

che tengono conto del fatto che parte del reddito imponibile sfugge alle ricerche del fisco. I nostri commercianti ed industriali abituati ai metodi fiscali del patrio Governo conoscono tutti gli accorgimenti necessari per non pagare che quell'imposta che il margine di guadagno della loro attività permetta di pagare. Non altrettanto possono fare i commercianti e gli industriali redenti dove le imposte gravano sull'intero reddito conseguito contribuendo a peggiorare le già depredate condizioni di cose. Aggiungasi che le strette burocratiche imposte dal nuovo ordinamento politico male si adattano al temperamento dei triestini abituati ad agire più liberamente ed a sopportare con piena responsabilità gli effetti delle proprie azioni.

Ma oltre alle cause di carattere interno altre ve ne sono d'indole internazionale. Collo sfacelo della monarchia a. u. venne a mancare quell'unità d'indirizzo che teneva legate le popolazioni del retro-terra di Trieste e di Fiume. Oggi è necessario ricostruire quest'unità e constatiamo infatti che i nuovi reggitori dello Stato Italiano cercano di raggiungere questo scopo mediante la stipulazione di trattati di commercio cogli Stati sorti dall'ex monarchia.

Però, ad una completa ripresa del commercio, così di Fiume come di Trieste, s'oppongono altre cause che nè provvedimenti di carattere interno, nè quelli di carattere internazionale valgono a sanare. Tali sono ad esempio la diversità del potere d'acquisto delle monete dei vari Stati del retro terra; lo sfacelo economico degli Stati dai quali più direttamente dipendono le sorti di Trieste e di Fiume, come l'Austria, l'Ungheria, la Jugoslavia, la Turchia, la Russia, la Grecia ecc., il basso costo dei trasporti e delle spese di piazza dei porti del Nord e la perfezione dei loro impianti e delle loro comunicazioni, perfezione che in definitiva si traduce in minor spesa, la crisi della marina mercantile causata dalla forzata produzione dei cantieri durante la guerra e nell'immediato dopo guerra, gli interessi antagonistici che ancora tengono l'Europa in subbuglio impedendo gli accordi interstatali e le cause generali che tendono ancora a deprimere la ripresa dei traffici. In queste condizioni, affermare che lo Stato Italiano poco si cura degli interessi di Trieste, i quali rappresentano non solo una questione locale ma nazionale, perchè Trieste deve essere il punto di appoggio per l'espansione Italiana verso l'interno dell'Europa e dei Balcani e verso l'Oriente, e che la crisi attuale è dovuta all'annessione di questo porto all'Italia è per lo meno misconoscere le cause che aggravano la crisi Triestina se non pure offendere la memoria di quei 500 mila morti che tutto sacrificarono per sottrarre i loro fratelli dal giogo d'un impero autarchico e dare all'Italia uno strumento economico potente per la sua espansione avvenire, affinchè essa divenisse più forte e più grande.

Ma veniamo senz'altro ad esaminare qual'è lo stato attuale dei traffici triestini. Ecco quale fu il commercio di Trieste nell'anno 1919 (1) in confronto all'anno 1913:

(1) Dalle statistiche della Navigazione e del Commercio di Trieste compilate in base ai dati ufficiali dall'Ufficio di statistica della Camera di Commercio, Trieste 1919.