

traffico ferroviario, solo 1007 appartengono al traffico coll'Austria. Degli altri, 126 appartengono al traffico con l'Ungheria, 333 a quello con stati esteri.

Poi i 1007 milioni del traffico ferroviario con l'Austria rappresentano il valore di 209.314 vagoni dei quali 121.513 arrivati e 87.801 partiti.

Ora in questa somma entrano: il commercio con la Venezia Giulia per il 17,73 % (la Venezia Giulia sarebbe annessa insieme a Trieste e non ci sarebbe quindi qui il pericolo di un boicottaggio austriaco; quello con la Carniola per il 16,6 %; il commercio con la Stiria per il 12,4 %; quello con la Carinzia per l'8,49 %.

Dunque il 55 % delle merci austriache o dirette all'Austria, appartiene al commercio coi paesi immediatamente vicini a Trieste, quei paesi pei quali Trieste è veramente lo sbocco naturale. Cioè il porto marittimo più vicino e più economicamente raggiungibile. Questo vuol dire che se si volesse da quei paesi, far passare le merci per un altro porto, onde poi inoltrarle verso qualunque paese, le spese di trasporto sarebbero maggiori di quello che lo sono oggi, via Trieste.

Quanto alle merci che vanno in Austria, ma verso le provincie più settentrionali, c'è da notare che anche rimanendo sotto l'Austria Trieste corre il pericolo di perderle causa la concorrenza delle vie acquedella Galizia che nei prossimi anni si costruiranno.

2) Il commercio marittimo di Trieste fra importazione ed esportazione ammonta a 1671 milioni. Di questi 1100 appartengono al commercio con il bacino mediterraneo e 241 al commercio coi porti dell'Estremo Oriente, commercio che segue naturalmente la via del canale di Suez e si unisce al commercio mediterraneo. Dunque di 1671 milioni, 1341 rappresentano il valore delle merci che vengono dal Mediterraneo o vanno al Mediterraneo.

Ora è chiaro che per queste ^{merci} tutte lo scalo naturale non è Amburgo, ma Trieste. È evidente che una cassa di chiodi, per andare da Graz al Cairo, paga meno spese di trasporto passando per Trieste che salendo ad Amburgo per arrivare nel Mediterraneo appena dopo aver fatto il giro di mezza Europa.

I sostenitori della tesi austriacante affermano che l'Austria può modificare la situazione in due modi:

a) Concedendo facilitazioni ferroviarie alle merci che andrebbero verso Nord. Ma il cammino più lungo verso Amburgo dovrebbe esser fatto su territorio germanico e il trasporto marittimo su navi germaniche. Ora difficilmente le ferrovie e le compagnie di navigazione tedesche sarebbero disposte a rovinarsi, per fare dei prezzi tanto bassi quanto occorrerebbero all'Austria.

b) Mettendo contro le provenienze da Trieste ostacoli di dazi o tariffe. Così l'Austria