

Le merci del centro mediano di Europa si rivolgeranno ad Amburgo e Brema: così pure avverrebbe per forza di cose, anche se Trieste rimanesse sotto il dominio austriaco.

Il possesso della costa da Fiume a Zara da parte dell'Austria, porrebbe Trieste in condizione d'inferiorità; si potrebbe però ovviare ai mali mediante una accorta politica di tariffe ferroviarie da Trieste al futuro confine austriaco. Anche diventando Fiume il futuro porto dell'Austria, resterà sempre a Trieste il suo hinterland immediato, e dovranno pure essere messi a frutto i miliardi investiti nelle grandi opere ferroviarie. A Trieste rimarrebbero sempre industrie attive e capaci di vivere e lottare.

Bisogna pure notare che negli ultimi anni, per effetto della concorrenza che Vienna, aspirante ad essere l'organizzatrice dell'esportazione dei prodotti dell'Europa centrale, nella sua opera di dividere l'esportazione dell'Europa centrale fra i porti di Amburgo (in prima linea), Brema e Trieste, si manifestava già il fenomeno, grazie alla legge del minimo mezzo che tende ad avvicinare il produttore al consumatore, eliminando l'intermediario. Trieste vedeva degenerare parte del suo commercio da commercio proprio in commercio di transito, ciò che significava perdita di utili per l'intermediario.

Trieste però ritrae i suoi utili, nella maggior parte, dalle sue industrie; è un punto commerciale per scambi che non dipendono menomamente dalla appartenenza politica, ma esclusivamente dall'abilità commerciale delle ditte residenti a Trieste.

Trieste fa l'intermediaria fra le Americhe e le Indie da una parte e dall'altra il Levante, cui fornisce caffè, riso, alcool, tessuti di iuta.

Trieste italiana potrà sviluppare alcuni rami di commercio ora in decadenza, perchè Trieste non fa parte del Regno.

Così il commercio agrumario non sarà più spinto via Pontebba, in odio a Trieste, ma potrà trovar quivi il migliore trattamento. Non vi sarà più l'ostilità dei magaz-