

che lo Stato italiano manteneva già direttamente da Fiume 501.334 miglia di percorso annuo di linee marittime con una spesa di L. 15.800.000 ed indirettamente altre 978.264 miglia di percorso annuo con una spesa di L. 32.500.000. Cioè con una totale percorrenza di 1.479.598 miglia annue l'Italia sopportava una spesa complessiva di L. 43.300.000. Ma non basta, poichè oltre a queste linee sovvenzionate, ve ne erano delle altre non sovvenzionate, la passività delle quali era sopportata dagli armatori per il Nord Europa e l'Inghilterra, mentre altre linee per il Nord America e per il Sud America dovevano garantire le congiunzioni col porto di Fiume.

Questo beneficio che veniva, come viene tuttora, offerto dall'Italia al porto di Fiume, mirava a procacciare alla popolazione di Fiume del lavoro, ma incomparabilmente più grande era il beneficio che ritraeva da queste congiunzioni il retroterra. Ed erano questi benefici che, se la Jugoslavia intendeva procedere nello spirito del Trattato di Santa Margherita Ligure, doveva valutare e riconoscere, e se essa voleva spogliarsi completamente da fini politici, doveva rendere giustizia a quella libertà di proponimenti che ha sempre distinto l'Italia; doveva pure riconoscere che anche nella situazione economica della Jugoslavia, essa non poteva facilmente rinunciare a questi poderosi benefici che venivano offerti dalla generosità dell'Italia per il raggiungimento di quell'intesa fra i due popoli per i quali il nostro paese ha fatto tanti sacrifici, dimostrando di esser disposta a farne anche nell'avvenire.

Di fronte ad un simile procedimento da parte dell'Italia, che si era assunto tutto il peso di tali benefici ai traffici del retroterra, non era ammissibile che la Jugoslavia continuasse ad irrigidirsi sul raggiungimento di un postulato politico e che a causa di un'erronea interpretazione del Trattato non dovesse accedere ad un compromesso, che lasciando insoluti e senza pregiudizio i suoi eventuali diritti per la durata del medesimo, doveva culminare nella creazione di un consorzio portuario nel quale la Jugoslavia figurava portatrice di quello strumento portuario che era nella sua sovranità assoluta, e la rete ferroviaria del retroterra, mentre l'Italia sarebbe stata apportatrice del porto, della testa di ponte ferroviaria di Fiume, con tutti i rispettivi