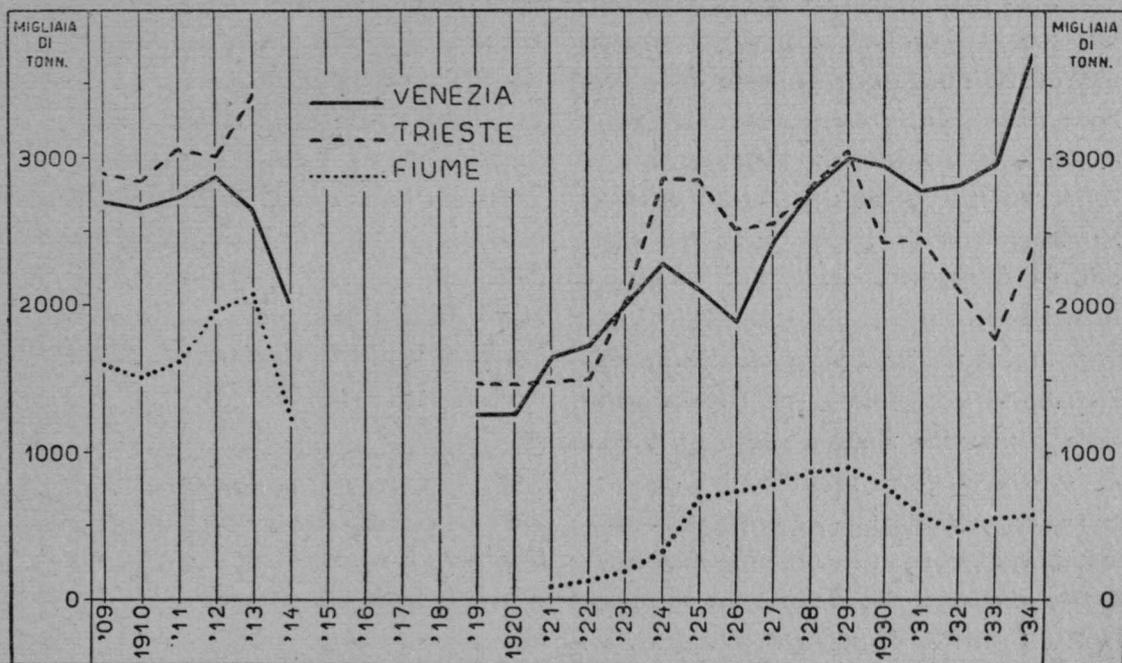


## TRAFFICO MARITTIMO TOTALE



Trieste, non permettevano il riallacciarsi di relazioni commerciali, per le quali gli scambi erano impediti dalla instabilità e dal rinvilimento progressivo della moneta. Solo così ci possiamo spiegare il lento riprendere del movimento commerciale adriatico nel dopoguerra.

Facendosi appunto forti di questa indolenza dei nostri empori a riassumere la loro funzione di primo piano, alcuni scrittori ed uomini politici stranieri hanno preteso sostenere che la moderna economia dei trasporti non sopporta la coesistenza in uno stesso mare di più porti della stessa Nazione; quasi che non si possa attribuire a ciascuno di essi una speciale funzione, determinata dalla natura del retroterra e dalle vie di comunicazione che ad esso fanno capo. Quindi la concorrenza fra i porti di uno stesso mare è relativa; infatti, nel nostro caso, Venezia, Trieste e Fiume possono pro-

sperare tranquillamente, lavorando ciascuna per quella zona di cui è lo sbocco più vicino ed economico. Il possesso dei tre empori da parte di una unica Potenza non solo non è un male per alcuno di essi, ma, se artifici politici non intervengono a turbare i naturali rapporti internazionali, è anzi un bene; perchè il potere centrale, specie se forte e non turbato nelle sue decisioni da intramittenze di speculazioni parlamentari, può disporre un coordinamento delle singole funzioni: il che non si poteva certo fare quando soltanto Venezia apparteneva alla Italia, debole rispetto a un'Austria-Ungheria, che con ostinati sacrifici voleva il predominio incontrastato dei suoi porti.

Trieste e Fiume, sbocchi di retroterra appartenenti a diverse Nazioni, hanno necessariamente risentito le conseguenze economiche della guerra e della crisi postbellica più di qualunque altro porto italiano. Il