

che negli altri dell'Adriatico: Aquileja, dapprima, Venezia poi ed ancora Venezia, Trieste e Fiume nelle epoche recentissime.

Anche Brindisi ha assunto attualmente una posizione preminente nei rapporti con l'Europa Centrale, ma specialmente il suo traffico è composto di passeggeri, merce ricca che facilmente, in cambio d'una minore durata di viaggio, può sopportare gli alti costi del trasporto terrestre (1). Brindisi è divenuto il porto di velocità di Trieste, tant'è vero che i prezzi per il trasporto dei passeggeri dall'Adriatico verso il Levante sono calcolati, dalla Società del Lloyd triestino, non già in partenza da Trieste, ma da Brindisi (2).

Le merci invece mal sopportano alti prezzi di trasporto e perciò preferiscono le vie marittime o fluviali, molto più lunghe generalmente, ma meno dispendiose di quelle ferroviarie. È per questa ragione che noi vediamo trasportare le merci dalla Turchia e dall'Egitto oltre Amburgo o qualche altro porto del Nord, fino nel cuore dei territori austriaci, pur distando Amburgo dal Levante oltre 3000 miglia di più di Trieste ed essendo la distanza Trieste-Praga non più di 799 Km. mentre quella Amburgo-Praga è di 646 Km., non enormemente minore della prima. Difatti dal Levante si può penetrare in Europa attraverso diversi porti, principalmente oltre Amburgo, Brema, Rotterdam, Amsterdam, Anversa, Marsiglia, Genova, Venezia, Trieste e Fiume, senza contare i porti del Mar Nero e la via del Danubio. Si può dire che questi porti rivolgono la loro massima attenzione alla concorrenza che si muovono l'uno con l'altro per far gravitare certe zone grigie a favore dell'uno piuttosto che dell'altro. Ma di ciò si parlerà più opportunamente altrove.

È ritenuto dai più che i tre porti dell'Adriatico settentrionale non possono svilupparsi contemporaneamente. Si crede cioè che buona parte del loro retro-terra sia comune. Questo concetto è sommamente errato e chiaramente lo dimostra il Prof. Frescura (3) persuadendo come ad ognuno dei tre porti adriatici spetti una zona d'influenza distinta. Fiume ha come hinterland l'Istria Orientale, la Croazia e l'Ungheria; Trieste estende la sua zona d'influenza sul resto dell'Istria Occidentale e Centrale, sulla Stiria, sulla Carinzia, sulla Carniola, sull'Austria Inferiore e Superiore e su parte della Ceco-Slovacchia. Venezia invece deriva i suoi traffici dal Friuli, dalla pianura Padana fino a Mantova, (cioè fino dove il Po è navigabile) il Trentino, la Germania Meridionale, in ispecie la Baviera, ed il Tirolo austriaco. Naturalmente non si può negare che su qualche piccola regione non ci sia un certo contrasto d'interessi fra gli stessi porti adriatici. Così ad esempio, tra Trieste e Fiume per la parte più occidentale dell'Ungheria dove questa confina con la Stiria. Così tra Trieste e Venezia per ciò che riguarda la Baviera Sud Orientale essendo i due porti pressochè alla stessa distanza per quei paesi. (Monaco-Trieste 568 Km. Venezia-Monaco 619 Km.). Ciò non toglie però che, in via di massima, il retro-terra dei tre porti sia ben distinto. Nè le eventuali disputabili zone possono creare un elemento di notevole attrito fra i tre porti giacchè trattasi di traffici non molto rilevanti, quelli che possono andare a favore dell'uno piuttosto che dell'altro dei tre porti, e facile può risultare l'accordo tra di essi tanto più che, unitamente a Genova, essi devono sostenere l'urto della concorrenza spietata mossa dai porti del Nord molto più agguerriti, in queste lotte, dei nostri maggiori porti.

Ma c'è un'altra ragione che ci dimostra l'assurdità dell'affermazione di un'ipotetica concorrenza tra i porti Adriatici. Trieste, ad esempio, aveva principalmente il compito d'approvvigionare il suo retro terra e come tutti i porti di questo tipo importava

(1) I 2340 km. che separano Brindisi da Londra sono compiuti oggi, attraverso Parigi, Digione ed il Sempione in 45 ore.

(2) Soltanto la ferrovia dei 7B, da Berlino-Bagdad avrebbe potuto, in parte, minacciare Brindisi perchè allora il mezzo più celere per trasportarsi in Asia sarebbe stato appunto costituito da questa ferrovia.

(3) Lezioni tenute all'Un. Comm. L. Bocconi, Anno accademico 1920-21.