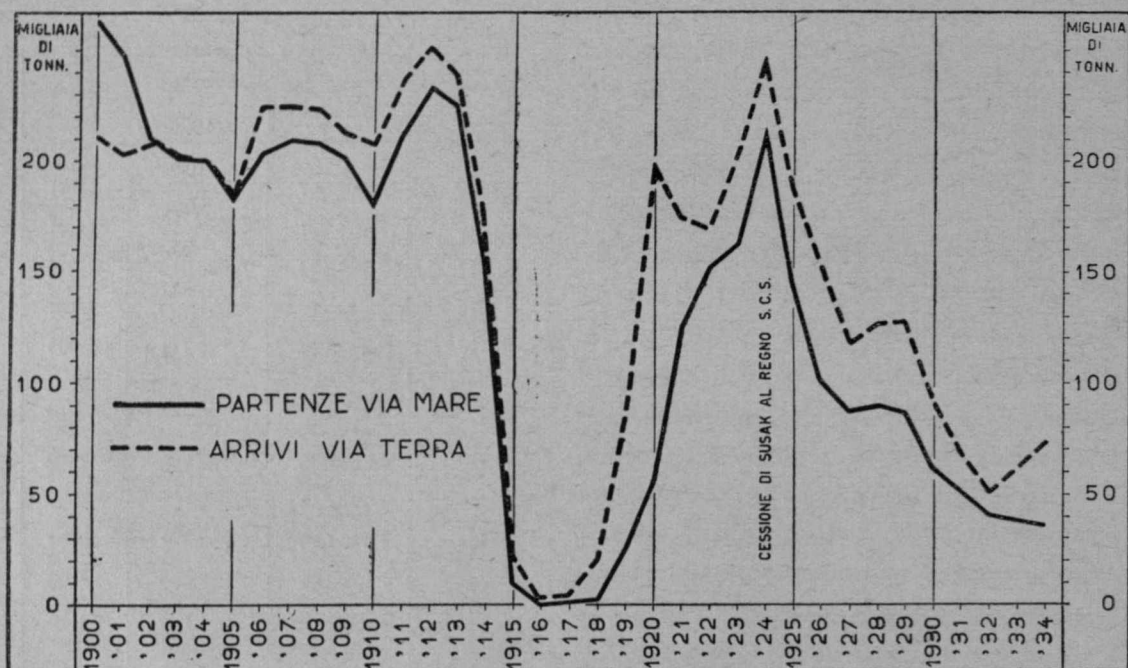


TRAFFICO DEL LEGNAME A TRIESTE



la guerra i Paesi del retroterra hanno avuto un estremo bisogno di merci di approvvigionamento (producendo la forte importazione di farina, granaglie, grassi, ecc.), a poco a poco si va riassetando l'equilibrio economico, riprende la produzione e gli scambi riassumono l'andamento normale. Le esportazioni, che nel '19 ammontavano a sole 122.353 tonn., salgono a oltre mezzo milione nel 1922 e nel '23 a quasi 700.000 tonn., mentre le importazioni, diminuite dal 1920 al '22 per il minor bisogno di approvvigionamenti, riprendono il loro movimento ascensionale, raggiungendo il quantitativo del 1919. Il fatto che il rapporto fra esportazione ed importazione nel 1923 ha leggermente superato quello del '13 prova che Trieste ha ripreso la sua funzione di scalo intermediario tra l'Euro-

pa e l'Oriente, con le precise caratteristiche che aveva anteguerra.

Naturalmente il traffico triestino nel quinquennio dell'immediato dopoguerra è ben lontano dal raggiungere l'intensità prebellica, poichè il movimento ferroviario del 1923 ha toccato l'83,4 % della media del movimento nel quinquennio 1909-'13 e quello marittimo il 67 %.

Evidentemente non possiamo dilungarci ad esaminare le varie correnti del traffico triestino negli anni considerati; in linea di massima notiamo che negli anni del dopoguerra, rispetto a quelli precedenti il conflitto mondiale, sono in forte diminuzione il carbone, i minerali, il cotone e il caffè, mentre sono in aumento sensibile i cereali, gli olii minerali, il tabacco e lo zucchero.