

piante disposizione di ampi, illuminati e razionalmente costruiti *hangars* e Magazzini generali e infine uno sviluppo di mezzi meccanici, di cui negli altri porti italiani non si aveva allora neppure un'idea e che reggeva degnamente il confronto con qualunque dei più rinomati porti stranieri. Così Trieste poté organizzare, in un modo che non esito a dichiarare perfetto, tre porti per il grande commercio marittimo internazionale: un porto speciale per il traffico del legname (Servola); un altro speciale per il petrolio (S. Sabba); un porto per il commercio interno, che è quello doganale. Il primo porto internazionale - detto « nuovo » - è riservato ai traffici col Levante, l'Egitto e l'Oriente. Il secondo - chiamato « Duca d'Aosta » - serve ad accogliere, per le loro operazioni, i piroscafi destinati al commercio con le Americhe. Il porto nuovo aveva 20 magazzini, 18 *hangars*, 87 grù alle rive e 98 grù ed elevatori nei magazzini, con tre chilometri e mezzo di binari.

Questo magnifico impianto, la perfezione tecnica del servizio, la assenza di chiatte e l'economia di mano d'opera, l'assoluta libertà industriale e commerciale, il fatto che per tutte le operazioni si dipende da una sola amministrazione, quella dei Magazzini generali, costituiscono un insieme di vantaggi da spiegare di per sè soli il favore e la rinomanza di cui godeva la città marittima di Trieste nel mondo internazionale degli affari.

Ma, come ho detto, a questi vantaggi naturali altri si aggiungevano di carattere artificiale, creati dall'Austria; e di cui i due principali erano i « dazi preferenziali » e le « tariffe differenziali e cumulative ». I primi consistevano nel pagamento di una tariffa doganale molto minore dell'ordinaria per quelle merci di cui Trieste era grande riesportatrice, specialmente verso il Levante. A questo trattamento di favore Trieste doveva specialmente la formazione e lo sviluppo del grande mercato a termine del caffè. Con le tariffe differenziali di trasporto, Trieste veniva avvicinata economicamente a regioni geograficamente assai distanti e che in condizioni ordinarie avrebbero costituito il retroterra di altri porti. E la stessa politica ferroviaria austriaca, la quale si opponeva alla costruzione di ferrovie trasversali balcaniche dall'interno verso l'Adriatico, in parte favoriva Trieste, convogliando le merci verso questo porto.

Qualche dato può offrirci un'idea del sistema delle tariffe differenziali. Un vagone completo di 10 tonn. di cotone da Trieste a Vienna, secondo la tariffa generale per detta merce pagava 973 corone: con