

XIII. — Trieste porto italiano.

Alcune coincidenze storiche, le apparenze esterne di alcuni fenomeni, la alchimia matematico-economica di alcuni scrittori interessati, hanno creato sulla prosperità economica di Trieste la leggenda che essa sia dovuta interamente al fatto che la città appartiene all'Austria, e non solo, ma anche alle cure che la Monarchia avrebbe avute per favorire il commercio e il progresso economico del suo emporio. In altre parole l'Austria sarebbe per Trieste, non lo stato oppressore, ma il benefattore benigno e pietoso che le avrebbe dato tutto quello che forma oggi la sua ricchezza e la sua prosperità.

Mario Alberti nel suo pregevole studio *La fortuna economica di Trieste e i suoi fattori*, ha sfatato questa leggenda.

Egli ha dimostrato che il governo austriaco ha fatto al commercio triestino, da parte sua, poco bene e che invece per trascuranza o per insipienza ha recato o lasciato recare molto spesso dei gravi colpi al progresso dei traffici triestini.

Quando il "Lloyd austriaco" sorse a Trieste, il governo non solo non lo aiutò, ma lo os-

servò con diffidenza temendo che sotto il manto dell'impresa economica si celassero scopi politici. Eppure il Lloyd nei primi anni della sua esistenza è stato uno dei maggiori fattori del progresso economico di Trieste.

Mentre Amburgo già fin dal 1851 era in diretta congiunzione ferroviaria con l'interno dell'Austria, Trieste non ebbe una ferrovia che nel 1857, e soltanto fino a Lubiana. Intanto, e oltre Lubiana anche più tardi, le merci dovevano essere inoltrate su carri tirati da cavalli. Naturalmente quei sei anni di ritardo bastarono affinché Amburgo togliesse a Trieste gran parte dei suoi commerci. Fatta poi la ferrovia, il suo esercizio fu affidato ad una società francese che vi pose dei noli quasi proibitivi.

Dopo che la prima ferrovia si fu dimostrata del tutto insufficiente, i commercianti triestini ne domandarono una seconda e dai più fu proposto un tracciato che passava per il passo del Predil.

Questo avveniva nel 1868. La seconda linea fu terminata appena nel 1906 e con un tracciato scelto per motivi strategici che importò forti spese di costruzione, e per conseguenza, nello esercizio, noli molto alti.

Infine appena nel 1883 Trieste ebbe un porto che avesse qualche parvenza di modernità e quando esso apparve ristretto, il nuovo fu costruito con ingenti ritardi e troppo poca profondità per accogliere le più grandi navi.