

*
* *

La questione è quindi oggi impostata in modo ben differente dall'anteguerra. Il relativamente scarso retroterra danubiano è conteso dai porti nordici, da quelli italiani, da quelli jugoslavi.

È indiscutibile che quelli italiani sono in condizione di inferiorità di fronte a quelli nordici e a quelli dalmati per quanto riguarda la libera affluenza delle merci: sia dal punto di vista ferroviario che doganale noi possediamo una fontana, ma gli altri han le tubature e la sorgente.

Occorre quindi compensare con facilitazioni sul magazzinaggio e sulla spedizione via mare le maggiori difficoltà ferroviarie.

Più che mai Trieste e Fiume han bisogno di servizi marittimi, ai quali forse, invece della sovvenzione fissa, occorrerebbe ripristinare quelle forme di premi concessi dall'Austria (chilometraggio e toccate in porti stranieri in proporzione al carico nazionale e estero). Trieste per fortuna è ben fornita, Fiume lo è assai poco. Ed ha bisogno di una collaborazione effettiva degli altri porti adriatici. Collaborazione non intesa a farla vivacchiare quasi parassitariamente in ricompensa delle traversie politiche e della fede dimostrata; ma dedicata a metterne in valore realmente le energie e gli impianti. Fiume va concepita come una testa di ponte, come un punto di rifornimento, come un centro di smistamento. Va considerata con una certa larghezza di vedute commerciali e non con la ristretta mentalità bottegaia.

La lotta nell'Adriatico deve essere collettiva e condotta con unicità di metodo e con criteri strategici: Venezia è la ridotta, Trieste la linea, Fiume il corpo avanzato.

Nè questo deve essere interpretato bellicosamente dai concorrenti adriatici.

Essi hanno un predominio indiscusso. Sono dei produttori, mentre noi non siamo che dei compratori e dei mediatori.

Questa mediazione a molti è penosa ed ostile.

Possono avere anche ragione: ma praticamente è loro conveniente, e questo è ben risaputo. E le ragioni delle ostilità sono puramente politiche e quasi partigiane. Questo è noto a chi abbia dimestichezza con gli ambienti jugoslavi e con la loro vita politica: ma non è nostro compito discuterne.

È opportuno invece accennare a quello che può essere la linea informatrice della rinascita di Fiume, dopo aver variamente accennato alle sue condizioni attuali.

*
* *

Occorre distinguere il problema commerciale da quello industriale.

Per il primo è evidente che occorre, come già dicemmo, una intesa cordiale e sicura con gli altri porti. Una collaborazione di Venezia con Fiume intesa a rifornire attraverso quella i mercati padani va già delineandosi.

Gli impianti portuari di Fiume debbono in gran parte specializzarsi a certi dati traffici di massa e permettere la creazione di una specie di mercato. Il che, se è in parte un regresso nella storia del commercio, è giustificato dal fatto che essendo i territori dell'entroterra in una perenne crisi economica solo così potrebbero trovare la possibilità di una collaborazione col capitale, italiano rimanendo questo al sicuro. Lo sviluppo delle borse di merci nell'entroterra e la creazione di analoghi istituti in Italia può far pensare con una certa fondatezza che Fiume potrebbe servire in qualche modo come stanza di compensazione.

Nè questo nuocerebbe a Trieste, a meno che nella prosperità del vicino si voglia vedere un danno proprio.