

che, per un complesso di oltre 4 miliardi di lire, e quasi il 10% delle esportazioni germaniche, per circa 3.5 miliardi di lire, hanno trovato effettuazione con le Indie e i paesi dell'Estremo Oriente. Anche l'Africa, dalla quale la Germania ha ritirato per oltre due miliardi e mezzo di merci, pari al 7% delle sue complessive importazioni, e alla quale ha fornito il 4% delle sue esportazioni, per circa un miliardo e mezzo di lire, è destinata ad assumere una posizione di primo piano negli scambi futuri con l'Europa in generale, con le due potenze dell'Asse in particolare.

Non bisogna dimenticare che la Germania svolse in Africa, prima che Versaglia la privasse dei suoi possedimenti, un'attività coloniale in grande stile. Basti pensare che quasi 100 piroscafi germanici, per oltre 300 mila tonnellate di stazza, erano adibiti ai traffici fra la Germania e il continente africano, tanto che ogni 36 ore un piroscafo germanico partiva da Amburgo per l'Africa. Per quanto riguarda il settore del Levante e quello oltre Suez verso le Indie e l'Estremo Oriente, senza tener conto di quella parte dell'Africa che gravita su Suez e quindi sul Mediterraneo, i traffici della Germania sono stati, prima dell'Anschluss ancora, di 7 milioni di tonnellate; questi 7 milioni sono stati imbarcati o sbarcati nei porti germanici da navi battenti, per una buona parte almeno, bandiera non germanica. Con l'apporto dell'Austria e del Protettorato di Boemia e Moravia e facendo assegnamento su un incremento di traffico nel dopoguerra di almeno il 10-15%, i traffici della Germania con il Levante e con i territori asiatici al di là di Suez, nonché con una parte dell'Africa orientale, potranno ascendere a 10 milioni di tonnellate. Anche per evitare il vizioso ed antieconomico giro attraverso Gibilterra, si presenta la necessità di far convogliare attraverso l'Adriatico, e quindi i porti di Trieste e di Fiume, i cui interessi economici si integrano a vicenda e che nell'interesse dell'economia nazionale dovranno rendere più intima la loro collaborazione, una parte almeno di questi trasporti. Ecco un campo concreto dove l'auspicata collaborazione fra l'Italia e la Germania potrebbe tradursi in realtà.

**

Ma perchè questa realtà divenga operante Trieste e Fiume devono rivolgere le maggiori attenzioni al seguente trinomio, che in buona parte era alla base della loro prosperità passata: marina mercantile, compagnie commerciali per i traffici di transito e adeguata attrezzatura mercantile-bancaria. Sono questi, a nostro avviso, i tre pilastri, facendo leva sui quali i due porti dell'Alto Adria-