

quasi della metà del movimento totale: segue poi l'Impero ottomano.

Gli zuccheri esportati sono originari dell'Austria e dell'Ungheria, giungono per ferrovia a Trieste per l'immediata esportazione.

Principale cliente è l'Impero ottomano. Gli altri paesi che si approvvigionano di zucchero a Trieste sono la Grecia, l'Argentina, l'Egitto, l'Indostan. Minima la quantità di zucchero spedita per ferrovia o per cabotaggio.

Filati e tessuti giungono per tre quarti per via di mare.

Una parte notevole delle merci sbarcate a Trieste non fa che passare per l'estero non avendo destinazione finale all'Austria-Ungheria.

Carbone inglese è riesportato in Italia: frutta secche, cotone, tabacco sono destinati alla Germania del Sud.

Però la funzione d'intermediaria è sorgente di lucro per Trieste e per l'economia nazionale in generale.

L'industria locale è ostacolata nel suo progresso dalla mancanza di acqua, quale forza motrice, dalle pretese della mano d'opera e dal prezzo elevato dei terreni dei dintorni della città.

Per il complesso di tali cause, il traffico di transito di Trieste aumenta considerevolmente, mentre non aumentano nelle stesse proporzioni le importazioni delle materie prime destinate ad essere trasformate dalle industrie locali o dell'interno della Monarchia.

Il movimento marittimo di Trieste progredisce di pari passo col traffico commerciale.

La percentuale delle bandiere è la seguente, in media: austro-ungarica 77 %; inglese 11 %; italiana 7 %; il rimanente è rappresentato dalle bandiere germanica, russa, ottomana ed ellenica.