

Il considerevole abbassamento dell'indice di carico della bandiera estera è frutto non tenue della notevole sostituzione post-bellica degli Stati Uniti alla Russia e alla Romania come paesi di provenienza per l'importazione di petroli e di cereali con la conseguente necessità degli importatori di sopportare il costo del viaggio di andata e di ritorno; s'è estesa a codeste merci la dura situazione che così, generalmente, nell'anteguerra come attualmente caratterizza il trasporto del carbone. Il carbone, i cereali ed i fertilizzanti predominano nettamente su tutte le altre merci importate ⁽¹⁾, come accade del resto per tutti i porti, come il Porto di Venezia, di importazione.

TAV. CIII.

Distribuzione percentuale delle quantità di merci importate. Venezia.
Anni 1912 e 1929.

ANNI	MERCI				Totale
	Carbone	Cereali	Fertilizzanti	Merci varie	
1912	51,2	17,3	8,4	23,1	100,0
1929	51,3	12,8	10,3	25,6	100,0

Le percentuali calcolate per il carbone per il Porto di Venezia corrispondono ad un dipresso alla partecipazione relativa del carbone al movimento delle merci marittimo mondiale; e la diminuzione dell'importazione dei cereali è solidale con

(1) Tralascio, per brevità, di considerare anche le quantità delle merci esportate, le quali sono rilevanti per i minerali metallici, i filati e tessuti, il marmo grezzo e lavorato e la farina. La farina negli ultimi anni ha molto perduto rispetto ai minerali metallici: tra le esportazioni, l'importanza - circa un terzo di tutte le quantità esportate - costituita dagli imbarchi di cereali con destinazione in altri porti italiani è stata sostituita (34 per cento del totale degli imbarchi nel 1929) da ceneri di pirite destinate quasi totalmente a porti stranieri. Il movimento commerciale, generalmente effettuato per mezzo di velieri, del Porto di Chioggia è, poi, praticamente trascurabile per il valore, mentre non ne sono trascurabili le quantità di cemento e laterizi, all'esportazione, e di pietra marna all'importazione.