

nuovo regno d'Italia. Venezia ha progredito: per movimento marittimo — 26,7 milioni di quintali — nel 1910 raggiungeva quasi Trieste con i suoi 28,5 milioni, saliti nel 1913 a 34,5. Ma è stato progresso tutto suo di merci avviate e provenienti da territori diversi da quelli a cui servono di sbocco Trieste o Fiume. L'entroterra del porto veneziano è tutto nella valle del Po e nella regione alpina italiana, mentre l'entroterra su cui ha influenza il porto triestino si estende ad una linea che va da Praga al confine boemo-bavarese fino al lago di Costanza; il porto di Fiume poi — traffico marittimo, nel 1913, 20,8 milioni di quintali — assorbe merci dalla Croazia, dall'Ungheria e ne attira fin dalla Bulgaria e Rumenia.

L'efficacia reale di un porto non va però nemmeno misurata soltanto dall'estensione chilometrica del suo entroterra; perchè se Trieste o Fiume possono imbarcare o sbarcare un collo di merci destinato a Praga — distante quasi mille chilometri — non è vero affatto che tutte le merci che si muovono in sfera così vasta confluiscono alle loro banchine adriatiche. È stato invece dimostrato che, delle merci austriache in arrivo o in partenza da Trieste, più della metà, il 55 %, si avvia o proviene dalla Venezia Giulia stessa o dalle province confinanti della Carniola, della Stiria e della Crinzia. Costatazione importante perchè assicura la continuità necessaria di questo commercio anche quando Trieste non farà più parte dello Stato a cui appartengono codeste province alpine. È difficile immaginare che un fusto di birra di Graz, per andare ad Alessandria di Egitto, vada ad imbarcarsi ad Amburgo o a Brema.

Per misurare l'estensione effettiva delle zone terrestri su cui dominano i porti di Trieste e di Fiume — l'estensione è molto esagerata da chi cerca pretesti di generoso altruismo a coprire il proprio egoismo neghittoso — bisognerebbe analizzare molti fatti che ora, proprio in regime austriaco, tendono a diminuire anzichè ad accrescere codeste zone. Fatti di natura austriaca anzi austro-germanica: per esempio, la mediocre politica ferroviaria del-