

I principali porti italiani negli ultimi anni

Nota del socio, prof. GIUSEPPE CARACI

Fra le non poche novità che sono state introdotte di recente nelle pubblicazioni ufficiali dei Ministeri, c'è quella, opportunissima, di render noti, ogni trimestre, nel « Conto riassuntivo del Tesoro », i dati sommarî relativi al movimento della navigazione nei nostri principali porti, che si può seguire in tal modo con assai maggiore rapidità che non per il passato, quando era necessario attendere, talora a distanza di anni, la pubblicazione dei grossi volumi sul « Movimento della Navigazione ».

Giovandosi di questi dati, l'avv. Antonino Vitale, Direttore Capo di Divisione nel Ministero dei Lavori Pubblici, ha messo insieme una interessante serie di tabelle e di diagrammi, i quali illustrano, insieme con una ventina di dense pagine di testo, il movimento della navigazione nei nostri porti principali durante gli ultimi anni; più esattamente per i periodi 1908-14 e 1915-25 (1).

Per quanto uno studio particolareggiato e profondo non possa prescindere da una quantità di elementi e di notizie, che si cercherebbero invano nelle cifre riassuntive del « Conto del Tesoro », mette tuttavia conto di fermarsi un po' sui risultati più generali che lo studio di queste cifre pone in evidenza. Un vero e proprio esame analitico permetterà più tardi di considerare il fenomeno con l'ampiezza desiderabile.

Riguardati nel loro complesso, i dati raccolti dal Vitale dimostrano, in sostanza, un fatto facilmente prevedibile: che cioè anche il movimento della navigazione segue, con perfetta aderenza, le vicende della vita economica e commerciale del Regno, nel senso che al periodo 1913-14 corrisponde e si inizia un ripiegamento che

(1) VITALE (A). — *Il movimento della navigazione nei principali porti italiani nel periodo del dopoguerra, confrontato con quello di un settennio avanti guerra*, in « Annali dei Lavori Pubblici », LXIV (1926), pp. 292-319 (con 2 diagrammi, 6 prospetti e 5 tavole).

riporta, nel '19, press'a poco al punto di partenza del periodo prebellico qui considerato (1908), mentre i valori poi assunti durante il successivo settennio superano, coi loro massimi, i corrispondenti estremi del settennio anteriore allo scoppio delle ostilità. Appare a tutta prima degno di nota che, mentre pel movimento delle merci il tonnellaggio assommato nell'ultimo anno della serie più recente tocca una cifra assoluta non molto lontana da quella segnata pel 1912, anno in cui la curva ascendente raggiunge il suo vertice, nel movimento dei passeggeri si ha pel 1925 un valore più che doppio, anzi poco meno che triplo, di quello corrispondente pel 1913, cioè quando il numero dei passeggeri sbarcati o imbarcati nei porti del Regno fu il massimo dell'anteguerra.

La divergenza delle due serie, nondimeno, è più apparente che reale. Qualora infatti si rifletta che in queste ultime cifre è tenuto conto anche del cabotaggio costiero istriano, che è, per ragioni note, almeno pari, se non maggiore, di quello di tutte le altre regioni del Regno prese assieme, apparirà chiaro come il fenomeno considerato mostra un perfetto parallelismo tra il movimento delle merci e quello dei passeggeri, per il quale pure, in conclusione, si torna, con qualche differenza in più, alle cifre dell'anteguerra.

Il diagramma relativo al movimento delle merci sbarcate ed imbarcate in tutto il Regno nei due periodi sopra accennati inizia la sua curva ascendente nel 1908 con la cifra globale di tonn. 24.443.008, che sale con moto continuo a 31.971.300 nel 1912, si mantiene presso che costante l'anno successivo, per subire una prima contrazione nel 1914, in cui scende a tonn. 29.158.376. Il movimento si deprime ancora nel 1919, e più nel 1920 (tonn. 18.533.039), ma l'ascesa riprende subito, e con rapidità ancora maggiore che durante il periodo prebellico (circa 4.000.000 di tonn. in più ogni anno), per toccare nel 1925 un livello (tonn. 34.277.853) sensibilmente superiore a quello del 1912.

Per i passeggeri, il fenomeno disegna un andamento quasi identico, iniziandosi la curva del traffico complessivo con 2.001.961 persone nel 1908, che salgono a 3.245.160 nel 1913, per discendere a 2.791.353 nel 1914; riprendere con 2.500.027 nel 1919, per chiudere con 8.505.802 nel 1925. La curva che segna questa seconda ascesa non è però continua, come per le merci, ma accenna ad un considerevole regresso nel 1921 (5.831.125 contro 7.143.733 l'anno precedente), con una stasi per il 1920 (5.969.624). Quali sieno le

cause di queste oscillazioni, non è facile dire, anche tenendo conto delle agitazioni politiche del 1919-22 e del conseguente perturbamento che nel '21 segnò, in alcuni dei nostri porti principali, crisi economiche abbastanza pronunciate. L'esame di elementi più particolareggiati potrà suggerire quelle spiegazioni che le cifre qui riferite non permettono di vedere.

Lo studio dei dati relativi ai singoli porti ed alla posizione che ognuno di essi occupa nel quadro complessivo qui considerato, suggerisce rilievi di un certo interesse anche pel geografo. Appare anzi tutto messo bene in chiaro come il movimento dei nostri scali marittimi, che durante il periodo prebellico sembrava tendere ad una specie di equilibrio stabile, s'era, negli anni dell'immediato anteguerra, andato come sconvolgendo ad un tratto per l'entrata in giuoco di nuove e modificate correnti di traffico, connesse con l'apparire o coll'intensificarsi dell'azione di fattori che potremmo in parte considerare nuovi. Va tuttavia aggiunto che le oscillazioni che ne conseguirono, anzi che ripercuotersi sull'andamento dei porti maggiori, nei quali quasi si direbbe scompaiano, all'analisi, di fronte al peso delle correnti di traffico meglio definite, toccano più visibilmente lo sviluppo degli scali di minore importanza, come Trapani, Ravenna, Porto Empedocle, Licata, Siracusa, Reggio Calabria, Carloforte, Salerno ecc.; dove il fenomeno si traduce, statisticamente, in una vicenda, a primo aspetto inspiegabile, di sbalzi in avanti e in dietro, per cui la posizione relativa dei singoli porti viene a cambiare d'anno in anno con grande mutabilità.

Mentre Genova conserva e consolida il suo primato su tutti gli altri porti del Regno, pareggiando da sola, quasi, le cifre di quelli, riuniti, di Venezia, Napoli, Savona e Livorno, che le tengono dietro, e si seguono costantemente in quest'ordine per tutto il periodo 1908-14, Trapani scende in questo stesso periodo, dal 16° al 21° posto, Ravenna dal 18° al 23°, Licata dal 21° al 27°, Reggio Calabria dal 23° al 30° ecc., mentre Taranto sale dal 28° al 16°, Rio Marina dal 26° al 17° e Bagnoli dal 31° al 7°. Così pure non tutti i porti seguono, a rigore, la curva ascendente complessiva delle merci sbarcate ed imbarcate nel Regno, toccando il loro massimo ora nel 1913 (Genova, Savona, Livorno, Catania, Ancona, Messina, Civitavecchia, ecc.; e sono i più), ora nel 1912 (Venezia, Napoli, Palermo, Cagliari, Bari, Portoferraio), ora nel 1911 (Spezia, Porto Empedocle), ora nel 1914 (Brindisi, Rio Marina, Porto Torres, Bagnoli, Porto Maurizio, Vado), ciò che è facile mettere in rapporto

con fattori di carattere locale o con situazioni transitorie (Libia, guerra mondiale ecc.), secondo si può vedere da un esempio tipico (Reggio Calabria, massimo 1909).

Qualora si prescindano però da questi movimenti oscillatori, il più dei quali agevolmente spiegabili, ci si accorge subito che accanto ai porti di vecchia data, a correnti di traffico costanti o almeno ormai ben definite e perciò vicini a quello che si potrebbe dire « stadio di stabilizzazione », si vengono sviluppando porti nuovi, la cui esistenza ed il cui sviluppo, quando non risultano dall'assommarsi di cause più complesse, appaiono legati al traffico di poche merci, talora di una sola (prodotti siderurgici). Di questi, gli esempi più cospicui sono quelli, già ricordati, di Bagnoli, che già nel 1914 segna un tonnellaggio superiore a quello di Palermo, di Portoferraio, che anche lo supera, di Piombino e di Rio Marina, i quali si avvicinano, rispettivamente, alle cifre raggiunte, in quello stesso anno, da porti come Civitavecchia e Taranto. Questo, per la nuda statistica. Ma considerandoli da un punto di vista geografico, è il caso di domandarsi se il periodo su cui si fondano questi rilievi sia sufficiente a dar loro un valore normativo, o, in altri termini, se sia sempre il caso di riconoscere in questi porti l'inizio di un'attività più che transitoria ed eccezionale, connessi come sono con fattori ben diversamente costanti di quelli che operano su porti di vecchia data, la cui persistenza traduce la continuità di regolari e molteplici correnti di traffico. La questione ha un interesse, oltre che speculativo, anche pratico, non foss'altro in quanto rientra in quella, più complessa, della sistemazione portuale di tutto il Regno.

Comunque, quando si scindono nei dati complessivi del movimento delle merci, le cifre relative all'importazione da quelle della esportazione, o per essere più esatti, quelle delle merci sbarcate da quelle delle merci imbarcate — il che non vale, a rigore, lo stesso —, oltre il doloroso contraccolpo della risaputa nostra mancanza o deficienza di materie prime, appaiono altri fatti degni di rilievo. E innanzi tutto questo, che quanto minore è, di regola, l'importanza industriale dell'entroterra rispetto ad un determinato scalo marittimo, tanto minore è, del pari, lo squilibrio tra importazione ed esportazione; squilibrio che si accentua e si deprime con una variabilità che fa pensare ad una specie di « escursione del traffico » evidentemente in rapporto, anche, con fattori d'ordine geografico.

Mentre i porti maggiori e quelli di regioni a sviluppo industriale

(Savona, Bagnoli) segnano in genere un sensibile dislivello tra le due serie di cifre, quelli delle zone agricole o in prevalenza agricole (Siracusa, Licata, Porto Empedocle) accennano o ad un vantaggio dell'esportazione sull'importazione, o ad una debole prevalenza di quest'ultima sulla prima (Trapani, Messina, Bari, Porto Maurizio). Ciò a prescindere, s'intende, dai porti di zone speciali, in cui si concentra l'esportazione o l'importazione di prodotti singoli o di materie prime (Carloforte, Portoferraio, Rio Marina).

Se dalle merci passiamo ad esaminare i passeggeri, osserveremo un andamento alquanto diverso, nel senso che non si possono distinguere, per tal riguardo, porti nuovi in contrapposto a porti vecchi, e che quelli con notevole traffico di merci non sempre ne hanno uno altrettanto notevole di passeggeri e viceversa, ciò che conferma come questo secondo aspetto del movimento dei porti sia legato, secondo è risaputo, a fattori del tutto indipendenti, o quasi, da quelli che regolano l'afflusso o il deflusso delle merci. Savona, per esempio, che occupa per questo riguardo uno dei primi posti, non è neppure considerata nel prospetto dei passeggeri, Catania è al 17° posto, Spezia al 21°; Napoli invece, com'è noto, sale, nel periodo 1908-14, in testa a tutti gli altri, seguita da Genova e da Palermo, che nel 1914 non raggiungono però, nè meno presi insieme, la cifra complessiva del primo. Comunque, il periodo prebellico mostra, sotto questo riguardo, una tendenza alla stabilizzazione, intendendosi che i valori meno oscillanti si hanno da un lato nei porti che servono a correnti, specialmente migratorie, ben definite e costanti (Napoli e Palermo), dall'altro in quelli che risultano meglio attrezzati e più opportunamente congiunti con servizi regolari di linee di navigazione. È appena necessario aggiungere, nondimeno, che l'elemento passeggeri merita, in relazione al valore geografico di un porto, una considerazione assai meno notevole che l'imbarco e lo sbarco delle merci.

Che la guerra mondiale dovesse sconvolgere più o meno profondamente le condizioni risultanti da questo quadro, era naturale; e tuttavia, è prevedibile, per quanto si può argomentare sulla base di un così breve periodo di anni qual'è quello qui preso in esame, che il progresso verificatosi nel settennio 1919-25 abbia a seguire secondo un ritmo piuttosto costante, se non accelerato, in armonia con la generale ripresa economica della nazione. Il fatto più notevole che balza fuori dalla considerazione di queste cifre è la frequenza relativamente maggiore, se confrontata al periodo

1908-14, degli spostamenti e degli sbalzi che i singoli porti subiscono, così nelle cifre assolute del loro traffico di merci, come in quelle che ne indicano il posto ad ognuno spettante nel quadro della Nazione. Questo è segno di crisi; tuttavia dalla minore ampiezza che le oscillazioni stesse vengono assumendo negli ultimi anni è lecito dedurre una innegabile tendenza al riassetto, che dovrebbe essere raggiunto in un futuro non lontano.

A prescindere dalla inserzione del porto di Trieste fra quelli qui considerati (nel secondo periodo), porto che si è subito classificato dopo Genova pel movimento delle merci, superando nel 1924 il tonnellaggio di Napoli, spostamenti notevoli han subito Piombino, balzato al 7° posto, subito dopo Savona, Portoferraio salito al 9°, dietro Ancona; Palermo e Catania sono discesi dall'8° e dal 10° posto del 1914 al 10° e al 13° rispettivamente nel 1915, Brindisi dal 15° al 33°, tipico essendo il caso di Bagnoli che dal 12° posto è precipitato all'ultimo nel 1922 e nel 1924, per tornar su di colpo al 19°, dopo Bari, nel 1925. Ravenna è in notevole depressione rispetto al 1914, e così pure Ancona. Oscillazioni ampie presentano i porti di Oneglia, Siracusa, Salerno, Barletta, Carloforte ecc.; Trieste ha quasi raggiunto, ma non ancora toccato, il massimo del 1913 (tonn. 3.450.000), riprendendo nondimeno e continuando la sua funzione di porto di transito nord-europeo, mentre Fiume è ancora lontana da una ripresa di questo genere, e Pola vede irrimediabilmente compromessa la situazione di cui godeva nell'anteguerra.

Uguali oscillazioni, nè tutte facilmente spiegabili, si hanno nel traffico dei passeggeri, nel quale Trieste, superata una breve crisi iniziale, finisce col superare Napoli nel 1925, e porsi per questo riguardo alla testa dei porti nazionali; Fiume occupa il terzo posto, innanzi a Palermo, e Pola il 5° innanzi a Civitavecchia ed a Genova, che dal 2° è scesa al 7°, con un quantitativo inferiore, nel 1925, alla metà di quello del 1914. Queste cifre danno un saggio degli effetti prodotti dalle recenti leggi restrittive adottate in tema di emigrazione dalle nazioni transoceaniche cui si dirigeva il più dei nostri connazionali. Oscillazioni abbastanza notevoli subiscono però, quanto a passeggeri, solo i porti minori, come per es. Porto Torres, unica interessante eccezione essendo, oltre Genova, Messina, che dal 9° posto nel 1914 scende, per successive perdite, al 23° nel 1925. In tutto l'insieme, ad ogni modo, sono facilmente visibili le conseguenze dell'azione perturbatrice esercitata dalla crisi del dopo guerra.

Premesso questo, è necessario aggiungere che ben poco possono insegnare queste cifre, se non si tenga presente il correttivo per dir così, della loro importanza relativa; relativa, intendo dire, ad un momento tutto speciale della vita economica del mondo, la quale non ha ancora toccato un equilibrio che possa dirsi in qualche modo stabile. Comunque, se qualche conclusione è possibile, mi par questa: che il ritmo del movimento complessivo dei nostri porti mostra, in sostanza, una tendenza a ricalcare, con poche mutazioni, le vie dell'anteguerra. Riappaiono quindi, anche nel secondo periodo, porti *vecchi* e *nuovi*, scali specializzati o volti alla specializzazione delle merci (Vado) o valorizzanti, come nell'anteguerra, determinate correnti di traffici che non è possibile distorcere nè meno per mutate condizioni politiche (Trieste), mentre fatalmente vi sono anche porti, che, cessate di operare altre cause oltre quelle di natura essenzialmente geografica, appaiono condannati ad una specie di atrofia, almeno parziale, rispetto alla funzione del periodo prebellico.

Alcuni fenomeni, ad ogni modo, meritano, specie se confortati da una più ampia serie di dati, l'attenzione del geografo. Uno dei più curiosi è, per esempio, quello di Vado e Savona, due porti che formano in realtà un solo organismo economico (1), e potrebbero andar compresi in quella categoria che andrebbe detta dei « porti sdoppiati ». Dove si può notare come questo sdoppiamento, che non ha nulla a che vedere con i ben noti scali d'estuario, sembra avvenire di regola per uno solo o pochi prodotti del traffico (nel caso di Vado i combustibili liquidi), per i quali i porti *nuovi* sono, come creazioni sorte *ad hoc*, meglio attrezzati di quanto non sia sempre consentito ai *vecchi*.

Lo studio di questi porti ha un interesse, oltre tutto, pratico: solo da una più precisa conoscenza del loro sviluppo o delle loro successive vicende si potrà vedere in quanta parte abbiano ragione coloro che, a risolvere l'annoso problema della sistemazione portuale del Regno, sostengono l'opportunità di decentrare piuttosto che di accentrare il traffico delle merci, in armonia con le molteplici esigenze del commercio e dell'industria moderni.

(1) Assommando il tonnellaggio complessivo di Vado con quello di Savona quali risultano dalle statistiche per il periodo 1919-25, quest'ultimo porto riprenderebbe, nella serie nazionale, il posto che occupava nell'anteguerra.