

Da allora Trieste ha concentrato quasi tutto il suo commercio nel Punto franco o Porto nuovo. In esso tutta la zona terrestre o marittima è considerata fuori della linea doganale e le merci vi possono essere custodite, trasformate, manipolate, senza che il fisco vi abbia ingerenza di sorta.

Solo vi è attiva vigilanza all'uscita, come se si fosse ad un confine.

Trieste è, come Genova, stretta tra il mare ed il monte onde ogni aumento di opere del porto deve ottenersi mediante interramenti,

La zona montagnosa è anzi più compatta per Trieste che per Genova: entrambi i porti mancano poi di vie acquee di penetrazione.

L'Austria ha fatto oggetto di continuo studio l'impiego delle ferrovie nella *exploitation* del porto di Trieste, e tre rettifiche alpine sono in corso per avvicinare sempre più all'unico porto austriaco le regioni interne.

Le rettifiche sono:

- 1° la linea Trieste-Gorizia-Klagenfurt;
- 2°     "      dei Tauri;
- 3°     "      Seitzal-Linz.

Nove decimi del movimento di arrivo per ferrovia di Trieste appartengono all'Austria alla quale spettano pure i tre quarti delle partenze. Il traffico di Trieste si estende nell'Impero fino a tutta la Boemia del sud, mentre le industrie della Boemia del nord traggono le materie prime ed il carbone o dalle miniere proprie o da Amburgo.

L'Ungheria rappresenta il 16 % nel movimento ferroviario di Trieste, cioè quasi il movimento complessivo della Germania e dell'Italia prese insieme.

L'efficienza del porto di Trieste comprende tutto il Friuli italiano penetrando per le vie di Cormons e di Monfalcone.

La Svizzera concorre per circa 12.000 tonnellate nel movimento di Trieste, per la metà cotone grezzo.

La Polonia russa ha un movimento di circa 8000 tonnellate, delle quali metà sono rappresentate da agrumi ed ortaggi freschi italiani.