

commercialmente, oppure meritevoli di speciale cura a fini strategico-militari; b) costruzione di una rete di ferrovie a scartamento normale e, possibilmente, a doppio binario, per congiungere i nuovi porti alle vecchie regioni della Bosnia, Erzegovina, Croazia e Montenegro, e, attraverso queste, influire sui bacini della Sava, del Danubio e della Morava; c) avvaloramento, sia pure in limiti modesti, di tutti i minori porti adriatici, in modo che ciascuno di essi possa provvedere alle necessità del traffico locale e dell'immediato retroterra; d) far gravitare verso i porti nazionali, a tutto danno dei porti giuliani, i traffici jugoslavi e le correnti dei Paesi finitimi, come l'Ungheria, la Cecoslovacchia e la Rumenia.

Naturalmente, il punto più interessante per l'economia italiana è quest'ultimo; ma premettiamo lo studio dei tre primi per poter presentare una idea più completa del problema adriatico.

Abbiamo già veduto, singolarmente per ciascun porto, lo sviluppo avuto negli ultimi lustri; particolarmente notevole è l'incremento dello scalo di Susak, del quale avremo ad occuparci diffusamente per la concorrenza a Fiume e a Trieste.

Riguardo ai porti minori si nota soltanto che lo sviluppo tecnico-portuario è andato aumentando, parallelamente alla attuazione del programma di avvaloramento economico del Litorale dalmatico. Tuttavia, negli ultimi cinque anni, si nota una stasi nella politica di attrezzatura portuaria, a causa della sensibilissima crisi che, a datare dal 1930, si è verificata nel traffico marittimo jugoslavo e, in genere, su tutta la economia del vicino Regno.

Ricordiamo che particolare influenza ha avuto il Regolamento sui punti franchi, che il Governo di Belgrado, in sostituzione delle zone franche e in analogia ai provvedimenti italiani del Gennaio 1928, emanava il 13 Maggio 1929. Tale Regolamento istituisce e disciplina le zone doganali libere nei porti di mare.

Tale provvedimento è stato particolarmente favorevole a Susak. Tuttavia non ci sembra necessario soffermarci più a lungo su tale argomento, tanto più che abbiamo già analizzato caso per caso, lo sviluppo e le condizioni dei porti principali; pertanto, studiamo ora gli effetti prodotti, o che si attendono, dalla politica jugoslava dei trasporti sul traffico marittimo.

Per favorire l'attuazione del suo programma di avvaloramento adriatico, spostando il centro d'espansione commerciale della linea del Danubio verso il mare, la Jugoslavia ha progettato dei piani di costruzioni ferroviarie e stradali veramente imponenti, che però vengono attuati con molta lentezza e difficoltà, sia per ragioni d'indole geografica, come la esistenza del Sistema dinarico, sia per ragioni economico-finanziarie.

Per quanto riguarda le carrozzabili, notiamo che esse hanno il duplice scopo del trasporto delle materie prime e dell'esercizio di linee turistiche. Il traffico automobilistico ha avuto un forte impulso, arrestato tuttavia negli ultimi anni, ed ha permesso a Spalato, Ragusa, Susak e Cerquenzia di divenire centri importanti di linee automobilistiche e turistiche, contribuendo maggiormente alla politica di avvaloramento adriatico, anche dal punto di vista delle bellezze artistico-balneari e na-