

nuove possibilità di sviluppo confortate ed irrobustite dalla sicurezza di un regime politico stabile e liberale. Dal punto di vista commerciale — e soprattutto dal punto di vista del transito commerciale, poichè il commercio vero e proprio ha vitalità e forza superiore ai rivolgimenti politici — sono da considerarsi queste eventualità: la costa da Fiume a Zara appartiene all'Italia oppure alla Serbia, oppure ancora — ciò che peraltro sarebbe meno desiderabile — all'Austria-Ungheria. Nei primi due casi Trieste non avrebbe alcun detrimento per la sua importanza commerciale, ma anzi vedrebbe accresciuta la sua potenzialità economica.

Trieste conserverebbe necessariamente il suo hinterland immediato e quello meno lontano. Quello molto a nord — della Boemia, della Moravia e della Germania meridionale — già adesso minacciato dalla rete di canali che il Governo austriaco intendeva costruire in allacciamento con i fiumi nordici della Germania, sarebbe oggetto di un'accanita competizione fra Trieste ed i porti germanici di Amburgo e Brema, competizione già esistente durante l'appartenenza di Trieste all'Austria, e che probabilmente si risolverà così: le merci richiedenti per la loro natura un trasporto celere, dirette per il Levante, l'Oriente ed il Nord-Africa, prenderanno sempre la via più celere di Trieste. Così pure le merci ricche (di alto prezzo), le quali possono consentirsi il lusso di un trasporto rapido ed un po' più costoso. Anche i prodotti della Germania settentrionale, quando abbiano urgenza di arrivare a destinazione nel Levante, prendono la via di Trieste, a pregiudizio di Amburgo e Brema. Le spedizioni del centro mediano di Europa per le Americhe si dirigeranno, invece, prevalentemente verso Amburgo e Brema. La stessa soluzione, giova notarlo subito, si avrebbe anche se Trieste continuasse a restare sotto il dominio austriaco.

Il possesso della costa da Fiume a Zara da parte dell'Austria costituirebbe indubbiamente, per lo meno allo stato potenziale, un pericolo non trascurabile per l'egemonia commerciale italiana nell'Adriatico. A questo pericolo, minimo dappprincipio, maggiore in avvenire, si potrebbe, però parzialmente e con sacrificio, riparare con un'avveduta politica tariffaria per i trasporti ferroviari da Trieste al futuro confine austriaco. Ma sarà bene evitare un siffatto inconveniente, con tenacia di sforzi e di energie. Poichè se è vero, che anche nell'ipotesi la più sfavorevole — cioè nella sostituzione di Trieste con Fiume nella funzione di porto centrale dell'Austria — Trieste e con essa l'Italia subirebbe danno non indifferente, non è meno vero per altro che a Trieste, in tutti i casi, resterebbe sempre l'hinterland immediato e quello meno lontano, oltre che per la vicinanza, anche per le congiunzioni ferroviarie più perfette e pronte e per il fatto semplicissimo, che i miliardi investiti nelle congiunzioni ferroviarie di Trieste con l'Austria do-