

L'INFLUENZA DELLE VARIAZIONI DI CONFINE SUL TURISMO NELLA VENEZIA GIULIA (*)

La Venezia Giulia, che per due volte in un trentennio ha subito notevoli mutamenti nell'andamento del confine politico che la limita ad oriente, riportandone profonde e complesse conseguenze, si presta egregiamente alla dimostrazione dell'influenza che le variazioni di confine esercitano sul turismo, quando i confini politici da elementi statici, in seguito alle vicende storiche che li modificano, divengono fattori dinamici di trasformazioni strutturali.

Il confine politico rappresenta sempre un impedimento artificiale alla libera circolazione degli uomini, dei veicoli e delle merci, poiché il suo attraversamento è condizionato dal possesso di vari documenti di passaggio, generalmente costosi e ottenibili non sempre rapidamente, e dal pagamento dei diritti doganali per le merci; inoltre ai posti di confine sono necessarie soste più o meno lunghe per la verifica e timbratura dei documenti e per l'ispezione doganale.

Il confine divide poi aree valutarie diverse e il turista è costretto ad adattarsi alle complicazioni dei cambi ed al loro andamento congiunturale. La natura dei rapporti politici intercorrenti fra i paesi finitimi, soggetta ad alterne vicende, può appesantire o alleggerire questi impedimenti confinari, che ad ogni modo scoraggiano, almeno tendenzialmente, la circolazione.

I passaggi avvengono in alcuni punti obbligati sulle principali vie di comunicazione, lungo le varie direttrici della circolazione, per cui i posti di confine sono punti di convergenza e gangli vitali di transito delle correnti di traffico, oltre che interessanti traguardi di osservazione statistica.

A seconda della natura fisica del confine, i posti di blocco si troveranno su valichi montani o sull'apice di una collina, sulle rive di un lago o presso un ponte fluviale, oppure anche al di fuori

(*) Questa nota è il contributo che, in occasione del XVII Congresso Geografico Italiano (Bari, aprile 1957), l'A. ha inviato al Prof. U. Toschi, relatore sul tema generale: *Aspetti geografici dell'economia turistica in Italia*. Essa appare qui integralmente, mentre — per ragioni di spazio — negli « Atti » del Congresso ne è stato inserito solo un riassunto.

di questi punti naturali di appoggio quando si tratti di una linea etnica o matematica.

Accanto a questi passaggi obbligati, o anche a distanza di qualche chilometro in sito più favorevole, sorgono i centri confinari, che possono risultare dallo sviluppo di centri preesistenti, strutturalmente e funzionalmente modificati dalla demarcazione del confine, oppure sono centri nuovi, sorti susseguentemente per ospitare gli uffici di confine, il personale addetto, eventuali distaccamenti militari e servizi vari per i passeggeri in transito.

Questi centri confinari possono però assumere una importante *funzione turistica*, poiché il confine politico può essere un elemento di attrazione storico-culturale. Anche psicologicamente è spiegabile il desiderio di conoscere i confini del proprio paese, di vedere i caratteristici posti di blocco; e talvolta si può ottenere il permesso di intrattenersi per poco tempo nel vicino centro confinario straniero, il che è gradito da chi non abbia tanto facilmente la possibilità di recarsi all'estero.

In certi casi una linea di confine può destare curiosità per il suo andamento bizzarro, che divide una casa o un cimitero, o per la sua novità, dovuta a spostamenti recenti, o per quello che oltre la linea si possa intravedere (paesaggi, monumenti, ecc.). Il confine può anche essere una meta di pellegrinaggio patriottico, specialmente quando, separando terre storicamente unite, tocca i sentimenti e le tradizioni di un popolo.

La zona di confine può altresì essere motivo di interesse turistico quando presenta caratteri etnici, linguistici e culturali di transizione.

Così il posto ed il centro confinario divengono meta del turismo escursionistico di massa, arricchendosi delle relative attrezzature, e divengono luoghi di consumo che originano una domanda di beni e di servizi (1).

Spesso poi i centri di confine vengono a trovarsi in zone turistiche naturali, cosicché assumono una fisionomia turistica più complessa.

In conclusione, la persistenza di un determinato confine politico provoca una corrispondente sistemazione turistica sulla fascia confinaria, ma rappresenta anche un limite di un certo rilievo per la circolazione turistica regionale e nazionale. Con l'andare degli anni questa sistemazione subisce un processo di cristallizzazione, che origina movimenti di carattere tradizionale, fondati appunto sull'esistenza del confine.

Le variazioni di confine rappresentano quindi nella geografia della circolazione, e nel campo specifico del turismo, un fattore

(1) Per l'impostazione generale cfr. U. TOSCHI, *Corso di geografia economica generale*. Firenze-Bologna, Macri, 1947 (parte IV: Economia della circolazione).

dinamico di evoluzione che rompe un equilibrio precostituito, e che attraverso un periodo più o meno lungo di riassetamento porterà ad un nuovo equilibrio, destinato a sua volta a consolidarsi e a divenire tradizionale.

La fase immediatamente susseguente alla variazione sarà una fase di attesa, finché vengono gettate le premesse politiche e psicologiche per la ripresa dei rapporti e vengono ricostituite le basi economiche della circolazione, poiché di solito ogni variazione è frutto di una conflagrazione militare che provoca danni materiali e determina un'atmosfera di tensione reciproca fra i paesi e le popolazioni confinanti.

La ripresa si attua in primo luogo con un riassetto generale dei « tramiti » della circolazione, che devono essere adattati alle nuove esigenze, e contemporaneamente si verifica un ridimensionamento delle economie regionali di confine, che devono coagularsi attorno a nuovi nuclei di gravitazione.

Questo periodo delicato di stasi e di limitazione della circolazione e quindi del turismo è quanto mai pericoloso, specialmente se dura a lungo, poiché le direttrici tradizionali dei traffici internazionali e le correnti turistiche possono subire importanti deviazioni, spesso definitive, a vantaggio di altre vie e di altre zone più efficienti e più tranquille. La carenza o il ritardo organizzativo delle regioni interessate dalle variazioni può stimolare positivamente le iniziative delle regioni vicine, che se ne avvantaggiano.

Il regime di instabilità è perciò molto grave per l'economia turistica, che per sua natura presenta un'offerta alquanto rigida di fronte ad una domanda molto elastica, suscettibile di improvvise paralisi e di rapidi dirottamenti. Questo regime è anche il meno propizio per il rischio degli investimenti e perciò le variazioni di confine portano spesso a radicali trasformazioni che si ripercuotono largamente sul piano nazionale e internazionale.

Non va dimenticata infatti l'importanza che hanno per molti paesi le entrate invisibili del turismo per il risanamento di una bilancia deficitaria dei pagamenti.

I mutamenti confinari possono rappresentare, in primo luogo, un guadagno o una perdita di zone o regioni di alto interesse turistico (es., coste istriane, Alto Adige) e di centri religiosi e culturali molto frequentati, che vanno così incontro ad un maggiore sviluppo o a una lenta decadenza.

Può accadere che una zona attiva sia privata del suo *Umland* turistico ricettivo, o, viceversa, che una zona recettiva perda la sua fonte di alimentazione. Il primo caso comporta naturalmente la valorizzazione di zone turisticamente sottosviluppate o più lontane, mentre nel secondo caso si può assistere alla decadenza di una zona recettiva.

Zone turisticamente simili (spiagge, valli alpine), in seguito

all'unione o alla separazione politica possono divenire concorrenti nell'accaparramento della clientela, o cessare di esserlo.

Ma, mentre le correnti interne di massa vengono facilmente deviate nello spazio turistico nazionale, giacché il confine è un impedimento, non altrettanto accade per quelle straniere, poiché certe bellezze naturali sono difficilmente sostituibili e il turismo internazionale continua a cercarle indipendentemente dalla loro appartenenza politica, con vantaggio del nuovo stato che le possiede.

Permangono anche certe direttrici tradizionali che trovano la loro ragione di essere nella posizione geografica, come l'afflusso dei turisti nordici verso le spiagge assolate del Mediterraneo. Né può perdere di efficacia l'attrazione dei maggiori centri culturali e religiosi.

La politica turistica dei governi può esercitare una funzione talvolta determinante nella fase di assestamento, riducendo notevolmente le conseguenze naturali dovute alle variazioni di confine, ma solo poggiando su solide basi geografiche potrà concorrere alla formazione di un nuovo equilibrio; altrimenti sarà una forza artificiale transitoria, ritardatrice del processo di riassetto e foriera di crisi più gravi.

Il paesaggio geografico risente gli effetti del dinamismo della geografia turistica di fronte agli spostamenti di confine.

Mentre il nuovo confine si materializza sul terreno con i paletti ed i cartelli, le tagliate di bosco ed i posti di blocco, mutano i gangli del traffico e sorgono nuovi punti di convergenza e di ridistribuzione, e si sviluppano nuovi tramiti al posto di quelli perduti o declassati.

L'esame in sede statica della funzione turistica dei centri confinari preannuncia tutto un processo evolutivo nel caso di variazioni di confine. Il vecchio centro comincia a decadere, mentre la funzione passa ad un altro preesistente, sul nuovo confine, o sorge addirittura un nuovo centro, con tutte le attrezzature relative.

Gli stessi elementi confinari di attrazione turistica, di carattere storico-culturale e psicologico, possono variare positivamente o negativamente; in genere però, subito dopo il cambiamento, agisce il motivo psicologico della curiosità, quando non intervengano motivi più elevati di carattere patriottico.

* * *

A partire dal 1890 nella Venezia Giulia l'industria alberghiera si era notevolmente sviluppata, per merito quasi esclusivo dell'elemento tedesco, che aveva iniziato una grande invasione pacifica delle terre asburgiche al di qua delle Alpi, con lo scopo di attingere largamente alle nostre risorse climatiche e alle bellezze naturali del paesaggio mediterraneo.

L'elemento di maggior attrazione per i turisti continentali erano le stazioni balneari del litorale adriatico.

Tre ferrovie, la Meridionale (per il valico di Postumia), la Transalpina (per il valico di Piedicolle) e la Tarvisiana convogliavano ogni anno oltre lo spartiacque masse di turisti austriaci, germanici, cecoslovacchi ed ungheresi, i quali si riversavano lungo la riviera compresa tra le foci dell'Isonzo e il Quarnaro.

Erano sorte stazioni balneari molto progredite, come Abbazia, Laurana, Brioni, Portorose e Grado, le quali si affermarono rapidamente assumendo una chiara fama internazionale, mentre cominciavano a prender piede anche Sant'Andrea di Albona, Parenzo, Umago, Pirano e, nelle isole dalmate, Lussinpiccolo e Lussingrande.

Si tratta di un afflusso imponente, che nel 1913, anno di eccezionale prosperità, portò nella Venezia Giulia almeno centomila turisti (2).

Ne beneficiavano di riverbero i centri cittadini di Trieste, Gorizia, Pola e Fiume, dotati di cospicue attrazioni storiche ed artistiche, di cui i turisti transalpini erano molto ammirati. Ma si trattava per lo più di un turismo di transito, che raramente provocava una « presenza » superiore a uno o due giorni.

Meta escursionistica molto frequentata erano le Grotte di Postumia, che nel 1913 avevano registrato oltre 40.000 visitatori (3).

Importanza minore avevano i centri turistici alpini dislocati prevalentemente nella Val Canale, lungo la linea ferroviaria; una certa attrezzatura presentavano Tarvisio, Malborghetto, Bagni di Lusnizza e Pontafel. Nella valle isontina offrivano soggiorno Plezzo, Caporetto e Tolmino. Poco frequentati erano il Carso e l'Istria interna, ancora scarsi di vie di comunicazione.

Fra i centri religiosi erano meta di frequenti pellegrinaggi i santuari di Monte Lussari nella Val Canale, di Monte Santo presso Gorizia, di Barbana nella laguna gradese, e di Strugnano sulla costa istriana.

(2) Cfr. S. ZANETTI, *Movimento turistico nelle stazioni balneari della Venezia Giulia*, in « Porta Orientale », Trieste, 1933, n. 1. Si possono dedurre i seguenti dati, largamente approssimati, sul turismo balneare nel 1913:

Stazioni	N. dei turisti	N. dei letti
Abbazia	50.000	3000
Laurana	8.500	500
Brioni	2.500	500
Lussinpiccolo	3.500	200
Portorose	7.000	1000
Grado	17.000	900

Lo sviluppo della stazione di Abbazia, di gran lunga la più importante, può essere indicato da queste cifre riguardanti i « forestieri » presenti: nel 1883, n. 1500; nel 1893, 8200; nel 1903, 21.600; nel 1912, 54.000; nel 1913, 50.000.

(3) Cfr. R.A. LEVI, *Industria alberghiera ed organizzazione del turismo*. Sta in « Terre Redente e l'Adriatico ». Milano, Vallardi, 1932, vol. II, pp. 444-454.

In conclusione, nel periodo che precede la prima guerra mondiale ci troviamo di fronte ad un turismo recettivo a carattere climatico-balneare, fondato sulla direttrice geografica transalpina nord-sud, avvantaggiato dalla favorevole situazione politica e commerciale che collegava il litorale adriatico agli interessi turistici centroeuropei nell'ambito dell'Impero Austro-ungarico.

* * *

Dopo la lunga guerra, i trattati di pace portarono mutamenti radicali nella geografia politica dell'Europa centro-orientale, e l'Italia portò i suoi confini sullo spartiacque delle Alpi Orientali, annettendo tutta la Venezia Giulia.

Mentre nella pianura friulana spariva ogni impedimento alla circolazione, il nuovo confine separava la regione giuliana dal retroterra commerciale e turistico che nel corso di rapporti secolari aveva improntato il suo sviluppo economico.

Le spiagge giuliane vennero a trovarsi su un piano di concorrenza nazionale con le altre spiagge della penisola, mentre la situazione politica ed economica dell'immediato dopoguerra non favoriva la ripresa del turismo internazionale.

A questa carenza nel vitale settore climatico-balneare supplì, almeno parzialmente, una larga corrente temporanea di turismo patriottico, particolarmente intenso fra il 1918 e il 1923, proteso alla conoscenza delle terre redente ed al pellegrinaggio ai campi di battaglia del Carso goriziano e dell'Isonzo.

Ma la posizione geografica della Venezia Giulia comporta delle funzioni naturali che le vicende storico-politiche possono paralizzare temporaneamente, ma non distruggere.

Come il porto di Trieste è indispensabile ai traffici centro-europei, così le spiagge adriatiche sono le più vicine ai turisti transalpini e le loro bellezze naturali sono insostituibili.

Cessata la difficile congiuntura politico-economica, verso il 1924, queste spiagge, passate in eredità allo Stato italiano, cominciarono a ripopolarsi di forestieri, anche se non raggiunsero più gli altissimi livelli del 1913 per un complesso di cause connesse con il mutamento di confine, come la tensione etnica nella Venezia Giulia, la politica interna ed estera italiana, il tardivo sviluppo delle attrezzature, l'aumento dei prezzi e la fiscalità, le difficoltà valutarie, la svalutazione monetaria nei paesi vinti e la diminuzione dei servizi marittimi di passeggeri facenti capo a Trieste.

Danni maggiori subirono i centri costieri del Quarnaro (4),

(4) Ecco alcuni dati, tratti sempre dallo Zanetti:

Anni	Stazioni	N. dei turisti	Giorni di presenza media
1913	Abbazia	50.000	18
1925		42.700	10
1926		37.000	15

maggiormente legati al movimento internazionale, mentre furono favorite le stazioni dell'Istria occidentale, su cui cominciò a riversarsi l'incipiente turismo di massa delle città giuliane (5).

Grado ebbe invece un grande sviluppo, sul quale influi senza dubbio l'abolizione del confine che prima della guerra rendeva questa stazione troppo eccentrica rispetto alle direttrici transalpine e le precludeva l'afflusso del turismo friulano. Nel 1923 Grado aveva già aumentato del 60% il numero delle presenze giornaliere in confronto all'anteguerra, e segnerà costanti progressi grazie ai benefici effetti dei programmi di bonifica (6).

In complesso, l'esame della composizione etnica delle correnti negli anni che vanno dal 1925 al 1930 ci assicura che, nonostante il sussulto bellico e le sue conseguenze politico-confinarie, permangono le caratteristiche di internazionalità del turismo recettivo balneare giuliano (7).

Mentre continua, con caratteri più nazionali, il turismo cittadino di transito, potenziato da nuovi interessi storici e culturali, il miglioramento del regime delle comunicazioni, legato sotto l'Austria a rigidi canoni strategici, allargò il raggio del turismo escursionistico verso il Carso e l'Istria interna, ed un sintomo evidente

Anni	Stazioni	N. dei turisti	Giorni di presenza media
1927	Abbazia	28.000	17
1928		31.000	16
1929		36.000	12
1930		40.000	12
1913	Laurana	8.500	10
1925		8.400	
1928		6.000	
1913	Lussinpiccolo	3.500	14
1926		2.600	
1930		2.400	

(5) Riportiamo sempre dallo Zanetti:

Anni	Stazioni	N. dei turisti	
1913	Portorose	7.200	(in media, 15 giorni di presenza) (la forte diminuzione si spiega con il fatto che Brioni era, prima della guerra, un centro del turismo internazionale di gran lusso)
1921		2.800	
1925		9.000	
1913	Brioni	2.500	
1922		100	
1923		300	
1924		400	
1925		500	

(6) Sempre dallo Zanetti:

Anni	Stazioni	N. dei turisti	
1913	Grado	17.000	(in media, 21 giorni di presenza)
1920		4.300	
1925		21.700	

(7) Nel 1925 il rapporto approssimato fra il numero delle presenze giornaliere degli italiani e quello degli stranieri era: Abbazia, 1 a 10; Laurana, 1 a 20; Portorose, 2 a 10; Grado, 3 a 10.

è l'incremento dei visitatori delle Grotte di Postumia, il cui numero risulta nel 1930 quadruplicato rispetto all'anteguerra (8).

Ma i benefici maggiori di queste variazioni di confine si fecero sentire nella montagna, che il turismo tedesco aveva poco valorizzato essendo ricco in casa propria di bellezze naturali alpine. Gli elementi attivi delle città giuliane ambivano invece fortemente la villeggiatura in montagna e favorirono il potenziamento turistico della Val Canale, che prima della guerra era un saliente amministrativo austriaco.

I maggiori vantaggi li ebbe Tarvisio, nuovo centro confinario, dove il confine, essendo un po' distante dal paese, non impediva lo sviluppo edilizio, come era avvenuto, invece, per Pontebba prima del 1918. Si svilupparono pure i centri di Malborghetto e di Valbruna, mentre decadde Pontebba, centro confinario declassato, e i Bagni di Lusnizza, i cui ospiti erano tutti transalpini e non potevano essere rimpiazzati da quelli italiani che preferivano le acque solforose di Arta, nella vicina Valle di But.

Subì un decremento anche il centro religioso di Monte Lussari, piuttosto estraneo alle tradizioni della popolazione italiana.

Il progresso turistico del Tarvisiano, che interessò in seguito tutti gli altri centri della Val Canale e si appoggiò ad una magnifica rete di rifugi alpini, si fondò evidentemente sulla presenza della ferrovia e di una conca amena che ospita egregiamente anche gli sport invernali, ma lo stimolo evolutivo venne dallo spostamento del confine ed un elemento di attrazione fu senz'altro la presenza del valico confinario.

Il fatto di essere solo parzialmente servita da una linea ferroviaria attenuò lo sviluppo della valle isontina, che d'altra parte, per la sua ristrettezza, non abbonda di zone accoglienti.

L'allargamento del raggio turistico giuliano assegnò al centro di Udine una nuova funzione di punto di convergenza e di ridistribuzione delle correnti interne dirette al Tarvisiano e di quelle straniere provenienti dal valico di Tarvisio e dirette alle spiagge adriatiche.

La politica turistica post-bellica lasciò molto a desiderare, poiché non affrontò il problema di fondo, derivante dal carattere internazionale del turismo giuliano, che proponeva l'incoraggiamento delle correnti transalpine lungo le direttrici tradizionali.

Fu così possibile lo sviluppo di una concorrenza con le stazioni balneari della costa iugoslava che, specie dopo il 1929, cominciarono a distogliere le correnti straniere dalle nostre spiagge, cosicché il turismo giuliano andò perdendo quella fisionomia internazionale che aveva sempre avuto e che tanti vantaggi aveva por-

(8) Lo Zanetti riporta i seguenti dati: 1913, visitatori 40.000; 1926, 161.400 (di cui 45.800 stranieri); 1930, 171.900 (di cui 59.500 stranieri).

tato alla regione. L'incremento turistico nazionale, specie del soggiorno montano e balneare organizzato politicamente a scopo assistenziale, attenuò la crisi.

* * *

Le vicende militari della seconda guerra mondiale, sfavorevoli all'Italia, crearono nella Venezia Giulia una situazione politica molto incerta. Il nostro confine orientale, com'è noto, fu oggetto di acute controversie internazionali, alimentate da una grave tensione fra i due gruppi etnici conviventi e dalla formazione dei grandi blocchi politici e ideologici che nella Venezia Giulia si fronteggiavano con le armi al piede.

Nel 1947 il trattato di pace definiva una linea che corre press'a poco lungo lo spartiacque fra Isonzo e Tagliamento, attraversa la città di Gorizia e prosegue sulle propaggini dell'altopiano carsico fin presso Monfalcone. Per la costituzione del « Territorio Libero di Trieste », suddiviso in due zone, A, amministrata dal Governo militare anglo-americano, e B, amministrata dal comando militare jugoslavo, vennero imposte notevoli limitazioni al transito delle persone sia fra l'Italia e il Territorio Libero, sia fra le due zone del Territorio stesso. Quasi nullo divenne il traffico fra Italia e Jugoslavia, lungo il cui confine il rischio di uno sconfinamento poteva essere mortale.

Il nuovo confine lasciò completamente in territorio jugoslavo due delle tre linee ferroviarie facenti capo a Trieste.

Gli alberghi sopravvissuti alle distruzioni belliche furono quasi totalmente requisiti dalle forze militari.

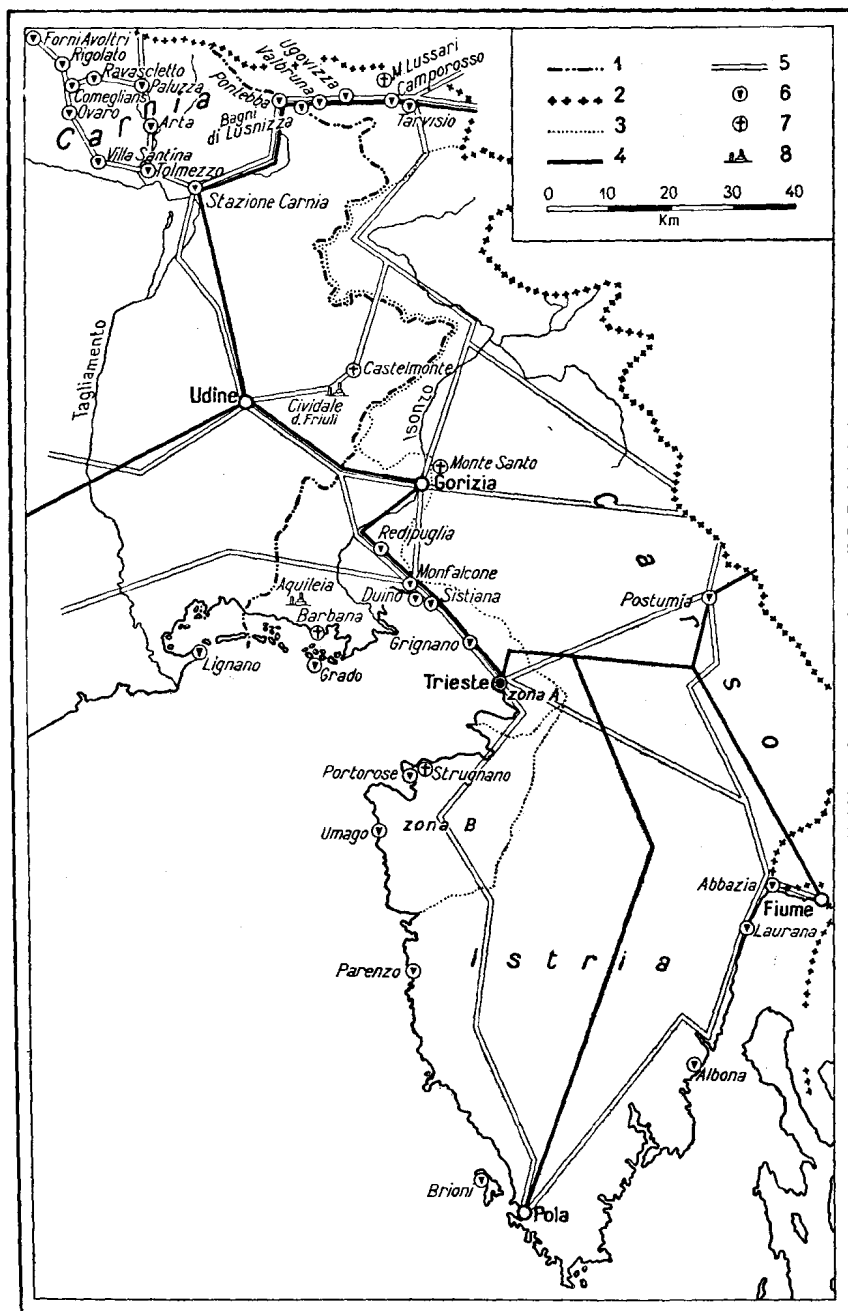
In queste condizioni, perdurate per quasi dieci anni, non era assolutamente possibile una ripresa della recettività turistica e delle direttrici tradizionali.

Si presentò però immediatamente il problema dello sfogo turistico di un centro cittadino molto attivo, come Trieste, che con l'afflusso degli esuli aveva quasi raggiunto i 300.000 ab.

Avvenne così un radicale mutamento di direttrici, che portò i villeggianti triestini (ed anche i goriziani, in condizioni quasi analoghe), attraverso Udine, nella Carnia e nel Cadore, e più lontano ancora, verso il Trentino e l'Alto Adige.

Grazie a questo repentino dirottamento, la povera regione carnica poté avere quello sviluppo turistico che le vicine zone concorrenti, meglio dotate dalla natura e ricche di attrezzature, fino allora le avevano precluso. Fu così che Sappada, Forni Avoltri, Rigolato, Ravascletto, Forni di Sopra e di Sotto, Ovaro, divennero centri di soggiorno dei triestini, mentre Udine, Tolmezzo e Villa Santina costituirono i gangli importanti di questo traffico (9).

(9) Sull'economia turistica della Carnia cfr. G. VALUSSI, *Evoluzione delle attività economiche nella Val Degano*. Udine, Camera di Comm. Ind. e Agr.; 1954. Vedi p. 146 e segg.



CARTA TURISTICA DEL FRIULI - VENEZIA GIULIA.

1, confine di Stato nel 1866; 2, id., nel 1924; 3, id., nel 1947; 4, ferrovie; 5, strade statali; 6, centri turistici; 7, santuari; 8, monumenti storici.

Lo sviluppo della rete stradale e dell'attrezzatura alberghiera stentò a tener dietro al ritmo di questa invasione turistica, largamente incoraggiata da tutte le associazioni nazionali del T.L.T.

L'irradiazione e l'incremento dei servizi automobilistici in partenza da Trieste è la testimonianza migliore di questo fenomeno, di capitale importanza per la geografia turistica ed economica regionale.

La Carnia si specializzò soprattutto nel turismo povero di massa, dei soggiorni operai e delle colonie alpine per l'infanzia e la gioventù, mentre il Cadore assorbì le correnti più ricche.

La Val Canale fu in un primo tempo trascurata per la vicinanza del confine jugoslavo e per la presenza di nuclei etnici slavi, e solo più tardi riprese la sua normale funzione recettiva (10).

Le esigenze balneari di Trieste provocarono lo sviluppo delle spiagge di Sistiana, Grignano e Duino, sulla riviera occidentale del golfo, ma le iniziative giunsero tardi a causa dell'instabilità politica della zona. La nuova situazione portò invece grande incremento a Grado, e, accanto ad essa, alla nuova stazione di Lignano (al margine occidentale della Laguna di Marano), la quale ebbe in questo dopoguerra uno sviluppo maggiore di tutte le spiagge italiane (11). Questo fenomeno è dovuto essenzialmente al dirottamento delle correnti nazionali dalle spiagge istriane, che le mutate condizioni politiche rendevano inaccessibili, nei primi tempi, anche agli stranieri.

Ma l'esistenza di un « problema di Trieste » e la presenza delle truppe anglo-americane portarono anche qualche vantaggio e furono un elemento di attrazione turistica di massa per numerose comitive italiane e straniere. Gli occupanti poi stimolarono l'af-

(10) Ecco i dati comparativi, desunti dai Bollettini dell'ENIT, sul numero di presenze di ospiti registrati nei rispettivi centri dalle Aziende di Soggiorno di Sappada e Tarvisio:

Anni	Sappada	Tarvisio
1949	86.891	24.372
1951	99.923	42.668
1953	119.354	53.428
1954	97.295	57.630

(11) Ecco, ricavati dai Bollettini dell'ENIT, i dati relativi agli arrivi e presenze in Grado e in Lignano:

GRADO:

Arrivi				Presenze			
1948	it. 8.308	str. 721	—	it. 127.355	str. 10.679		
1951	it. 10.330	str. 5.582	—	it. 143.929	str. 54.051		
1954	it. 12.244	str. 14.681	—	it. 166.166	str. 122.110		

LIGNANO:

1949	it. 3.930	str. 106	—	it. 82.912	str. 808		
1951	it. 8.244	str. 2.583	—	it. 153.664	str. 23.172		
1954	it. 12.193	str. 6.986	—	it. 230.787	str. 82.659		

flusso di turisti dai loro paesi di origine, assicurando ad essi una speciale assistenza (12).

Intanto Gorizia assumeva la nuova fisionomia di centro con-finario, particolarmente interessante per l'andamento bizzarro della linea, che attraversa i rioni periferici della città. Oltre il confine è sorto, per complesse ragioni politiche ed economiche, il nuovo centro di Nova Gorica, su cui gravitano gli ex-territori della provincia passati alla Jugoslavia.

Una somma di motivi storico-patriottici attira su Gorizia, che gode di un regime di zona franca parziale, un turismo escursionistico a largo raggio, che attenua però solo in minima parte il disagio di questa città, rovinata dall'andamento illogico del nuovo confine.

Nel settore religioso, la perdita di santuari celebri come quelli di Monte Santo e di Strignano orientò i pellegrinaggi dei fedeli verso quelli di Barbana, nella laguna di Grado, e di Castelmonte, presso Cividale, che subirono così una nuova valorizzazione.

Ma la situazione politica, per niente consolidata, subì una nuova decisiva evoluzione.

Dopo un gravissimo movimento di tensione nel 1953, nel quale la zona di confine fu teatro di movimenti militari, il 26 ottobre 1954, come è noto, fu concordato fra Italia e Jugoslavia un « memorandum d'intesa », in seguito al quale nella zona A al Governo militare alleato si sostituiva un'amministrazione civile italiana denominata Commissariato Generale di Governo per il Territorio di Trieste. Si iniziava inoltre la normalizzazione dei rapporti politici e commerciali fra i due paesi e così finalmente, dopo nove anni di attesa e di anormalità, su basi più stabili potevano sorgere numerose iniziative, anche nel campo del turismo.

Il sintomo più immediato e più evidente di ripresa fu un largo movimento turistico nazionale di carattere patriottico, comprendente pure una lunga serie di congressi di ogni tipo, facilitato dalle riduzioni ferroviarie concesse a tale specifico scopo.

Ma nel settore balneare il tempo aveva lavorato a favore delle stazioni tradizionali istriane, la cui ripresa su scala internazionale fu favorita dopo il 1948 dalla rottura dei rapporti fra la Jugoslavia e il « Cominform » e da una politica di prezzi molto bassi. Fra i clienti tradizionali mancano però i Cecoslovacchi e gli Unghere-

(12) Ecco i dati forniti per Trieste dall'Ente Provinciale del Turismo:

Arrivi				Presenze			
1938	. . .	It. 127.054	str. 70.342	—	It. 320.466	str. 183.879	
1946	. . .	It. 45.884	str. 3.614	—	It. 186.560	str. 28.076	
1949	. . .	It. 60.332	str. 13.287	—	It. 206.985	str. 50.616	
1952	. . .	It. 84.164	str. 32.190	—	It. 199.470	str. 85.661	
1955	. . .	It. 128.419	str. 50.353	—	It. 395.357	str. 135.182	

resi, governati da regimi totalitari che, per ragioni di politica interna, rallentano il libero scambio turistico.

Oggi la corrente straniera dominante sul litorale adriatico è quella tedesca, che può scegliere di anno in anno fra la doppia possibilità di soggiornare sulle coste istriano-dalmate appartenenti alla Jugoslavia o sulle nostre spiagge giuliane e venete. Trieste ne guadagna comunque come centro di transito, ma il problema fondamentale, inverso a quello del primo dopoguerra, pone l'esigenza di indirizzare verso Grado e Lignano la massima parte dei turisti stranieri, lungo il binario dello sviluppo qualitativo, di cui sembrano difettare le coste jugoslave, e del contenimento dei prezzi.

La normalizzazione politica richiede ormai un programma di valorizzazione della riviera di tutto il golfo triestino, da Punta Sottile a Duino, ricca di bellezze naturali, ma priva di attrezzature adeguate ed anche di corrispondenti comunicazioni. Il confine che corre alle spalle di Trieste rende infatti molto difficile l'accesso dei triestini alle coste istriane, e d'altronde gli stranieri devono poter trovare a Trieste motivi per una sosta prolungata.

Le esigenze escursionistiche del grande centro cittadino hanno condotto ad una valorizzazione intensiva del ristrettissimo retroterra carsico che cinge a settentrione e ad oriente la città.

Sull'altopiano, Opicina è divenuta la sede di numerose ville di soggiorno estivo e domenicale di molti cittadini, mentre Monrupino (Repen Tabor), per la sua funzione di centro confinario, in posizione altimetrica dominante sul nuovo confine, e per i resti storici del suo *tabor*, ha innanzi a sé ottime prospettive.

La perdita delle magnifiche Grotte di Postumia ha fatto convergere gli speleofili verso la vicina Grotta Gigante, discretamente attrezzata e tanto grande che potrebbe contenere l'intera cupola di S. Pietro. Ma anche altre grotte carsiche potrebbero essere valorizzate per il turismo.

Il nuovo confine, restringendo lo spazio turistico nazionale giuliano, lo sta potenziando e incrementando, dalla riviera all'altopiano, ed oggi si fanno sempre più apprezzare le rocce della Val Rosandra e il *terrano* del Carso, il panorama incantevole della *strada napoleonica* (da Opicina a Prosecco) e gli storici castelli di Miramare e di Duino, tutte risorse che potrebbero richiamare anche il turismo nazionale e straniero.

* * *

In conclusione, i mutamenti recenti hanno fortemente ridotto la capacità recettiva della Venezia Giulia, cioè del territorio rimasto all'amministrazione italiana, ed hanno diviso il fronte climatico-balneare di tradizionale attrazione per le correnti transalpine. Il sensibile aumento del turismo attivo dei grandi centri ha portato beneficio alla montagna carnica e cadorina, che

hanno potuto così migliorare le loro economie. Il turismo escursionistico sta trasformando il paesaggio e la modesta economia del Carso triestino, ma Gorizia dovrà dare più solide basi alla sua posizione turistica, essendo transitoria la sua attuale attrazione confinaria.

La normalizzazione dei rapporti con la Jugoslavia ha permesso una larga ripresa del turismo internazionale, ma porterà indubbiamente ad un'agguerrita concorrenza, specialmente nel settore balneare, che potrebbe interessare anche le correnti nazionali.

Il processo di assestamento e di ricerca di un nuovo equilibrio turistico, dopo una lunga fase di attesa, è ora in pieno svolgimento, e la prevista autonomia della regione Friuli-Venezia Giulia potrebbe favorirlo e indirizzarlo sul binario delle direttrici geografiche.

SUMMARY. — The A. examining the case of Venezia Giulia, which has undergone remarkable changes in its oriental political frontier, in the course of 30 years, dwells on the influence which such changes have brought on the geography of tourism, when political frontiers, from statical elements, become dynamic factors of structural transformation, as a consequence of historical events which determine their changes.