

I TRAFFICI PORTUALI NELL'ADRIATICO

La posizione geografica eminentemente commerciale del Mare Adriatico, così ben illustrata da G. Roletto nel Congresso Geografico di Trieste, del 1961 (1), perdette subito dopo la seconda guerra mondiale gran parte della sua funzionalità, in seguito ai mutamenti avvenuti nei confini terrestri e marittimi dei due maggiori paesi rivieraschi e all'evoluzione politica del retroterra danubiano che tradizionalmente usufruisce dei porti di questo mare. In primo luogo va rilevata la formazione di un blocco politico degli Stati dell'Europa orientale, di cui fanno parte Cecoslovacchia ed Ungheria, e fino al 1948 la stessa Jugoslavia, tendente a forme di economia chiusa e comunque a gravitare verso le facciate marittime del Baltico o del Mar Nero. L'Austria, occupata in buona parte dalle forze militari sovietiche, stentava a riprendere i suoi scambi internazionali, mentre la questione politica della Venezia Giulia avvelenava i rapporti italo-iugoslavi, facendo gravare anche sulle attività marittime un clima assai poco propizio di « guerra fredda ». Nei primi anni postbellici i traffici di transito con l'estero erano in gran parte costituiti da merci rientranti nel quadro degli aiuti americani per la ricostruzione europea e da approvvigionamenti per le forze americane di occupazione in Austria e Germania, in condizioni di assoluta artificialità e provvisorietà rispetto alle direttrici tradizionali.

Dopo il 1950 la situazione cominciò però lentamente a migliorare, in seguito all'uscita della Jugoslavia dal *Cominform*, alla soluzione data al problema di Trieste e alla normalizzazione dei rapporti italo-iugoslavi con il Memorandum d'Intesa di Londra (1954), alla stipulazione del Trattato di stato austriaco (1955)

(1) G. ROLETT, *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, in « Atti XVIII Congr. Geogr. Ital., Trieste 1961 », Vol. I, pp. 81-105.

che poneva fine all'occupazione militare e permetteva la ripresa dell'economia di questo paese, in favorevoli condizioni di neutralità, e ad una progressiva liberalizzazione degli scambi sia nei paesi dell'Europa orientale, in fase di « destalinizzazione », che in quelli dell'Europa occidentale, nell'ambito di nuovi organismi economici internazionali quali l'OECE (1948), le Comunità Europee (1951-1957) e l'EFTA (1959). D'altra parte non va trascurato come fattore causale l'espansione dei traffici petroliferi nel Mediterraneo, in conseguenza della scoperta di nuovi importanti giacimenti nel Medio Oriente e nell'Africa settentrionale, che favorì lo sviluppo di alcune zone industriali costiere sul versante occidentale dell'Adriatico, assieme agli sforzi perseguiti dallo Stato Italiano per la valorizzazione della fascia costiera pugliese, nel quadro della politica economica per il Mezzogiorno.

Il Mare Adriatico poté così riassumere, pur con notevole ritardo rispetto al Tirreno, la sua funzione di transito commerciale lungo la direttrice meridiana, funzione che per oltre un decennio si era affievolita o interrotta, promuovendo il ripristino e l'affermazione di vecchi e nuovi porti e, in generale, di tutte le attività armatoriali, tanto da raggiungere e superare i livelli prebellici. La inevitabile concorrenza con i porti del versante tirrenico e di quello del Mare del Nord per l'accaparramento del retroterra commerciale stimolò anzi questa volta l'affermarsi di una coscienza adriatica unitaria, almeno sul versante occidentale, di cui è espressione dal 1955 la neocostituita « Comunità dei Porti Adriatici » (2).

Alla vigilia della seconda guerra mondiale il volume dei traffici dei porti italiani dell'Adriatico, inclusi quelli successivamente passati alla Jugoslavia, era di 14.259.000 tonn. e rappresentava il 32,3% del volume complessivo dei porti nazionali, di fronte ad un movimento di appena 2.115.000 tonn. (1939) dei porti iugoslavi. Dopo le sfavorevoli vicende belliche e postbelliche tale volume si è ora quasi triplicato, raggiungendo nel 1963 la punta

(2) Alla Comunità dei Porti Adriatici, fondata il 18 giugno 1955 con sede a Venezia, hanno aderito in un primo tempo i porti di Ancona, Bari, Barletta, Brindisi, Ravenna, Trieste e Venezia e più recentemente quelli di Manfredonia, Monfalcone, Monopoli e Pescara. Secondo lo Statuto, la Comunità si prefigge lo scopo « di attuare una collaborazione permanente fra i porti adriatici, intesa a promuovere e coordinare ogni iniziativa ed azione tendente a potenziare i traffici connaturati alla posizione geografica e alla tradizione storica dei porti stessi » (art. 2).

massima finora registrata di 40.239.000 tonn. (3). Nonostante questo imponente e rapido sviluppo, il traffico dei porti adriatici costituisce ora appena il 27,2% di quello complessivo dei porti italiani, denunciando così la sua incapacità di seguire il ritmo degli altri versanti marittimi del Paese. Oltre al ritardo con cui è avvenuta la ripresa, gioca a sfavore dell'Adriatico l'accanita competizione nell'accaparramento del transito internazionale da parte dei porti jugoslavi, che nel 1963 sono riusciti a totalizzare 11.475.000 tonn. di merci, partecipando al 28,4% di tutti i traffici adriatici, in confronto al 12,3% del 1938.

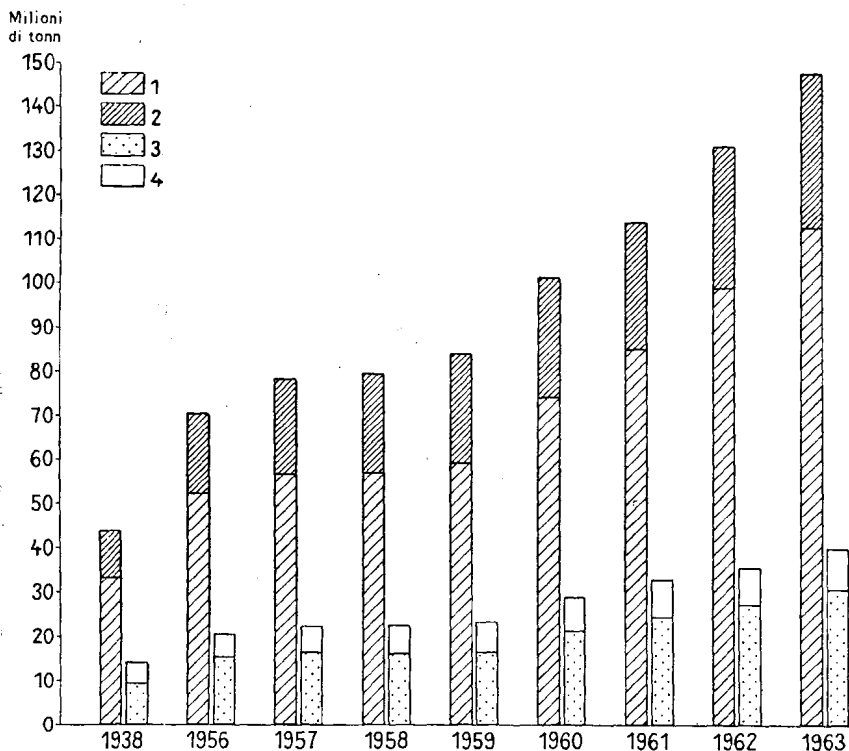
Il settore adriatico nel suo complesso (porti italiani e jugoslavi) ha avuto però rispetto all'anteguerra un incremento (3,2 volte) che è quasi pari a quello di tutti i porti italiani (3,3 volte), per cui il problema dovrebbe essere posto essenzialmente in termini di concorrenza fra le due sponde.

La situazione dei porti italiani dell'Adriatico risulta infatti piuttosto delicata, nonostante gli indubbi miglioramenti interve-

(3) I dati statistici utilizzati per questa nota sono tratti da *Un quinquennio di traffici marittimi nell'Adriatico (1959-1963)*, « Coll. di Studi sull'Adriatico ». Quad. N. 6. A cura della Comm. tecn. della Comun. dei Porti Adriatici presieduta da G. Roletto. Trieste, 1965, pp. 145, e dai volumi ISTAT sulla *Statistica della Navigazione marittima* (1945-1963).

TRAFFICO DELLE MERCI SBARcate E IMBARcate
NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI DELL'ADRIATICO (1938 e 1963)

Porto	(in migliaia di tonnellate)					
	Sbarchi		Imbarchi		Movimento complessivo	
	1938	1963	1938	1963	1938	1963
Ancona	590	3.207	103	1.221	694	4.428
Bari	348	2.468	155	1.085	503	3.553
Barletta	123	225	80	227	204	453
Brindisi	106	1.328	23	809	130	2.138
Ravenna	371	5.924	71	1.875	443	7.800
Trieste	2.371	3.767	1.015	1.253	3.386	5.020
Venezia	3.420	12.541	755	1.440	4.175	13.982
Manfredonia	36	33	37	195	74	228
Monfalcone	215	542	30	5	245	548
Monopoli	91	183	20	7	111	190
Pescara	151	140	11	27	163	168
Porti adriatici	9.523	30.941	4.736	9.298	14.259	40.239
Porti italiani						
complessivamente	30.353	112.939	13.759	34.951	44.112	147.890



Traffico delle merci sbarcate e imbarcate nei porti nazionali e in quelli del versante adriatico (1938 e 1956-1963)

1, sbarchi in porti nazionali; 2, imbarchi in porti nazionali; 3, sbarchi in porti adriatici; 4, imbarchi in porti adriatici.

nuti, e merita di essere esaminata nei suoi aspetti strutturali e distributivi, che hanno subito non poche modificazioni rispetto all'anteguerra (4).

In primo luogo risulta mutato il rapporto fra le merci sbarcate e imbarcate, che nel 1938 si presentava più equilibrato, con il 33,2% degli imbarchi rispetto al 31,1% del movimento nazionale. Operavano allora a favore di questo equilibrio il basso livello

(4) Sul cosiddetto « problema dell'Adriatico », o dell'Italia orientale, molto si è scritto in questi ultimi anni. Un quadro molto sereno ed obiettivo lo ha dato recentemente G. Barbieri, nella *Relazione introduttiva* degli « Atti del Convegno sull'Industria e i Trasporti marittimi dell'Adriatico » (Trieste 1961), a cura dell'Assoc. Industriali della Provincia di Trieste. Trieste, Ed. Libreria, 1961; cfr. pp. 23-45.

di industrializzazione delle coste adriatiche che richiedevano minori importazioni di materie prime e i maggiori rapporti con i paesi balcanici e con le colonie italiane. Ora, a venticinque anni di distanza, dobbiamo constatare che questo favorevole rapporto non esiste più e che non c'è alcuna sostanziale differenza fra i porti adriatici e gli altri porti nazionali, in cui le merci sbarcate tendono sempre di più a prevalere, di fronte al continuo sviluppo industriale del Paese. Gli imbarchi costituiscono infatti appena il 23,1% del movimento commerciale e sono ormai leggermente inferiori alla quota media italiana (5). Inoltre appare sensibilmente diminuita la quota delle merci varie che, com'è noto, rappresenta la parte più remunerativa dei traffici, di fronte al continuo aumento delle merci di massa e in particolare degli oli minerali. Nell'anteguerra, infatti, il collettame partecipava al movimento dei porti adriatici in misura del 55,9%, mentre ora risulta disceso al 32,8% (6). Rispetto agli altri porti italiani la quota delle merci varie non ha subito però forti variazioni, poiché il ritmo più debole di aumento degli sbarchi è compensato da quello assai più rapido degli imbarchi (7). In valori assoluti si è avuto un incremento assai inferiore a quello globale, poiché oggi in tutti i maggiori porti gli oli minerali sono di gran lunga la voce più attiva, con partecipazioni che vanno dal 45% di Venezia-Marghera al 96% di Bari (dati del 1964).

Un altro aspetto dei mutamenti intervenuti riguarda il movimento delle bandiere, che è ormai caratterizzato da una sempre più massiccia presenza delle bandiere straniere, in seguito all'affermarsi di nuove marine mercantili, fra cui in primo luogo quella

(5) Secondo calcoli approssimativi, il movimento commerciale dei porti jugoslavi ha subito un'evoluzione assai maggiore, poiché gli imbarchi sono discesi dal 69,8% del 1938 al 26,3% del 1963, in rapporto con lo sviluppo dell'economia jugoslava e l'acquisizione di importanti traffici di transito. Cfr. G. PALLADINI, *I porti della Jugoslavia*, in « Trieste Economica », III (1965), n. 7-8, pp. 9-27.

(6) Per questa ed altre valutazioni, in mancanza dei dati relativi a tutti i porti dell'Adriatico, sono stati presi in considerazione come indicativi quelli forniti dalla Comunità per i 7 principali porti (Ancona, Bari, Barletta, Brindisi, Ravenna, Trieste e Venezia), i quali nel 1963 assommavano il 92,8% di tutto il movimento commerciale.

(7) Se si detraggono con uguale criterio gli oli minerali e le rinfuse, risulta che i porti di Venezia, Trieste e Fiume forniscono ai servizi marittimi regolari un tonnellaggio di merci varie di poco inferiore a quello di Genova e Napoli (cfr. R. CAIDASSI, *Apporto dei traffici di transito al movimento marittimo in Adriatico*, in « Atti del Convegno sull'Industria e i Trasporti marittimi dell'Adriatico », cit., pp. 173-209.

iugoslava (8), all'uso crescente delle bandiere di comodo (Panamá, Liberia, ecc.) e al dilagare delle discriminazioni di bandiera e dei protezionismi, a cui ricorrono numerosi paesi extra-europei (9). Questa evoluzione è però anche una conseguenza dell'accentuato squilibrio nella ripartizione delle navi delle « società di prevalente interesse nazionale » (Gruppo Finmare) fra i due versanti della penisola. Mentre infatti nel 1938 il 34% del tonnelloaggio disponibile era assegnato all'Adriatico e il 14% serviva ambedue i versanti, nel 1964 le due percentuali erano passate rispettivamente al 15% e al 29%, con non lieve disagio per i porti adriatici. Basti pensare che il numero delle toccate complessive delle linee di p.i.n. si è ridotto a poco più di un quarto rispetto all'anteguerra, mentre le toccate delle linee straniere si sono quintuplicate (10). Com'è noto, la carenza di linee regolari a periodicità fissa riduce notevolmente la capacità di attrazione da parte dei porti adriatici nell'importante settore delle merci varie.

La partecipazione quantitativa al commercio dei vari porti adriatici presenta nel venticinquennio considerato alcuni significativi spostamenti, da cui appare a prima vista una certa tendenza al decentramento dei traffici (11). Nel 1938, infatti, i due porti di Venezia e Trieste accentravano da soli il 53% di tutto

(8) La marina mercantile iugoslava è passata dalle 387.000 tonn. di stazza del 1939 alle 965.400 tonn. del 1963.

(9) Il 15 marzo 1963 dieci paesi europei di tradizione marinara, fra cui l'Italia, hanno sottoscritto a Londra una « Risoluzione » per uniformare la loro linea di condotta contro le discriminazioni praticate da alcuni Stati extraeuropei nei confronti delle loro navi mercantili.

(10) Cfr. A. COSULICH, *La marineria italiana in Adriatico*, in « Atti del Congresso sull'Industria e i Trasporti marittimi dell'Adriatico », cit., pp. 240-275 e D. DORIA, *Le comunicazioni marittime delle Tre Venezie*, in « Le comunicazioni nelle Tre Venezie », a cura del Rotary Club di Venezia (II Giornata Rotariana), Venezia, 1963, pp. 85-100.

(11) Uno studio sintetico sui porti italiani è stato compiuto da G. BARBIERI, *I porti d'Italia*, « Mem. di Geogr. Econ. », Vol. XX. Napoli, Centro di Studi per la Geogr. Econ. del C.N.R., 1959, pp. 294, mentre la bibliografia comparsa sui porti nel corso di questo secolo è stata esaminata criticamente da L. CANDIDA, *Geografia dei Porti*, nel vol. « Un sessantennio di ricerca geografica italiana », Memorie della Società Geografica Italiana », Vol. XXVI. Roma, 1964; cfr. pp. 377-385. Le prospettive che si offrono ai porti adriatici nel nuovo quadro del MEC sono state illustrate da G. MERLINI, *I porti adriatici nella geopolitica della Comunità Economica Europea*. Rel. svolta al II Congresso Internaz. di Studi del MEC (Ravenna 1960), in « Boll. Econ. » della C.C.I.A. di Ravenna, 1960, pp. 419-426.

il movimento commerciale, mentre nel 1963 la loro incidenza era scesa al 49,7% e i porti che ne attiravano oltre il 10% erano passati da due a quattro, in seguito all'ascesa di Ravenna e di Ancona. Ma se limitiamo lo sguardo al settore delle merci varie, la partecipazione dei due porti risulta semmai leggermente aumentata (dal 62,1 al 67,8%), poiché lo sviluppo dei porti minori è dovuto prevalentemente agli oli minerali. Anche il rapporto fra i porti dell'Adriatico settentrionale (padano-veneti) e quelli dell'Adriatico meridionale (peninsulari) si è sensibilmente modificato a favore dei primi, che ora totalizzano il 67,9% dei traffici in confronto al 59,7% dell'anteguerra (senza i porti ceduti alla Jugoslavia).

Venezia, assieme a Porto Marghera, detiene sempre il primato commerciale nell'Adriatico, che risulta anzi rafforzato rispetto al 1938, sia nel movimento complessivo (dal 29,2 al 34,7%) che in quello delle merci varie (dal 31,8 al 49%). La regina dell'Adriatico ha totalizzato nel 1963 quasi 14 milioni di tonn. di merci, piazzandosi al secondo posto fra i porti italiani, dopo Genova, e manipolando ora quasi un decimo di tutti i traffici portuali italiani. Se ha il primo posto per gli sbarchi, è superata però da Ravenna negli imbarchi, che raggiungono appena un decimo del totale, ma sono costituiti per quasi la metà da collettame. Circa i tre quarti di tutto il movimento commerciale interessano il Porto Industriale di Marghera (12), caratterizzato dalla massiccia presenza dell'industria chimica e metallurgica. Le linee regolari che vi fanno capo, per due terzi straniere, sono aumentate da 47 a 77, ma il numero complessivo delle toccate ha subito una leggera flessione.

Il considerevole aumento del traffico (61% rispetto al 1959) ha provocato però un certo affollamento nello scalo veneziano, richiedendo un rapido adeguamento delle attrezzature e delle infrastrutture, a partire dall'approfondimento dei fondali dei canali marittimi. E' significativo il fatto che Venezia serve ancora un retroterra eminentemente nazionale, poiché le merci in transito per l'estero non rappresentano neanche l'1%.

(12) Cfr. M. VALERI MANERA, *Apporto delle industrie costiere ai traffici marittimi*, in « Atti del Convegno sull'Industria e i Trasporti marittimi dell'Adriatico », cit., pp. 68-84.

Trieste invece non è riuscita a mantenere le posizioni prebelliche, perdendo il secondo posto a favore di Ravenna e riducendosi ormai al nono posto fra i porti italiani. Questo declassamento è dovuto essenzialmente al suo spiccato carattere di porto di transito internazionale, soggetto quindi più di qualsiasi altro porto italiano alle alterne vicende della concorrenza dei porti stranieri, sia del Mare del Nord che dello stesso Adriatico, in cui si è ormai saldamente affermato il porto jugoslavo di Fiume, spalleggiato da alcuni anni anche da Capodistria. Il movimento ferroviario del porto di Trieste con il retroterra estero, che nel 1938 rappresentava il 42% di tutto il movimento marittimo, è ora sceso al 29% (37% con il movimento camionistico), ma il 70% del movimento portuale dei « punti franchi » riguarda traffici di transito estero. Gli imbarchi offrono però sempre un'aliquota ragguardevole (24,8%), e così pure le merci varie rispetto alle altre merci (47,5%), date le caratteristiche del retroterra transalpino, esportatore ed importatore sia di materie prime sia di prodotti industriali. Il movimento degli oli minerali s'aggira per ora sul 49% del movimento totale, ma è destinato ad un enorme incremento quando fra qualche anno sarà ultimata la costruzione dell'Oleodotto Transalpino, che da Trieste-Zaule raggiungerà Ingoldstadt nella Baviera. Rispetto al 1938, il movimento complessivo si è accresciuto di meno della metà (48,2%), di fronte alle 2 volte e mezza di Venezia e alle 3 volte del complesso dei porti adriatici, mantenendosi piuttosto stazionario; mentre nel 1938 rappresentava il 23,7% del versante italiano, ora si è ridotto al 12,4%. Le linee regolari sono tuttavia passate da 54 a 91 (40 italiane e 51 straniere, di cui 25 jugoslave), per quanto sia leggermente diminuito il numero delle toccate.

La situazione alquanto difficile del porto triestino trova un'evidente spiegazione nel movimento del porto di Fiume, che è passato dalle 765.000 tonn. del 1938 ai 5.943.000 tonn. del 1963, con un incremento veramente prodigioso che ne ha fatto di gran lunga il primo porto jugoslavo (con oltre la metà di tutto il traffico portuale della vicina Repubblica). E' significativo che il transito per l'estero, praticamente inesistente a Fiume fino al 1953, abbia ormai raggiunto i 2.217.000 tonn. (1963), ossia quasi la metà del totale. Fiume è così riuscita per la prima volta nel

1963 a superare Trieste ed a piazzarsi al terzo posto fra i porti adriatici, dopo Venezia e Ravenna, ed ora sta alacremente allestendo il porto sussidiario di Buccari per le merci alla rinfusa. D'altro canto, il porto di Capodistria, che nell'anteguerra aveva un movimento del tutto trascurabile, dopo aver inaugurato nel 1960 le nuove banchine per navi da 10.000 tonn., ha iniziato a sua volta una rapida ascesa, raggiungendo nel 1963 le 609.000 tonn. di merci manipolate, per lo più in transito per l'estero.

Le ragioni di questa troppo facile concorrenza non sono tanto di ordine tecnico, perché Trieste gode di attrezzature assai migliori e in via di ulteriore potenziamento, ma piuttosto di carattere politico-economico, che determinano a Fiume una minore incidenza dei costi della manodopera e l'assenza di agitazioni sindacali.

Ravenna, che fino al 1938 era un modesto scalo del piccolo cabotaggio (443.000 tonn. di merci), ha emulato Fiume nel prodigioso sviluppo dei suoi traffici, il che l'ha portata al secondo posto nell'Adriatico con un movimento di 7.800.000 tonn., superando quindi non solo Bari e Ancona, ma la stessa Trieste. Il miracolo portuale di questa città è cominciato verso il 1950, grazie allo sviluppo della sua zona industriale e del suo retroterra padano-veneto. E' vero che buona parte dei traffici sono dati dagli oli minerali (71%), ma è anche vero che presenta una delle più elevate aliquote di imbarchi (24%) e che le merci varie sono ormai quantitativamente pari a quelle dell'emporio triestino. Il porto romagnolo tende infatti ad assicurarsi sempre più larghe zone del retroterra emiliano, sottraendole ai porti di Venezia e di La Spezia. Il suo movimento commerciale, che nel 1938 era inferiore al 3,1% di quello dei porti italiani dell'Adriatico, ora ne rappresenta un quinto ed ha ulteriori prospettive di incremento, specie quando saranno compiuti i lavori di approfondimento del Canale Corsini, che assicureranno alle navi fondali di 10 m. da San Vitale al mare.



Anche Ancona ha avuto un enorme incremento grazie allo scalo petrolifero di Falconara Marittima, che accentra ormai i tre quarti di tutto il movimento commerciale. La sua ascesa è

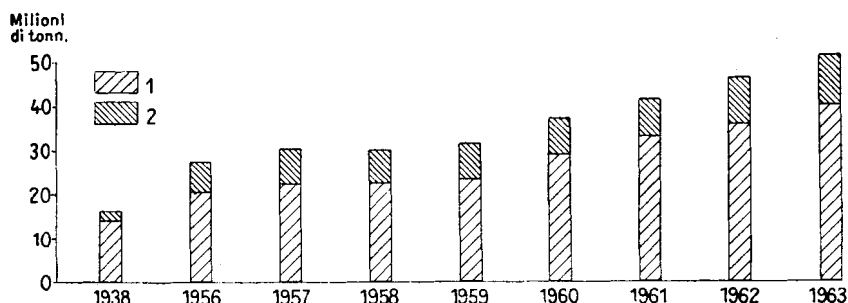
stata però meno rapida di Ravenna, per cui ha perduto il terzo posto prebellico, pur essendo passata dal 4,8 all'11% dei traffici adriatici del versante italiano. Gli imbarchi sono abbastanza ben rappresentati (27,5%), per quanto le linee regolari siano discese da 17 a 8 e le toccate si siano ridotte a quasi un quarto del livello prebellico. L'espansione del porto dorico trova però un severo limite nell'inadeguatezza delle attrezzature, anche per la non indifferente interferenza delle attività pescherecce.

Fra i porti minori spiccano per numero e per volume dei traffici quelli della Puglia, che accentrano ormai 6 milioni e mezzo di tonn. di merci (16,2%), in confronto al milione del 1938. Lo sviluppo è stato veramente imponente e testimonia il processo di industrializzazione in atto in quella regione. Infatti le merci sono composte per lo più da combustibili e materie prime in entrata, tanto che le merci varie rappresentano appena il 10,7% del movimento complessivo; gli imbarchi sono però molto attivi (35,3%) in seguito alla riesportazione di prodotti petroliferi.

Alla testa del traffico pugliese è naturalmente Bari che, grazie alla STANIC, è uno dei più tipici porti petroliferi italiani, in quanto circa il 95% del movimento è dato dagli oli minerali. Anche Brindisi è uno scalo delle merci di massa, la cui recentissima espansione è collegata all'attività degli stabilimenti petrolchimici Monteshell e Polymer. Barletta è invece il porto delle merci varie (341.000 tonn. su 454.000), sia nel settore agricolo che in quello recente dell'industria, mentre Manfredonia, l'unico scalo adriatico in cui prevalgono gli imbarchi, può essere definito il porto della bauxite, che viene estratta dai vicini giacimenti del Gargano ed inviata agli impianti metallurgici dell'Italia settentrionale. Monopoli ha praticamente mantenuto il vecchio ruolo di porto di esportazione di prodotti agricoli e di importazione di generi di consumo locale.

L'unico porto abruzzese, Pescara, è fra i porti adriatici quello che non ha avuto in 25 anni alcun incremento, sia per la stasi nello sviluppo economico della regione, che per la deviazione dei traffici abruzzesi su altri porti meglio attrezzati. L'interruzione delle importazioni dalla Jugoslavia (legname e marne da cemen-

I TRAFFICI PORTUALI NELL'ADRIATICO



Traffico delle merci nei porti italiani e jugoslavi dell'Adriatico (1938 e 1956-1963).
1, porti italiani; 2, porti jugoslavi.

to) aveva anzi provocato, nell'immediato dopoguerra, una forte flessione del movimento commerciale, costituito per lo più anche oggi da sbarchi.

Nell'alto Adriatico è emerso dopo il 1958 lo scalo di Monfalcone, che vede ora affluire sulle rive del Porto Ròsega oltre mezzo milione di tonn. di legname e di cellulosa per la cartiera del Timavo e di sale per il Sodificio Solvay. Rispetto al 1938 il suo movimento è più che raddoppiato, ma sono diminuiti i già modesti imbarchi.

* * *

Di fronte al crescente progresso dei traffici mercantili, fortemente ridimensionato risulta invece il movimento dei passeggeri (13), limitatamente però al settore della navigazione di cabo-

(13)

MOVIMENTO DEI PASSEGGERI NEI PORTI NAZIONALI E IN QUELLI DEL VERSANTE ADRIATICO (1938 e 1963)

(in migliaia di unità)

Porto	1938	1963
Ancona	62,3	25,1
Bari	20,7	5,8
Barletta	0,3	—
Brindisi	50,5	251,9
Manfredonia	6,3	8,1
Ravenna	1,1	0,3
Trieste	2.032,5	309,0
Venezia	112,6	206,1
Porti adriatici	2.286,4	806,4
Porti italiani complessivamente	9.386,7	14.095,6

taggio, sia per la soppressione di numerose linee che collegavano Trieste ai porti della costa istriana e dalmata, sia per la preferenza che viene ora data alle comunicazioni stradali negli spostamenti a breve raggio. Flessioni si sono anche avute nei porti di Ancona, Bari e Ravenna, compensate però dagli incrementi di Brindisi e Venezia, dipendenti dallo sviluppo dei movimenti turistici. In complesso, i passeggeri passati per i principali porti adriatici erano 2.280.000 nel 1938 e sono scesi a 798.200 nel 1963 (in confronto ai 14 milioni di tutti i porti italiani). Nell'ultimo quinquennio è però in atto un continuo miglioramento, tanto che il loro numero si è più che raddoppiato fra il 1959 e il 1963.

Trieste ha mantenuto il suo primato, pur ridotto a 309.000 unità nel 1963; Venezia (206.100) è stata invece superata da Brindisi (251.900), grazie all'istituzione del traghetto con la costa greca (Patrasso), che ha permesso al porto pugliese di quintuplicare il suo livello prebellico.

Seguono per importanza Ancona (25.100) e Bari (5800), che hanno realizzato recentemente nuovi collegamenti con la costa iugoslava (Ragusa), ma hanno perduto più della metà dei passeggeri prebellici, Manfredonia (8120) che ha incrementato i suoi servizi turistici con le Tremiti, mentre insignificante è il contributo di Ravenna. Sparito del tutto è il movimento prebellico di Monfalcone, in seguito alla soppressione dei servizi giornalieri con Trieste. In più rapido aumento è invece il movimento passeggeri dei porti iugoslavi, grazie allo sviluppo del turismo sulle coste dalmate, tanto che Fiume è passata da 145.000 (1938) a 740.000 unità e Zara da 88.000 (1938) a 978.000.

In conclusione si può rilevare che il Mare Adriatico continua a svolgere efficacemente la sua funzione di strumento di vita economica delle regioni che vi si affacciano, le quali sono però ancora lontane dall'aver espresso tutta la loro potenzialità. Se solo parte del retroterra naturale gravita sui porti di questo mare, le cause vanno cercate soprattutto nella carenza di infrastrutture e di attrezzature portuali, nonché nella insufficienza delle linee di navigazione. Per quel che riguarda invece il transito internazionale con il retroterra danubiano, esso continua a mantenersi attivo e con buone prospettive, ma viene richiamato in misura sempre mag-

giore dai porti concorrenti del litorale jugoslavo, con pregiudizio per la nostra marineria e per la nostra bilancia dei pagamenti. Non è però da escludersi che una energica azione italiana nel campo tariffario e dei servizi marittimi, accompagnata da una lungimirante politica delle vie di comunicazione, possa arrestare questa tendenza nell'interesse nazionale e dell'economia delle regioni nordorientali.

SUMMARY. — The author deals with shipping in the Adriatic ports from the period immediately before the second world war, with particular reference to Italy's Adriatic ports. By 1963 shipping had trebled by comparison with 1938, but represented only 27.2% of total shipping figures for all Italian ports, whereas twentyfive years earlier it represented 32.3%. At the same time shipping in Yugoslav ports increased from 12.3% of total Adriatic shipping to 28.4%. The figures for Italian and Yugoslav ports taken together show an increase of 320%, which is much the same as the 330% increase for all Italian ports during the same period. The author goes on to give details of various aspects of shipping, comparing pre-war and present day situation, movements of passengers and goods, county of registration, etc. Finally he considers the situation in the ports of Trieste, Venice, Ravenna, Ancona, Pescara, Bari and of other Apulian ports.