

l'esenzione, per un ventennio, dall'imposta di ricchezza mobile e di quella complementare (art. 12), ecc.

d) Agevolazioni, simili a quelle per le industrie nuove, da concedersi anche alle industrie già esistenti.

e) La estensione anche alle nuove provincie, delle norme vigenti nel Regno che escludono la duplice tassazione.

f) Regolare, in generale, la questione delle imposizioni fiscali molto più onerose nelle nuove provincie che nel Regno.

g) Esentare i redditi dei piroscafi esistenti nella Venezia Adriatica il 3 novembre 1918 per 10 anni.

10. - « Attività indefessa da parte della locale Camera di Commercio al fine di esercitare una viva propaganda a favore del porto, sia nelle vecchie provincie del Regno, come nell'antico retro-terra ».

Veramente non si capisce perchè si dovrebbe fare della propaganda a favore di Trieste nelle vecchie Provincie del Regno. Essa va bene presso le regioni del retro-terra e deve essere fatta con intenti scientifici diffondendo relazioni che enumerino i vantaggi che il nostro porto può offrire in confronto ad altri, delle spese che lo speditore deve sostenere e fornendo, in generale, tutte quelle indicazioni che possono essere utili per riallacciare le antiche relazioni di affari e crearne delle nuove.

Questi, in linea di massima, i provvedimenti che si vorrebbero attuati in favore di Trieste, parte dei quali, come rilevammo, furono già attuati, altri sono in via di attuazione. Sarebbe augurabile che quei problemi che ancora rimangono insoluti fossero risolti al più presto perchè, in commercio, chi arriva in ritardo soccombe, dato che non sempre riesce facile deviare i traffici da una determinata direzione.

Altri provvedimenti furono pure suggeriti, all'infuori di quelli già citati, ma ci sembra che non tutti meritino di essere esaminati perchè o promossi da individui che non avevano un'esatta visione della situazione e della potenzialità economica del nostro porto, come quello di fare di Trieste un porto essenzialmente industriale, oppure suggeriti da interessi particolaristici o regionali. Tuttavia due meritano ancora d'essere ricordati: Uno è quello suggerito dal Sig. A. Mayer (1) col quale si chiede che, considerata la particolare funzione del porto triestino di essere l'intermediario fra le correnti commerciali che vanno dall'Oriente verso l'Europa Centrale e quelle che da queste regioni vanno verso quelle, le merci di transito attraverso Trieste possono venir depositate in franchigia anche nei magazzini di privati situati fuori delle zone franche. Le merci, cioè, potrebbero venir ritirate da depositi attualmente franchi, portate nei magazzini dei privati situati in città, manipolate e rispedite all'estero senza subire la minima tassazione. Solamente quella parte della merce che non risultasse rispedita all'estero dovrebbe venir tassata. In questo modo s'ottiene il vantaggio di fornire il porto di Trieste d'ingenti stoks di materie, di modo che i compratori, recandosi a Trieste, potrebbero trovare la merce che intendono comperare senza dover ricorrere alle rischiose commissioni d'oltre mare. Insomma Trieste diverrebbe una fiera permanente, non di campioni, ma di stoks vendibili di merce.

Fa meraviglia che un simile provvedimento sia stato suggerito da un pratico. Si vorrebbe ritornare ai tempi di Carlo VI quando accanto all'Entrepôt reale esisteva l'Entrepôt fittizio. Se quella volta, data l'esiguità del commercio, questo era possibile, oggi, e più ancora in avvenire questo provvedimento è inattuabile. Se teoricamente si può immaginare che le merci vengono depositate nei magazzini di città in franchigia, praticamente riuscirebbe impossibile frenare il contrabbando e sorvegliare i singoli commercianti. Le liti tra privati e amministrazione doganale per i cali, i disperdimenti ecc. sarebbero in-

(1) « Era Nuova » Trieste 28 marzo 1923. « La Franchigia delle merci in transito ».