

L'EQUILIBRIO ECONOMICO DEL CARNARO

Prima di dire dell'equilibrio economico del Carnaro è necessario fissare le caratteristiche dell'attività economica della provincia. Esse possono riassumersi in questi tre punti: l'economia forestale della zona alta del Carnaro, il movimento turistico della riviera, la attività industriale e commerciale di Fiume.

La domanda che ci dobbiamo porre è questa: hanno raggiunto queste forme di attività economica il loro giusto equilibrio rispetto all'anteguerra da un lato e rispetto alla crisi generale dall'altro? La risposta sarà data dall'esame delle singole attività. Procediamo con ordine.

1. *L'economia forestale della zona alta del Carnaro* ha avuto un notevole sviluppo rispetto all'anteguerra. Specialmente le zone che gravitano verso Villa del Nevoso e verso San Pietro del Carso sono state sfruttate dall'economia forestale. Ne è conseguito, come primo segno visibile di questa attività, lo sviluppo rapidissimo di Villa del Nevoso. Ma non bisogna credere che il vantaggio sia stato superiore dell'anteguerra. Si è lavorato molto, sia in senso commerciale che industriale, ma il reddito del bosco si è mantenuto nella quasi totalità dei casi inferiore a quello dell'anteguerra. La causa va ricercata nel lungo percorso che il legno deve fare dai centri di produzione ai centri di scarico.

Gli altissimi prezzi di trasporto hanno influito negativamente sui prezzi del macchiatico, per il quale si ricevono prezzi proporzionatamente inferiori a quelli che si ricavano nell'anteguerra, quando la distanza tra i centri di produzione e quelli di scarico era minima. Oggi la distanza è esattamente il doppio di quella di un tempo. Si ha questo risultato: che il trasporto di un metro cubo di legno costa quanto un metro cubo di macchiatico. Si giunge a questa conclusione: che quantitativamente, per il volume di affari, il lavoro è aumentato rispetto all'anteguerra, ma come reddito il valore del bosco è sensibilmente diminuito. Se si considera poi che la imposta terreni è nel suo complesso superiore alla vera entità del reddito e quindi non proporzionata al valore effettivo del bosco, la conclusione, cui siamo giunti, non ammette dubbi. Non bisogna lasciarsi ingannare dalle apparenze; bisogna *cacciare lo-*

viso in fondo e guardare le cose come sono. L'esame delle cifre conferma in pieno il nostro asserto. La crisi attuale influisce ancora negativamente sui prezzi e determina un rilassamento nell'economia forestale di tutta la zona boscosa della provincia; ma è certo che il fenomeno è passeggero, poichè il legno è necessario come il pane e la ripresa non può essere lontana.

2. *Il movimento turistico della riviera del Carnaro.* A differenza delle varie stazioni balneoclimatiche d'Europa, che segnano quest'anno un arresto o un regresso nel loro movimento turistico internazionale, la riviera del Carnaro, e più propriamente Abbazia, grazie agli effetti della sua solida organizzazione, è riuscita — proseguendo nell'attività propagandistica svolta con successo l'anno precedente — ad aumentare notevolmente il suo traffico turistico, portando il numero degli ospiti in arrivo a circa 40 mila e le giornate di presenza a circa 500 mila.

I risultati di queste conquiste turistiche sono ancora più significativi se si considera che si è riusciti a ravvivare e a rafforzare in modo vantaggioso quella corrente germanica sulla quale fanno affidamento gli albergatori e gli enti turistici locali. La situazione del movimento è espressa in queste cifre: 1928: 31.814 arrivi, 1929: 36.487 arrivi, 1930: 40.000 arrivi. Riesce chiaro che la riviera del Carnaro si avvicina a gran passi al suo equilibrio d'un tempo. Non lo ha ancora raggiunto, poichè la stagione invernale non ha la frequenza d'una volta; ma anche per questo periodo dell'anno, che non è meno importante della stagione estiva, soprattutto per una considerazione qualitativa, sono state prese felici iniziative.

3. *L'attività industriale e commerciale di Fiume.* L'industria fiumana è un problema di non facile soluzione. Le ragioni sono note, come sono note le condizioni in cui l'industria si trova. Due soli stabilimenti lavorano intensamente: la raffineria di olii minerali e il silurificio. Le altre industrie languono. I cantieri non hanno lavoro sufficiente per la disponibilità delle maestranze specializzate. Nè d'altra parte si può dire che non si sia cercata una soluzione. Anzi. Il Governo nazionale ha dato delle provvidenze che non sortirono l'effetto desiderato. Forse le concessioni dovevano seguire un diverso criterio e una diversa forma di attuazione per riuscire benefiche all'economia fiumana. La rinascita industriale è rimasta quindi un problema che attende la sua soluzione. In questo campo non si è raggiunto l'equilibrio desiderato.

Quanto al commercio siamo in generale sotto il punto ragionevole dell'equilibrio economico desiderato. Il piccolo e medio commercio sono stati solo in parte sanati dalla concessione della zona franca che va considerata come un provvedimento d'ordine squisi-

tamente politico: provvedimento difensivo che se vuol sanare la vita di Fiume deve essere concepito con maggior larghezza di criterio, corretto nei suoi difetti, integrato nelle sue finalità pratiche. Qui il discorso correrebbe lungo. Basta accennarlo, in questa sintesi, per rilevare che la sua portata potrebbe essere maggiore agli effetti della ricostruzione economica della vita fiumana.

Ma non si deve nascondere che il beneficio non è adeguato al sacrificio. Se la città ha da un lato riconquistata la sua clientela, ha dall'altro perduta quella della provincia che ora gravita verso Trieste; e la clientela della provincia non è cosa trascurabile per la modesta economia di Fiume. D'altronde il beneficio è reso illusorio per varie ragioni: la limitata concessione di franchigie da parte dello Stato, i dazi imposti dal comune su vari articoli che lo Stato ha concesso in franchigia, la necessaria opera di controllo degli organi dello Stato.

Non si può quindi parlare di zona franca in senso assoluto. L'esame della situazione ci porta a queste conclusioni: che le possibilità non sono che due: o la concessione di una zona franca al cento per cento o il contingentamento di quegli articoli (farina, pane, zucchero, caffè) che sono considerati di prima necessità. La prima soluzione potrebbe essere suscettibile di ulteriori sviluppi per il cadere di tutte quelle formalità e difficoltà che ostacolano il lavoro e il traffico; la seconda farebbe cadere le barriere doganali che tengono la città in uno stato di... fraterno assedio.

Il provvedimento non deve essere considerato in nessun caso come un punto d'arrivo, poichè l'esperienza di questi nove mesi ha pur insegnato qualcosa; e i suggerimenti che ne scaturiscono sono degni di considerazione. L'esperienza di un altro anno potrà essere decisiva. Non vi è nulla di peggio che il fermarsi sopra una situazione che non è suscettibile di miglioramento. Sarebbe la stasi; e la stasi non è vita. Il Duce stesso ammise la possibilità di miglioramenti e di sviluppi; Egli — che ha l'intuito infallibile — era nel vero prima che il provvedimento venisse adottato; e noi confidiamo nella sua saggezza che saprà trovare la soluzione giusta per tutti.

Non si può, naturalmente, parlare del commercio e non dire del movimento marittimo. Il porto fu in ogni tempo il polmone di Fiume. La città nacque, si può dire, dal mare e sul mare. Fiume è cresciuta, si è sviluppata in virtù dei suoi traffici marittimi. Non si deve dimenticare questo fatto importantissimo quando si parla di ripresa. La città si riprenderà e tornerà al suo benessere solo quando il porto riaccoglierà navi e merci, bastimenti e passeggeri. Si può dire che buona parte della vita fiumana era alimentata dal porto.

Qui non ci troviamo nell'equilibrio tra quello che fu e quello che ragionevolmente potrebbe essere il porto di Fiume. Guardiamo le cifre del movimento complessivo per terra e per mare:

Anno	Quintali	Anno	Quintali
1913	40.374.991	1928	15.870.826
1926	15.981.091	1929	17.413.520
1927	14.800.809		

Nel 1929 abbiamo raggiunto il 43% dell'anteguerra; e la cifra non sarebbe disprezzabile se la qualità del traffico fosse proporzionata in valore al suo volume; ma anche come qualità siamo in un certo senso inferiori. Non diremo del 1930 perchè non abbiamo ancora le cifre; ma si può prevedere una diminuzione che si farà sentire anche nel concorrente porto di Susak, dove non si lavora più come un tempo. Effetti della crisi; e per Susak particolarmente del dumping russo che ha rarefatto le esportazioni jugoslave.

Il commercio minuto e medio stanno per trovare un loro equilibrio nella chiusa economia della città; e certamente le sue condizioni sarebbero migliori se l'attività commerciale potesse essere allargata alla provincia del Carnaro che la zona franca ha in parte sottratto alla sfera d'affari della città. Il grande commercio non esiste; i traffici marittimi soffrono per la crisi generale. Non è detto che il porto non possa essere rianimato. Anzi. Ma sarebbero necessari provvedimenti ai quali abbiamo spesso accennato; ed è certo che tali provvedimenti per il porto determinerebbero una situazione di maggiore agio nella vita di Fiume.

Conclusioni. Tutto sommato si può dire che la provincia non ha trovato il suo equilibrio economico. Se l'economia forestale e l'industria alberghiera non hanno ragione di lagnarsi, le condizioni di Fiume richiedono particolare attenzione. Ma noi siamo fiduciosi dell'avvenire. Anche gli altri paesi soffrono, e in misura forse maggiore della nostra. La vita di Fiume dipende in parte anche dal retroterra; e i paesi del retroterra adriatico sono quasi attanagliati dalla crisi generale di produzione e di scambio. Una chiarificazione dovrà determinarsi in questi paesi, e non potrà non influire in senso benefico sui traffici marittimi.

Ma intanto dobbiamo pensare ai casi nostri, senza alcun riguardo al retroterra. Bisogna dar lavoro alla manovalanza che potrebbe essere occupata nella costruzione dell'autostrada Fiume-Trieste, nella costruzione del progettato raccordo ferroviario Sappiane-Erpelle e nella sistemazione radicale della strada per Trieste; rianimare i cantieri che potrebbero occupare la maestranza specializzata; ravvivare il porto dal quale traeva la sua linfa salutare la vita di Fiume.