

in sfera così vasta confluiscono alle loro banchine adriatiche. È stato dimostrato invece 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 provincie confinanti della Carniola, della Stina e della Carinzia. Constatazione importante perchè assicura la continuità necessaria di codesto commercio anche quando Trieste non farà più parte dello stato a cui appartengono codeste provincie 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 anzi che ad accrescere codeste zone. Fatti di natura austriaca, anzi austro-germanica: per esempio, la mediocre politica ferroviaria dell'Austria, che ha costruite sempre in ritardo le linee congiungenti Trieste con i paesi del suo interno; di tali ritardi hanno approfittato non un altro porto della Monarchia o qualche porto mediterraneo ma i porti germanici, lontanissimi, di Amburgo e di Brema. Amburgo nel 1850 aveva un tonnellaggio non superiore a quello di Trieste: oggi — cioè ieri — aveva un traffico eguale a quello dei cinque principali porti mediterranei sommati. Amburgo e Brema sono riuscite ad assorbire merci molto addentro nell'Europa centrale in grazia dei canali che legano i grandi fiumi germanici. E ne assorbirebbero sempre più se Trieste rimanesse sotto il dominio austriaco, perchè prima della guerra l'Austria aveva in