

Trieste d'altronde si è già disegnata un programma d'industrializzazione che applica rigorosamente: sta diventando produttrice oltre che mediatrice: questo è un progetto logico secondo l'ordine naturale delle cose. Ma oltre a questo (e relegando per ora nel regno delle illusioni la grande Germania nascente dalla fusione con l'Austria tedesca) rimane il fatto della divisione delle zone d'influenza. Divisione aiutata dal fatto che l'Ungheria più che mai tende a Fiume dove sa esser il suo traffico la quasi unica sorgente di vita e quindi favorita più che a Trieste dove l'afflusso delle merci ha prodotto dei ristagni nelle operazioni commerciali (1).

Il mercato ungherese se mai è insidiato da altri rivali: Amburgo e Spalato.

Amburgo tenta di riprendere l'antica influenza soprattutto per ragioni politiche. Spalato cerca nel commercio ungherese la possibilità di vita che gli permetta lo sviluppo.

È logico infatti che la Jugoslavia cerchi di crearsi un proprio porto centrale e difeso. Spalato è già un centro notevole di esportazioni, ha industrie fiorenti (cemento, calcio-cianamide, carburo) ha possibilità di energia elettrica; è sulla mediana della costa in dominio iugoslavo, con un vasto retroterra vergine ma destinato ad esser uno dei centri industriali più ricchi. Mancava di comunicazioni ed è stato provveduto per ora ad allacciarlo alla meno peggio col resto del Regno (2). Avrà un indubbio avvenire. Ma non

(1) Si noti che tali ristagni periodici dipendono dalla stagione invernale che blocca il Danubio e altera le comunicazioni ferroviarie.

(2) Nel Trattato di Nettuno essendo stabilita la parità tariffaria tra Fiume e Sussak loco (esclusa quindi una eventuale stazione di Sussak porto) il Governo S. H. S. ha creduto opportuno largire delle speciali facilitazioni per Spalato. Questo anche per altre ragioni politiche: desiderio di aiutare la creazione di un porto nazionale in pieno territorio; necessità di offrire alla Dalmazia assai trascurata un qualche vantaggio.

Il provvedimento suscitò grandi ire nella zona di Sussak; la stampa locale ne fece motivo di gravi rilievi e l'agitazione perdura avendo come programma la concessione di zona franca.

Riportiamo dai giornali croati un calcolo del costo di una spedizione di merce per Sussak e per Spalato.

1 spedizione di merci celeri viene a costare per vagoni:

da Zagabria a Sussak	7960 Din.		
» » » Spalato	7320 »	quindi 640 din. di meno,	benchè la distanza sia maggiore di 220 km.

1 spedizione di legname da costruzione viene a costare per vagoni:

da Lubiana a Sussak	1.585 Din.		
» » » Sebenico	1.420 »		
» » » Spalato	1.520 »		

Il danno apportato a Sussak appare ancora maggiore se si confrontano i prezzi in vigore precedentemente in confronto agli attuali.

Trasporto di legname tagliato (per vagone):

Lubiana - Sussak	prima	1.250 Dinari	ora	1.215
» - Sebenico	»	1.670 »	»	1.100
» - Spalato	»	1.790 »	»	1.170

Trasporto di cereali (per vagone):

Belgrado - Sussak	prima	3.700 Dinari	ora	4.020
» - Spalato	»	4.760 »	»	3.925
» - Sebenico	»	4.610 »	»	3.780

Infine si fa notare che con l'introduzione di questa nuova tariffa è stata abolita la ri-