

che, se il Governo avesse lasciato sola Trieste, essa avrebbe dovuto soggiacere alla concorrenza dell'alleanza stretta da Fiume con le ferrovie e col governo d'Ungheria.

Allarmi troppo acuti, ma naturali in una città, del cui commercio, nel 1882, il meglio che si potesse dire era che da vent'anni stagnava. L'aumento dei traffici era così insignificante, che appena si notava. Un confronto coi porti italiani è istruttivo: dal 1872 al 1881 Venezia aveva ampliato i suoi commerci del 50 per cento; Genova del 41 per cento; Trieste solo del 4 2 per cento. Questa statistica si faceva da un Tedesco, proprio mentre l'Austria, a soli scopi politici, celebrava con una esposizione e con feste il quinto centenario della data, in cui si era impadronita di Trieste. Il governo voleva mostrare con le parate e con la visita imperiale di ritenere la città adriatica vitalmente importante per l'esistenza economica dell'Impero. Ma le cifre, i fatti, le esperienze stavano e stanno a smentire le affermazioni pronunciate a solo scopo politico. Tra la Monarchia e Trieste non v'era soltanto la separazione della reciproca incompatibilità politica: v'era allora anche una innegabile disarmonia economica. Per quanto da quasi due decenni reclamasse altre congiunzioni ferroviarie con l'interno, la città era ridotta ancora all'unica linea del 1857. Essa serviva in misura debole da sbocco marittimo della Monarchia: mancava perciò al porto ogni carattere mondiale. Talché, ancora nel 1882, del commercio marittimo di Trieste solo il 27 per cento andava all'estero, mentre il 63 per cento era coi porti dell'Adriatico soggetti all'Austria. Basti ricordare, del resto, che dal 1876 al 1880 il 67 per cento del commercio marittimo dell'Austria era passato per Amburgo e per altri porti germanici, e solo circa il 20 per cento via Trieste. Si potrebbe dire che era un porto, se non estero, certo secondario nel concetto degli Austriaci. Le tariffe poi erano talmente negative d'ogni unità economica tra il porto e l'interno, che lo zucchero boemo si importava in Italia e nel Levante via Amburgo a minor prezzo che via Trieste. Anzi, nel 1881, a una ditta triestina convenne far venire dello zucchero boemo a Trieste via Amburgo.

Nel 1884 il porto nuovo fu compiuto, con undici anni di ritardo, tra il Canal grande e Roiano, sopprimendo l'antico lazzeretto. Appena inaugurati, i nuovi impianti si mostrarono insufficienti e,