

parte dei traffici di Trieste si fanno con l'interno dell'Austria, questa potrebbe *boicottare* addirittura i traffici triestini con mezzi facili, imponendo cioè dazi proibitivi ed elevando le tariffe ferroviarie alle merci provenienti da Trieste. Ora sta in verità che il traffico ferroviario di Trieste ammonta a merci per il valore di 1473 milioni. Di questi, 1007 milioni rappresentano il traffico con l'Austria, 540 milioni all'importazione, 467 all'esportazione. Vale a dire che la maggior parte (non la totalità) delle merci che vengono per via di mare vanno nell'Austria, e di quelle che partono per via di mare viene dall'Austria.

Ma la conclusione che si vorrebbe trarre da tali premesse, non è tanto facile.

Se l'Austria non volesse ricorrere al porto di Trieste, dovrebbe valersi per le sue importazioni ed esportazioni, o dei porti dalmati o di Fiume o dei porti germanici.

1° *Porti dalmati.* — Non sarebbe possibile valersene perchè troppo distanti dall'interno; le merci sarebbero gravate di spese ingentissime; per giungere a Zara od a Spalato dovrebbero pagare noli tripli di quelli che ora pagano per giungere a Trieste, alla stessa latitudine dell'Adriatico.

Si tratta di mezzo migliaio di chilometri per ferrovia; la costruzione di una ferrovia litoranea importerebbe una spesa rilevantissima e lunghi anni di lavoro.

2° *Fiume.* — Dopo un cataclisma politico, sarebbe o un porto ungherese, della Ungheria che nel 1917 sarà economicamente separata dall'Austria, oppure porto jugoslavo, o un porto italiano, come Trieste.

Fiume sarebbe in tutti i casi un porto straniero per l'Austria, quindi per essa non vi sarebbe alcuna ragione di preferenza a Trieste diventato italiano.

3° *Porti del Nord.* — È dimostrato dall'A. che occorrerebbero ingentissime spese per far giungere all'Austria interna le merci per le vie del Nord. E poi bisogna considerare che le merci dovrebbero passare per il terri-