

Nel traffico totale d'importazione ed esportazione con ferrovia il primo posto è occupato dall'Austria con Q.li 21.598.177 pari all' 80,06 %, ripartiti come segue :

Paesi di provenienza	Cifre assolute Q.li	Percentuale delle espor. globali con ferrovia
Carniola	3.360.645	12.46
Austria Inferiore	2.987.319	11.07
Litorale Gorizia e Gradisca	2.613.759	9.68
Moravia	2.342.677	8.68
Boemia	2.123.404	7.87
Carinzia	1.744.284	6.46
Galizia	634.198	2.35
Litorale (Istria)	621.935	2.34
Slesia	468.201	1.73
Austria superiore	339.596	1.26
Altri paesi austriaci	549.740	5.99
2°) Ungheria	2.369.147	8.78
3°) Germania	1.750.334	6.48
4°) Italia	857.570	3.17
5°) Svizzera	133.724	0.49
6°) Bosnia Erzegovina	106.205	0.39

Queste cifre limitano il retro terra commerciale di Trieste che se è vasto non lo è tanto quanto a prima vista potrebbe sembrare. Noi possiamo distinguere due parti in questi retro terra. Un nucleo centrale, il quale necessariamente deve servirsi di Trieste perchè non trova la sua convenienza economica a servirsi d'altri porti, composto dai paesi austriaci o ex austriaci più vicini al porto e che sempre fecero parte del suo retro terra, come i due arciducati d'Austria, la Carniola, la Carinzia, la Stiria, la Provincia del Litorale Austriaco ed una zona grigia in cui Trieste sente più fortemente la concorrenza degli altri porti, comprendente la Moravia, la Boemia, la Slesia, la Germania Meridionale, la Galizia, l'Ungheria, l'Italia e la Svizzera. In questa seconda zona l'influenza di Trieste si fece sentire più o meno a seconda delle condizioni in cui il porto si trovava rispetto al retro terra. Così, quando si cominciarono a costruire le ferrovie e Amburgo vide sorgere tutta una vasta rete di rapide e comode comunicazioni ferroviarie, mentre Trieste doveva servirsi ancora unicamente delle strade ordinarie, la linea di demarcazione tra le sfere d'influenza dei porti del Nord e di quelli del Sud Europa discese verso mezzogiorno. Costruita invece, dopo il 1857, la linea della Südbahn ed aperto il canale di Suez, la situazione di Trieste migliorò notevolmente e la linea di separazione passò più al Nord. Nel dopo guerra, invece, la difficile sistemazione della questione adriatica, le inevitabili pastoie derivanti da una situazione incerta e complicata, la mancanza di regolarità così nei servizi ferroviari come in quelli marittimi, tutte le conseguenze, insomma, apportate da un cambiamento di regime, fecero nuovamente sopra-