

Il commercio jugoslavo ed i porti della Dalmazia

Nota del dott. GIUSEPPE CARACI

Il commercio della Jugoslavia pel periodo 1919-25 è caratterizzato, in complesso, dalla prevalenza quantitativa delle esportazioni sulle importazioni; però nei primi cinque anni esso si chiude in svantaggio, quanto a valore, dato l'alto costo delle materie importate. Nel 1924 e 1925, invece, i valori di queste ultime (in *dinari*) sono superati, sia pur di poco, dai corrispondenti delle esportazioni, e, sebbene si noti una diminuzione non indifferente nel residuo attivo della bilancia commerciale del 1925 di fronte al 1924, l'andamento complessivo del fenomeno, qui disturbato da fatti contingenti, è chiarito e riceve conferma dalle cifre che si conoscono per l'anno in corso (primo trimestre 1926).

Da tonnellate 282.679 di merce esportata e 155.170 di merce importata nel 1919, anno della costituzione del Regno serbo-croato-sloveno, per un valore complessivo di milioni di *dinari* 686,8 e 298,2 rispettivamente, si è passati, nel 1925, alle cifre di tonnellate 4.398.466 e 1.513.862, pari al valore, in milioni di *dinari*, di 8904,5 e 8752,8 rispettivamente. In sette anni, quindi, le importazioni sono cresciute circa dieci volte in tonnellaggio, meno di tre in valore, là dove le esportazioni raggiungono cifre quindici volte più alte in tonnellaggio e quasi sedici volte in valore. L'apparente stranezza trova facile spiegazione nell'esame delle singole voci, oltre che in particolarità e fenomeni d'ordine economico, che non debbono trovar posto in queste note (1).

(1) La maggior parte dei dati relativi a questo commercio e la distinzione di esso secondo le principali voci troverai in una interessante nota del dottor GRIFFINI (M.), *Sul commercio estero della Jugoslavia*, nel quaderno XLVIII (Anno V, 1926, n. 6) dell'Istituto Federale di Credito per il Risorgimento delle Venezie; Venezia, 1926 (notiziario generale, pp. 44-51).

Nelle esportazioni, il primato è tenuto dal granturco, il cui valore accusa un aumento considerevole di anno in anno (da 333,7 a 2055,7 milioni di *dinari* tra il 1923 ed il 1925). Pur tenendo conto delle oscillazioni annuali inevitabili nei raccolti, è un fatto che questa voce rappresenta da sola $\frac{1}{4}$ dell'intero commercio di esportazione, come è confermato anche dalla cifre relative al primo trimestre del 1926. Segue il legname da costruzione (1) e da ardere (13% del valore complessivo), il bestiame vivo e le carni (13%), le uova (7%), il luppolo, il rame, il cemento, la canapa, il piombo ecc.; mentre un considerevole quantitativo del valore (20%) è nelle statistiche compreso sotto la dicitura vaga di « articoli varî ». Lo stesso fatto si ripete per le importazioni, dove le « varie » figurano con più del 30% del valore complessivo. Non tenendo conto di questa voce, il primo posto è in esso occupato dai tessuti di cotone (16%); seguono i tessuti di lana (7%), i filati di cotone (5%), macchine e apparati, caffè, carbone d'ogni specie, farine, pellami, cotone grezzo, ecc. ecc.

Sebbene il 1925 mostri, per ragioni speciali, un andamento piuttosto eccezionale, l'esame dei dati statistici conferma che l'Italia è al primo posto nel commercio jugoslavo, partecipando alle esportazioni da questo Stato col 25% del valore totale e col 19% nelle importazioni. Seguono l'Austria (18% e 18% rispettivamente), la Cecoslovacchia (9% e 18%), la Germania (7% e 1%), la Rumania, la Grecia, l'Ungheria, la Francia, la Polonia, ecc. Un andamento un po' diverso si ricaverebbe dalle cifre del primo trimestre 1926, per le quali, ad ogni modo, l'Italia rimane alla testa delle nazioni importatrici col 34% del valore complessivo, mentre è al terzo delle esportatrici in Jugoslavia col 14%. All'Austria toccano rispettivamente le percentuali del 17% e del 20%, alla Cecoslovacchia il 5% e il 19%, alla Germania il 10% e il 12%; seguono l'Inghilterra, la Rumania, la Grecia, la Francia, ecc.

Quanto al commercio con l'Italia, nelle esportazioni dalla Jugoslavia il legname da costruzione tiene il primo posto col 36% del valore totale di quelle, seguendo, a grande distanza, il bestiame

(1) Lo stesso periodico citato nella nota precedente contiene i riassunti di una statistica forestale jugoslava, dalla quale si deduce che il 75% del legname esportato dal Regno S. H. S. è dato da legname da costruzione, di cui solo una piccola parte è legname rotondo; e che il principale consumatore del legname jugoslavo è l'Italia; cf. op. cit., pag. 52.

vivo (bovini, suini, cavalli), il carname, il carbone vegetale, i fagioli, la legna da ardere, lo zucchero, le prugne secche, le piante medicinali, il legname lavorato, ecc. In cambio l'Italia importa in Jugoslavia soprattutto tessuti, ed in primo luogo tessuti di cotone (30% del valore delle importazioni italiane), stoffe di lana, farine, solfato di rame, pelli conciate, materiale da trasporto, cereali, sacchi, cappelli, ecc., petrolio, stoffe di canapa, ecc.

Confrontate con le cifre dell'anteguerra, per le regioni del vecchio Stato serbo e di quelle facenti parte dell'ex-Impero austro-ungarico, i dati degli ultimi anni non mostrano, in sostanza, variazioni considerevoli. Questo conferma la legge generale del riassetto economico cui tendono, attraverso una serie di movimenti di carattere diverso, tutte le nazioni uscite dalla guerra. Si accentua così il fenomeno, già prima ben delineato, di una esportazione prevalentemente agricola, le cui possibilità di sviluppo appaiono connesse ai soliti articoli (granturco e legname) di maggior produzione, pur tenendo conto del maggior consumo interno, che, relativamente all'anteguerra, sembra piuttosto un fattore limitativo di quello sviluppo. Nelle importazioni, il fenomeno che più ci interessa, se pure è lecito far deduzioni da una così breve serie di anni, è la fortunata concorrenza che le altre nazioni finitime alla Jugoslavia (Austria, Cecoslovacchia) esercitano in confronto dell'Italia nel campo delle importazioni. Mentre nel 1925 il nostro paese si trovava alla testa di tutti gli altri, superando, sia pur di poco, i valori toccati dall'Austria e dalla Cecoslovacchia, le cifre del primo trimestre dell'anno 1926 accusano una sensibile diminuzione delle nostre importazioni di fronte a quelle delle altre due concorrenti, più fortunate anche per il contributo che apportano al commercio di esportazione dalla Jugoslavia. Ma può darsi, ed è da sperare, che sul fenomeno abbiano influenza anche cause contingenti.

Quanto al modo in cui si svolge questo traffico commerciale, i soli dati discretamente attendibili che abbiamo a mano si riferiscono al movimento dei porti, e soprattutto a quello dei porti adriatici. Nulla o poco si conosce, con altrettanta attendibilità, sul movimento della navigazione lungo i fiumi o sul traffico ferroviario, del quale sarebbe parimenti interessante esaminare le statistiche. Comunque, anche limitandoci alla considerazione del commercio marittimo, si può fare qualche rilievo di una certa importanza.

Per tal riguardo, il fatto più saliente che subito emerge dalle cifre raccolte pel periodo sopra considerato, è da una parte il relativamente grande sviluppo assunto da Spalato in confronto di tutti gli altri scali jugoslavi, dall'altra la debole azione che il porto di Sussak esercita sul commercio del nuovo Stato; fenomeni ai quali si deve dare, almeno fino a un certo segno, una ragione contingente o che si potrebbero, meglio, mettere in rapporto con elementi di carattere artificioso.

Che la Jugoslavia cercasse, raggiunta la sua unità, di crearsi un porto proprio, libero da vicini concorrenti, ben protetto ed attrezzato, in condizioni quanto più opportune pel traffico di un retroterra in innegabile sviluppo demografico e industriale, e capace anche di assorbire il commercio di transito delle finitime regioni senza sbocco al mare, era logica e facile previsione. Ma s'ingannarono quanti pensavano che la tanto discussa comunicazione fra l'Adriatico e l'interno, da cui avrebbero avuto nuova vita le città della costa dalmata, dovesse naturalmente tendere verso sud a un porto dell'Adriatico meridionale, da cui più agevole fosse penetrare nel vasto retroterra, seguendo alcuna delle vie tracciate dalle valli trasversali nel massiccio dinarico. Eseguito durante la guerra, sia pure con criteri tutt'altro che commerciali, e per successivi tronchi, il raccordo ferroviario fra Ogulin, sulla Zagabria-Fiume, ed i brevi tratti già esistenti nella zona centrale della Dalmazia, fra Cherca e Cetina, era prevedibile che il nuovo Stato, specie dopo i lunghi contrasti che portarono dal Patto di Londra all'accordo di Nettuno, cercasse proprio in quella regione centrale del litorale adriatico il porto desiderato, che avrebbe finalmente concesso l'indipendenza al commercio jugoslavo, così pel suo retroterra, come per le regioni limitrofe, costrette ad appoggiarsi agli scali dell'Europa orientale, attraverso l'arteria danubiana od il lungo percorso per l'Egeo. Fra i porti che si presentavano da questo lato in condizioni più favorevoli, era Spalato, sia per la sua condizione di centro demograficamente meglio sviluppato (31.500 abitanti contro 12.600 di Sebenico e 13.400 di Ragusa), sia per l'esistenza di una zona industriale ed industrializzabile vicina, sia, forse in misura maggiore, per la facilità di adattare le condizioni topografiche delle sue rive ai bisogni di un porto moderno sufficientemente attrezzato. Al vecchio scalo, che si apre a semicerchio entro la piccola insenatura, cui sormonta

da sinistra la modesta collina del M. Marian, e fa corona, nel fondo, il pittoresco aggruppamento delle sue case, si verranno ad aggiungere, terminati che sieno i lavori già messi in opera e compiuti i progetti definitivi, più serie di porti staccati, di cui uno commerciale, amplissimo, nella baia di Salona, scompartito naturalmente in più bacini, un cantiere navale ad occidente di Vraghnizza e un porto industriale dove è ora il così detto porto Paludi, a nord della Punta S. Giorgio. Si avrà in tal modo un complesso di opere quale solo pochi porti adriatici possono vantare, in posizione quanto mai opportuna alla difesa e con vantaggi tecnici non indifferenti, data l'impostazione recentissima delle opere stesse.

Naturalmente, l'incremento del traffico commerciale presuppone l'esistenza di una rete ferroviaria che costituisca davvero una comunicazione facile e conveniente per il retroterra, ossia un insieme di servizi assai superiore a quello che ora può dare la così detta ferrovia della Lika, l'unica che dall'interno metta capo a Spalato; linea a semplice binario, a forti pendenze, che si svolge attraverso una zona povera, e comunque tutt'altro che in condizioni di servire ad un traffico in grande. Perciò, solo l'adozione di particolari provvidenze (facilitazioni di trasporto e abbassamento di tariffe) spiega l'incremento considerevole avuto, in questi ultimi anni, dal commercio di Spalato; incremento che, se pure non ha condotto, come certo si sperava, ad una diminuzione sensibile del movimento portuale negli scali italiani del basso Adriatico, ha permesso tuttavia a Spalato di passare alla testa degli altri porti jugoslavi, segnando, nel 1925, un tonnellaggio di 2.536.442 (lordo), di cui quasi l'80% spetta al commercio di esportazione, mentre Sebenico tocca una cifra assai inferiore (813.764), ed una press'a poco simile è indicata pel porto più meridionale di Gravosa (746.335), cui mette capo la ferrovia della Narenta, proveniente da Serajevo, e che serve alla più parte della Bosnia e dell'Erzegovina. Tutti gli altri porti dello Stato S. H. S. sull'Adriatico (Buccari, Porto Re, Cirquenizza, Selce, Segna, Malinsca, Veglia, Novi, Verbenico, ecc), presi insieme, non accusano, pel 1925, un tonnellaggio pari nè meno ad $\frac{1}{20}$ di quello di Spalato, ossia poco più di $\frac{1}{3}$ di quello di Sussak, il quale, dunque, non raggiunge $\frac{1}{6}$ del primo.

Indubbiamente, quello che si voleva divenisse il più forte concorrente di Fiume, non solo non può nè meno lontanamente

competere col nostro nuovo porto, ma ha dovuto subire esso stesso il contraccolpo della preferenza data a Spalato, dovendosi limitare al commercio di piccolo cabotaggio, che non può, naturalmente, consentirgli di attingere cifre elevate, nè in sè stesse, nè paragonate con quelle degli altri porti dell'Adriatico. Pel 1925 il movimento di Sussak segna la cifra di tonn. 340.157 (lorde), vale a dire il quantitativo che il porto di Fiume segna nel periodo di un mese. La funzione di Sussak è chiarita dall'analisi delle cifre, nel senso che esse mostrano una corrispondenza quasi assoluta fra importazione ed esportazione, laddove questa è di gran lunga prevalente non solo nei porti maggiori (Spalato, Sebenico e Gravosa), ma anche in alcuni dei minori sulla costa dalmata più settentrionale e nelle isole, come Buccari, Segna, Malinsca, Veglia, Novi, Verbenico ecc. Ciò che dovrebbe insegnare qualche cosa a coloro che, contro elementari osservazioni di carattere geografico, si illusero di potere spezzare l'unità economica del porto di Fiume, pur di contrapporgli, in odio all'Italia, qualche cosa che, mentre non poteva annullare o diminuire la funzione tradizionale del primo, si doveva poi rivelare insufficiente anche a rappresentar la parte che si sperava di assegnargli nel commercio della Jugoslavia.

Sarebbe di un certo interesse poter esaminare, a base di cifre, se e quale influenza ha avuto lo sviluppo dei porti jugoslavi, e massime quello di Spalato, sul corrispondente andamento dei nostri porti del basso Adriatico, e massime su Fiume. Ma una ricerca di questo genere esige una trattazione a parte e per ora le statistiche jugoslave sono insufficienti allo scopo.
