

Ma Trieste e Fiume sono anche destinate a modificare la loro funzione in un Adriatico che ritrovi, dopo un secolo, il suo naturale assetto di mare prevalentemente italiano.

Fino ad oggi la corrente principale del commercio europeo che aveva il suo punto d'imbarco a Trieste era la corrente che portava al bacino mediterraneo orientale e nell'oriente asiatico i prodotti dell'industria austro-germanica e ne importava prodotti agricoli e coloniali. Trieste era una tappa fondamentale della carovana di *Kultur* germanica che muove verso l'Oriente. Questa che scende e risale l'Adriatico non è però la sola. Ve n'è un'altra, terrestre, che percorre la valle danubiana e si irradia nei paesi balcanici. Da Trieste si va in Grecia, in Turchia, in Egitto, nel mar Nero, un po' anche in Rumenia risalendo il Danubio, ma commercialmente i paesi balcanici dell'interno sono stati tagliati fuori dalla via marittima diretta a cui confluirebbero se avessero avuto ferrovie e sbocchi verso l'Adriatico. L'Austro-Germania ha sempre impedito che gli scambi balcanici prendessero altra via che quella di terra: così più sicuramente si convogliavano verso l'alta Austria e verso la Germania. Un percorso adriatico, per quanto facesse capo a Trieste e da Trieste nuovamente si irradiasse in paesi austro-germanici, avrebbe potuto portare delle dispersioni, verso l'altra costa, verso l'Italia e l'Occidente europeo. Il sistema ferroviario austriaco è distribuito in modo che dall'interno balcanico non si possa scendere al basso Adriatico in nessun modo. Lo scalo ferroviario più meridionale dell'interno è quello di Metcovich, che viene dalla Bosnia. Ma praticamente fino ad ora per arrivare all'Adriatico da Belgrado o da Sofia non era adoperabile se non la lunga linea ferroviaria che per Zagabria cala a Fiume.