

tendenzie. Ciò non toglie però che la situazione economica di Trieste sia forse più grave di quanto un semplice esame delle statistiche possa far credere.

Anzitutto i dati delle statistiche comprendono così il commercio in transito come quello fatto con l'intermediazione dei commercianti triestini. Ed è specialmente il commercio delle merci in transito che è aumentato, mentre più difficile riesce la ripresa del commercio di intermediazione. Qualche Stato del retro-terra, e specialmente la Cecoslovacchia, sta riorganizzando le proprie relazioni con i mercati di sbocco e di acquisto in modo da provvedere direttamente sui mercati di origine o di smercio all'acquisto od al collocamento delle merci senza dover ricorrere all'opera intermediatrice della piazza di Trieste. È un sistema questo delle relazioni dirette che era stato iniziato già prima della guerra e che ora viene riesumato e migliorato. Naturalmente non sarà possibile costringere le case industriali e commerciali dell'interno a servirsi dell'opera dei commercianti triestini; ma è certo che questa nuova organizzazione del commercio internazionale arreca grave danno all'economia del maggior porto adriatico. È necessario quindi provvedere a che si sviluppino o sorgano altri rami di commercio che suppliscano alla minore intensità del commercio intermediario. Lo Stato in questo campo deve limitarsi a rendere possibile il sorgere di queste altre attività commerciali, togliendo quegli ostacoli che vi si frappongono ed impedendo il sorgere di nuovi. A questo scopo deve lasciare ampia libertà all'iniziativa privata, specialmente non gravando la mano con imposizioni fiscali troppo onerose che minaccino di privare il singolo degli eventuali lucri e cercando di rendere facile, comoda e determinata l'esazione delle imposte così dirette come indirette. Il recente discorso del Ministro De Stefani tenuto alla Scala il 13 maggio u. s. ci dà adito a bene sperare da questo lato.

Ma Trieste non viveva soltanto del suo commercio, intesa questa parola in senso stretto. Per quanto non sia mai stato un porto industriale, nè, a mio modo di vedere, possa divenirlo, prosperavano a Trieste certe industrie che davano un incremento non indifferente alla prosperità della città. Basta pensare agli alti forni di Servola che concorrevano da soli per circa  $\frac{1}{6}$  del movimento complessivo del porto. Ora questi alti forni sono inattivi e per quanto si cerchi continuamente di riattivarli non si può, causa ostacoli d'indole politica ed economica, ancora giungere ad una conclusione soddisfacente. Langue pure il lavoro nei cantieri causa la crisi d'una sovrabbondanza di tonnellaggio rispetto all'esiguità dei traffici odierni. L'on. Benni (1) calcola che i 20 milioni di tonn. di merci che vengono trasportate per conto dell'Italia, abbisognino di 5-6 milioni di tonn. di navi. Disponendo la nostra marina di 2,2 milioni di stazza, calcolando che il 10% di questo tonnellaggio diminuisca annualmente per deperimento, demolizioni e perdite causate da sinistri e che un altro 10% rappresenti le nuove costruzioni per incrementare il nostro tonnellaggio, ne segue che annualmente si dovrebbero costruire per la marina italiana circa 400.000 tonn. I nostri cantieri quindi dovrebbero potere lavorare in pieno, visto che la loro capacità costruttiva è di 200.000 tonn. per i cantieri delle vecchie provincie del Regno e di 100.000 tonn. per quelli delle nuove provincie. Ma si noti che questi calcoli possano essere fatti soltanto nel caso che al nostro commercio provvedesse esclusivamente la nostra marina. Comunque sia, l'attività di Trieste risulta molto ridotta specialmente per la mancanza delle fonti di guadagno più lucrose ed è per questa ragione che si deve cercare di aiutare il risorgere di questo nostro porto. Tanto più che il problema di Trieste non è soltanto una questione d'indole locale, perchè col potentissimo strumento che Trieste offre alla Patria sarà più facile la penetrazione dell'Italia nel Levante e l'accaparramento di quei mercati e l'Italia potrà più felicemente e più completamente espletare il compito che la sua posizione geografica le assegna, il compito cioè di intermediatrice tra l'Europa Centrale e l'Oriente, tanto più oggi che le Alpi non

(1) « Il Piccolo » di Trieste, 1 giugno 1922.