

SITUAZIONE ECONOMICA, TRAFFICI E COMMERCII FIUMANI

I numerosissimi dati forniti nei capitoli precedenti ci dispensano dall' appesantire quest'ultima parte dell'abbondante documentazione tecnica con nuove dimostrazioni teoriche dell'importanza economica del fattore fiumano nella sistemazione economica dell'Adriatico. Ciò fu anche fatto da noi in varie occasioni durante tutto il periodo di stasi di questo grande emporio (¹), periodo che indubbiamente pregiudicò assai nell'opinione pubblica, scossa dal succedersi delle vicende politiche di Fiume, la fiducia in noi sempre immutata, di una possibile integrale ricostruzione dei traffici e dei commerci fiumani. Le ragioni di questa nostra fiducia emergono da quanto abbiamo ripetutamente illustrato nelle pubblicazioni suddette e nelle pagine precedenti. Basterà quindi un cenno sommario delle condizioni passate e delle prospettive avvenire per poter concludere che, specialmente attraverso un'opera paziente e lungimirante di Governo, a Fiume può essere riassegnata praticamente e definitivamente la sua funzione di porto di transito com'è dei grandi porti moderni ove giunge

(¹) Sulle premesse geografiche dello sviluppo commerciale del porto di Fiume, sulla ripartizione e partecipazione nei traffici dell'Ungheria, Croazia, Cecoslovacchia e Rumenia, per le statistiche del movimento portuale in merci, trasporti, tonnellaggio, ecc. cfr. *Fiume, Porto Baross e il retroterra* nei capitoli « Il retroterra fiumano e i suoi rapporti con la città », « Fiume nella sistemazione economica dell'Adriatico », pag. 187-213; cfr. anche studi dell'A. elencati nella *Bibliografia*, oltre ai numerosi articoli pubblicati nella *Vedetta d'Italia* (1919-1921) e sui quotidiani *Il Tempo* (aprile-maggio 1922); *Il Giornale di Roma* (dall'agosto 1922 all'agosto 1923); *Il Resto del Carlino* (Settembre 1923).