

I traffici dell'Adriatico e la canalizzazione interna della Mediaeuropa

Nota del dott. ERMENEGILDO SCALA

I.

In una nota pubblicata nel *Bollettino della R. Società Geografica Italiana*, fasc. I-II pag. 87-98, Roma, 1918, ho cercato di spiegare l'importanza del porto di Amburgo nel sistema continentale ed interoceanico degli Imperi centrali, e in quell'occasione ho insistito sull'importanza che avevano e sull'influenza che esercitavano l'estesissima rete fluviale e il sapientissimo sistema di canalizzazione germanici sui traffici europei.

In seguito molti studiosi si sono occupati dei porti adriatici e dell'influenza che quelli del Mare del Nord esercitavano su questi, ma le opinioni, non sempre concordi nelle conseguenze ultime, pur concludevano in massima che fra i grandi porti meridionali dell'Europa, Fiume, Trieste, Venezia, Genova e Marsiglia, non poteva sorgere rivalità, poichè ognuno di loro ha un proprio retroterra e risponde ad una funzione geografica ben definita, ma che tutti insieme, questi porti, sono solidariamente rivali dei porti del Nord: Havre, Anversa, Rotterdam, Brema e Amburgo (1).

Questa tesi, esatta soltanto per una metà, per l'altra è per lo meno equivoca.

Ho dimostrato che l'asse dei grandi traffici internazionali inesorabilmente si sposta da Oriente a Occidente, quindi Fiume perde a vantaggio di Trieste e Venezia, come Genova perde in favore di Marsiglia e Amburgo in confronto di Rotterdam e Anversa. In conclusione, la geografia — come giustamente osserva il Pinelli — finisce per trionfare.

Ora bisogna vedere se il trionfo della geografia convenga più o meno all'Italia, nazione che possiede oggi il più grande sviluppo costiero europeo, una numerosa popolazione marinara e che ha quindi i suoi interessi più vitali sul mare.

Mi sembra utile esaminare la questione un po' più dettagliatamente e vagliare tutte le forze che sono in giuoco prima di emettere dei giudizi.

Ho dimostrato ancora che la geografia avrebbe, per quanto riguarda Trieste e Fiume, già trionfato, se l'Austria non avesse, con

(1) Vedi, ad esempio, l'articolo del vice ammiraglio ELIO PINELLI pubblicato nel n. 317 del giornale *L'Epoca*.

ogni mezzo, mantenuto i traffici sulla via di Trieste, e l'Ungheria non avesse fatto altrettanto per Fiume, porto, dal punto di vista dei traffici internazionali, assolutamente *artificiale* (1).

Oggi la cosa è ben diversa, ed è perciò ch'io ho sempre sostenuto e sostengo che la redenzione della sponda orientale dell'Adriatico non è concepibile che nella sua *totalità*, anche se alcune città o contrade non hanno da vantare tradizioni d'irredentismo, anche se sono oggi parzialmente imbastardite o totalmente cadute nelle mani dei jugoslavi.

Venezia, Trieste e Fiume non saranno fra di loro rivali, a condizione che tutte e tre le città, e con esse tutta la costa istriana e dalmata, siano sottoposte ad una unica dominazione. All'incontro lo squilibrio avverrebbe il giorno in cui Trieste, unita all'Italia, dovesse lottare contro Fiume jugoslavo o ungherese. In questo caso la geografia rimarrebbe geografia pura e Fiume assorbirebbe tutto il movimento da e per l'Austria-Ungheria, pregiudicando le sorti di Trieste e ridestando fatalmente l'antica rivalità fra Trieste e la Repubblica di San Marco, le cui retroterre, che prima della nostra guerra erano ben definite, oggi fra loro si confondono.

L'assoluto dominio del Mare Adriatico da parte dell'Italia non è dunque concetto imperialistico, nè soltanto una giusta aspirazione, consacrata da tradizioni storiche e nazionali, ma è soprattutto una *necessità assoluta* d'indole economica e militare.

* * *

Ammissa la esatissima tesi che i cinque grandi porti del Mediterraneo sono rivali dei grandi centri marittimi del Mare del Nord, resta a vedersi se e in quale misura sapremo mantenere il commercio del retroterra ex austriaco sul Mare Nostro.

Esaminiamo un po' la statistica 1912 del movimento merci dell'ex retroterra triestino, via Trieste.

Province dell'ex-impero austriaco	Popolazione	Importazione in quintali	Esportazione	Percent. totale
Gorizia, Gradisca e Istria	690.521	2.042.353	1.646.669	17,73
Carniola	530.189	2.216.334	1.245.558	16,60
Austria Inferiore	3.634.964	847.138	2.042.764	13,89
Stiria	1.467.758	1.819.577	763.914	12,40
Boemia	6.860.029	1.347.944	1.154.948	12,00

(1) Riferendomi a quanto ho già scritto e a quanto sto per dire, ricordo che il *Pester Lloyd* del 19 aprile 1917 faceva le seguenti osservazioni: « La mancanza di vie fluviali nei nostri porti marittimi ci escluderà dalla navigazione marittima, se noi non ci metteremo in comunicazione con la rete di canali dell'Europa centrale per mezzo di un canale Fiume-Culpa-Sava-Drava-Danubio che faccia capo ad un canale marittimo Trieste-Fiume a somiglianza del canale germanico Kaiser Wilhelm ».

« Fino a quel momento noi dovremo *sorreggere* il nostro commercio marittimo con *mezzi artificiali*, con tariffe speciali ferroviarie per Fiume e Trieste, allo scopo di bilanciare i bassi noli del Danubio e dell'Elba, così che le navi nazionali di esportazione possano trovarsi nella medesima condizione così a Fiume come a Galatz, così a Trieste come ad Amburgo ».

Province dell'ex-impero austriaco	Popolazione	Importazione in quintali	Esportazione	Percent. totale
Moravia	2.666.613	1.758.780	387.629	10,30
Carintia	406.162	1.342.363	424.577	8,49
Galizia	8.211.770	374.680	232.592	2,90
Slesia austriaca	775.998	163.265	251.401	2,00
Austria Superiore . . .	863.988	90.657	214.314	1,29
Tirol	979.697	38.194	231.170	} 1,28
Voralberg	150.837	32.775	26.859	
Salisburgo	221.304	72.874	138.044	1,00
Bucovina	818.328	4.951	19.668	0,12
Dalmazia	667.648	commercio esclusivam. maritt.		

Da queste poche cifre risulta anzitutto che l'82,92 % del traffico ferroviario ex-austriaco interessava *sei* provincie: Gorizia, Gradisca e Istria, Carniola, Austria Inferiore, Stiria, Boemia, e soltanto il 17,08 % le altre *otto* provincie della Monarchia (esclusa la Dalmazia). A questo movimento commerciale deve aggiungersi quello da e per l'Ungheria, ammontante a circa 2 milioni e 200 mila quintali e quello di 1 milione e 800 mila quintali che intercedeva fra il porto di Trieste e l'Impero germanico, dei quali il 31,95 % spettava alla Prussia, il 28,84 % alla Baviera e il 22,60 % alla Sassonia, mentre tutti gli altri Stati della Germania non interessavano il commercio triestino che per circa tre mila vagoni annui. L'Italia, a sua volta, manteneva, via terra, un commercio ammontante a circa 947 mila quintali annui; tutti gli altri Stati (Svizzera, Serbia, Francia, Russia, Rumenia, ecc.) complessivamente non raggiungevano che un movimento di 300 mila quintali di merce all'anno.

Se teniamo presenti queste cifre e in debita considerazione l'importanza economica dei singoli paesi dell'*hinterland* di Trieste, dobbiamo ritenere per certo il futuro commercio con Gorizia, Gradisca e l'Istria diminuito da un'equa parte a favore di Venezia, quello della Carniola e della Stiria, e in parte il commercio con l'Austria Inferiore e Superiore; ma tutto il resto è problematico, poichè i traffici da e per il Tirol, il Voralberg, Carintia e il Salisburgo andranno a favore di Venezia — e ciò non costituirà un danno — e quelli importantissimi della Boemia, Slesia, Moravia ed il resto dell'ex-Monarchia si troveranno sotto l'influenza immediata dell'Elba, dell'Oder e della Vistola, fiumi collegati fra loro — come abbiamo veduto — da un ben ideato sistema di vie acquedotti, rafforzato da una fittissima rete ferroviaria, che fanno capo ai grandi porti anseatici, a Rotterdam e Anversa.

Ora sta il fatto che sotto il dominio austriaco, Trieste — e la stessa cosa vale per Fiume — non si è mai potuta sottrarre alla influenza dei porti del mare del Nord, tanto è vero che molto carbone e cotone, destinati all'Austria, penetravano nel paese per via Amburgo e Brema, e lo stesso dicasi per quanto riguarda l'importazione del caffè non solo, ma anche gli agrumi della Sicilia, che, anzichè prendere la via di Trieste in proporzioni sempre maggiori penetravano in Germania e in Austria-Ungheria per le vie del Nord (1).

(1) ERMENEGILDO SCALA, *Per il traffico degli agrumi, Trieste e Amburgo*, in *I Campi*, Roma, 28 dicembre 1918.

Tutto ciò serve a dimostrare che *sarebbe desiderabile per il benessere dei popoli che la geografia trionfasse sempre, riducendo così al minimo il costo reale delle merci*, ma dato e supposto che i popoli lascino che i porti rispondano alla loro funzione geografica ciò che è una ipotesi alquanto ingenua (1).

II

Nella prima parte di questo lavoro abbiamo veduto su quale retroterra i tre maggiori porti dell'Adriatico potrebbero contare in seguito al dissolvimento degli Imperi centrali, dato che le condizioni rimanesero quelle dell'ultimo periodo antibellico e l'uomo non si accingesse a correggere la geografia a proprio vantaggio con la sua volontà, il suo sapere e la forza delle sue armi.

Gli studiosi dell'Impero austriaco avevano riconosciuto che *geograficamente Trieste è separata dal retroterra* e quindi essa non ha possibilità di sviluppo che sul Mediterraneo. Il possesso di questo mare porta con sé la potenza; così è stato sempre e la storia lo dimostra. *La media Europa deve perciò porre il piede fermo nel Mediterraneo* e dare grande impulso alla marina. Ora questo bel sogno degli Imperi centrali è svanito e con esso l'interesse che Trieste diventi il maggiore porto di transito, anzi essi hanno l'interesse di deviare i traffici dell'Adriatico per quanto sia possibile (2).

Fin dal 1909 in una seduta della Camera di commercio di Reichenberg, il consigliere *Deutsch*, parlando sul progetto di legge concernente la statizzazione della *Nordwestbahn* (ferrovia del nord-est), si esprimeva: «Dalla relazione chiaramente traspare l'intenzione del governo austriaco di rendere difficili i trasporti sull'Elba, allo scopo di favorire il porto di Trieste. Anche pienamente riconoscendo la necessità che il governo dedichi ogni sua cura al porto di Trieste, non si può ragionevolmente negare il fatto, che la distanza tra le località industriali della Boemia settentrionale ed i porti dell'Elba è soltanto di poco superiore a quella fra gli stessi centri industriali boemi e Trieste, e che per i trasporti oltre i porti del Mare del Nord, si pagano noli molto più bassi che per quelli oltre Trieste» (3).

In diverse epoche — come sempre — la politica commerciale austriaca si è dibattuta fra i desideri dei grandi industriali e commercianti della Slesia, della Boemia e della Moravia, che pretendevano fosse mantenuto il servizio cumulativo ferroviario e fluviale, il quale fa capo ad Amburgo, e Trieste che avrebbe voluto essere il solo emporio della Monarchia austriaca e a favore del quale si era decisa la costruzione delle ferrovie alpine, le trasformazioni portuali e il movimento della marina mercantile.

(1) Vedi p. 423, nota 1.

(2) A. ESCHER, *Triest und seine Aufgaben in Rahmen der oesterreichischen Volkswirtschaft*, Vienna, 1917.

(3) In tempi normali si calcolava che il costo di esercizio dei canali germanici variasse da 0,076 a 0,125 centesimi di marco per chilometro, con una media di 0,18; mentre la media del costo di esercizio ferroviario era di 0,5, quindi il trasporto delle merci sui canali si avvantaggiava in media di 0,32 centesimi di marco per ogni chilometro.

Tutto ciò avveniva, quando Trieste era politicamente soggetta all'Austria, quando Trieste doveva servire alla Media-Europa a « porre il piede fermo nel Mediterraneo affinché gli Imperi centrali divenissero gli esclusivi padroni delle vie che conducono a Suez e a Gibilterra » (1), e quindi il governo della ex Monarchia asburgica doveva sia pure di mala voglia riconoscere l'importanza che questo grande centro commerciale aveva per l'Impero (2).

Ma ora — *si tenga bene in mente* — questo immediato interesse è cessato ed è quindi da domandarsi, se e in quale misura i nuovi Stati a cui apparterranno Boemia, Moravia, Slesia, Galizia e Bucovina (abitanti: 19.333.000) e la stessa ex-Ungheria (abitanti: 21.400.000) avranno bisogno di servirsi del porto di Trieste e di quello fiumano oppure se ad essi converrà esumere gli antichi progetti di canalizzazione interna.

* * *

Sarà bene spiegare questo grandioso progetto, affinché ognuno si renda conto esatto dell'importanza vitale che ha e dell'influenza che, in un lontano avvenire, potrebbe esercitare sui traffici dell'Adriatico.

La costruzione di canali interni fu deliberata dal consiglio dell'Impero austriaco nel 1901 e sancita dalla legge 11 giugno 1901 (*Bollettino delle leggi dell'Impero*, n. 66, Vienna, 1901), contemporaneamente a quella delle ferrovie alpine sopra accennate, quasi a titolo di compensazione, data nel fervore creativo che caratterizza l'era del ministero Koeber alle province settentrionali dell'Austria (3).

Il progetto complessivo comprende la congiunzione del Danubio con l'Elba, con l'Oder, con la Vistola e con il Dniester, e precisamente:

1° Il Canale Danubio-Moldava-Elba, il quale mette in comunica-

(1) Vedi pag. 426, nota 2.

(2) H. von BÜLOW, *Oesterreich-Ungarns Handels und Industrie Politik*, 1912, osserva: « non è cosa facile passare sopra simili contrasti; la mano che si tende per porgere aiuto trema di fronte a certe correnti che arrivano sino alla superficie; non può esserci una vera cordialità nei doni che vengono porti. Ma tutte queste considerazioni a che valgono? Trieste è l'unico porto dell'Austria, non è possibile lasciarlo intristire più oltre. Indubbiamente il Governo deve prendere i provvedimenti più urgenti, riguardo le comunicazioni ferroviarie e le tariffe. Si tratta quindi sempre di mantenere i traffici con artificio sulla linea che passa per Trieste e Fiume ». Della stessa opinione è l'ESCHER, e lo SCUBITZ, *Triest und seine Bedeutung für den deutschen Handel*, Leipzig, 1881, conclude col dire che « questa importanza è divenuta anche maggiore negli ultimi anni, dopo che l'apertura del Canale di Suez ha avvicinato più di settemila miglia Trieste ai mercati dell'India e dell'estremo Oriente ».

(3) Vedi nota precedente. Osservo che il VON DER LEYEN nella sua opera *Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem deutschen Reich und Oesterreich* (pag. 369) giustamente dice che « Lo sviluppo del traffico per vie acquedotte interne gioverà certo anche all'Austria-Ungheria, ma avrà importanza di gran lunga maggiore per la economia germanica » e dello stesso parere è anche l'HEIDERICH, *Die Donau als Verkehrsstrasse*, Vienna 1916. Del resto il IV Congresso austriaco delle comunicazioni fluviali, tenutosi a Vienna nel giugno del 1917, riconosciuto il danno che le progettate vie fluviali avrebbero arrecato a Trieste, chiese che questo porto fosse unito mediante un canale alla Drava e questo fiume al Danubio. Vedi anche pag. 424, nota 1.

zione Vienna con Budweis sulla Moldava e ha una lunghezza di 274 chilometri; la Moldava verrebbe regolata fino a Budweis (1).

2° Il canale Danubio-Oder della lunghezza di 274 chilometri, il quale mette in diretta comunicazione Vienna con Oderberg sull'Oder e ha una diramazione da Lundenburg a Bruma (60 chilometri) e una che parte da Prerau e va a Pardubitz sull'Elba, percorrendo 200 chilometri circa; infine la regolazione dell'Elba da Melnik a Jaromer (2).

3° Il canale Oder-Vistola-Dniester, che percorrendo 145 chilometri mette in comunicazione questi tre fiumi partendo a Mährisch-Ostrau, tocca Cracovia e sbocca a Petrytow nella Vistola. Anche questo progetto prevede diverse importanti diramazioni (3).

Oltre a questi canali previsti dalla legge 11 giugno 1911, sono stati discussi altri progetti non meno importanti per lo sviluppo della navigazione interna.

1° La navigazione del Danubio, la quale possiede una flotta complessiva di oltre 1 milione e 600 mila tonnellate dev'essere migliorata e aumentata; le condizioni di navigabilità di questo fiume devono rendere possibile la circolazione di navi di 2000 tonnellate, e a tale scopo sono stati preventivati grandi lavori di regolarizzazione sul tratto Ratisbona-Kehlheim-Ulm e alle Porte di Ferro (4).

2° Abbiamo già veduto che il canale Ludovico congiunge il Reno con il Danubio, ma il canale, capace solo alla circolazione di battelli di 130 tonnellate, non corrisponde più ai bisogni del traffico moderno. Perciò si è progettato una modificazione dell'attuale percorso: il Reno sarà canalizzato fino a Bamberg; da qui seguirà il canale Ludovico fino a Norimberga, da dove il canale condurrà fino a Stepperg sul Danubio. Questo canale, con la diramazione Augusta-Monaco avrà la lunghezza di 680 km. (5).

3° Un altro progetto che merita tutta la nostra attenzione è quello di canalizzare il Reno da Basilea al lago di Costanza e unire questo lago al Danubio allo scopo di attrarre i traffici della Svizzera, del

(1) Secondo la *Wirtschaftszeitung der Zentralmächte* del 23 novembre 1917 i lavori per la canalizzazione dell'Elba in Boemia sono già cominciati.

(2) Per discutere questo progetto si è riunito a Dresda, il giorno 22 marzo 1917, un Congresso di associazioni economiche. Gli ungheresi vorrebbero canalizzare la March e far sboccare il canale a Deveny.

(3) Vedi: VON DER LEYEN, *op. cit.* Questi progetti sono stati ampiamente discussi anche al Congresso delle Associazioni economiche tedesche, austriache e ungheresi, riunitosi ad Amburgo alla fine di novembre 1917. Con questo canale, la cui spesa è stata preventivata in milioni 250 di corone, si verrebbe a collegare l'Europa Sud-Orientale con il Baltico.

(4) Congresso di Budapest tenutosi il 4 settembre 1916.

(5) I lavori di questo canale preventivati in 650 milioni di marchi sono già cominciati e compiuti sino ad Aschaffenburg. Il canale dovrà continuare da Bamberg e sboccare nella Weser, cioè unire la Baviera a Brema, vale a dire al Mare del Nord. Bamberg diverrebbe, come punto terminale del Canale Danubio, Reno, Weser, un porto fluviale di primissimo ordine, come Mannheim, Berlino, Vienna e Budapest, dove sono stati eseguiti e sono progettati vastissimi lavori portuali.

Tirolo e del Voralberg verso il Reno (1). Questo progetto che minacciava ad un tempo il commercio di Genova ed il traffico del Rodano, ha perduto oggi in parte il suo valore; però esso potrebbe in avvenire diventare realtà non meno pericolosa nella variante Lago di Costanza-Ulma o Augusta.

Chi studia sulle carte questi progetti comprenderà, senza bisogno di ulteriori spiegazioni, che, portati a termine, verrebbero a creare una nuova vastissima rete di vie acquedotti, le quali legherebbero le ex provincie settentrionali dell'Austria alla Germania, comprendendo anche l'Austria Inferiore e l'Austria Superiore (altri 4 milioni e mezzo di abitanti, complessivamente dunque oltre 45 milioni compresa l'Ungheria); non solo, ma risulterebbero allacciate tra loro Amburgo-Brema-Stettino da un lato con Braila-Galatz dall'altro, quanto dire il Mare del Nord e il Baltico con i paesi bagnati dal Mar Nero.

« È assolutamente lontano dalla nostra intenzione — scriveva l'ESCHER — diminuire l'importanza economica dello sviluppo delle vie fluviali. Alcuni già vedono il giorno in cui comunicazioni navigabili di grande commercio congiungeranno il cuore della Monarchia austro-ungarica coll'Elba e con i porti del Mar Nordico e una grande via di navigazione porterà dal Reno al Danubio e, attraverso la Monarchia, al Mar Nero. Noi non dubitiamo che allora si daranno anche compensi corrispondenti a Trieste ».

Quando in un prossimo avvenire la grande opera sarà compiuta, perchè nessuno può impedire che si compia, *che cosa rimarrà al porto di Trieste?*

In questo caso Trieste verrà a perdere, per quanto riguarda le sole provincie austriache direttamente interessate (escluso il commercio con l'Ungheria, la Germania e la Russia):

Importazione	q.li	4.537.423
Esportazione	»	4.303.316
Totale		q.li 8.840.739

pari al 42,40 % del traffico ferroviario che il porto di Trieste segnalava nel periodo antebellico (1912-1913) per le sole provincie ex-austriache.

Questo commercio di oltre 8 milioni e mezzo di quintali è dato dalle floride industrie delle provincie in questione ed è rappresentato dai prodotti di oltre 2500 opifici (2).

(1) Congresso delle Associazioni Economiche della Germania del Sud tenutosi a Friedrichshafen nel luglio e Congresso della Commissione interdipartimentale del Rodano tenutosi a Lione in agosto 1917.

(2) Si noti che anche prima della guerra Brema forniva gran parte del cotone americano e indiano alla Boemia, Moravia e Slesia. La Camera di Commercio di Trieste, impressionata dai progetti di canalizzazione interna, che andavano maturando, presentava al Governo austriaco un memoriale dal quale risulta « che la realizzazione di quei progetti segnerebbe la fine dei trasporti di cotone americano in grande stile, non solo, ma ci priverebbe bene anche d'una parte del traffico del cotone indiano se pure non metterebbe anche in forse la posizione privilegiata di Trieste per il cotone di Egitto. Nè apparisce esagerato di calcolare la

* * *

Mi affretto a concludere.

I traffici dell'Adriatico in generale e specialmente quello dei suoi tre maggiori porti, Fiume, Trieste e Venezia sono minacciati da tre pericoli di natura diversa e precisamente:

1° *Geografico*: Spostamento dell'asse dei traffici da Oriente a Occidente; dal bacino mediterraneo all'Oceano Atlantico.

2° *Politico*: L'eventuale condominio della costa orientale del Mare Adriatico.

3° *Economico*: Inevitabile perdita della maggior parte del retroterra, in virtù della progettata canalizzazione interna tra il Danubio e il sistema delle vie acquedotti ex germaniche e conseguente perdita di quasi tutti i traffici del continente da e per il Mar Nero, verso Oriente, e di gran parte di quelli del territorio svizzero e delle provincie alpine dell'ex Austria, verso Occidente.

Come rimediare?

Oggi non è ancora possibile dire l'ultima parola, perchè l'assetto dei popoli entro le diverse zone grigie non è ancora definitivo. Probabilmente il formidabile movimento etnico perdurerà ancora per molto tempo, nonostante gli affrettati accordi determinati da sentimenti nobilissimi, ma non corrispondenti a condizioni reali geografiche, etniche, politiche, economiche e sociali dell'immenso conglomerato in ebollizione.

Per quanto riguarda l'Italia e l'Adriatico la situazione è sufficientemente chiara e può essere riassunta nei seguenti punti:

1° Dominio assoluto e incondizionato di tutta la costa orientale dell'Adriatico.

2° Creazione di una potente marina mercantile *libera* sovvenzionata con premi sul tonnellaggio-merci in ragione diretta del percorso.

3° Celerità e regolarità dei servizi marittimi e terrestri e oculatezza politica nello stabilire le tariffe e i dazi doganali.

4° Larghezza di vedute nelle operazioni che si svolgono nei recinti dei punti franchi; ampliamento dei medesimi in modo che essi corrispondano ai bisogni e all'economia dei traffici moderni.

5° Valorizzazione al massimo grado delle materie grezze in modo che esse corrispondano ai bisogni e alle esigenze dei mercati esteri che possono sopportare le maggiori spese di percorso e sostenere per qualità specifiche la concorrenza estera.

6° Costruzione di un canale, capace per la circolazione di navi non inferiori a 2000 tonnellate, il quale metta in diretta comunicazione Po-Isonzo-Drava-Danubio, avente una diramazione Drava-Sava-Culpa-Fiume.

Se è vero che abbiamo vinto la guerra, è pur vero che la vittoria sarà di quel popolo che più rapidamente e razionalmente degli altri saprà imporsi con il successo dei suoi traffici.

probabile perdita di Trieste in questo ramo col 40 % della nostra importazione di cotone ».

Altri articoli minacciati seriamente sarebbero: lane, juta, gomme, resine, fosfati, agrumi, tabacchi, riso, pellami, metalli e carbone. A Trieste rimarrebbero probabilmente i prodotti agricoli dell'Italia, Albania, Grecia, Egitto e Asia Minore: cotone, vino, olio, uva e frutta secca in genere, agrumi, cipolle, legnami, vallonea, zolfo, cemento, mattoni, ecc.