

riparazioni dei piroscafi. Basta osservare la diminuzione delle maestranze occupate nei principali cantieri per comprendere la gravità della crisi. Mentre nel Gennaio del 1922 il Cantiere Navale Triestino occupava 2585 operai, quello di S. Marco ne occupava 1308, quello S. Rocco 1249 e la Fabbrica Macchine di S. Andrea 614, nel Dicembre dello stesso anno il contingente degli operai è ridotto per i 4 stabilimenti ricordati a 1905 rispettivamente 461,808 e 587.

Però di tutte le grandi industrie chimiche la sola Fabbrica di Soda di Monfalcone non potè riprendere il lavoro aspettando che il Governo si decida a risarcirle i danni di guerra, le rimanenti industrie chimiche lavorano con la massima intensità. Segnatamente le tre fabbriche d'olio che produssero giornalmente 12 vagoni occupando 1400 operai, ed esportarono più volte dei carichi completi da 5 a 7000 Tonn. di pannelli verso la Danimarca. Così pure la Fabbrica Birra, quelle di Conserve Alimentari, la Pilatura di riso e via via quasi tutte le altre.

Per quanto però si noti un notevole risveglio, le condizioni di Trieste sono ancora precarie. Si può calcolare, grosso modo, che tutte le attività economiche di Trieste sono ridotte della metà rispetto al periodo anteriore della guerra. Il grave problema che conviene affrontare e risolvere è quello di vedere se, data questa situazione, è possibile porre qualche rimedio ed in che modo si può provvedere.

CAPITOLO OTTAVO

I mezzi suggeriti per alleviare la crisi dei traffici triestini

Le cause speciali che deprimono i commerci di Trieste — L'analisi particolare dei provvedimenti proposti per migliorare le condizioni di Trieste.

Esaminando le condizioni nelle quali, nel dopo guerra, venne a trovarsi il commercio di Trieste, vien fatto di chiedersi se non esistano dei provvedimenti l'applicazione dei quali valga a sanare questo stato di cose. Effettivamente una parte delle cause che influiscono sulla depressione dei commerci triestini può essere rimossa sia mediante la costruzione di opportune strade ferroviarie che mettano Trieste in diretta e più breve comunicazione coi paesi del suo retro-terra, sia mediante la stipulazione di adatti accordi commerciali con gli Stati successori dell'ex Monarchia od in altro modo. Ma è necessario sfatare la convinzione accarezzata da parecchi, specialmente triestini, che sia possibile adottare dei provvedimenti i quali senz'altro valgano a sanare tutte le piaghe inflitte dalla guerra ai traffici in generale ed a quelli triestini in particolare. Nè si può accusare il nostro Governo di neghittosità nei riguardi di Trieste chè, anzi, in questi ultimi tempi furono presi moltissimi provvedimenti a favore di questo porto e tra gli altri importantissimi quelli riguardanti gli accordi con gli Stati del retro-terra, accordi riflettenti particolarmente gli scambi di merce attraverso il nostro porto, la questione delle tariffe ferroviarie e le comunicazioni. Questi accordi già fecero sentire i loro benefici effetti in quanto, come notammo, lentamente ma sicuramente, il traffico triestino ritorna alla normalità. Se ancora siamo lontani dalla floridezza che il commercio di questo porto aveva prima della guerra, questo dipende da cause che non è sempre in potere degli uomini politici italiani di rimuovere.

Sarà necessario un lasso di tempo piuttosto lungo prima di vedere riconquistata da Trieste quella posizione che essa ebbe nel periodo anteriore alla guerra, perchè è necessario che gli Stati dell'Europa Centrale, e principalmente quelli sorti sul territorio della duplice monarchia, come pure gli Stati del Levante si risollefino dalla grave crisi eco-