

---

# PENSARE A TRIESTE

---

Il primo secolo dell'unità di Italia fu quello nel quale le forze culturali e politiche trasformarono in nazione un popolo unilingue, prima territorialmente diviso. E' ragionevole pensare che il secondo secolo sarà quello caratterizzato dall'azione delle forze economiche, oggi immensamente più potenti, le quali gradualmente elimineranno le disparità di ricchezza e di livello sociale ancora esistenti tra le regioni del nostro paese. Non pare dubbio che questa sia la strada, sulla quale cammina la politica economica italiana nei suoi sviluppi entro i nostri confini; basti pensare ai giganteschi stanziamenti per il Mezzogiorno e al piano di rinascita della Sardegna.

Ora, se il nuovo secolo è destinato a portare l'uguaglianza economica e sociale di tutte le regioni italiane, sembra quasi doveroso segnalare alla attenzione del paese la situazione delle zone, nelle quali uno sforzo deve essere fatto per innalzare quel loro basso livello economico, che porta con sé tante implicazioni di carattere sociale.

Tutti conoscono le condizioni del Mezzogiorno e delle Isole, ma non tutti sanno che Trieste non tiene più il passo con lo sviluppo dell'economia italiana e, rimanendo indietro, accentua il proprio declino. Molti sostengono che la città tuttavia progredisce. Il progresso economico di una zona, però, si misura non di per se stesso, ma attraverso il confronto con altre zone od almeno con la media di tutta la nazione.

Più che le parole, servono queste poche cifre (altri indici, che non riportiamo, dimostrano un analogo andamento). Da esse si vede che la dinamica della situazione triestina è sempre inferiore a quella dell'Italia intera, sulla quale pur pesa il basso livello delle aree depresse del Sud.

---

## AUMENTI PERCENTUALI DAL 1955 AL 1960 (O 1959)

---

Nel corso di quest'anno, Fiume supererà Trieste. Se è vero che le navi richiamano il traffico, si comprende perché esso diminuisca; infatti, nei sette porti principali dell'Adriatico, approdavano 7753 navi nazionali nel 1938 e ne approdarono 2861 nel 1959

Se si sapesse e si volesse potenziare il traffico triestino attraverso sovvenzioni ai Magazzini Generali, attraverso accordi ferroviari con i paesi confinanti, attraverso le comunicazioni per treno, per strada, per autostrada, ne deriverebbe beneficio per l'Italia intera. Giovi ricordare che il traffico portuale della città giuliana ha dato un apporto valutario, che si calcola in 30 miliardi nel 1960 ed in 35-40 miliardi nel 1957.

L'altro pilastro sul quale si regge l'economia triestina – l'industria – dimostra una dinamica molto ritardata rispetto a quella di tutta l'Italia, come risulta dalle cifre sopra riportate. Data la posizione geografico-politica della zona, non è facile

trovare chi investa volentieri dei capitali. Ma, a questa sfiducia, si potrebbe ovviare se lo Stato desse il buon esempio potenziando le proprie industrie già esistenti e creandone altre, dell'IRI e dell'ENI, e assicurasse ad esse un sufficiente lavoro.

Dal punto di vista sociale, la situazione economica e delle particolari condizioni della vita di confine: scioperi non trascurabili si sono, di recente, verificati: reazioni e controeazioni per la questione del bilinguismo. Gli ex dipendenti del Governo militare alleato vedono un notevole immobilismo nella applicazione della legge che, dopo sei anni di speranze e di lotte, hanno ottenuto nel dicembre scorso. La creazione della regione speciale Friuli – Venezia Giulia, minaccia di essere più nociva che utile, se dovesse essere posta in atto nei termini attualmente in discussione. Sarebbe più prudente rinviarla, se la formulazione attuale non potesse essere modificata.

Così Trieste, all'inizio del secondo secolo dell'unità, chiede che l'Italia rivolga a lei la sua attenzione, e compia quello stesso sforzo che è in atto per il Mezzogiorno e la Sardegna. L'avamposto della civiltà occidentale verso il mondo orientale forse lo meriterebbe.

Diego de Castro