

Dopo la prima debole ripresa dei traffici verificatasi negli anni dell'immediato dopoguerra, il porto di Trieste avvertiva nel 1924 un improvviso risveglio di traffico, dovuto alla situazione politica ed economica maturatasi allora in Germania, che trattenne temporaneamente l'influsso della concorrenza degli scali nordici. Ma, col ritorno alla condizione normale di quello Stato, il traffico portuale ripiegava lentamente negli anni successivi, diminuendo in media di un centinaio di tonn. all'anno. Nel 1928 e '29 si aveva una nuova forte ripresa, che nel '30 veniva arrestata dalla ripercussione determinata dalla crisi economica sui traffici adriatici, che diminuiva anzi la cifra del movimento marittimo del '29 di quasi il 20 %. La tendenza ascensionale ha ripreso nel 1931, ma nel '32 e nel '33 la depressione economica ha prodotto gravi effetti, riducendo ancora annualmente del 12,5 % circa il movimento totale, aumentato poi del 34 % nel 1934.

Tuttavia dobbiamo essere sicuri che il porto di Trieste è destinato ad occupare posizioni che rispondano al suo prestigio, alla sua funzione ed alla sua perfezione tecnica. Tale sicurezza ci infondono appunto gli istituti che costituiscono insieme il complesso organismo portuario; essi hanno resistito, con tenacia veramente degna della nostra epoca, nella lotta contro gli effetti di depressioni improvvise e riprese eccezionali, derivanti in gran parte dalle ricerche di equilibrio e di assestamento nell'Europa danubiana; si sono anzi posti sistematicamente sulla via della riconquista dei mercati, che, nell'anteguerra, avviavano copiosamente all'emporio triestino le proprie correnti commerciali, portando, ovunque ab-

biano avuti rapporti di affari, di interessi o di scambi, una larga fiducia nella loro organizzazione.

A dimostrare il nostro asserto varrà l'esame delle correnti di traffico negli ultimi anni, dal 1927 ad oggi, che ci proponiamo di eseguire ora.

A tale uopo ci serviremo dei dati relativi al traffico svolto attraverso i Magazzini Generali, che rappresenta in media circa i tre quarti del movimento portuale complessivo.

Vediamo così che il traffico marittimo nel 1928, che prendiamo in considerazione perchè anteriore allo scoppio della crisi mondiale, è stato superiore a quello del '27 del 6,6 %, pur restando leggermente inferiore alla media prebellica. Tale eccedenza rispetto all'anno precedente è dovuta al miglioramento verificatosi per i carboni e minerali (aumento del 12,3 %) e per le altre merci (5,4 %). Gli aumenti assoluti più forti si sono avuti nello sbarco, mentre l'aumento relativo più forte si è avuto nell'imbarco di carboni e minerali (aumento del 35,5 %).

L'incremento registrato nelle importazioni va attribuito essenzialmente al transito di ingenti quantitativi di cereali, destinati al retroterra estero, e alle piriti. Migliorato risulta pure il movimento dei semi oleosi, del carbone, delle cipolle, dei grassi animali e vegetali e della copra; mentre risultano in perdita anche notevole il vino, i tabacchi, il caffè, il riso, i fosfati, gli agrumi e lo zolfo, omettendo i minori.

L'esportazione è leggermente diminuita rispetto al 1927; tale diminuzione è dovuta ai principali articoli di esportazione dall'entroterra estero, quali la carta, i car-