

denze dei due scali, italiano e jugoslavo, con aumentata fortuna di quest'ultimo, derivante particolarmente dalla forzata orientazione della politica economica della Jugoslavia.

La partecipazione del retroterra al movimento portuale di Fiume si esprime nelle cifre percentuali sul totale, raccolte nel prospetto in fondo alla pagina precedente.

Per quanto riguarda i Paesi di provenienza o di destinazione delle merci esaminate, ricordiamo che nelle importazioni è particolarmente notevole la corrente dall'U.R.S.S., che tende continuamente all'aumento, dalla Jugoslavia, dagli Stati Uniti, dall'interno e dall'estremo Oriente. Notiamo invece che nelle esportazioni hanno acquistato interesse crescente le correnti verso l'Albania e verso gli Stati Uniti.

Gli scambi con altri Paesi si sono mantenuti più o meno a un livello costante. Naturalmente, data la diversità di condizioni politiche, non possiamo fare confronti con i dati riferentisi all'anteguerra; questo va notato anche riguardo all'analisi del traffico distinto per bandiere, che ci proponiamo di eseguire ora. Dalle cifre relative appare subito come la percentuale di partecipazione al movimento complessivo sia andata continuamente diminuendo per la bandiera estera: da un massimo del 38 % nel 1925 si è arrivati all'11,12% nel '32, al 24,91 % nel '33 e al 23,9 per cento nel '34. Questo dipende, particolarmente negli ultimi anni, da due fattori principali: la aumentata fiducia che ha acquistata all'estero la marina mercantile italiana e la diminuzione di libertà negli scambi internazionali, verificatasi dopo il '29.

Il traffico compiuto con navi battenti bandiera jugoslava interessa particolarmente le importazioni dalla Gran Bretagna (carboni), dalla Spagna e dalla Grecia, e le esportazioni verso la Spagna e l'Argentina, oltre gli scambi fra Italia e Jugoslavia, e i Paesi del Levante.

La bandiera ellenica interessa un po' tutto il bacino del Mediterraneo, e particolarmente la Spagna e i Paesi dell'Egeo.

Degno di nota è il fatto che in nessuna operazione di commercio con l'interno appaiono bandiere estere.

Passato così in rassegna il movimento commerciale del porto di Fiume, con particolare riguardo a quello del periodo 1925-'29, vediamo ora brevemente il movimento dei passeggeri.

Dalla tabella seguente appare subito che il movimento passeggeri interessa esclusivamente la bandiera italiana, e particolarmente la navigazione di cabotaggio, e che l'entità di tale parte del traffico marittimo fiumano è andata continuamente diminuendo.

Abbiamo già detto che Fiume è intimamente legata al suo retroterra, e si comprende quindi come le condizioni economiche dell'Europa centrale e dell'Ungheria particolarmente abbiano influito in questi ultimi anni sull'andamento del traffico marittimo del porto in parola. Attualmente il problema fiumano non consiste soltanto nel ricupero del retroterra naturale, ma dipende direttamente dalla riacquistata prosperità economica centro-europea; ecco quindi come sono legittimi le ansie e l'interessamento del popolo italiano alla situazione economica dell'Europa slava e balcanica in particolare.