

pero Austro-Ungarico, mentre Trieste passerebbe all' Italia. In tal caso non sarebbero più in giuoco soltanto i modesti traffici dalmati di Trieste; tutta complessivamente la grande attività accentratrice del suo porto sarebbe minata. E appunto per scongiurare un simile pericolo dobbiamo tendere con tutte le nostre forze allo sfacelo completo dell' Austria, sfacelo che non si può assolutamente concepire senza staccarne la Slovenia e la Croazia. In questo caso l'annessione della Dalmazia al nuovo ente politico indipendente dall' Austria, cioè ad uno Stato nuovo ed economicamente arretrato, non potrebbe sopprimere, nè grandemente ridurre i rapporti commerciali di Trieste colla Dalmazia. Lo stesso affacciarsi del nuovo Stato sull'Adriatico implica già di per sè un' intensificazione più o meno grande dei traffici della Dalmazia, di cui Trieste dovrebbe essere la prima a beneficiare, sia per essere il primo porto dell'Adriatico, sia per la sua posizione, sia per la persistenza che hanno naturalmente le lunghe tradizioni commerciali.

Quando i rapporti ferroviari fra Trieste e Fiume fossero sistemati in modo da evitare concorrenze politiche rispetto al retroterra sloveno-austro-boemo dell'una e croato-magiaro dell'altra, la concorrenza fra Trieste e Spalato rispetto a Budapest non dovrebbe dar da pensare in alcun modo ai triestini: il commercio della valle padana e dei paesi retrostanti, coll' Ungheria e con la Rumania non potrebbe non prendere la via di Trieste; quello dell' Italia centrale e meridionale e dei piroscafi provenienti dal Mediterraneo prenderebbe naturalmente la via di Spalato, mentre finora prendeva quella di Fiume. Trieste non ne verrebbe danneggiata.

Danneggiata sarebbe senza dubbio Fiume. Ma l' Italia