

nacciò l'estensione ai traffici con la Dalmazia, riescono del massimo danno per Trieste. Non solo in questo senso la politica ferroviaria dello Stato fu pregiudizievole agl'interessi triestini: essa li danneggiò gravemente anche favorendo i trasporti oltre i porti fluviali della Boemia, della Slesia, della Galizia. Nel 1911 il movimento dei soli porti boemi sull'Elba fu di ben oltre 8 milioni di quintali. Gli inconvenienti della politica ferroviaria austriaca furono rilevati in un discorso al Parlamento di Vienna dal senatore Escher, il quale pronunciò le seguenti testuali parole: « Anche dopo la costruzione della ferrovia dei Tauri, le condizioni sono le seguenti: la sfera d'azione e d'influenza dell'emporio triestino trova nella direzione verso l'Europa centrale una barriera all'altezza di Praga, barriera che va da Praga al confine boemobavarese, oltre Norimberga e Monaco, fino al lago di Costanza. Come si vede, il territorio del porto di Trieste è piccolo; non valeva la pena di spendere i molti milioni investiti nella costruzione della ferrovia dei Tauri e nel porto di Trieste per mettere un così piccolo hinterland sotto l'influenza di quell'emporio. È al di là di questa barriera commerciale che si trovano i territori ricchi, popolosi, industriali, ma in essi la sfera d'attrazione dell'emporio triestino non può entrare; essi gravitano verso Amburgo, Anversa, Rotterdam ed il grande traffico s'incanala per questi tre grandi porti nordici nonostante Amburgo sia, in confronto di Trieste, lontano da Suez più di 2000 miglia e Rotterdam oltre 1500 miglia marittime. Perchè le merci preferiscono la via più lunga alla più breve? Si tratta di tariffe e questo stato di cose non è tollerabile; se lo si lascia sussistere vuol dire che si vogliono fare i lavori a mezzo ».

Accanto a questo inconveniente della politica ferroviaria v'è il pericolo dei canali, che si voglion costruiti nel nord della monarchia a.-u. Essi rafforzerebbero non solo la potenzialità di concorrenza dei porti fluviali del nord dell'Austria-Ungheria (i canali dovendo creare i seguenti tre sistemi di vie fluviali: Danubio-Oder; Danubio-Moldava-Elba; Oder-Vistola-Dnjester), ma altresì allargherebbero in danno di Trieste la sfera d'influenza, il raggio di dominio, l'hinterland dei grandi porti della Germania e dell'Olanda. I canali — secondo la previsione del chiaro dott. Alberto Moscheni, vice-segretario della Camera di commercio, il quale ha dettato una lucidissima monografia su la « ripercussione della costruzione dei canali interni sul traffico di Trieste » — i canali pregiudicherebbero lo sviluppo della navigazione di Trieste, indebolirebbero il traffico carboniero, deprimendo così la base dello sviluppo della marina libera, danneggerebbero fortemente le industrie triestine, porterebbero nel commercio locale una diminuzione di almeno 300.000 tonnellate di merce, per un valore di circa 183 milioni di corone ed una perdita netta di guadagno di quasi tre