

Nel maggio di quell'anno furono riprese a S. Margherita Ligure le conversazioni diplomatiche. In esse veniva stabilito un termine per la delimitazione dei confini, per la ripresa del traffico e per l'organizzazione del lavoro portuario.

Sorse, nell'attuazione, la difficoltà di stabilire l'appartenenza del Delta e una nuova conferenza si insediò ad Abbazia, per trasportarsi a Roma senza concludere nulla.

Finchè il Governo di Roma il 15 settembre 1923 nominò un governatore militare che sostituisse il Governo provvisorio dello Stato fiumano; il 27 gennaio 1924 firmava il Trattato di Roma che annetteva all'Italia la Città di Fiume riconoscendo di sovranità jugoslava il Delta e Porto Barross; e concedendo l'affittanza alla SHS del bacino Thaon di Revel nel porto di Fiume; si stabilivano inoltre degli accordi per il funzionamento del porto e della ferrovia, rimettendo ad apposite commissioni i lavori di dettaglio. Nacque così la Conferenza di Venezia, trasportata poi a Firenze, che elaborò gli accordi definitivi di Nettuno, dai quali è regolata minutamente la funzionalità del porto e delle ferrovie.

Mentre si svolgevano le varie trattative diplomatiche cui accennammo e venivano discussi, riprovati od accettati i vari progetti esposti sommariamente, si studiava con altrettanta abbondanza la organizzazione economica interna di Fiume.

Il presupposto e lo scopo unico era la possibilità di traffici col retroterra, varie le forme escogitate.

Parve in un primo periodo che il costituire in Fiume il porto franco potesse essere rimedio sufficiente al suo male.

Effettivamente finchè si parlò di Città o di Stato libero, l'unica forma per dar vita a l'organismo macrocefalo era il regime di porto franco, che solo avrebbe permesso quell'accumularsi di attività finanziaria tale da rendere lo Stato esente da influenze finanziarie del retroterra preponderante.

Al porto franco era abbinato il consorzio portuario che con varie modalità avrebbe permesso di sfruttare il porto nel suo complesso.

Ma questa del consorzio è stata sempre una idea incomprendibile per i circoli jugoslavi, i quali ritenevano che gli italiani avrebbero ostacolato il commercio jugoslavo, senza considerare che essendo l'Italia la migliore cliente del loro mercato, sarebbe avvenuto il contrario.

I fatti confermano quanto asseriamo: il porto Barross, divenuto porto di Sussak, ha uno scarsissimo movimento e quasi unicamente per conto dell'Italia: non solo ma, come già dicemmo, il bacino Thaon di Revel è rimasto ed è rigorosamente vuoto.

Mentre nel porto italiano il traffico ha ripreso con ritmo relativo superiore all'anteguerra.

Ma il collaborazionismo non è nelle idee jugoslave: più che altro per una serie di timori e di pudori inesplicabili.

In un certo periodo (durante la magnifica reggenza del Governatorato Militare) fu pensato, vista l'ostinatezza jugoslava, a far di Fiume un porto industriale dando completo sviluppo alle industrie esistenti e creandone di nuove. Era un progetto di « resistenza » che fu superata dal fatto dell'annessione, ma che non va dimenticato per sanare la situazione interna di Fiume che non è delle più floride. Se il problema del transito può considerarsi risolto virtualmente, quello della rinascita della città è lontano dall'esserlo, e bisogna riconoscere a S. E. il Generale Giardino il grande merito di essere stato forse l'unico a studiarlo e ad indicarne la soluzione.

* * *

Le condizioni della Città come tale permangono gravi.

Fiume aveva un doppio carattere commerciale e industriale.

Può in certo modo ritenersi anzi che lo sviluppo industriale avesse negli ultimi