

nel quale si sono mantenute pressapoco le posizioni del 1913. Abbiamo perduto molto terreno nel settore del Nord-Europa, ove siamo retrocessi dal 25 all'11%. Si è perduto terreno anche in uno dei settori più caratteristici dell'attività marinara triestina, nel Levante, con il quale i nostri scambi sono diminuiti dal 23 al 15% dei traffici totali. Esattamente raddoppiata risulta la gravitazione delle nostre correnti di traffico con l'Oltre-Suez e con le Americhe, settori nei quali si è passato dal 21% del 1913 al 42% del 1937. E' aumentata dal 12 al 19% dei traffici complessivi la nostra gravitazione verso le Americhe e dal 9 al 23% quella verso l'Oltre-Suez. Il centro di gravità dei nostri trasporti via mare si è quindi decisamente spostato verso le Indie, l'Estremo Oriente e l'Africa da un lato, verso le due Americhe dall'altro.

**

Fatto così il punto della situazione bisognerebbe esaminare quali prospettive l'avvenire riserbi all'economia triestina nel settore dei traffici. Senza voler avventurarsi in previsioni, che sarebbero difficili anche per i profondi sconvolgimenti che la guerra provocherà nelle relazioni economiche fra i diversi continenti, si può ritenere che le potenze dell'Asse, che assumeranno la direzione del riordinamento del grande spazio economico europeo e, conseguentemente, anche la disciplina dei trasporti e dei traffici del nostro continente da e per i grandi spazi economici degli altri continenti, assicureranno ai propri empori marittimi compiti ben determinati, che in parte venivano svolti finora da empori non dell'Asse. Se, come tutto fa sperare, la collaborazione fra l'Italia e la Germania diverrà anche in questo settore totalitaria e integrale, la funzione d'intermediazione che Trieste sarà chiamata ad assolvere, nel campo dei traffici fra i paesi del suo retroterra, facenti parte dello spazio economico e di quello vitale della Grande Germania, e i paesi d'oltremare, non potrà che risultare di primaria importanza. Perché non bisogna dimenticare che lo spazio economico e quello vitale della Grande Germania costituiranno nel dopoguerra, in misura molto maggiore di quanto si sia verificato per il passato, uno degli elementi fondamentali dei traffici triestini.

Il reinserimento della Germania nei traffici con l'Africa e la prevedibile intensificazione dei suoi scambi con il Levante e con i paesi situati al di là del canale di Suez, sono due fattori che potrebbero contribuire in maniera molto efficace al potenziamento dei traffici triestini. Nel 1938 più dell'11% delle importazioni germani-