

esecuzione e in progetto un'importante rete di canali – con i relativi porti fluviali – destinati a congiungere il Danubio con l'Oder da una parte e dall'altra con la Moldava e con l'Elba: tutti provvedimenti che per forza avrebbero volto al mare del Nord un traffico austriaco che altrimenti sarebbe stato tutto adriatico e perciò triestino. Gli economisti più spassionati in questa minaccia austro-germanica agli interessi del porto triestino hanno veduto un altro effetto dell'antagonismo fatale e generale tra *tutti* i porti mediterranei e i porti nordici. Anche economicamente Trieste ha bisogno che sia depresso il germanesimo e che prevalgano le nazioni mediterranee, prima l'Italia. Lo conferma indirettamente la Germania stessa che, avendo – in caso di liquidazione dell'Austria – messa la sua ipoteca su Trieste, ne riconosce il destino mediterraneo. Soltanto, per amor di Trieste, mette fra le nazioni mediterranee anche se stessa...

E poi, anche senza argomentare sulle ipotesi e sulle intenzioni, c'è qualche osservazione di fatto che assicura la prosperità avvenire di Trieste e di Fiume anche come porti dello stato italiano.

Il valore intrinseco di un porto è un valore veramente intrinseco. Più che dallo stato a cui è annesso dipende dalla sua organizzazione interna, dalla sua clientela costituita, dalla sua capacità di attrarne della nuova. Un grande porto è per lo Stato a cui appartiene una ricchezza nazionale, ma la provenienza della ricchezza è internazionale. È un emporio, un negozio di vendita e di scambio: l'importante è che sia un negozio bene avviato e che chi lo esercita conosca l'arte di guadagnare e di non perdere nè danaro nè credito. Ora Trieste e Fiume, i Triestini e i Fiumani, da un secolo hanno mostrato