

gevano i commerci. Il vecchio attrezzamento marittimo-commerciale non era più sufficiente all'economia delle nuove correnti di traffico; per applicare le recenti invenzioni alla struttura economica nazionale, occorrevano non solo ricchezze ingenti, ma anche una visione ampia e organica del momento, con un programma chiaro ed armonico, le cui basi risiedessero su di una salda unità nazionale e una potente riserva finanziaria da parte dello Stato. Pertanto le Nazioni europee fecero a gara a diminuire le esigenze tariffarie, fiscali e tributarie in genere, a costruire ed arredare porti, col perfezionare i sistemi lavorativi, col rendere i fondali proporzionati ai nuovi scali, aumentando l'area delle banchine e corredandole di mezzi rapidi di carico e scarico delle merci.

L'alterazione più profonda prodotta dai moderni sistemi di comunicazione fu quella relativa all'area di gravitazione economica dei vari centri marittimi. I porti del Nord, collegati al retroterra da pianeggianti ferrovie e da poco costose linee fluviali, hanno la preferenza in confronto ai porti adriatici, più vicini e in passato anche più convenienti, i cui servizi non sono adatti alle nuove esigenze commerciali. In secondo luogo, si rende sempre più indispensabile allo sviluppo dei commerci una salda base industriale e, negli ultimi tempi, l'assistenza di un organismo finanziario poderoso, che comunemente è lo Stato.

Questa intromissione dello Stato nel fenomeno economico, tipica dell'attuale momento storico, non significa affatto che l'organismo politico possa invertire i principii economici e contrastare alla forza logica delle cose: la migliore riprova si ha nel fal-

limento della artificiosa politica di privilegi e di monopoli, che per parecchi decenni ha dato potenza rigogliosa a empori locali durante la decadenza di Venezia. Vero è che le coste soggette all'Austria erano sotto taluni aspetti in migliori condizioni di quelle italiane; ma la abbondanza di approdi e la presenza di elementi ricchi ed attivi non sarebbero state sufficienti, senza la volontà tenace di un organismo formidabile, bramoso di avere il predominio dell'Adriatico. Allora si iniziò quel tentativo antistorico di slavizzazione del nostro mare, che fu causa non ultima dell'intervento italiano nel Maggio del '15.

Agli effetti del problema dell'Adriatico, la grande guerra non è altro che il crollo violento degli artifici coi quali gli Imperi centrali volevano imporre un instabile equilibrio economico: con un processo improvviso, logico, anche se si è manifestato attraverso la distruzione di innumeri vite, l'Italia ha riavuta la sua naturale supremazia.

Durante il conflitto, i traffici marittimi furono completamente sospesi ed ogni attività commerciale paralizzata. Di tale stato di cose i porti adriatici risentirono le conseguenze in modo assai più grave di tutti gli altri. Spentasi la conflagrazione, il traffico marittimo dell'Adriatico si trovò ostacolato, oltre che dalla crisi politica interna, dalle particolari condizioni dei Paesi dai quali doveva trarre vita: i Balcani, la Turchia, la Russia, i Paesi dell'estremo Oriente erano tormentati da guerre, perturbazioni sociali e rivoluzioni economiche. Contemporaneamente, le condizioni economico-finanziarie dell'antico retroterra, particolarmente per