

S. C. S. è garantito libero sfogo nel porto bene attrezzato di Fiume, non soltanto per i suoi prodotti, ma per tutto il suo traffico di transito e coi vantaggi del regime per i punti franchi. Sono state eliminate ragioni di dannose reciproche concorrenze fra i porti di Fiume e di Susak, senza pregiudicare per questo l'opera dei due Governi, intesa a sviluppare i traffici del proprio Paese. Si è decisa l'istituzione dei Magazzini Generali nel Bacino Thaon di Revel, con l'obbligo di emissione di warrants.

Naturalmente al susseguirsi degli eventi politici corrispose una diversità di indirizzi economici destinati al porto di Fiume. Così, col Patto di Londra, Fiume con tutto lo immediato retroterra veniva assegnata alla Croazia; quindi il porto doveva assolutamente competere ai Croati, con ampia libertà di traffico anche e soprattutto a danno di Trieste. In tal modo restava la concorrenza fra i porti nord-adriatici, minaccia continua alla nostra sovranità economica, anche se, col possesso della Dalmazia e dell'Albania, lo sbocco fiumano godeva di una autonomia molto relativa.

Nei vari progetti presentati alla Conferenza della Pace si ebbero in poco conto gli obbiettivi economici. Il progetto Gay-Ossoinak, unico, mirò chiaramente ad evitare la temuta scissione dell'organismo portuario, per la questione del Delta e del Piazzale della Braidizza; eliminato questo, cadde subito dopo anche il progetto Richard, che risolveva la questione economica con l'erezione di tutto l'impianto a porto franco.

Il Trattato di Rapallo, che non eccelle per la sua limpidezza, permise lo spezzamento dell'unità portuaria, essendo stati assegnati al Regno S.C.S. il Delta e Porto Barros. Non

ostante vari tentativi, fra i quali notevole quello del Senatore Quartieri per rivedere i confini orientali, si giunse al Trattato di Roma, che riconobbe la sovranità jugoslava sul Delta e Porto Barros, e concesse al Regno S. C. S. in affitto il bacino Thaon di Revel nel Porto di Fiume. Si stabilirono inoltre accordi per il funzionamento del porto e della ferrovia, istituendo, per le questioni di dettaglio, apposite commissioni, che portarono all'Accordo di Nettuno, di cui abbiamo fatto menzione poc'anzi.

Sarebbe superfluo dire che tutti i sunnominati progetti riguardanti l'organizzazione economica interna di Fiume avevano come presupposto e scopo unico la possibilità di traffici col retroterra. Certo, finchè si parlò di Stato libero, l'unico sistema per dar vita all'organismo macrocefalo era il regime di porto franco (progetto Richard), perfezionato con l'istituzione del consorzio portuario. In seguito si sarebbe voluto dar vita ad un sistema di «resistenza», facendo di Fiume un porto industriale col dare impulso alle industrie esistenti e creandone delle nuove. Ma Fiume aveva, come ancora ha, carattere anche e soprattutto commerciale. Vero è che circa un terzo della popolazione totale anteguerra era addetto alle industrie; ma il particolare momento economico di rilassamento generale non permetteva uno sviluppo industriale così enorme da sostituire la attività commerciale. Quindi anche tale nuovo indirizzo fu presto lasciato e si tornò a considerare Fiume come porto di grande transito. Sorse allora lo spinoso problema della concorrenza: Fiume è una minaccia per Trieste, così come questa lo è per Venezia.

Si è già notato come, prima della guerra,