

riuscirebbe veramente a far apparire le spese di trasporto per il Nord, più piccole di quelle per la via di Trieste; ma per le circostanze accennate, le spese sarebbero sempre superiori a quelle che, passando per Trieste, si devono sostenere ora.

Maggiori spese di trasporto vuol dire rialzo dei prezzi delle merci o diminuzione del guadagno degli industriali. Potrebbe l'Austria far rialzare i prezzi dei suoi articoli di esportazione, in modo da esporli alla concorrenza degli altri Stati; o si trova l'industria austriaca in condizioni così floride da poter assumersi nuovi oneri senza incorrere nella rovina?

Dunque se un porto può vivere di un dato *hinterland*, anche l'*hinterland* può commerciare nelle migliori condizioni solo con un porto o con un sistema di porti. E nel caso di Trieste, si tratta proprio di un solo porto.

Che ciò sia vero lo dimostra il caso di Anversa e di Rotterdam che commerciano in gran parte con merci tedesche, o destinate alla Germania, malgrado che questa abbia nel Nord i due grandi porti di Amburgo e di Brema. I tedeschi hanno già compreso che, con mezzi artificiali non riuscirebbero a trarre ai loro porti le loro merci, e l'anno scorso si parlava di un canale dal Palatinato al Mare del Nord. Questo canale dovrebbe giungere al mare più presto di quanto vi giunge il Reno, l'arteria dei due porti esteri, e così solo, facendo passare la via più

economica sul territorio nazionale, si pensa di vincere la concorrenza straniera.

Ma un esempio più significativo di questo fatto lo dà Trieste stessa.

L'economia austriacante afferma che le merci austriache troverebbero vantaggio ad andare al Mediterraneo attraverso i porti germanici. Noi vediamo invece che perfino merci germaniche trascurano i porti nazionali per venire a Trieste. Il commercio di Trieste con la Germania ascende alla cifra rispettabile di 236 milioni all'anno, dei quali 219 appartengano al traffico ferroviario. E malgrado lo sviluppo dei porti nordici il commercio triestino con la Germania ha avuto negli ultimi anni un forte incremento, perchè nel 1907 ascendeva appena a 129 milioni. Quindi l'aumento del commercio con la Germania ha superato il ritmo del progresso generale del commercio triestino, negli ultimi anni. Al commercio tedesco si deve aggiungere il commercio con la Svizzera ascendente a 30 milioni. Sono dunque 266 milioni di traffico, che, in virtù dei sistemi doganali, dovrebbero essere assorbiti dai porti del Nord e che invece Trieste strappa loro, in virtù della sua più favorevole posizione geografica. E questo dimostra una volta di più che fra l'Europa centrale e il Mediterraneo la via naturale passa per Trieste.

Riassumendo: dei 1671 milioni del commercio marittimo 1341 appartengono al commercio col Mediterraneo. Questo commercio ha il suo