

*
**

La obiezione teorica più comune contro la tesi irredentista è quella che riguarda l'avvenire economico di Trieste come porto italiano.

Gli avversari dell'irredentismo, cioè, affermano che Trieste con l'annessione all'Italia perderebbe buona parte del suo commercio. Oggi i suoi traffici si fanno in buona parte con le provincie interne dell'Austria, dalle quali dopo l'annessione la separerebbe un confine politico e doganale. L'Austria potrebbe facilmente boicottare addirittura il suo commercio imponendo alle merci da lei provenienti dazi proibitivi od alte tariffe ferroviarie.

Le premesse di questa asserzione sono vere, quantunque non nella misura nella quale vogliono farle apparire alcuni. Il traffico ferroviario di Trieste ammonta a merci per un valore di 1473 milioni. Di questi, 1007 milioni rappresentano il traffico con l'Austria. E precisamente 540 milioni appartengono all'importazione, 467 alla esportazione. Ciò vuol dire che la maggior parte (non la totalità e neppure la quasi totalità) delle merci che partono poi per mare viene dall'Austria; e che la maggior parte delle merci che per mare arrivano a Trieste e poi ripartono in ferrovia, vanno in Austria.

Ma quando si passa alle conclusioni le cose diventano meno semplici.

Se l'Austria dovesse escludere dal suo commercio Trieste, le resterebbero tre altre vie per fare arrivare al mare i suoi prodotti: i porti dalmati, Fiume, i porti germanici.

I. — I porti dalmati. D'essi come sbocco commerciale delle provincie interne dell'Austria oramai non si parla più. Poi che il trasporto per terra costa quasi il triplo del trasporto per mare, in condizioni normali, le merci per arrivare a Zara o a Spalato dovrebbero pagare noli tripli di quello che pagano ora per giungere da Trieste alla stessa latitudine nell'Adriatico. E si tratta di una distanza di mezzo migliaio di chilometri. Una ferrovia poi lungo la costa, sarebbe ancora da costruirsi e le difficoltà topografiche renderebbero enormi le spese di costruzione, ingenti quelle d'esercizio, alti i noli.

II. — Fiume. Ma dopo un cataclisma politico dovrebbe essere: o come oggi un porto ungherese di una Ungheria che dal 1917 sarà doganalmente separata dall'Austria; o il porto di uno stato jugo-slavo; o un porto italiano come Trieste. In tutti i casi per l'Austria tedesca un territorio estero e quindi per nessuna ragione da preferirsi a Trieste.

III. — I porti del nord. Riguardo alla concorrenza possibile dei porti germanici ci sono da osservare parecchie cose:

1) Intanto come già ho fatto osservare dei 1473 milioni a cui ammonta il valore del nostro