

Notiamo anzitutto che tali scali assumono, dal nostro punto di vista, tre diversi aspetti: il primo, di difesa dell'Adriatico come grande arteria per i traffici internazionali, contro la invadenza dei porti nordici e contro il Danubio, cui le mutate condizioni politiche hanno ridato la secolare funzione di via carovaniera dall'Oriente all'Occidente; il secondo, di difesa della economia nazionale; il terzo, di potenziamento e sviluppo del proprio movimento.

Alla prima di tali funzioni, comune ai tre porti, si è già fatto cenno nella prima parte; vediamo ora partitamente quali siano le possibilità per le altre due.

Dal punto di vista nazionale, la lotta nell'Adriatico deve essere collettiva, condotta con criterio unitario e metodo strategico. Fiume deve essere la avanguardia della economia nazionale per l'espansione italiana nelle ricche regioni della Ungheria, della Croazia e di parte della Slavonia, con possibilità di irradiazione verso altri empori di assorbimento dei nostri prodotti; Trieste deve essere la linea di tali correnti e Venezia il centro di produzione e di contingimento, che dà vita e dirige tale ordinamento economico.

La funzione specifica di ciascun porto integra la attività del movimento marittimo, come parte della economia nazionale. Anzitutto, le correnti di esportazione, di cui abbiamo parlato, debbono assumere speciali caratteri, aderenti alla posizione dell'emporio: Venezia deve tendere allo sviluppo e al perfezionamento delle industrie già esistenti, Trieste all'aumento della sua zona di gravitazione e di influenza commerciale, e Fiume deve cercare di riordinare, potenziare, ed indirizzare la sua attività in-

dustriale, che, un tempo florida, non potrebbe più rivivere in modo analogo, perchè le condizioni politiche sono radicalmente cambiate, sovvertendo l'antico sistema economico.

A dar vita al traffico marittimo concorrono naturalmente anche le correnti di importazione, che possono avere il loro centro avanzato di smistamento a Fiume, per le correnti provenienti dall'Ungheria e dalle regioni settentrionali della Jugoslavia, mentre Trieste è adatta ad importare solo per i bisogni locali, tendendo piuttosto al commercio di transito.

L'avvenire dei nostri porti nell'Alto Adriatico è quindi strettamente connesso, anzi dipendente, dall'orientamento politico degli Stati finitimi, dalle condizioni economiche internazionali e dallo sviluppo di industrie locali e regionali.

Quindi noi dobbiamo attenderci una ripresa nei traffici attraverso i tre empori dell'Alto Adriatico, che, per non risentire della concorrenza dei porti nordici, jugoslavi ed egei, debbono possedere una corrispondente capacità di assorbimento, poichè, quando si parla di porto o di emporio marittimo, non si deve intendere lo specchio d'acqua con le installazioni adiacenti, bensì si deve avere presente la potenza e l'affidamento delle società commerciali locali e delle imprese di navigazione, della possibilità di indirizzo sicuro delle correnti e di tutto quel complesso che è chiamato rete di comunicazione, formato da ferrovie, da linee di navigazione, da autostrade e carrozzabili, da linee fluviali, lagunari e lacuali.

Il Capo del Governo italiano, con netta visione dell'avvenire, ha detto più volte che