

quintali di importazioni ferroviarie l'Italia ebbe 3,2 milioni di Qli.; nelle esportazioni su 7,3 milioni di Qli. si ebbero 3,2 milioni di Qli. esportati verso l'Italia. E via mare su 11,3 milioni di importazioni si ebbero per l'Italia 1 milione di Qli. e su 3,5 milioni di Qli. esportati furono diretti verso l'Italia 1,1 milione di Qli. Non è dunque un fenomeno transitorio il gonfiarsi delle partecipazioni del Regno al commercio triestino, ma esso si affermò in seguito alla guerra come permanente. Quali sono le ragioni che provocano questa grande partecipazione dell'Italia al commercio triestino? Tutta la provincia della Venezia Giulia che prima non era considerata, e non poteva esserlo, sotto la denominazione Italia, oggi invece è considerata tale, di modo che i dati riguardanti il commercio con l'Italia prima della guerra non sono confrontabili con quelli del dopo guerra comprensivi del movimento diretto verso la Venezia Giulia. Non solo, ma essi comprendono anche delle merci destinate, in realtà, al commercio di transito. Tutte le spedizioni che vengono fatte verso Tarvisio, Longatico e Piedicolle e che da queste stazioni di confine vengono fatte proseguire in un tempo successivo, sono registrate come fatte all'Italia e non già all'estero. Lo stesso dicasi per le merci giacenti senza destinazione nelle stazioni di confine e appena più tardi destinate via Trieste. Anche queste sono catalogate come provenienti dall'Italia e non dall'estero. Queste le ragioni della grande partecipazione dell'Italia ai traffici, specialmente ferroviari, di Trieste, ragioni che permarranno anche in seguito. Per ciò la perdita che Trieste verrebbe a subire coll'adozione del porto franco non sarebbe lieve come si vuol far credere, perchè il solo litorale, prima della guerra, concorreva nel traffico ferroviario complessivo per il 12% circa con più di 3,20 milioni di Qli. Si può quindi stabilire, anche basandosi sui dati del periodo prebellico, che nel commercio totale, sia marittimo che ferroviario, la partecipazione di quelle regioni che oggi nelle statistiche triestine si comprendono sotto la denominazione Italia non scenderà certamente al di sotto del 30%. Senza contare poi che con le regioni contermini del Friuli e dell'Istria c'è un forte traffico che si vale delle strade ordinarie e che sfugge alle rivelazioni statistiche. Tutti i centri del Friuli, dell'altipiano e dell'Istria oggi vengono ad approvvigionarsi a Trieste. Se domani tra queste regioni e Trieste si erigesse una barriera doganale questo traffico non indifferente verrebbe completamente a cessare. Come primo effetto dunque della proclamazione del porto franco si avrebbe una riduzione del traffico triestino pari ad un terzo almeno del commercio attuale, ossia Trieste anzichè arrivare a quasi 50% del traffico prebellico arriverebbe appena ad un 32-33% del commercio di prima della guerra. A queste condizioni credo che nessun triestino voglia chiedere la proclamazione del porto franco. Venezia, dice bene il prof. Cabiani, dovrebbe essere la città più favorevole alla proclamazione del porto franco a Trieste, non già perchè, com'egli afferma, Trieste sarebbe spinta non ottenendo il porto franco « a riversarsi disperatamente sul retro-terra veneziano », bensì perchè, dichiarato Trieste porto franco, quella parte d'Italia che attualmente gravita verso Trieste sarebbe obbligata a gravitare verso Venezia causa la barriera doganale che si ergerebbe alle spalle del porto redento.

Nè vale affermare che quel traffico che Trieste perderebbe con l'Italia potrebbe acquistarlo con l'Ungheria la quale avendo, o potendo avere, interessi generali non più analoghi a quelli della Boemia, dell'Austria, della Croazia e della Slavonia, com'era invece al tempo della duplice Monarchia, essa può avere convenienza ad esportare lontano le proprie granaglie, come gli Stati circonvicini possono avere la convenienza d'importare cereali e farine dall'Italia o da paesi d'oltre mare, nel qual caso il porto franco triestino si eleverebbe a grande emporio di granaglie. Nei riguardi dell'Ungheria Fiume è in una situazione privilegiata rispetto a Trieste e ove l'ipotesi suaccennata si verificasse, sarebbe il porto del Quarnero e non Trieste che se ne avvantaggerebbe. Ma quest'ipotesi non può verificarsi, e noi vediamo che mentre da un lato l'Ungheria importa prodotti industriali dall'Austria e dalla Cecoslovacchia, esso esporta prodotti agricoli