

Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste

Il provvedimento più importante per risolvere la crisi della città è un'attiva ripresa del traffico portuale

Trieste, da due anni e mezzo, è ritornata, almeno di fatto, in seno alla Madrepatria. Ed il Governo italiano è stato larghissimo di aiuti, con un piano che, realisticamente considerato sotto l'aspetto finanziario, è senza dubbio molto notevole. Per quanto esso preveda una regolamentazione non solo dei soccorsi, ma anche dell'ambiente economico in senso costruttivo per il futuro, Trieste necessita, oggi, di una rapida messa in atto del piano stesso e di altre eventuali provvidenze, perché il tempo passa e la situazione peggiora.

Secondo l'opinione di alcuni triestini, nel clima euforico di un patriottismo vero e radicato, ma ancora pervaso dagli entusiasmi per i recenti fatti storici e dalla continua e giusta lotta contro i molti demolitori, dire le cose come stanno è delitto di lesa patria; perciò la critica, a Trieste, si usa erroneamente lasciare ai soli oppositori, che ne traggono tutti i vantaggi, quando, poi, risulti fondata. Ed è appunto per non lasciarla ad essi ch'io giudico utile l'esame della situazione triestina che sto per fare.

L'Italia ha riacquisito Trieste in uno stato di crisi che è reale e non immaginaria e non è certo colpa del nostro Paese se tale è la situazione. La città è stata rovinata dalla barriera costituita dalla cortina di ferro nei riguardi del suo grande *hinterland*, ed in quelli dell'immediato retroterra dal passaggio della Venezia Giulia, nella sua quasi totalità, sotto uno Stato fino a ieri ostile; dalle conseguenze di una amministrazione militare durata quasi dieci anni. In una analisi economica, i sintomi sono inequivocabili.

La popolazione dimostra una costante tendenza all'eccesso dei morti sui nati ed è rinsanguata solo dalla continua immigrazione di profughi istriani e d'altra origine (ve ne sono circa 40.000) che la appesantiscono economicamente ed aggravano, con la loro osmosi continua, il problema degli alloggi e quello della disoccupazione. Quest'ultima è stata,

negli ultimi tempi, in rapido e continuo crescendo, anche per il licenziamento di 4200 persone impiegate presso le forze armate anglo-americane. Se ne cerca un sollecito riassorbimento, ma, dal settembre al novembre, i disoccupati, che risultano ufficialmente tali, sono aumentati da 15.102 a 19.164. ad essi si aggiunge una larga massa di persone che vivono di espedienti.

I dieci anni di una strana e fittizia economia, sorretta dai larghi aiuti italiani e da quelli americani, la presenza di un contingente notevole di truppe accompagnate dalle loro famiglie, hanno, da una parte, incoraggiato lo sviluppo abnorme del commercio, in ispecie al minuto; mentre, d'altra parte, l'industria non è riuscita a raggiungere il livello di prima della guerra, perché l'incertezza sul destino della zona scoraggiava gli investimenti a lunga durata, malgrado l'appoggio finanziario che ad essi veniva dato. L'esistenza delle strutture amministrative di una specie di piccolo Stato giuridicamente quasi autonomo, accompagnate dalla continua pressione portata dalla disoccupazione e dai profughi, hanno fatto sì che un numero enorme di persone viva di stipendi e salari pagati da Enti pubblici: al 20 ottobre, su 86.869 occupati in genere, ben 31.020 appartenevano a quest'ultima categoria.

L'industria, invece, è in via di ridimensionamento, per cui è più facile aspettare un aggravarsi della disoccupazione industriale che un suo attenuarsi, con la conseguenza che, per assorbire i senza lavoro, è necessario ricorrere alla forma, economicamente patologica, dell'aumento dei lavori pubblici.

Tutto l'andamento economico dimostra sintomi di fiacchezza, caratterizzati da scarsa attività e fiducia degli operatori che si esprime attraverso il regresso delle anticipazioni fatte dalla Banca d'Italia, attraverso i fidi modesti che le banche concedono e, per contro, attraverso l'eccessivo ammontare e l'incremento

continuo dei depositi a risparmio, che indicano l'esistenza di redditi (tra l'altro di poco economica derivazione) i quali non hanno coraggio di trovare un investimento produttivo. Si accompagna, come concordante sintomo, l'aumento dei fallimenti e dei protesti, anch'esso quasi costante, seppure con qualche oscillazione. In declino sono anche le attività-base nel settore dei traffici.

I pur piccoli redditi percepiti dalla larghissima classe impiegatizia – redditi, in buona parte, prodotti non in modo economicamente sano, ma frutto degli aiuti, per cui la spesa *pro capite* nel bilancio del Territorio era triplice di quella italiana – vengono, invece, usati per consumi voluttuari, sicché la spesa individuale per spettacoli di ogni specie, per il totocalcio, per le corse ecc. è altissima ed in progressivo aumento.

Perché Trieste non rimanga un perpetuo peso morto per l'Italia occorrono, ovviamente, quattro ordini di provvedimenti che dovrebbero essere presi con la massima sollecitudine, senza illusioni, però, che, in un paio di mesi, l'Italia possa essere capace di sanare una situazione incancrenita dai danni prodotti da tanti tristi eventi sin dal 1940:

1) lavori pubblici, ai quali ha provveduto il piano e che il Commissario generale del Governo attua alacramente. Dal 26 ottobre al 31 dicembre sono state iniziate opere che impegnano 1100 milioni. Questo fa parte dell'economica "dei soccorsi";

2) incremento dell'economia industriale triestina, alla quale il piano ha provveduto con discreta larghezza, salvo possibili critiche, alla distribuzione dei fondi per settori;

3) accentuazione delle provvidenze per il movimento del porto.

E' su questo che deve far perno la nuova struttura economica triestina. Non bisogna farsi troppe illusioni sulla sola attività industriale: Trieste deve poggiare su due staffe, industrie e traffici. Ma soprattutto, su questi, se non si vuole che

divenga eternamente parassita nei riguardi dello Stato italiano. Per incrementare i traffici occorre: *a)* facilitare anche quelli con i Paesi situati al di là della cortina di ferro, malgrado le difficoltà che sorgono; *b)* concedere larghi punti franchi o addirittura un'intera zona franca come vorrebbero molti triestini; è un problema questo assai delicato, che non si può discutere in un articolo; *c)* rivedere le tariffe portuali, che sono alte; *d)* rivedere

le tariffe ferroviarie, in particolare quelle per l'Austria, che sempre più si sta orientando su Fiume e sui porti nordici; *e)* stabilire un razionale uso delle tre linee ferroviarie che collegano Trieste al suo grande retroterra europeo; *f)* intensificare i servizi marittimi regolari; *g)* *last but not least*, stare attenti che, nella prossima conferenza prevista dal *memorandum* di Londra, Trieste rimanga un porto italiano

e non diventi un porto internazionale, che non potrebbe funzionare;

4) concedere l'autonomia regionale, facendo di Trieste e del Friuli un solo blocco italiano a tutela dei nostri confini orientali.

Chi non tenesse conto della situazione descritta costruirebbe, certamente, sul vuoto, come per tanto tempo si è costruito.

Diego de Castro