È da no-tare subito che si tratta di quantitativi molto più modesti di quelli delle partenze.

Il retroterra delle provenienze è alquanto più esteso verso la parte più occidentale, mentre è più ridotto nelle parti settentrionale e orien-tale (fig. 3). Il limite meridionale coincide con quello delle partenze, non oltrepassando quindi la linea Piacenza-Rimini. La parte occiden-tale della zona che è nell'ambito dell'influenza portuale di Venezia, comprende anche parte delle province di Novara e Vercelli. Vercelli e Asigliano, rispettivamente con 209 e 191 tonnellate, sono i princi-pali rifornitori di riso, e ad essi seguono, per piccole quantità, minori centri del Vercellese e della Lomellina. Per la Lombardia centro impor-tante è Cremona con 822 tonn. costituite esclusivamente da farine.

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

Nell'Emilia una preminenza ha Bologna con 838 tonn. di frumento, alla quale fanno seguito, per piccoli quantitativi, i minori centri del Bolognese. Nella Venezia Euganea il primato è detenuto da Vicenza con una esportazione di ben 2409 tonn. di farina; fanno seguito Villa Bartolomea con 738 tonn. di farina, Nogara con 532 tonn. di farina, Montagnana con 397 tonn. di farina.

Ma le provenienze più numerose, sia pure per quantitativi modesti, le troviamo in provincia di Treviso ove il capoluogo (376 tonn. di farina), Mogliano (224 tonn. di farina), Montebelluna (195 tonn. di

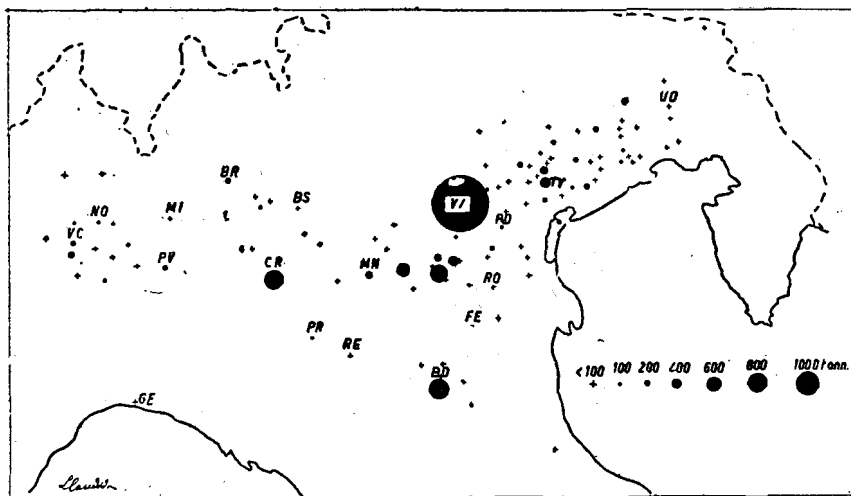


Fig. 3 — Cereali e farine. Arrivi per ferrovia al porto di Venezia.

cui 110 di granoturco e il rimanente di farina), Conegliano (con 185 tonn. di farina), e pochi altri centri, hanno una certa importanza in confronto con le altre numerose provenienze da cui partono quantitativi inferiori alle cento tonnellate. Per il Friuli, tolto Pordenone e Spilimbergo (rispettivamente con 238 tonn., di cui 188 di granoturco, e con 182 tonn. costituite da sola farina), centri di una certa importanza, e altri minori che partecipano all'esportazione per quantità modeste, il limite orientale non oltrepassa la linea Udine-San Giorgio di Nogaro, estendendosi, nella parte settentrionale, fino a Tarcento (solo eccezionale può considerarsi la provenienza da Tarvisio che compare segnata sulla carta).

Per completare il quadro bisognerebbe aggiungere al movimento ferroviario anche quello effettuato con automezzi; ma l'impossibilità di ottenere minuti dati riguardanti le precise destinazioni degli automezzi, impedisce la completezza della nostra ricerca. I dati che possediamo riguardano le destinazioni e le provenienze ripartite per provincia. Ad ogni modo, nella presunzione che anche queste correnti non

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

oltrepassino i limiti considerati del traffico ferroviario, possiamo vedere come, nelle partenze dal porto di Venezia, il primo posto spetti alla provincia di Mantova, con 574 tonn. di cereali; seguono: Padova (534) Venezia (514), Udine (372), Verona (278), Treviso (267), Vicenza (214), Milano (186).

Per gli arrivi al porto, il primo posto spetta alla provincia di Padova con 2013 tonnellate di cereali, ossia poco meno di un terzo di tutti i cereali trasportati con automezzo nel 1938; seguono Vicenza (1718 tonn.), Treviso (1346), Verona (1321), Rovigo (290). Anche per gli arrivi, come per le spedizioni, l'importanza maggiore di traffico è data dalle provincie della Venezia Euganea.

7. COTONE. — Le spedizioni di cotone dal porto di Venezia furono, per il 1938, le seguenti:

	Per ferrovia	Per camion	Totale
Venezia	—	753	753
Treviso	144	491	635
Udine	79	2.403	2.480
Vicenza	285	764	1.049
Verona	190	275	465
Brescia	686	1.838	2.524
Trento	2.185	39	2.224
Bergamo	299	5.945	6.244
Como	—	4.406	4.406
Piacenza	—	590	590
Padova	—	213	213
Milano	57	790	847
Mantova	21	1.135	1.156
Torino	—	214	214
Svizzera (via Chiasso)	12.601	—	12.601
	17.059	20.192	37.251

Da queste cifre appare subito l'importanza delle spedizioni con automezzi in confronto a quelle per ferrovia, importanza che è certamente superiore a quella constatabile se si potesse disporre di più precise statistiche del movimento camionistico, poichè è risaputo che una parte di tale traffico sfugge ad ogni rilevazione. Ancora una imprecisione è data dal non poter disporre, per il movimento camionistico, delle più precise indicazioni di destinazione che non siano quelle provinciali. Ad ogni modo le precise destinazioni ricavabili dallo spoglio dei minuti dati del movimento ferroviario possono darci una idea anche della plaga servita dagli automezzi.

Nel traffico di esportazione del porto (fig. 4), al primo posto viene Bergamo che assorbe quasi il 17 % del totale esportato, seguito da Como con il 12 %. In Lombardia centri importatori notevoli sono anche Capriolo, Palazzolo sull'Oglio, Chiari, ecc. Basta ricordare come nell'alta

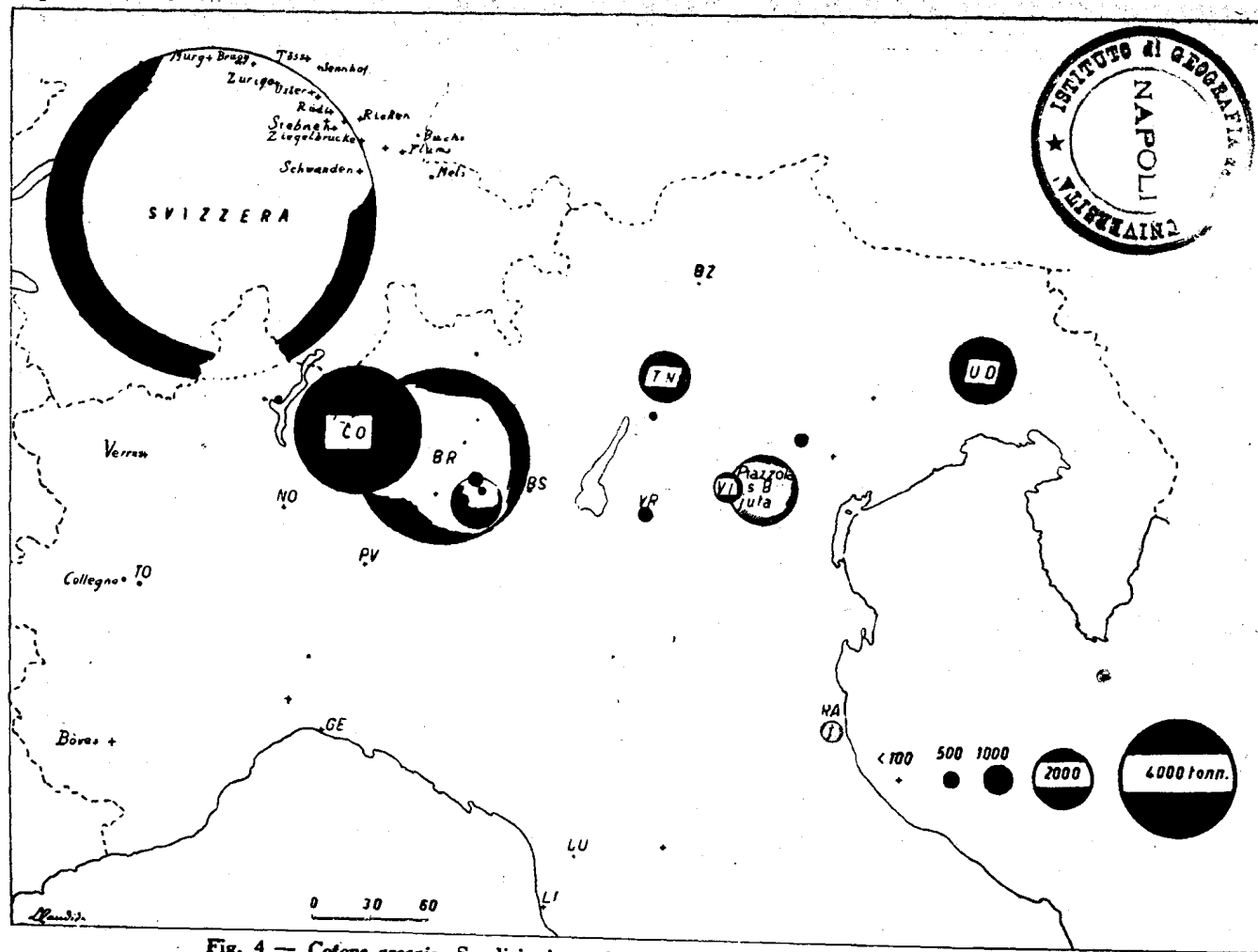


Fig. 4 — Cotone greggio. Spedizioni per ferrovia e per automezzi dal porto di Venezia.

pianura lombarda e nella zona subalpina adiacente trova sede la massima concentrazione delle industrie tessili per spiegare l'entità notevole dell'esportazione del cotone greggio.

Il limite occidentale del retroterra del cotone è segnato fino a Torino e Collegno, Castel Verrès in provincia d'Aosta e Bovès in quella di Cuneo. Modestissimi quantitativi, che possiamo considerare di carattere eccezionale, furono inviati anche in Liguria, a Genova e a Rossiglione, come del pari modeste furono le quantità che si spinsero a Prato, a Lucca e Livorno.

Per la Venezia, Vicenza (1049 tonn.), Montebelluna (527), Verona (465), sono i più notevoli importatori. Piazzola sul Brenta ha importato esclusivamente juta per un totale di 2383 tonn. Centro importatore di juta è anche Ravenna con 587 tonnellate. Al primo posto nelle Tre Venezie viene Udine con 2480 tonnellate, inviate quasi esclusivamente con automezzi. Seguono Trento con 224 tonn., Rovereto con 230 tonn. e Bolzano con 103 tonn.

Di gran lunga più importante è il traffico estero del cotone. La Svizzera è un mercato d'importazione notevolissimo. Purtroppo dalle bollette di spedizione per ferrovia non risultano le singole destinazioni che solo eccezionalmente e per quantitativi minimi, adottandosi invece la denominazione generica di: « Svizzera-via Chiasso ». Ad ogni modo è facile capire, dalle poche precise destinazioni che è stato possibile ricavare, che il cotone esportato sia diretto quasi esclusivamente nella Svizzera nord-orientale, ad oriente del lago di Zurigo, nella plaga cioè delle più importanti e attive industrie tessili elvetiche. La quantità esportata nel 1938 ascende a 11.562 tonnellate di cotone greggio, alle quali bisogna aggiungere i quantitativi minori inviati ai centri segnati sulla cartina.

All'importazione di cotoni egiziani e indiani, che trovano in Venezia il loro naturale porto di destinazione, si è andata sempre più affermando, in questi ultimi anni, anche l'importazione di cotoni americani. L'attrezzatura portuale assicura un sollecito scarico e la separazione, pesatura, campionatura e spedizione dei cotoni, e fa sì che importanti filature svizzere fanno capo al nostro porto per l'approvvigionamento del loro mercato.

Vien fatto di notare che al retroterra attuale, che comprende la Svizzera orientale e l'Austria, potrebbero aggiungersi, con un più accorto gioco di tariffe ferroviarie, anche i mercati della Germania meridionale, serviti ancora da Brema, e la Boemia e Slovacchia.

Anche il retroterra nazionale, ora limitato alla Lombardia, potrà avere una maggiore estensione quando sarà data realizzazione al progetto di canalizzazione del Po.

Consideriamo ora gli arrivi di tessuti e filati (fig. 5). Il retroterra per queste voci è molto più vasto di quello che abbiamo indicato per il cotone greggio e si estende anche ad occidente di Torino. Se si esclude Piazzola sul Brenta che ha inviato a Venezia 922 tonnellate di juta, Torino è il più importante centro di rifornimento di tessuti e di filati

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

con un invio di 520 tonnellate costituite per una metà da filati (216 tonn.) e per poco più di un terzo da raion (129 tonn.). Seguono Milano con 425 tonn., di cui 316 di filati e il rimanente di raion e tessuti, Novara con 416 tonn. di filati, Rho con 266 tonn. di filati e 72 di raion, Biella con 184 tonn. di cui 127 di filati e 57 di tessuti. I centri del Comasco riforniscono il porto per quantitativi modesti, come del pari modeste sono le quantità provenienti dal Bresciano e dal Bergamasco, ad eccezione di Bergamo che compare con 273 tonn., quasi ugualmente ripartite fra filati e tessuti di cotone.

Nella Venezia, Vicenza e Padova riforniscono il porto per quantitativi quasi uguali (Vicenza, 309 tonn., di cui 104 di tessuti e 205 di

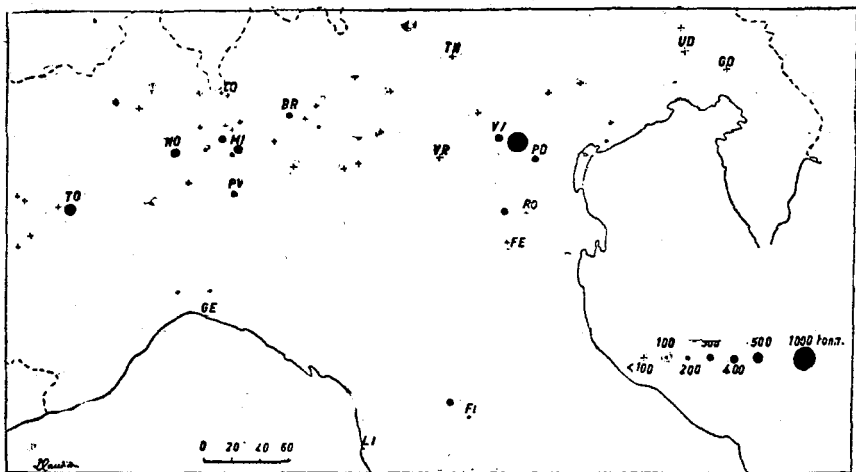


Fig. 5 — Tessuti e filati. Arrivi per ferrovia al porto di Venezia.

filati; Padova, 293 tonn., di cui 151 di filati e 130 di raion). Lendinara partecipa con 344 tonn. di juta. Altri centri sono S. Donà di Piave (juta 135 tonn.), Cornuda e Conegliano, ma per limitatissime quantità.

Oltre il limite di Bologna ha importanza il centro di Prato con una esportazione, costituita quasi esclusivamente da tessuti di lana, di 295 tonnellate.

Ma, in confronto alle 5625 tonnellate di tessuti e filati a cui si fa ascendere la quantità arrivata nel porto di Venezia dal suo retroterra per via ferroviaria, stanno le 18.650 tonnellate di traffico camionistico. La provincia di Milano vi partecipa con il 42 % del totale (per tonnellate 7812); Bergamo con il 21 % (per tonn. 3928); Udine con il 17 % (per tonn. 3235); Novara con l'8 % (per tonn. 1626). Seguono, in ordine decrescente, Brescia (per 543 tonn.), Vicenza (per 406 tonn.), Padova (per 245 tonn.). Oltre la provincia di Novara cessa quasi totalmente il traffico con automezzi.

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

8. CELLULOSA, CARTA, CARTONI. — Il movimento per queste merci fu il seguente :

	PARTENZE			ARRIVO		
	Per ferrovia	Per auto-mezzi	Totale	Per ferrovia	Per auto-mezzi	Totale
Treviso	1.196	16	1.212	1.570	199	1.769
Udine	536	23	559	611	29	640
Belluno	314	—	314	602	—	602
Trento	2.132	—	2.132	1.552	—	1.552
Vicenza	426	53	479	900	1.757	2.657
Verona	805	87	892	558	66	624
Brescia	619	252	871	349	—	349
Milano	79	18	97	518	156	674
Bergamo	10	36	46	790	105	895
Mantova	10	—	10	30	4	34
Padova	4.841	2	4.843	—	10	10
Ravenna	—	19	19	—	16	16
Bologna	—	83	83	35	169	204
Vercelli	—	18	18	—	—	—
Altre provincie . .	—	206	206	—	18	18
	11.137	903	12.040	7.710	3.563	11.273

Solamente per il traffico ferroviario possiamo distinguere il quantitativo di carta da quello di cellulosa, mentre per il traffico camionistico tale distinzione non è possibile perchè i dati si riferiscono alle due merci complessivamente. Si può notare che, sempre per il movimento ferroviario, mentre nelle spedizioni dal porto, su 11.137 tonnellate, 3526 sono costituite da carta per il macero e 7611 tonn. da cellulosa, negli arrivi è invece esclusiva la carta.

Per la cellulosa Padova assorbe poco più della metà del quantitativo totale spedito per ferrovia (4171 tonn.); ad essa seguono Carmignano sul Brenta (660 tonn.), Treviso (657), Arsiero (454), Verona (434), Moggio Udinese (413), Thiene (152), Rovereto (112), Lancenigo (111). Quantità inferiori alle cento tonnellate furono spedite a Desenzano, Casalecchio, Castelfranco Emilia, Pordenone, ecc.

Per la carta da macero, poco più della metà del totale di 3526 tonnellate venne inviato a Rovereto (1855 tonn.). Seguono Desenzano (522), Treviso (375), Verona (371), Lancenigo (67), Udine, Quero-Vas, ecc. Gli arrivi per ferrovia furono i seguenti :

Treviso	tonn.	1.549
Rovereto		1.308
Thiene	»	797
Romano	»	744
Arsiero	»	640
Verona	»	518
Moggio Udinese	»	465
Corsico	»	428
Desenzano	»	347
Lana Postal	»	146
Altre provenienze	»	768
		7.710

Come si vede, il traffico camionistico rappresenta, nel movimento in arrivo, quasi un terzo del movimento totale e quasi la metà di quello ferroviario. E si nota anche la maggiore preferenza data a questo mezzo di trasporto per gli arrivi in confronto alle partenze, appunto per il maggior valore della carta o dei cartoni in confronto alle partenze di caraccia e carta per il macero.

Le provincie di Vicenza e di Treviso riforniscono il porto rispettivamente con il 23 e 15 % del totale arrivato. Ad esse seguono le provincie di Trento con il 14% (si tratta specialmente di carta di provenienza dall'importante cartiera di Rovereto), di Bergamo (8 %), Udine (6%), Verona (5 %), ecc.

9. CONCLUSIONI. — L'esame delle cartine annesse, riguardanti le principali e più caratteristiche voci del movimento del porto di Venezia, permette alcune considerazioni di un certo interesse. Anche l'esame dei dati che vengono raccolti e pubblicati dal Provveditorato di Venezia e riguardanti il movimento suddiviso per provincia di provenienza e di destinazione, può consentire una visione non solo delle caratteristiche di questo movimento portuale, ma della sua estensione e dei suoi limiti. Però l'indagine più minuta che si è voluta tentare, sia pure limitatamente ad un solo anno, ci dà modo di condurre un più minuzioso accertamento di carattere geografico. Possiamo così indicare fin dove si esercita la influenza del nostro porto e fin dove presumibilmente cominciano le interferenze dei porti del Tirreno, quali Genova e Livorno, principalmente, o di quelli adriatici, come Trieste, Ancona, e in parte Ravenna. Solo eseguendo un'indagine del genere di questa da noi tentata, per gli altri nostri maggiori porti, è possibile una visione comparativa d'insieme, molto vicina alla realtà, dei limiti dei vari retroterra, delle delimitazioni di quelle che sono le zone grigie, i retroterra incerti, contesi spesso volte da porti diversi, allargantisi o restringentisi ad opera di un gioco di tariffe, di accorgimenti vari, della serie imponderabile di congiunture economiche. Ad ogni modo l'indagine è stata tentata per il nostro porto, con quella minuzia che era compatibile con la disponibilità delle statistiche e con la precisione della rilevazione, e, se pur essa non andrà esente da critiche, lascia la speranza di aver indicato un metodo, un sistema da seguire, adattandolo alle diverse caratteristiche di queste complesse e multiformi entità economiche e geografiche che sono i porti, per lumeggiare l'ambito del retroterra.

Se sovrapponiamo le diverse cartine costruite per le principali voci del movimento portuale, notiamo una zona comune che può essere assunta come limite minimo usuale del retroterra del porto di Venezia (1)

(1) Si può accogliere la distinzione fatta dal MECKING fra una zona nucleare (KERNZONE) e una zona marginale (RANDZONE). La zona nucleare corrisponde all'area di sovrapposizione dei diversi retroterra, mentre la zona marginale s'identifica con l'area di massima estensione rappresentata dal retroterra della merce più ricca che, nel caso del nostro porto, è il cotone. La rappresentazione cartografica riguarda solamente il movimento in partenza dal porto (Vedi TOSCHI, op. cit.).

IL RETROTERRA DEL PORTO DI VENEZIA

(fig. 6). E tale limite appare ben marcato, quasi un taglio netto, nella parte meridionale della zona che trova, in una linea congiungente i caposaldi di Piacenza e di Ravenna, il suo naturale confine. Oltre questa linea è presente, attiva, la sovranità dei due porti tirrenici di Genova, Livorno e forse anche di La Spezia.

Verso occidente il limite è incerto e oscilla in maniera da includere o escludere al rimanente retroterra la provincia milanese e principalmente Milano. La Venezia Tridentina è dominio incontrastato del porto di Venezia; a oriente, Udine partecipa ancora in una certa misura della vita del nostro porto, mentre più ad oriente comincia l'influenza di Trieste.

Per completare il quadro del retroterra del nostro porto occorrerebbe studiare, sia pure succintamente, la potenzialità economica di

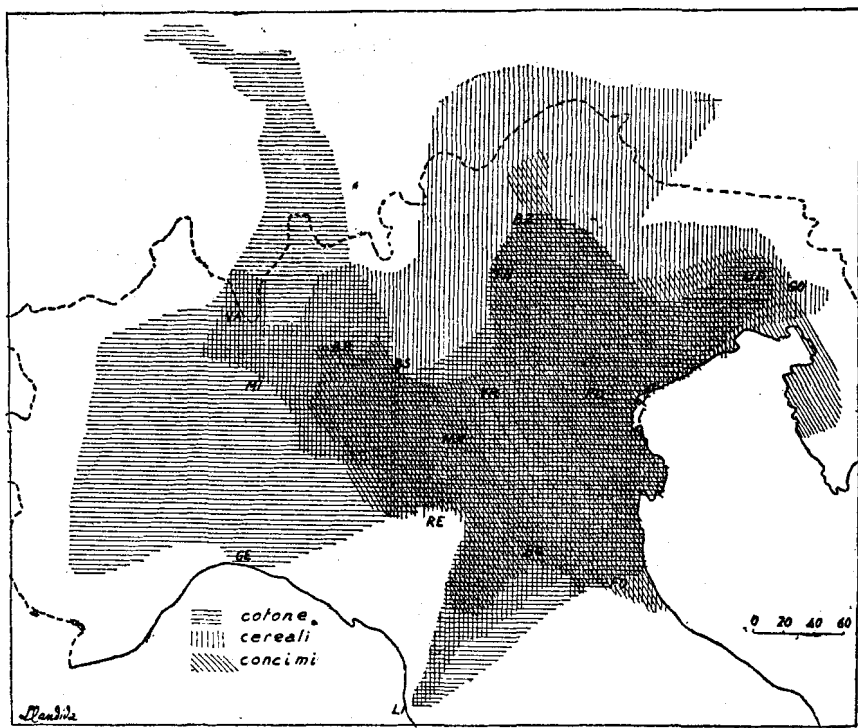


Fig. 6 — Il retroterra del porto di Venezia per alcune principali voci del traffico.

questo retroterra, per potere indicare quali potrebbero essere gli sviluppi dei traffici conseguenti ad un'aumentata produttività economica delle industrie che vivono del porto e per il porto. Ma tale indagine, unitamente a quella dello studio delle principali vie di comunicazione,

andrà affrontata successivamente, in un più ampio lavoro riguardante il nostro porto.

È da sottolineare qui una funzione nuova che Venezia viene ad assumere: la funzione cioè industriale, di confortante sviluppo, che sorge accanto a quella prettamente commerciale. Quasi ad immediato contatto con il porto commerciale, nel punto ove termina la navigazione marittima e si inizia quella fluviale e il trasporto terrestre, è sorto un porto industriale che trasforma le materie prime importate via mare per esportare poi prodotti semilavorati o finiti, di valore economico superiore a quello della materia grezza importata.

E bisogna sottolineare la crescente importanza che vanno assumendo le esportazioni industriali da Porto Marghera che, oltre a rappresentare un tangibile vantaggio per Venezia e per la Nazione, contribuiscono e contribuiranno in maggior misura nell'avvenire a ridurre, non tanto in volume ma particolarmente in valore, la sproporzione esistente fra le importazioni e le esportazioni e ad assicurare anche i noli di ritorno con un utile beneficio per la categoria degli armatori.

Ad accrescere sempre più l'importanza del porto di Venezia, ad aumentare l'ambito della sua influenza varrà certamente la sistemazione e il completamento delle linee di navigazione fluviale e, principalmente, la sistemazione del Po. In tal modo le più ricche e popolate provincie di Reggio, Parma, Piacenza e Cremona; i massimi centri industriali di Milano e di Brescia, oggi ancora quasi al margine della zona di attività di Venezia, potranno partecipare più attivamente alla vita del nostro porto, attraverso quelle vie per cui l'antica Repubblica giungeva a servire commercialmente e a dominare anche economicamente i più importanti mercati dell'Italia settentrionale.