frazionamento dell'Impero asburgico nei vari Stati ha prodotto un eccezionale sconvolgimento di confini, accompagnato da un improvviso nuovo orientamento delle correnti della politica economica. Tale fenomeno, la crisi monetaria conseguente e le condizioni particolari dei mercati orientali hanno contribuito fortemente a rendere più difficile il risorgere dei traffici triestini e fiumani.

Si noti la tendenza al riassetamento dell'equilibrio economico, col riattivamento della produzione e degli scambi; nel caso di Trieste, il grave squilibrio fra esportazione ed importazione marittima verificatosi nel 1919 non è più avvenuto; questo dimostra che Trieste ha riassunta la sua funzione di collegamento fra l'Oriente e l'Europa centrale, come nell'anteguerra. Non che si sia raggiunta la intensità di traffico di allora, ma il movimento marittimo totale medio del decennio 1925-'34 costituisce l'82,08 % di quello del quinquennio 1909-'13: percentuale per vero rilevante, se si tien conto delle diverse condizioni economiche del territorio retrostante e della depressione generale iniziata nel 1929.

La situazione economica dei tre porti italiani dell'Alto Adriatico sarà da noi analizzata in seguito, ma possiamo subito trarre una conclusione da quanto abbiamo fin qui esposto.

La ripresa del movimento commerciale con tutti i Paesi del retroterra conferma che il porto di Trieste va riacquistando la sua intensità ed importanza d'anteguerra e che la nuova barriera politico-doganale che lo separa dal suo retroterra economico non ne diminuisce, nè cambia affatto la funzione;

anzi, possiamo già preventivamente affermare che una vigile e lungimirante politica economica italiana potrà, nella ripartizione del traffico europeo, determinare a Trieste, in collaborazione con Venezia e Fiume, una influenza superiore a quella che poteva darle, con i suoi artifici contrastanti coi sani principi geopolitici, il sistema economico dell'Austria-Ungheria. Quindi, la « nociva concorrenza » fra i porti dell'Adriatico si cambierà in nobile emulazione, a tutto beneficio della Nazione.

4. Esaminiamo ora un'altra questione, forse più complessa e intricata di quella triestina: il problema di Fiume, con particolare riguardo alla coesistenza di Trieste e alla concorrenza di Susak.

In conseguenza dell'artificiosa e forzata politica adriatica dell'Austria, alla quale si è già avuto occasione di accennare, il porto di Fiume completò l'opera di concorrenza ai porti italiani, in attesa di essere restituita all'Italia. Il Patto di Londra contiene le basi della ricompensa per l'intervento italiano in guerra; quello che accadde fino all'annessione di Fiume all'Italia con l'Accordo di Roma del 27 Gennaio 1924 è noto ai più.

Gli Articoli 4, 5 e 6 del Patto di Londra dimostrano, con chiarezza maggiore degli altri, che le rivendicazioni italiane si ispiravano a criteri di grandezza romana e veneta:

Art. 4. — « Nel Trattato di pace, l'Italia avrà il Trentino, il Tirolo cisalpino « con la sua frontiera geografica e naturale « (la frontiera del Brennero); Trieste, le « Contee di Gradisca e Gorizia, tutta l'Istria « fino al Quarnaro compresavi Volosca e le « isole istriane di Cherso, Lussino, come an-