

QUADRO DEGLI AIUTI ERP AL 30 GIUGNO 1950

Allo scadere dell'anno finanziario 1949-50, cioè al 30 giugno scorso erano stati spesi, a partire dal 3 aprile 1948, 27.300.000 dollari per prodotti agricoli, materie prime e beni industriali così ripartiti :

| | | |
|--------------------------------------|------------|--------------------|
| Grano e generi alimentari | 10.700.000 | dollari |
| Petrolio | 6.800.000 | » |
| Carbone | 600.000 | » |
| Materie prime per le industrie | 2.200.000 | » |
| Medicinali e prodotti chimici | 600.000 | » |
| Macchinari industriali | 1.200.000 | » |
| Strumenti scientifici | 100.000 | » |
| Merci varie | 400.000 | » |
| Noli oceanici | 4.700.000 | » |
| Totale | | 27.300.000 dollari |

Va notato però che questa somma è inferiore di circa quattro milioni di dollari a quella complessivamente stanziata per i primi due anni di Piano Marshall a Trieste. La differenza ancora non impiegata verrà fra breve utilizzata attraverso ulteriori acquisti di materie prime e macchinario che saranno effettuati secondo un piano elaborato dal G.M.A.



Il Ministro Robert E. Galloway
Capo della Missione ECA a Trieste

L'USO DEL FONDO LIRE

Com'è noto, dalla vendita dei prodotti importati dall'ERP si è ricavato un ammontare in Lire, che viene impiegato per attuare la ripresa economica della nostra zona. Come è stato impiegato finora questo danaro ? Riportiamo qui di seguito i dati relativi ai primi dieci miliardi spesi da questo fondo che si arricchisce di giorno in giorno, man mano che arrivano le merci ERP e che queste vengono vendute alle industrie locali e al G.M.A.

Per la ricostruzione di impianti devastati dalla guerra sono state spese finora Lire 1.411.000.000, somma che va così ripartita :

Oggi, a metà strada dal termine del Piano Marshall, possiamo asserire che sono già ragguardevoli i progressi compiuti per il conseguimento di quella maggiore prosperità che è nei voti di tutti, mentre alcuni dei presupposti fondamentali di questa prosperità sono già stati raggiunti. E ciò appare evidente quando si considerano i risultati raggiunti nei vari settori della vita economica triestina e che qui di seguito andremo esponendo.

Il numero delle persone occupate a Trieste si mantiene sempre elevato, anzi in leggero aumento rispetto agli anni scorsi. Al 31 dicembre 1949 lavoravano a Trieste 85.137 persone, senza contare quelle addette ai lavori agricoli. Questa cifra rappresentava un leggero aumento (533 unità) rispetto al 31 dicembre 1948.

Certo è notevole il numero dei disoccupati, ma in diminuzione, (da 21.064 al 31 dicembre 1948 a 18.211 al 31 dicembre 1949, con una diminuzione di ben 2853 unità). Le varie iniziative in atto nei settori dell'industria e della marineria contribuiranno certo a ridurlo ulteriormente.

Tutte le maggiori imprese industriali triestine sono state e vengono tuttora assistite con sovvenzioni e prestiti ERP, mentre cresce anche il numero delle imprese minori che vengono a beneficiare di questi aiuti. Ogni sana iniziativa viene, nei limiti del possibile, incoraggiata ed assistita, ogni possibilità attentamente vagliata e valutata.

Infine, la conseguita stabilizzazione della situazione economica e la serenità che ne deriva hanno creato una situazione nuova verso la quale imprenditori italiani ed esteri cominciano a dar prova di fiducia attraverso iniziative ed investimenti. E lo sviluppo della Zona industriale di Zaule è prova eloquente di questo nuovo atteggiamento verso le prospettive di lavoro che oggi offre la nostra città.



I 18 Paesi partecipanti all' ERP

| | |
|--------------------------------|-------------------------|
| Cantieri | L. 1.080.000.000 |
| Raffineria olii vegetali | » 300.000.000 |
| Industrie meccaniche | » 26.000.000 |
| Colorifici | » 5.000.000 |
| Totale | L. 1.411.000.000 |

Per la costruzione di navi sono state spese L. 9.053.340.000 così ripartite :

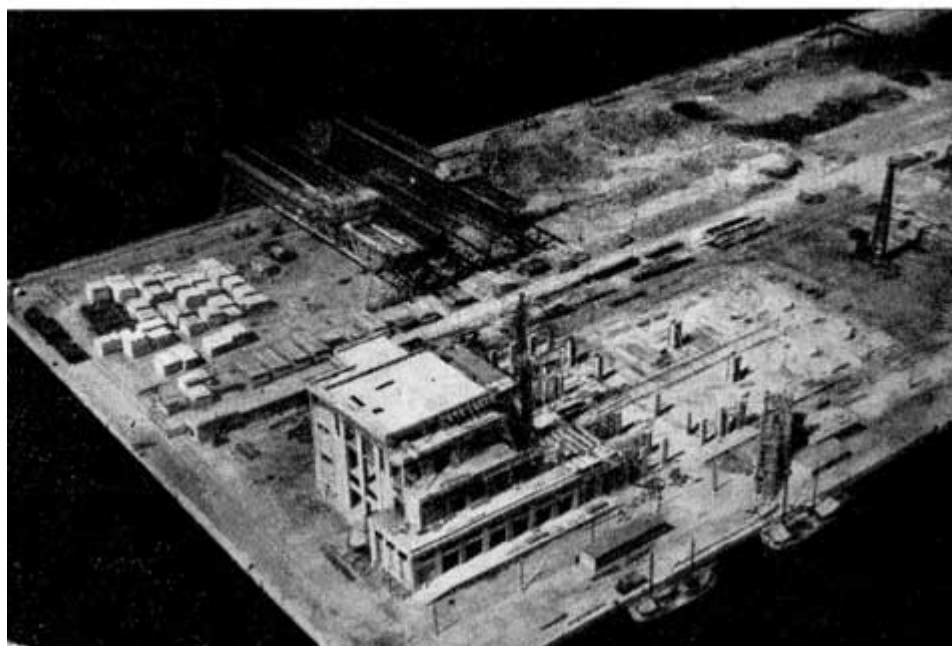
| | |
|-------------------------------|-------------------------|
| Per la flotta da pesca | L. 265.500.000 |
| Per le navi d'alto mare | » 8.787.840.000 |
| Totale | L. 9.053.340.000 |

Totale ammontare Fondo Lire impiegato L. 10.464.340.000.

IL PORTO

Uno dei maggiori vantaggi che la nostra città ha conseguito dalla sua partecipazione al Piano Marshall sta nell'avvenuto potenziamento

Nuove attrezzature in costruzione al Molo Carboni





Il Ministro Galloway saluta il macchinista del treno che trasporterà in Austria la quattromilionesima tonnellata ERP.

E, ora che il più arduo periodo del dopoguerra appare superato, è lecito ritenere che le correnti di traffico per l'Austria continueranno a svilupparsi lungo questa nostra via che è poi quella che offre i maggiori vantaggi dal punto di vista geografico ed economico.

IL PROGRAMMA NAVALE

Nel «Piano a lunga scadenza» elaborato per Trieste dalla Missione E.C.A. in collaborazione con il Governo Militare Alleato e che inquadra le attività e gli obiettivi da raggiungere entro il 30 giugno 1952, anno in cui avrà termine il Piano Marshall, un posto di prim'ordine è occupato dal Programma Navale, cosa del resto naturale per una città che ha sempre basato la sua economia su attività connesse con la costruzione delle navi e l'esercizio di linee di navigazione.

Questo Programma, fissato nel 1948, prevedeva la costruzione entro quattro anni, di una piccola flotta mercantile comprendente tra le maggiori unità un transatlantico di 25.000 tonn. per conto della Società «Italia», tre navi per passeggeri e carico di 13.000 tonn. per il Lloyd Triestino e due motonavi di 1.500 tonn. attrezzate per la pesca oceanica, per conto della Società «Genepesca». A questo primo programma vanno inoltre aggiunte altre due navi di 11.500 tonn. per passeggeri e merci di cui è stata, nello scorso mese di luglio, annunciata l'imminente impostazione sui nostri scali.

A che punto siamo con l'attuazione di questo Piano?

Le due motonavi «Genepesca I» e «Genepesca II» sono state varate rispettivamente a San Marco ed a San Rocco.

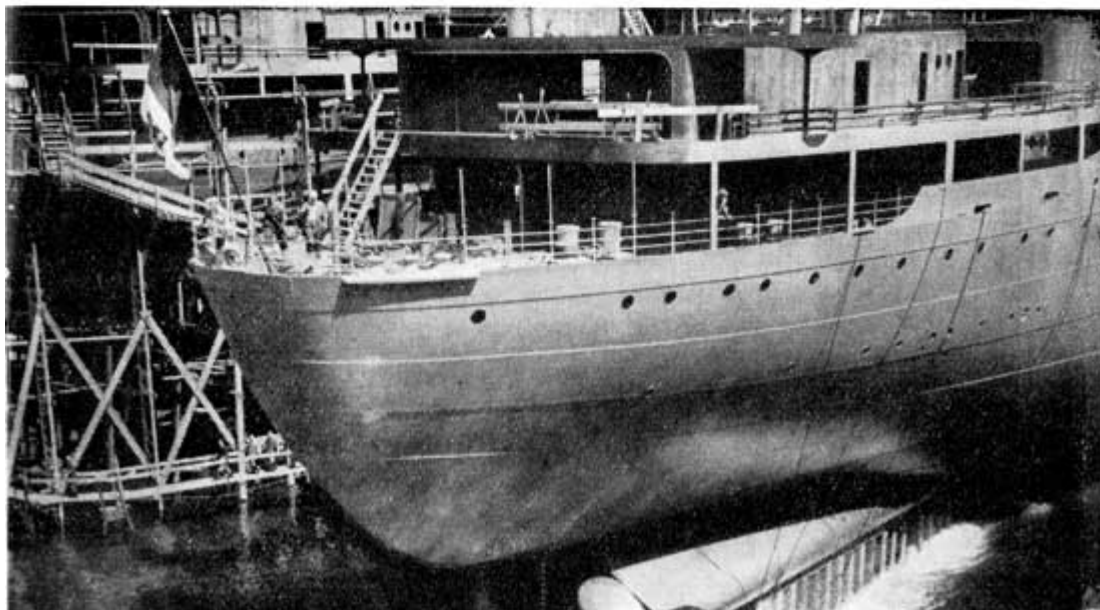
Il 21 maggio scorso è scesa felicemente in mare dagli scali del San Marco la motonave «Australia» di 13 mila tonn., la prima delle tre destinate al potenziamento della flotta lloydiana. Poche settimane fa, il 30 luglio, è stata varata, al S. Marco, la gemella «Oceania», mentre il varo della terza unità della serie è previsto per i primi mesi del 1951. Il transatlantico poi dovrebbe essere pronto per il varo alla fine del prossimo mese di settembre. Molto lavoro, come si vede, per le ottime maestranze del nostro maggior Cantiere.

Anche i cantieri minori hanno avuto la loro parte di lavoro in questi due anni. Nel quadro del potenziamento della flotta peschereccia voluto dall'ERP, sono stati costruiti o completamente rinnovati dodici nuovi motopescherecci a Trieste ed a Muggia. Di essi due sono stati costruiti al Cantiere Navale Giuliano S. Giusto di Trieste, 4 al Cantiere Mattassi, 4 al Cantiere Felszegy e 2 al Cantiere Martinuzzi, tutti di Muggia. Presso questi stessi Cantieri sono inoltre state approntate alcune unità minori, motonavi di piccolo tonnellaggio, motocisterne ecc., che completano il quadro del lavoro che l'ERP ha procurato in questi ultimi tre anni alle nostre maestranze. Molto lavoro resta tuttavia ancora da fare. Non tanto purtroppo quanto sarebbe necessario per impegnare tutti gli scali e tutti gli operai, anche dei cantieri minori, ma tale tuttavia da occupare la maggior parte di questi abilissimi lavoratori, su una base solida e continua.

LA ZONA INDUSTRIALE

E' da parecchio tempo ormai che in tutti i programmi riguardanti l'avvenire economico di Trieste, troviamo i progetti per la costruzione del Porto industriale di Zaule ed i piani per l'installazione nella relativa zona di numerosi stabilimenti. L'opinione pubblica segue con vive inte-

Scende in mare la motonave "Oceania" di 13.000 tonnellate



del suo porto e nel suo ritorno alle tradizionali funzioni di sbocco per i Paesi dell' Europa Centrale.

Gli impianti portuali triestini hanno infatti raggiunto un alto livello di efficienza: completamente ricostruiti ed arricchiti dei più moderni mezzi tecnici, essi sono oggi in condizioni di effettuare il carico e lo scarico di 10.000 tonnellate di merci al giorno ed il contemporaneo loro smistamento per ferrovia.

In questo ultimo periodo il porto di Trieste ha raggiunto e superato i massimi primati della sua storia, registrati negli anni precedenti i due conflitti mondiali, nel 1913 e nel 1938. Contro un movimento di 3.449.729 tonn. tra merci arrivate e partite nel 1913 e le 3.380.866 tonn. del 1938 stanno le 3.483.117 tonn. del 1949. E il volume delle merci smistate continua anche quest' anno a mantenersi elevato. Infatti per il primo quadrimestre del 1950 si è avuto un traffico complessivo di 1.179.965 tonn., di poco inferiore a quello record registrato nel corrispondente periodo dell' anno scorso.

La maggior parte di questo traffico è diretto all' Austria ed al primo posto vi sono le forniture ERP, che vi giungono attraverso il porto di Trieste. Negli ultimi due anni ne sono transitate per oltre 2.700.000 tonn. parte per conto di agenzie militari che provvedono all' importazione in Austria dei generi di prima necessità, parte per conto di ditte private, procurando così ininterrotto lavoro a 2.000 portuali. E di questi successi si è avuta l'eco nelle manifestazioni che hanno solennizzato, il 16 maggio scorso, l' arrivo nel nostro porto della quattromilionesima tonnellata di merci ERP per l' Austria.

Grazie all'efficace interessamento delle autorità del Governo Militare Alleato e della Missione E.C.A., che sono riuscite a convogliare attraverso il nostro emporio la maggior parte del traffico per l' Austria, svolgendo una valida azione a favore degli interessi triestini spesso minacciati dalla concorrenza dei porti della Germania settentrionale, Trieste ha ripreso oggi la sua naturale funzione di porta d' accesso ai Paesi danubiani ed all' Austria in particolare.



La quattromilionesima tonnellata ERP per l' Austria viene scaricata nel nostro porto

Infine, il progetto venne sottoposto all'attenzione del Governo Militare Alleato, in fortunate circostanze che ne hanno affrettata l'approvazione e l'attuazione.

La guerra aveva cagionato la distruzione di molti edifici a Trieste ed uno dei primi compiti affrontati dal G.M.A. fu quello della rimozione delle macerie. Dove portarle? Al deposito delle immondizie naturalmente, a Zaule: sì che virtualmente, quasi senza accorgersene, venne ripreso il lavoro di bonifica. Ben presto le autorità alleate avvertirono l'opportunità di esaminare le prospettive di realizzazione del Porto industriale, per il quale operavano in quel momento due favorevoli circostanze: la necessità di dar lavoro ai disoccupati, specie con lavori di manovalanza, e di utilizzare in modo proficuo le macerie. Zaule divenne in breve un grande cantiere operoso, fonte di lavoro per centinaia di lavoratori e di speranze per la città intera.

La plaga, come abbiamo detto, forma un ampio arco sulla costa del mare, che vi penetra in vasta insenatura. Il progetto, nelle sue linee essenziali, prevede non solo la bonifica dei terreni acquitrinosi, ma anche l'interramento di gran parte dell'insenatura, così da dare maggior sviluppo alla superficie dell'area industriale strappando nuovi terreni al mare. I futuri approdi seguiranno, grosso modo, una linea retta fra le due Raffinerie di San Sabba e di Zaule. Al centro della zona poi, il progetto prevede

Unità della nuova flottiglia lasciano Trieste dirette verso le ricche acque del canale di Sicilia.



resse le vicende di questa iniziativa che dovrà diventare fonte di nuovo lavoro e di maggior benessere per la nostra città. Accanto a questa partecipazione, c'è però un senso di impazienza, per il desiderio di veder concretamente realizzato Porto ed impianti industriali. Cosa si è fatto in questi ultimi due anni per Zaule, mediante la fattiva opera del G.M.A. e l'assistenza tecnica e finanziaria dell'ERP? Un breve sguardo al passato dimostrerà che non si è perduto tempo e che ci si è avvicinati al momento in cui a Zaule avranno vita le nuove attività.



Pesca eccezionale a bordo del motopeschereccio "Thynnus" costruito con i fondi ERP.

Sino a poco più di un anno fa Zaule era una vasta plaga paludosa dove regnava l'abbandono: un luogo di raccolta di immondizie chiuso ad ogni utile attività. La palude si estendeva lungo tutta l'ampia insenatura del Vallone di Muggia e lo stato di abbandono di quei terreni faceva un forte contrasto con la pulsante attività dei grandi complessi industriali delle Raffinerie «Aquila» e «Standard» poste ai limiti orientale ed occidentale della palude. Era fattibile l'opera di bonifica?

Da decenni, sin dal primo sviluppo industriale della città all'inizio del secolo, il risanamento della plaga di Zaule — un tempo sede di ottime saline — era stato progettato, ma sempre rinviato nella sua attuazione.

Il lavoro di bonifica venne iniziato una prima volta nel 1902 e già a quel tempo venne promosso lo scavo di un canale navigabile, che avrebbe dovuto consentire l'approdo delle navi nel cuore dell'area industriale, nonché la costruzione di un tronco ferroviario per allacciare Zaule agli scali ferroviari di Campo Marzio. I lavori ebbero però scarso impulso, date le enormi difficoltà da superare. Dopo di allora, altre volte i lavori di bonifica vennero ripresi, ma senza risultato. Non bastava infatti eseguire il prosciugamento dei terreni, ma bisognava creare dal nulla, dalla palude, un'area capace di attrarre notevoli attività produttive e dotata quindi dei servizi indispensabili agli stabilimenti industriali, quali raccordi stradali e ferroviari, approdi marittimi, condutture di energia elettrica, di acqua e gas.

lo scavo di un canale navigabile di lunghezza, larghezza e profondità tali da consentire l'accesso e la manovra anche alle navi oceaniche.

Contemporaneamente allo scarico delle macerie, veniva quindi iniziato lo sbancamento del colle di San Pantaleone, all'estremità occidentale della zona, col duplice intento di ricavare la terra necessaria all'opera di bonifica e di ampliare la superficie utile della zona industriale con la parziale eliminazione del colle. Lavoro immane e difficile, anche perchè bisognava eliminare gli enormi depositi di immondizie accumulatisi in lunghi anni. Giova ricordare che uno dei primi e più sostanziali contributi venne offerto in questa prima fase dei lavori dai comandi inglesi ed americani, che misero a disposizione degli imprenditori i potenti mezzi meccanici del genio militare. A quel tempo i fondi stanziati per i lavori di Zaule erano alquanto limitati e l'apporto dato dalle scavatrici militari fu decisivo per la buona impostazione della grande opera. Il lavoro progredì rapidamente e l'impresa prese forma concreta.

Fu allora (maggio 1949) che il G.M.A. volle dare un assetto giuridico alle iniziative che andavano moltiplicandosi per la realizzazione del Porto industriale. Venivano così pubblicati tre Ordini, rispettivamente numero 102, 103 e 104 che davano l'avvio all'istituzione della nuova area industriale.

Il primo di questi ordini delimitava i terreni che andavano a costituire la zona del Porto industriale, concedeva importanti agevolazioni fiscali per l'impianto di stabilimenti e fissava i criteri di espropriazione dei terreni privati. Il secondo dichiarava di urgente e pubblica necessità i lavori inerenti alla zona ed allo sviluppo del porto; il terzo creava un ente pubblico, l'Ente Porto Industriale di Zaule, cui venivano demandati sia il coordinamento delle iniziative che lo sviluppo e l'amministrazione del porto stesso.

Una veduta d'insieme della Zona del Porto Industriale.



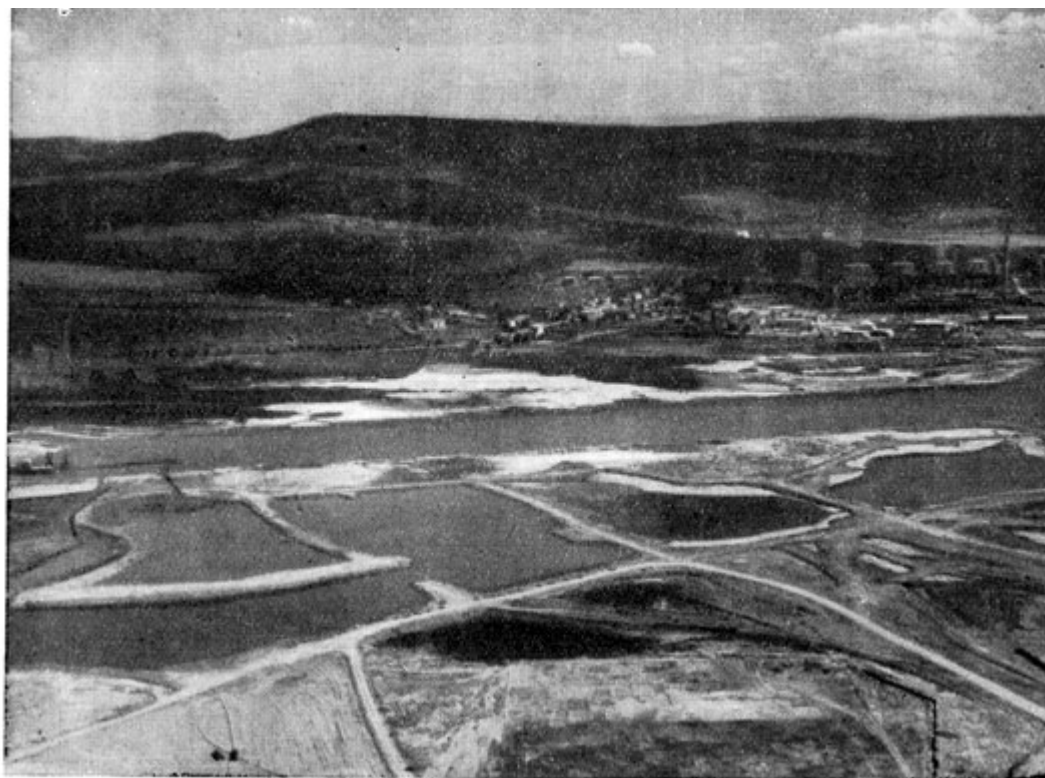


Al margine orientale della Zona industriale: qui verrà sistemato il Porto del Petrolio.

Ancora una volta il G.M.A. ha dato il suo concreto appoggio ed i necessari finanziamenti, mentre la Missione E.C.A., profondamente interessata in questo piano nella cui realizzazione vede una delle maggiori prospettive economiche per il nostro territorio, ha fornito e fornisce una vasta assistenza di carattere tecnico e consultivo.

Ecco, sommariamente, i capisaldi del programma elaborato durante i mesi invernali ed ormai tutto in corso di esecuzione: costruzione del canale navigabile, che si addentrerà fino al centro dell'area, ben oltre l'attuale tronco stradale che congiunge San Sabba alla Raffineria «Aquila»; impianto dei raccordi ferroviari e di un adeguato parco di smistamento al centro del costruendo porto; costruzione di una rete stradale che, innestandosi alle grandi arterie esistenti, consenta la maggiore sveltezza di traffico; impianto degli altri servizi pubblici e, non ultimo in ordine d'importanza, esecuzione degli espropri dei terreni compresi nel programma dei lavori.

Attualmente si lavora per il potenziamento del sistema ferroviario che da Campo Marzio porta a Zaule; alla costruzione del primo tronco stradale che congiungerà l'autostrada dell'altipiano alla parte occidentale



Vaste zone in corso di bonifica lungo il canale navigabile.

Queste disposizioni legislative costituiscono la base della costruenda area industriale. A far parte dell'ente amministratore vengono chiamati rappresentanti di tutti gli enti economici ed amministrativi cittadini, nonché delle organizzazioni sindacali: e questo per la notevole importanza dell'impresa dalla quale tutta la città attende benessere, per la maggiore efficienza che ne verrà all'emporio triestino.

Ha Zaule il potere di attrarre nuove iniziative industriali? A questo interrogativo risponde l'Ordine 102, con le notevoli agevolazioni concesse per l'impianto di nuovi stabilimenti nella zona di Zaule, quali le esenzioni dai dazi doganali, dall'imposta di ricchezza mobile, dalle imposte sui terreni e sui fabbricati, sulla costruzione di fabbriche ecc., tutto un complesso di facilitazioni che ha indubbiamente in sé la possibilità di attrarre investimenti privati nella nuova zona.

Si era tuttavia ancora lontani dalla fase di apertura della zona alle industrie. A Zaule la bonifica progrediva rapidamente. Oltre 200.000 metri quadrati di terreno venivano prosciugati, assestati e consolidati nel 1949. Ma bisognava procedere all'allestimento dei servizi e, prima di questi, approntare il necessario piano regolatore della zona, per graduare organicamente l'attuazione del progetto.

fabbrica di fiammiferi, di una fabbrica di lampadine, di alcuni stabilimenti del tipo detto «pilota» dell'industria tessile italiana; di un impianto per l'estrazione della nicotina.

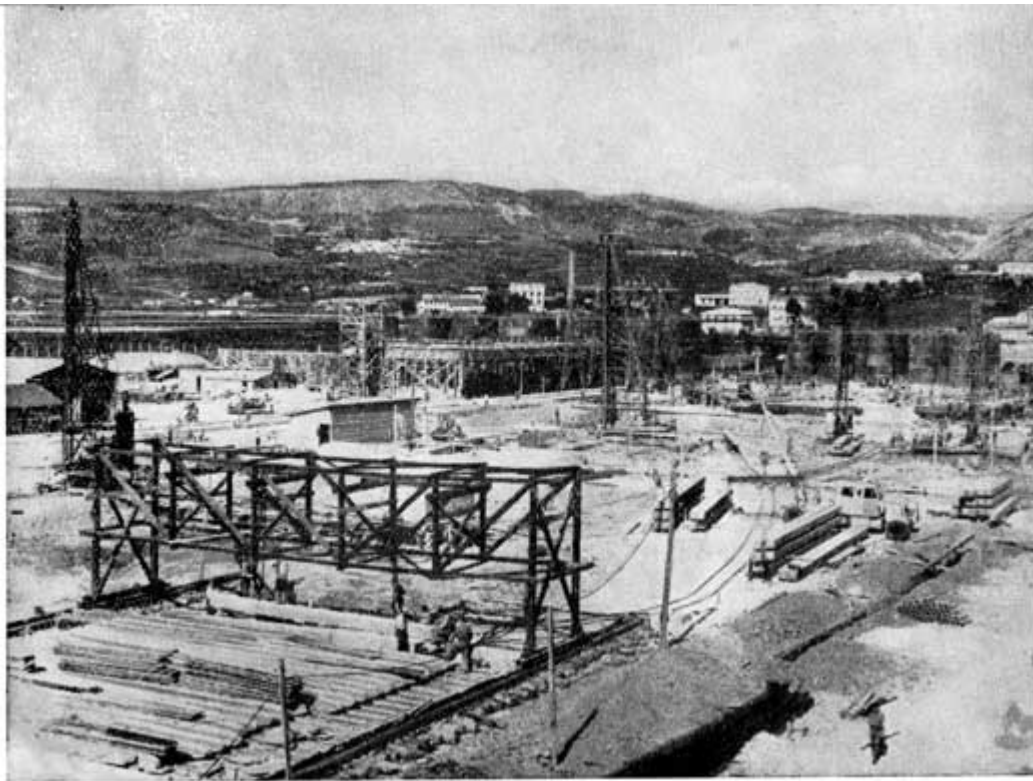
Ma altre iniziative ancora sono annunciate e l'Ente per il Porto Industriale riceve continuamente richieste di informazioni sullo sviluppo dei lavori nella zona, da parte di gruppi finanziari ed industriali italiani e stranieri che non nascondono il loro serio interessamento per questa nostra realizzazione, confermando che essa ha ormai conseguito ovunque ampia notorietà, acquistando allo stesso tempo una effettiva capacità di attrarre nuove iniziative giovevoli sia agli imprenditori che alla popolazione di Trieste.

L'ASSISTENZA ALLE INDUSTRIE

L'incremento portato dagli aiuti ERP alle attività industriali a Trieste, non si limita alle costruzioni navali ed alla ricostruzione e rimodernamento delle attrezzature portuali. Oltre ad assistere queste due mag-

Ultimi ritocchi ai cilindri di un motore Diesel in costruzione alla Fabbrica Macchine S. Andrea





Nuovi impianti in costruzione alla Raffineria "Aquila".

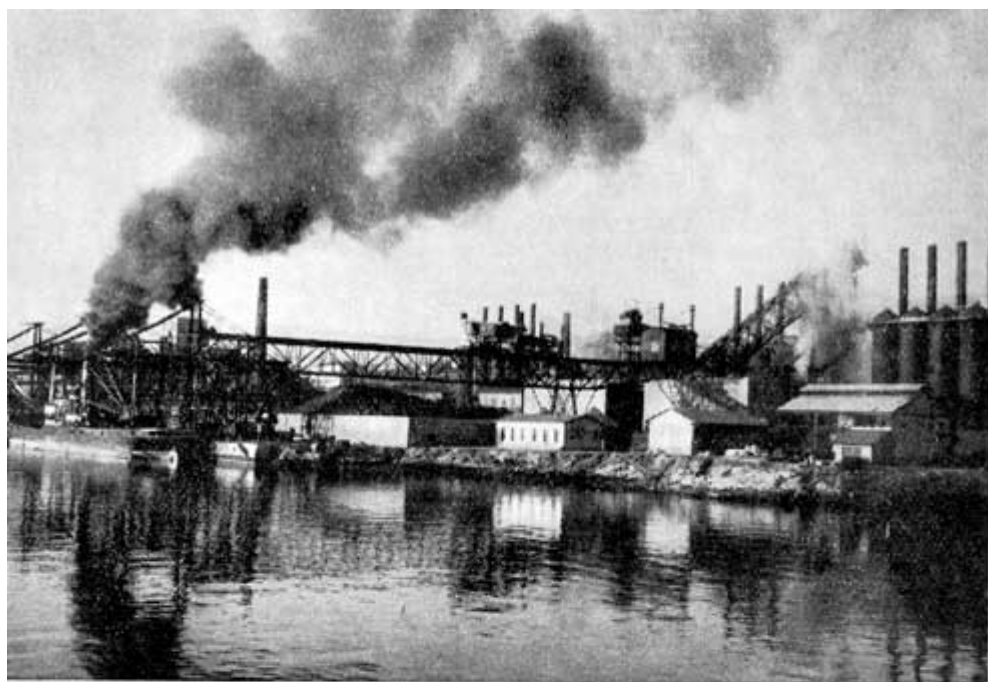
del porto industriale, ormai prossima a venir utilizzata per attività produttive; si sta impiantando un elettrodotto sufficiente per tutti i bisogni di energia delle future industrie; si sta procedendo all'estensione dell'acquedotto ed alla esecuzione di altre, notevoli opere di fognatura, drenaggio, sistemazione dei torrenti attraversanti la zona ecc.

Compiute queste opere, Zaule sarà pronta ad accogliere i nuovi impianti industriali. Saremo arrivati così alla fase conclusiva, al compimento di un'antica aspirazione di Trieste.

Quali industrie dovrebbero sorgere a Zaule ?

Primo fra tutti lo stabilimento del Cementificio, di sicura realizzazione e per il quale l'ITALCEMENTI, il maggior complesso industriale del genere esistente in Italia, ha già ottenuto i terreni. Esso darà inizialmente lavoro a circa 200 operai, una cifra triplicabile in seguito. L'impianto della fabbrica dovrebbe iniziarsi entro quest'anno.

Anche la CENTRALE DEL LATTE, una volta approvata la sua istituzione dalle competenti autorità, avrà sede a Zaule ed anche per questo stabilimento sono stati già stanziati i necessari fondi. Già avviati favorevolmente a buon esito sono poi i progetti per l'impianto di una



In piena attività la Ferriera di Servola.

quando le restrizioni sul credito imposte in Italia ed a Trieste dalla necessità di comprimere la spinta inflazionistica, minacciavano di arrestare il normale processo produttivo di numerose medie e piccole industrie, costrette per la loro natura a fare il massimo affidamento sul credito bancario, la concessione di questi prestiti ha assunto un'importanza grandissima, consentendo ad alcune aziende di continuare nella loro normale attività produttiva, ad altre rendendo possibile l'attuazione di progetti di rimodernamento e di ampliamento.

Si che si può asserire che dalla concessione dei prestiti e finanziamenti ERP l'intera vita economica della nostra città ne ha ricevuto vigoroso impulso ed oggi, mentre appare superata la fase di più tragica depressione, Trieste può guardare al futuro con rinnovata fiducia.

giori attività economiche della zona, l'ERP ha portato un efficace contributo al risanamento di altre importanti industrie, tra le quali vanno segnalate particolarmente la Raffineria di olii minerali «Aquila», lo Stabilimento Altiforni Ilva e la Fabbrica Macchine Sant'Andrea.

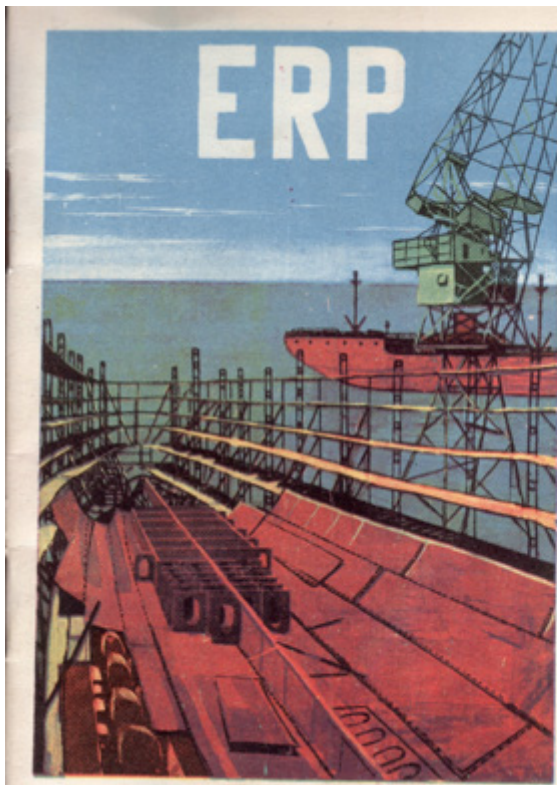
Alla Raffineria Aquila è stato concesso un prestito di 2 miliardi e 700 milioni di lire, per costruzione di un moderno impianto per la produzione di super-carburante e di una serie di impianti per la produzione di olii lubrificanti; un complesso di opere che verranno ultimate entro la metà del 1951 e che faranno della Raffineria «Aquila» uno dei più importanti stabilimenti del genere in Europa. Già oggi la capacità produttiva della Raffineria supera notevolmente quella d'anteguerra e dell'aumentato volume di prodotti traggono beneficio altre attività collaterali, quali trasporti stradali, ferroviari e marittimi, nonché altre industrie minori che concorrono alla creazione dei nuovi impianti.

Altrettanto importante l'apporto dato al potenziamento degli impianti dell'Ilva dove è stato attivato un nuovo altoforno, ricostruito con i criteri tecnici più moderni. Forte sviluppo ha potuto così avere la produzione dell'acciaio, grazie anche alle notevoli scorte di rottami metallici che sono state assicurate a quello Stabilimento oltre all'adeguato rifornimento di ottimi minerali e di carbone della Ruhr. La Fabbrica Macchine S. Andrea ha potuto - con l'assistenza finanziaria e tecnica del Piano Marshall, provvedere al rinnovo dei suoi impianti ed all'acquisto di moderni macchinari. Con il potenziamento di questo poderoso complesso, Trieste avrà la possibilità di mantenere, nel campo dell'industria navalmeccanica, quel primato che da decenni le viene concordemente riconosciuto ovunque.

Questo per quanto concerne i maggiori complessi industriali della regione. Ma, accanto a loro, numerose sono le aziende medie e piccole che hanno beneficiato dell'aiuto americano sotto forma di prestiti a lunga scadenza ed a condizioni assai favorevoli. Anzi, in taluni momenti,



Macchinari americani arrivano all' "Aquila".



UN ANNO
DI LAVORO
COL PIANO
MARSHALL

E. R. P.

è la sigla che rappresenta la grande iniziativa internazionale conosciuta come "Piano Marshall" e la cui denominazione ufficiale è: **Programma di Ricostruzione Europea.**

ORIGINE DELL' E.R.P.

Il Programma di Ricostruzione Europea ebbe origine dal discorso tenuto il 5 giugno 1947 all' Università di Harvard (Stati Uniti) dal Segretario di Stato americano, George C. Marshall. Perciò si chiama anche Piano Marshall.

IL DISCORSO DI HARVARD

Il discorso pronunciato dal Segretario di Stato Marshall a Harvard, diceva in sostanza:



Il messaggio di Marshall ai lavoratori europei

"Gli Stati Uniti sono sempre disposti a contribuire alla ricostruzione dei Paesi bisognosi. Basta però con gli aiuti frammentari ed improvvisati, distribuiti Paese per Paese e che, nonostante i sacrifici che costano ai contribuenti americani, non riescono che a tenere in piedi le Nazioni Europee senza pervenire ad una effettiva ricostruzione. Occorre, ora che i Paesi europei hanno ottenuto un primo riassetto dalle ferite della guerra, che essi formulino, di comune intesa, un programma di ricostruzione, che, attraverso:

- il coordinamento
- l'integrazione reciproca
- e l'aumento della produzione

consenta all'Europa di riacquistare una vita economica indipendente.

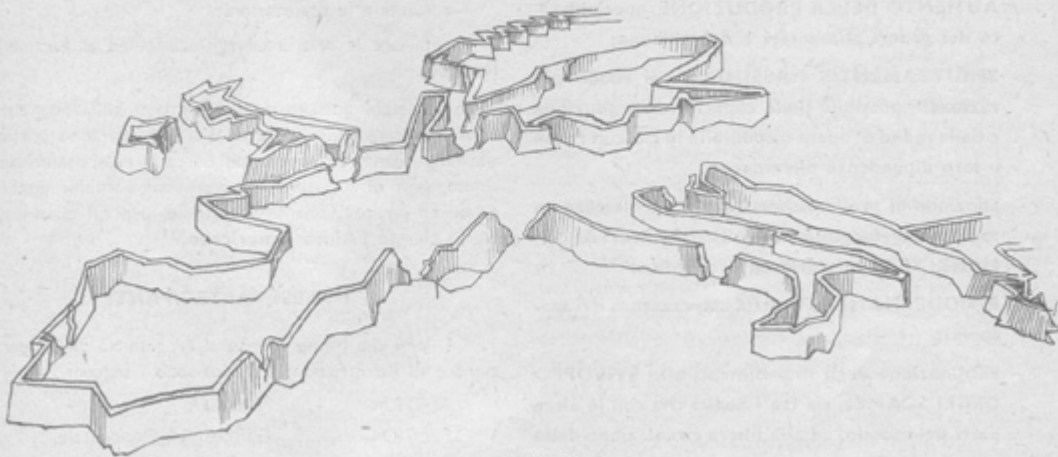
"Per la realizzazione di questo Piano, che naturalmente continuerà ad aver bisogno di una assistenza esterna, **gli Stati Uniti sono volentieri disposti a fornire gli opportuni aiuti**".

In una successiva occasione, il Segretario di Stato Marshall dichiarava solennemente: "**L'ERP non è diretto contro alcun Paese o dottrina politica, ma contro la fame, la miseria, la disperazione, il disordine**".

L'IMMEDIATA ECO DELLA PROPOSTA MARSHALL

La proposta del Segretario di Stato americano trovò immediata risonanza in Europa. Sedici Paesi decisero di riunirsi in una Conferenza generale per studiare e pre-

disporre un programma di ricostruzione comune (si aggiunsero poi ai 16 Paesi la Germania Occidentale e il Territorio Libero di Trieste). I loro rappresentanti si riunirono a Parigi nella Conferenza per la "**Cooperazione Economica Europea**" (settembre 1947), detta anche Conferenza dei Sedici.



Occorreva ricucire l'Europa

CHE C'E' DIETRO L'AIUTO AMERICANO ALL'EUROPA?

I cittadini degli Stati Uniti danno al loro Governo i mezzi per contribuire alla ricostruzione dell'Europa, pagando imposte supplementari per un importo medio di circa **75.000 lire all'anno per famiglia**.

In altri termini, ogni lavoratore americano contribuisce alla ricostruzione dell'Europa con due settimane del suo lavoro.

Con quale animo sopportano gli americani questo tangibile peso? La risposta è semplice: dietro questo sacrificio vi sono dei motivi spirituali, quali il sentimento del dovere morale di aiutare il proprio prossimo in condizioni meno fortunate. Nel caso di TRIESTE e dell'Italia, l'aiuto degli Stati Uniti proviene anche da un profondo senso di amicizia e di simpatia per il popolo italiano, a cui gli americani si sentono legati da una civiltà comune e da vincoli di sangue.

Ma soprattutto c'è il convincimento pratico che aiutando i popoli europei, attraverso l'ERP, a raggiungere la stabilità economica, **gli Stati Uniti servono gli interessi dell'Europa, ma fanno anche i propri bene in-**

tesi interessi. La storia ha insegnato agli americani che soltanto se tutto il mondo è **libero e prospero**, anche gli Stati Uniti possono rimanere liberi e prosperi. Per questo, essi aiutano gli altri popoli a conservare o a raggiungere la libertà e la prosperità.

GLI AIUTI AMERICANI PRIMA DELL'E. R. P.

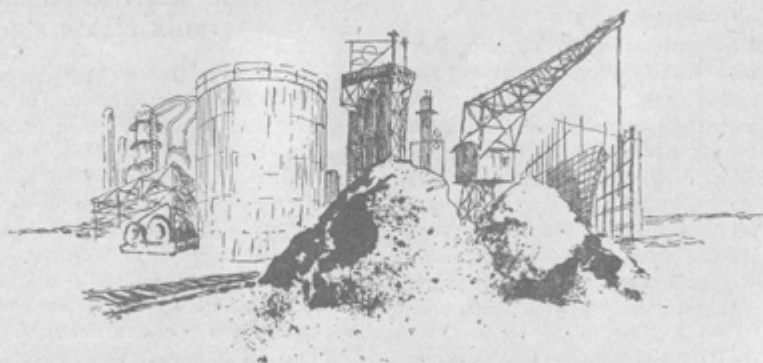
L'ERP ha cominciato ad essere attuato circa tre anni dopo la fine delle ostilità in Europa. Nel periodo che ne ha preceduto il funzionamento non è mancato il contributo degli Stati Uniti, che ha consentito a gran parte dell'Europa di risanare le più gravi ferite della guerra, di assicurare il sostentamento delle sue popolazioni e di porsi su un piano di iniziale ripresa che ha così costituito la pedana di lancio del Programma di Ricostruzione Europea. Se fossero mancati i primi, immediati aiuti americani, gran parte dell'Europa sarebbe oggi un cimitero e non vi sarebbe ora un programma di ripresa in pieno sviluppo.

L'aiuto americano ha assunto negli anni scorsi le forme più svariate: dalle forniture UNRRA agli aiuti AUSA, ai crediti concessi sotto varie forme e per vari scopi, fino ai soccorsi inviati da privati cittadini statunitensi a

privati cittadini europei, aiuti che per la sola Italia, dal periodo dell'armistizio all'aprile del 1948, data d'inizio dell'ERP, **superano complessivamente i due miliardi di dollari** ed hanno validamente sorretto il meraviglioso sforzo del popolo italiano per la ricostruzione del Paese.

L'E.R.P. E I LAVORATORI

Le merci indispensabili, che giungono ininterrottamente per conto dell'ERP - carbone per le industrie, per le ferrovie, per le officine del gas, petrolio grezzo,



Carbone per le industrie

da cui si ricavano nelle raffinerie la benzina e la nafta necessari a tante attività della vita moderna; materie prime per le industrie; il grano che consente di guardare tranquillamente all'avvenire — tutte queste forniture ERP a Trieste sono il frutto diretto del fraterno aiuto dei lavoratori americani ai loro compagni europei.

I prezzi salirebbero alle stelle — non vi sarebbe la sicurezza del pane quotidiano — le industrie sarebbero in gravissima crisi per l'impossibilità di procurarsi le materie prime necessarie alla produzione — i trasporti sarebbero in estreme difficoltà — mancherebbero i medicinali preziosi che salvano vite umane — le Nazioni sarebbero impoverite all'estremo — non si potrebbero attuare i programmi di opere pubbliche in corso — il numero dei disoccupati aumenterebbe paurosamente — se gli arrivi **gratuiti** di merci ERP non aiutassero i Paesi d'Europa a **sopravvivere e a lavorare per la stabile ripresa.**

L'importanza e la funzione degli aiuti americani per le classi lavoratrici sono stati così sintetizzati dal Dott. Elio Geppi, Segretario della Camera del Lavoro di Trieste:

"Tutte le classi sociali, ma particolarmente quelle costituite da coloro che traggono i propri mezzi di sostentamento dal quotidiano lavoro, hanno fortemente sofferto

a causa delle distruzioni apportate dalla guerra alla capacità produttiva europea. Distruzioni che hanno seriamente minacciato di scompaginare tutto il sistema economico su cui si basa la vita del continente.

"I lavoratori non avrebbero certamente avuto la possibilità di superare il doloroso periodo in cui più acuta si faceva la necessità dei beni di consumo e particolarmente dei generi alimentari, se non avessero potuto disporre degli aiuti UNRRA di origine prevalentemente americana e distribuiti secondo un criterio a carattere esclusivamente assistenziale.

"A questi aiuti faceva poi seguito il Programma per la Ricostruzione Europea, che sarà certamente considerato dagli storici futuri come una delle più grandi manifestazioni della solidarietà internazionale.

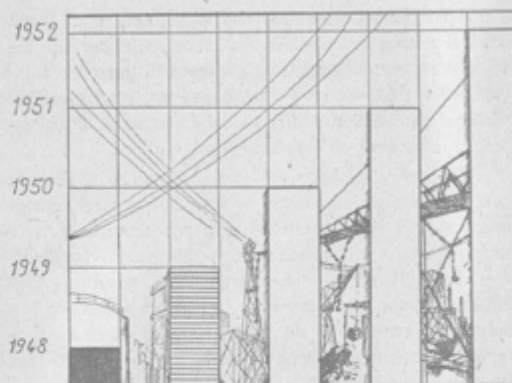
"A noi preme soprattutto mettere in rilievo il particolare interesse che, nell'attuazione del piano e nei suoi sviluppi hanno i lavoratori e, con essi, le organizzazioni sindacali. Infatti, poichè il piano si propone di diffondere il benessere fra tutti gli strati della popolazione, i lavora-

tori ed i loro rappresentanti sono direttamente interessati all'incremento della produzione ed ai piani di ricostruzione".

Delle difficoltà economiche i primi a soffrire sono i lavoratori. Del Programma di Ricostruzione in corso — della permanente ripresa dell'economia europea — delle migliori condizioni di vita per tutti — che sono lo scopo dell'ERP, **i primi a risentire il beneficio saranno i lavoratori e le loro famiglie.**

GLI OBIETTIVI ED I PIANI DELL'E. R. P. PER TRIESTE

Gli obiettivi dell'ERP per la ripresa economica di TRIESTE devono tener conto della particolare situazione della Zona Anglo-Americana del T.L. Inoltre, il fatto che la città e la sua zona sono incluse nell'area economica italiana per quanto concerne la politica degli scambi ed il sistema doganale e gli stretti vincoli esistenti tra l'industria triestina e quella italiana, rendono assai ardua la preparazione di statistiche e di programmi limitanti al solo



Aumentare la produzione

settore triestino e che non tengano conto del più grande circolo dell'economia italiana entro cui la città organicamente si inserisce e trova le sue ragioni di vita.

Va a questo proposito rammentato che il Governo italiano fornisce alla Zona i mezzi finanziari che le abbisognano per vivere, mediante un contributo che per l'anno 1948-49 ha superato i 20 miliardi di lire e che servono

a coprire il deficit del bilancio triestino (17 miliardi di lire) ed a fornire a TRIESTE la valuta necessaria ai suoi scambi con l'estero (6 milioni di dollari).

Di tale contributo va tenuto conto, sia perchè senza di esso TRIESTE avrebbe avuto bisogno di un aiuto diretto di gran lunga maggiore da parte dell'ERP, sia per il valore determinante che la necessità di questo finanziamento da parte dell'Italia assume ai fini di qualunque previsione per l'avvenire della Zona.

Infatti, gli studi intrapresi per conto dell'ERP prevedono che anche per l'anno 1952, allorchè la situazione economica europea avrà raggiunto basi di maggiore solidità, TRIESTE continuerà a presentare un deficit di circa 4 milioni di dollari nel suo bilancio annuo (due miliardi e mezzo di lire).

Naturalmente, ogni studio o previsione del genere è basato sul presupposto che TRIESTE continui a costituire una entità politica a sè stante. Chè se invece la proposta anglo-franco-americana del 20 marzo 1948 per il ritorno all'Italia del T.L.T. dovesse essere realizzata, i problemi dell'economia triestina andranno studiati esclusivamente nell'ambito della situazione economica italiana.

Da tutte queste premesse deriva che solo obiettivi di massima possono essere indicati all'azione dell'ERP a TRIESTE. Ed essi sono sostanzialmente diretti ad assicurare:

- lo sviluppo dell'economia triestina;
- il miglioramento del tenore di vita della popolazione;
- il raggiungimento di una più sana situazione economica.

Cosa è stato fatto finora per avvicinarsi a questi obiettivi? Molto, ma molto ancora resta da fare.

In collaborazione col Governo Militare Alleato e con l'assistenza di esperti locali si è proceduto alla formulazione di un Piano per il 1948-49 e di uno per il 1949-50. Nel frattempo, non si sono voluti perdere di vista gli obiettivi finali e perciò anche per TRIESTE è stato elaborato un Piano a lunga scadenza che va fino al 30 giugno 1952, data alla quale si prevede che i Paesi partecipanti all'ERP avranno raggiunto un soddisfacente livello di attività economica e che TRIESTE, pur senza veder del tutto risolte le difficoltà inerenti alla sua situazione, ne vedrà migliorati molti dei suoi aspetti.

La prima parte del Programma ERP per TRIESTE è in piena attuazione. Essa prevede la costruzione di naviglio per un complesso di oltre 67.000 tonn, tra cui un transatlantico di 25.000 tonn. per la Società „Italia“, tre navi per passeggeri e

carico di 13.000 tonn. per conto del Lloyd Triestino e due motonavi da 1.500 tonn. per la pesca oceanica per conto della Compagnia Italiana Genepesca.

Tutte queste unità sono già in lavorazione presso i Cantieri di Trieste e Muggia.

Nè l'azione risanatrice dell'ERP si ferma al solo, seppur vasto campo delle costruzioni navali. Sostanziali miglioramenti delle attrezzature portuali ed industriali, sono stati già apportati mediante l'esecuzione di vasti progetti.

Un nuovo, moderno altoforno è stato costruito all'ILVA mediante un prestito concesso dal Fondo Lire ERP, ed è già in funzione assicurando un graduale aumento di produttività della Ferriera di Servola.

Con il prestito di 2 miliardi e 700 milioni di lire, già approvato, l'AQUILA diventerà una delle maggiori industrie petrolifere d'Italia e di Europa. Il prestito verrà utilizzato per la costruzione di un impianto per la produzione di super-carburante ed una serie di impianti per la produzione di olii lubrificanti.

Le più grandi società petrolifere d'Europa hanno gareggiato per circa un anno per fare approvare i propri progetti di ricostruzione ed in questa gara l'AQUILA è riuscita vincitrice in quanto i progetti da essa presentati

sono stati i primi ad essere approvati sia dall'OECE a Parigi, sia dall'ECA a Washington. Il potenziamento della AQUILA con questo enorme prestito avrà ripercussioni molto favorevoli sull'attività economica triestina. Le industrie locali di imballaggio, banche, società di assicurazione, trasporti stradali e ferroviari, avranno nuovi lavori connessi con lo smistamento dei nuovi prodotti dell'AQUILA. La costruzione ed il montaggio dei nuovi impianti darà lavoro ai tecnici, disegnatori, meccanici, saldatori, edili, come pure ad un grande numero di industrie minori e di artigiani della nostra città. I nuovi impianti entreranno in funzione verso la metà del 1951.

Anche la GASLINI è stata compresa in questo piano a grande raggio. Per questo importante stabilimento sono stati stanziati fondi che consentiranno di attuare quel processo di modernizzazione degli impianti e dei macchinari che è indispensabile ad una effettiva e stabile ripresa.

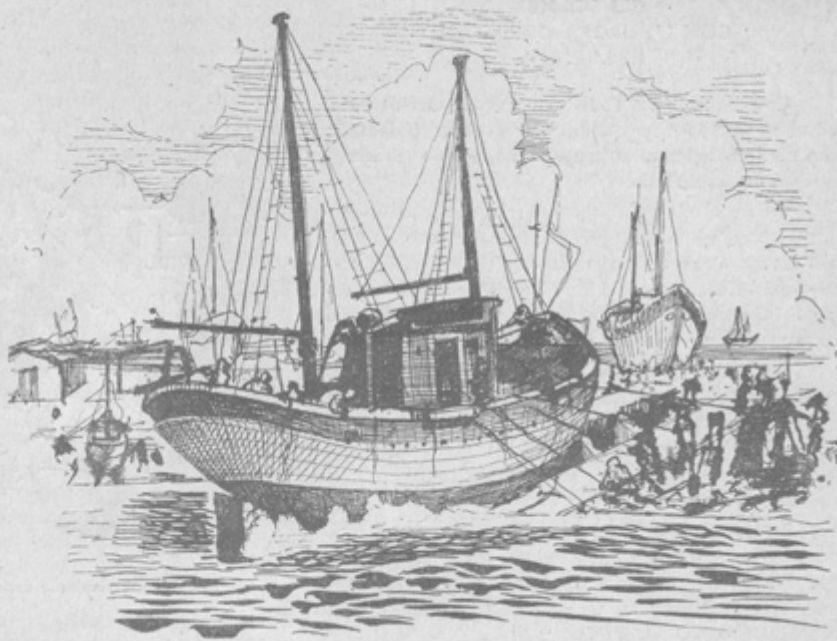
Accanto al potenziamento delle industrie, va segnalata la **riorganizzazione della flotta peschereccia**, ora in via di attuazione ed il vasto piano che, mediante concreti provvedimenti già in corso di esecuzione, si propone di **elevare la produzione agricola della Zona.**

Particolare riguardo è stato dato dal Piano ERP allo **sviluppo delle piccole industrie ed all'artigianato triestino.**

Queste categorie vengono aiutate in base a criteri simili a quelli adottati in Italia.

Il porto industriale di Zaule assicurerà a Trieste lo sviluppo di nuove iniziative economiche, come pure il potenziamento delle industrie già esistenti.

Nuove unità per la flotta peschereccia triestina



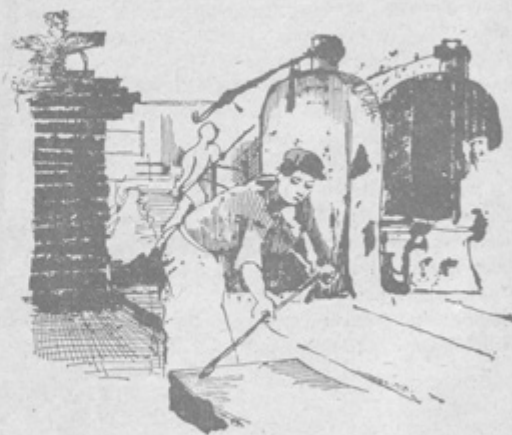
GLI SCAMBI CON L'EUROPA ORIENTALE E L' E. R. P.

Le economie dei Paesi dell' Europa Occidentale, aderenti all' ERP e quelle dell' Europa Orientale, che non partecipano al programma, hanno carattere di complementarità.

L' Europa orientale dispone di materie prime e prodotti alimentari di cui, generalmente parlando, i Paesi dell' Europa Occidentale sono deficitari: questi ultimi possono offrire alle Nazioni orientali parte della loro produzione industriale. Queste erano le grandi direttrici del commercio europeo prima della guerra.

Per quanto la guerra abbia provocato un profondo sconvolgimento nelle relazioni commerciali tra l' Oriente e l' Occidente d' Europa, tali scambi, che rispondevano ad un profondo bisogno organico della struttura economica europea, costituiranno un elemento prezioso per la ripresa del Continente.

Per questo, l' **ERP** non soltanto non ostacola ma anzi, nello spirito della cooperazione e della ricostruzione europea, **FAVORISCE GLI SCAMBI TRA I PAESI PARTECIPANTI AL PROGRAMMA E LE NAZIONI EUROPEE CHE NON VI HANNO ADERITO.**



Potenziamento delle industrie

Per il raggiungimento di un effettivo progresso economico è infatti necessario che lo scambio di materie prime e di manufatti tra i Paesi dell'Europa Occidentale e quelli dell'Europa Orientale venga costantemente intensificato.

Tuttavia i propagandisti sovietici tentano di convincere l'opinione pubblica europea che "l'imperialismo americano" mira a spezzare in due l'Europa e ad incanalarne tutto il commercio verso gli Stati Uniti. Un breve esame dei fatti basta a smentire queste asserzioni.

Da quando è entrato in funzione il Piano Marshall c'è stato un considerevole aumento nel volume degli scambi commerciali tra l'Oriente e l'Occidente europeo. Nel 1947 infatti i Paesi occidentali hanno importato merci per 873 milioni di dollari dai Paesi dell'Europa Orientale mentre vi hanno esportato per 700 milioni. Nel 1948 si sono invece avute importazioni in Occidente per oltre 1 miliardo 300 milioni di dollari ed esportazioni per 900 milioni, mentre i nuovi trattati di commercio conclusi nella primavera del corrente anno prevedono che il volume degli scambi tra le due zone sarà ancora maggiore nel 1949.

Certamente coloro che sostengono che c'è una certa riluttanza da parte dell'Europa Occidentale a commerciare con i Paesi satelliti della Russia, dimenticano che **dalla fine della guerra sono stati conclusi numerosi trattati commerciali tra le Nazioni al di qua ed al di là**

della cortina di ferro e che attualmente sono tra di esse in vigore ben 97 tra convenzioni ed accordi commerciali tra cui 9 tra i Paesi occidentali e la Zona sovietica della Germania.

Le cifre che abbiamo riportato e da cui appare che le Nazioni occidentali comprano dall'Oriente europeo più di quanto non vendano, dimostrano chiaramente che non vi è alcuna riluttanza ad acquistare da quei Paesi e che si acquisterebbe ancora di più se maggiori quantitativi di materie prime e di merci fossero disponibili.

Invece per motivi vari, ma di ordine essenzialmente politico, i Paesi orientali non sono oggi in grado di rifornire l'Occidente europeo nella misura richiesta. Ungheria, Romania, Bulgaria e Finlandia sono schiacciate dal peso delle riparazioni dovute all'Unione Sovietica, e devono convogliare verso questo Stato petrolio, legname, grano ecc. che verrebbero facilmente assorbiti dai mercati occidentali, mentre in cambio potrebbero essere importati quei prodotti industriali e macchinari di cui si sente tanto bisogno.

E' noto ad esempio che prima della guerra l'Europa Occidentale importava dai Paesi orientali un terzo del suo fabbisogno di legname e di prodotti dell'industria del legno. La stessa Unione Sovietica era esportatrice di notevoli quantità di legname. Ora invece, non solo sono grandemente diminuite le esportazioni di legname dai Paesi satelliti della

Russia, ma questa Nazione è divenuta essa stessa importatrice, sì che la maggior parte del legname finlandese, che di solito trovava facili possibilità di smercio sui mercati inglesi, belgi e olandesi va ora all'Unione Sovietica, in conto riparazioni o nell'adempimento di onerosi trattati.

Il petrolio che costituiva un'altra importantissima voce nel quadro degli scambi commerciali tra Oriente ed Occidente europei, viene anch'esso incamerato dalla Russia in conto riparazioni dalla Romania e dall'Ungheria.

E, ancora, i profondi sovvertimenti effettuati nella economia dei Paesi satelliti ad opera dei regimi comunisti che vi sono stati instaurati con l'appoggio di Mosca, oltre che sconvolgere la struttura sociale, hanno prodotto enormi danni alla produttività delle popolazioni. Questo vale particolarmente per il modo spietato ed affrettato con cui è stata effettuata la riforma agraria in Ungheria e Romania, che ha condotto ad una caotica situazione ed ad un sostanziale abbassamento della produzione granaria.

Ciò, ha reso naturalmente assai misere le condizioni di vita di questi Paesi, ai quali vanno aggiunti la Bulgaria e l'Albania per i quali la situazione appare ancora più grave per il fatto che le loro piccole economie traevano grande respiro dall'esistenza di liberi rapporti commerciali con l'Occidente europeo.

Anche la Cecoslovacchia, pur essendo immune dall'obbligo di pagare riparazioni, è stata costretta a sviluppare i suoi rapporti commerciali prevalentemente con l'URSS, ed a condizioni di gran lunga più sfavorevoli di quelle che le sarebbero state praticate sui liberi mercati occidentali.

In conclusione, la politica commerciale sovietica nei confronti dei Paesi satelliti appare dettata non solo dalle reali esigenze di procurarsi materie prime e manufatti a condizioni estremamente favorevoli, ma, e soprattutto, dalla determinazione di impedire la ripresa dell'economia europea. Questa politica è stata chiaramente e decisamente enunciata da Molotov allorchè nel 1947 la Russia rifiutò di unirsi ai Paesi occidentali che l'invitavano a collaborare alla ricostruzione del vecchio continente. E, successivamente, l'URSS proibiva alla Polonia ed alla Cecoslovacchia che apparivano favorevolmente disposte, di aderire al Piano Marshall.

Dal 1947 ad oggi i comunisti non hanno risparmiato e non risparmiano gli sforzi in tutte le Nazioni per sabotare il Piano Marshall ed il commercio fra l'Oriente e l'Occidente europei.

Ciononostante, questi scambi, lungi dal venire interrotti continuano sempre più a espandersi ed intensificarsi, ottimo auspicio per l'Europa tutta.

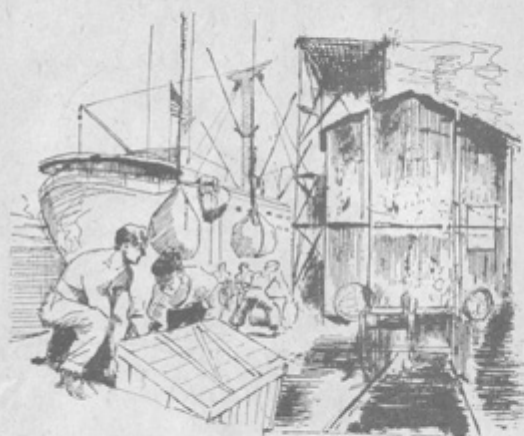
L' E. R. P. CONTRO LA DISOCCUPAZIONE

Anche il problema dei disoccupati, uno dei più seri della situazione economica triestina, potrà trovare, nel quadro dell' ERP un contributo notevole alla sua soluzione, in quanto dall' attuazione del programma di costruzioni navali, dall' incremento della flotta mercantile triestina e dai miglioramenti da apportarsi alle industrie cittadine è da attendersi un sensibile assorbimento di mano d' opera in quelli che sono i tradizionali campi di attività della popolazione.

Ad esempio, è previsto un notevole aumento del numero delle unità della flotta mercantile triestina per il 1953, anno in cui il Piano ERP dovrà essere completamente attuato:

In proporzione, aumenterà il numero degli addetti alle linee di navigazione.

Il potenziamento poi delle attività produttive locali aprirà prevedibilmente **nuove prospettive per i lavoratori triestini** i quali, in una generale ripresa della economia cittadina, troveranno nuove e sicure possibilità di vita e di lavoro.



Intensità di traffici nel porto di Trieste

E. R. P.: UN FATTO NUOVO NELLA STORIA

In fondo ai programmi degli aiuti precedenti, l' integrazione americana per l' attuazione dell' ERP presenta carattere tipicamente diverso.

Innanzitutto il punto di partenza: quelli erano determinati da un ambiente di disastro, mentre l' **ERP prende le mosse da una prima ripresa che i paesi europei hanno già potuto realizzare.**

Altre caratteristiche distinte sono le seguenti:

AIUTI PRECEDENTI

- soccorso urgente
- programmi formulati di volta in volta che l'emergenza si presentava e per la durata di essa
- frazionamento Paese per Paese
- forniture americane, per il consumo, di merci non disponibili in Europa e non acquisibili altrimenti dai Paesi europei



Nuove speranze per i disoccupati

E. R. P.

- ricostruzione permanente
- programma quadriennale, a lunga scadenza e di vasta portata
- visione integrale europea
- massimo sviluppo della produzione, e integrazione reciproca dei Paesi europei: il contributo americano deve essere inteso a compensare lo squilibrio tra le disponibilità europee e la necessità di una stabile ricostruzione.

In poche parole, la fase degli "aiuti" è cessata. Da oltre un anno è in corso la fase di collaborazione americana ad un'Europa che si aiuta da sé per dare ai suoi abitanti un benessere permanente.

ESSENZA DELLA COOPERAZIONE EUROPEA

L'Europa può aiutarsi da sé operando nello spirito europeo.

I popoli europei sono ancora divisi da concezioni che la realtà di un mondo fatto enormemente piccolo dai pro-

gressi della tecnica e della scienza, fa ritenere superate. Gli uomini, le loro creazioni spirituali, i prodotti del loro lavoro non possono liberamente circolare, sono ostacolati nel loro moto naturale di afflusso dai centri produttori ai centri che ne abbisognano.

Ridurre gradatamente le barriere e gli ostacoli agli scambi e al libero fluire degli uomini e del pensiero, delle merci e dei capitali — consentire ai popoli europei di beneficiare del comune patrimonio di ricchezze del suolo, possibilità di lavoro, progresso tecnico e scientifico — questa è l'essenza della Cooperazione Europea. Cooperazione che non può essere completa se non abbraccia insieme il campo dello spirito e quello dei rapporti economici.

Per la tipica struttura della sua economia, **Trieste non potrà che ricavare beneficio dalle progressive realizzazioni della Cooperazione Europea** — sia nei suoi aspetti tendenti alla unificazione spirituale del Continente europeo, che in quelli, essenzialmente pratici, di incremento degli scambi. Si è già detto che i lavoratori europei sono stati chiamati ad una grande opera di valorizzazione ai fini comuni, delle risorse del loro continente.

Quali sono queste risorse europee?

Riserve potenziali di **energia elettrica**, che potranno essere sfruttate in comune dall'Italia e da altre Nazioni

dell'ERP che si affacciano sull'arco alpino. **Carbone coke** può pure essere prodotto nelle cokerie italiane per conto di altri Paesi che forniscano il "fossile" necessario. Dalle stesse cokerie potranno prendere la strada dell'estero i **fertilizzanti** che verranno prodotti in eccesso al fabbisogno nazionale.

Le deficienze che ogni singolo Paese dell'Europa Occidentale presenta nei vari settori della sua economia, possono essere colmate dalla produzione degli altri Paesi consociati.

Così TRIESTE potrà mettere al servizio di questa nuova, stretta forma di collaborazione intereuropea il suo porto, le cui attrezzature ora sono state portate all'efficienza prebellica, il contributo dell'attività produttiva dei suoi rinomati Cantieri Navali, delle sue raffinerie, delle sue acciaierie, insieme alla riconosciuta abilità dei suoi tecnici e delle sue maestranze.

Le possibilità di TRIESTE nel quadro della operante collaborazione intereuropea e l'importanza della sua partecipazione all'ERP furono chiaramente intraviste dal **Capo della Missione ECA a TRIESTE, Ministro Galloway**, che ebbe così ad esprimersi:

"Aggiungendo la sua volontà di collaborazione a quella degli altri Paesi dell'ERP, TRIESTE beneficerà allo stesso

tempo del rafforzamento delle relazioni economiche europee, che tanta importanza per la città ebbero in passato, sì che la ripresa della sua vita economica ne verrà grandemente avvantaggiata".

IL FONDO LIRE

E. R. P.

Che cos'è il Fondo Lire ERP?

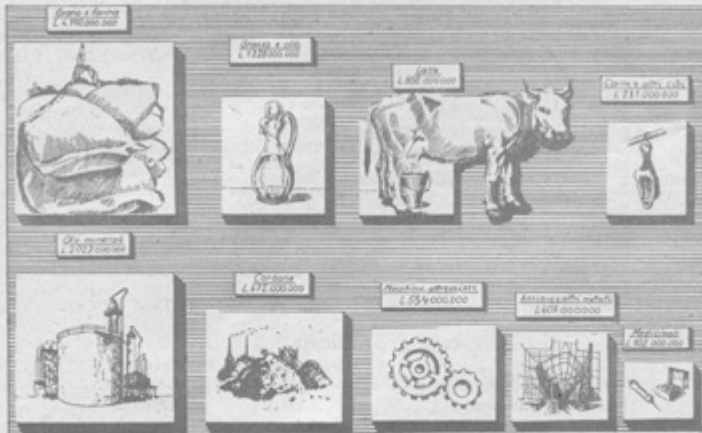
Tutti i generi e le materie prime che giungono a TRIESTE per conto dell'ERP vengono forniti gratuitamente dal popolo americano. Il Governo Militare Alleato che nei confronti della Zona del Territorio Libero di TRIESTE sotto la sua giurisdizione, opera allo stesso modo e con le stesse finalità di qualsiasi governo di ogni altro Paese partecipante al Programma di Ripresa Europea, mette in vendita a prezzi di mercato i viveri e le derrate ricevute e, con il ricavato di tali vendite, costituisce il Fondo Lire con cui vengono finanziate le costruzioni navali ed i progetti di ampliamento e rimodernamento delle industrie locali.

**I GENERI E LE MATERIE PRIME
ASSEGNATE A TRIESTE NEL PRIMO ANNO E.R.P.**

A conclusione del primo anno fiscale del Piano Marshall, comprendente il periodo dal 3 Aprile 1948 al 30 giugno 1949, è stato possibile conoscere nella loro interezza le cifre relative all'ammontare complessivo degli aiuti a

Trieste per questi primi quindici mesi.

Le concessioni a Trieste — **tutte gratuite** — raggiungono a tale data la somma di 17.838.000 dollari pari a 10 miliardi 256.500.000 lire, così ripartite:



GENERI ALIMENTARI E PRODOTTI AGRICOLI

| | In migliaia di dollari | In migliaia di Lire |
|----------------------------------|------------------------|---------------------|
| Cereali da panificazione | Doll. 7.285,2 | L. 4.188.875 |
| Olii e grassi | " 2.123,2 | " 1.220.725 |
| Latticini | " 1.492,5 | " 857.900 |
| Bevande (eccettuato caffè) | " 19,6 | " 11.270 |
| Fagioli | " 257,9 | " 148.292 |
| Carne | " 124,3 | " 71.472 |
| TOTALE ... | Doll. 11.302,7 | L. 6.498.534 |

MATERIE PRIME E BENI INDUSTRIALI

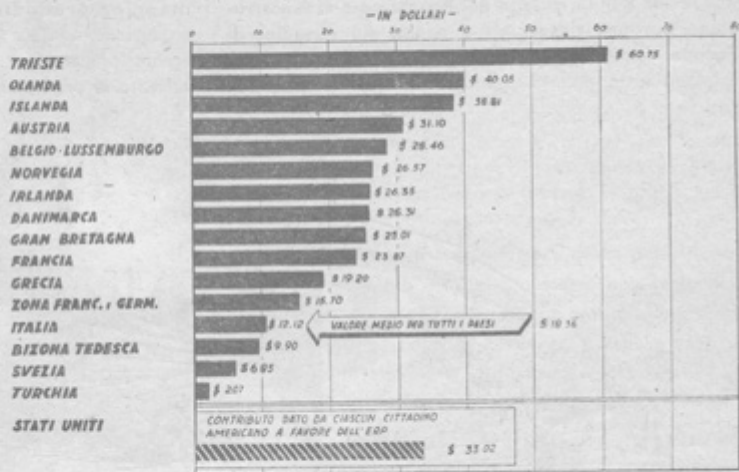
| | In migliaia di dollari | In migliaia di Lire | | In migliaia di dollari | In migliaia di Lire |
|---|------------------------|---------------------|--|------------------------|---------------------|
| Medicinali | Doll. 171,4 | L. 98.325 | Rame | " 159,6 | " 92.000 |
| Carbone e combustibili derivati... .. | " 1.168,6 | " 672.175 | Ottone e bronzo | " 8,7 | " 5.000 |
| Prodotti chimici (eccettuato l'alcool) | " 6,4 | " 3.680 | Stagno | " 37,0 | " 21.275 |
| Prodotti tessili | " 16,8 | " 9.660 | Apparecchi elettrici | " 2,1 | " 1.207 |
| Legname e prodotti di segheria .. | " 128,0 | " 73.600 | Macchinari industriali | " 17,4 | " 10.005 |
| Petrolio greggio e sottoprodotti .. | " 3.518,7 | " 2.023.425 | Macchine utensili | " 34,8 | " 20.013 |
| Minerali non metallici | " 10,9 | " 6.268 | Motori per automezzi e parti di ricambio | " 9,1 | " 5.233 |
| Materiali per ferriere e acciaierie | " 363,7 | " 209.300 | Olii non commestibili | " 673,8 | " 387.550 |
| Prodotti misti del ferro e dell'acciaio | " 138,6 | " 79.925 | Resina e trementina | " 69,7 | " 40.077 |
| Trasporto Doll. 5.523,1 | L. 3.176.350 | | TOTALE ... | Doll. 6.535,3 | L. 3.758.710 |

RICAPITOLAZIONE

| | In migliaia di dollari | In migliaia di Lire |
|---|------------------------|----------------------|
| Viveri e prodotti agricoli | Doll. 11.302,7 | L. 6.498.534 |
| Materie prime ecc. | " 6.535,3 | " 3.758.710 |
| TOTALE GENERALE | Doll. 17.838,0 | L. 10.256.500 |

La portata di queste assegnazioni per TRIESTE risultano ancora più chiare, quando si consideri che in base alla cifra fissata per TRIESTE, ogni cittadino della Zona Anglo-Americana del T.L.T. riceve un contributo annuo individuale di dollari 60,75 pari a circa 35.000 Lire al cambio ufficiale. Contributo che è di gran lunga superiore a quello che ricevono i singoli cittadini di qualsiasi altro Paese aderente all'ERP, come questa tabella chiaramente dimostra:

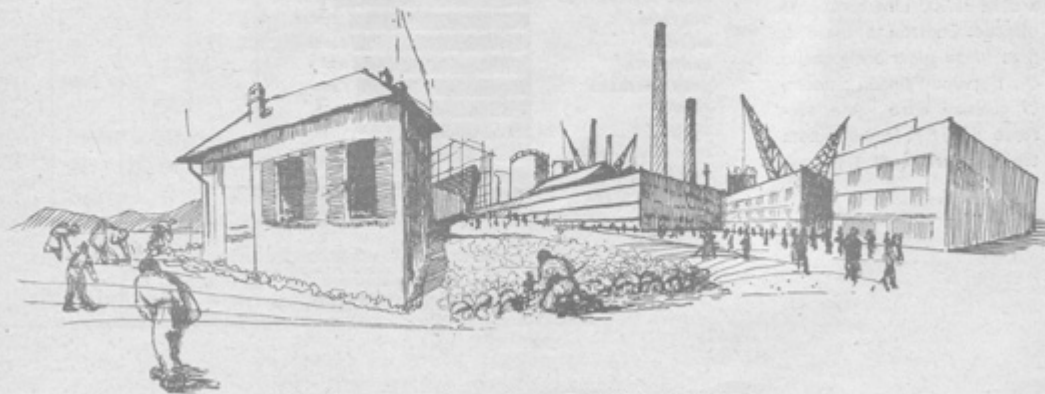
**VALORE PRO-CAPITE DELLE ASSEGNAZIONI PROPOSTE
DALL' ECA A FAVORE DEI PAESI ERP PER IL PERIODO
1° LUGLIO 1948 — 30 GIUGNO 1949**



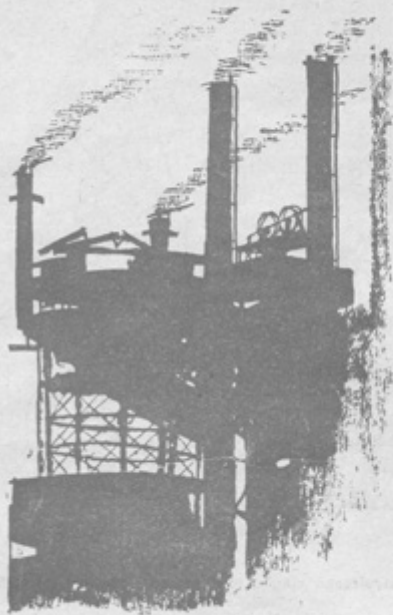
I LAVORATORI ARTEFICI DELLA RINASCITA

Da tutto quanto precede risulta che la **responsabilità prima per la riuscita del Programma di Ricostruzione Europea ricade, ed è ovvio, sui cittadini di Europa.** Per il raggiungimento della stabilità economica del Continente, premessa insopprimibile dell'indipendenza

politica, è in primo luogo indispensabile uno sforzo di **maggior produzione** in ogni paese europeo. Maggiore produzione significa fervida iniziativa, duro lavoro, intelligente preparazione dell'ambiente favorevole a questo aumento di produzione (accordi, trattati, leggi fiscali, do-



Con lavoro concorde, con ferma volontà di ricostruire



Fervono di vita operosa le nostre fabbriche

ganali e valutarie, ecc.). E ancora, non basterà il solo sforzo produttivo: se i popoli europei considereranno il loro orizzonte limitato ai ristretti confini degli interessi locali, la **cooperazione europea** sarà parola vuota e non vi sarà allora impresa comune, non si perverrà ad una stabile ricostruzione, sarà vano qualunque aiuto americano.

Una più intima collaborazione economica delle Nazioni europee così che esse agiscano, per il bene dei loro popoli, come un'entità sola, riserva grandi promesse di migliori condizioni di vita. Ma la collaborazione, il lavoro, la concordia operosa devono in primo luogo regnare all'interno di ogni Nazione.

L'opera di ricostruzione sarà tanto più efficace e rapida — un più diffuso benessere, una maggiore tranquillità per il pane quotidiano saranno raggiunti tanto prima, quanto più concorde e tenace sarà il contributo di lavoro e di volontà ricostruttiva di tutti i lavoratori, di tutti i cittadini.

Ogni produttore, ogni cittadino è l'artefice della rinascita. L'avvenire di Trieste e dell'Europa, il benessere e la pace di tutti dipendono dalla volontà e dall'opera di ognuno.

I PRIMI RISULTATI DELLA RICOSTRUZIONE IN ITALIA

La strada della ricostruzione non è agevole nè piana. E' facile distruggere, è lunga e difficile opera ricostruire. Ma già i primi risultati della rinascita economica in Italia, dovuta all'immane sforzo del popolo italiano fraternamente assistito nella sua impresa dal popolo americano, sono di sprone e di incoraggiamento a continuare il cammino che porterà alla stabile ripresa dell'economia italiana ed europea.

Gli arrivi di viveri e materie prime ERP hanno dato tranquillità alla vita economica italiana. Il mercato nero è sparito. Le ferrovie sono vicine a raggiungere l'efficienza di anteguerra.

Benzina e nafta sono disponibili per tutte le necessità dell'industria e dei trasporti. Nel corso del 1948 la produzione industriale italiana ha raggiunto e lievemente superato il livello prebellico. Di pari passo, le esportazioni di prodotti italiani nell'anno 1948 hanno superato di oltre un terzo le esportazioni dell'anno precedente. Si è ridotto il deficit della bilancia commerciale. L'inflazione è stata contenuta, la lira si è rafforzata, il bilancio nazionale è migliorato, salari e stipendi seguono un costante progresso

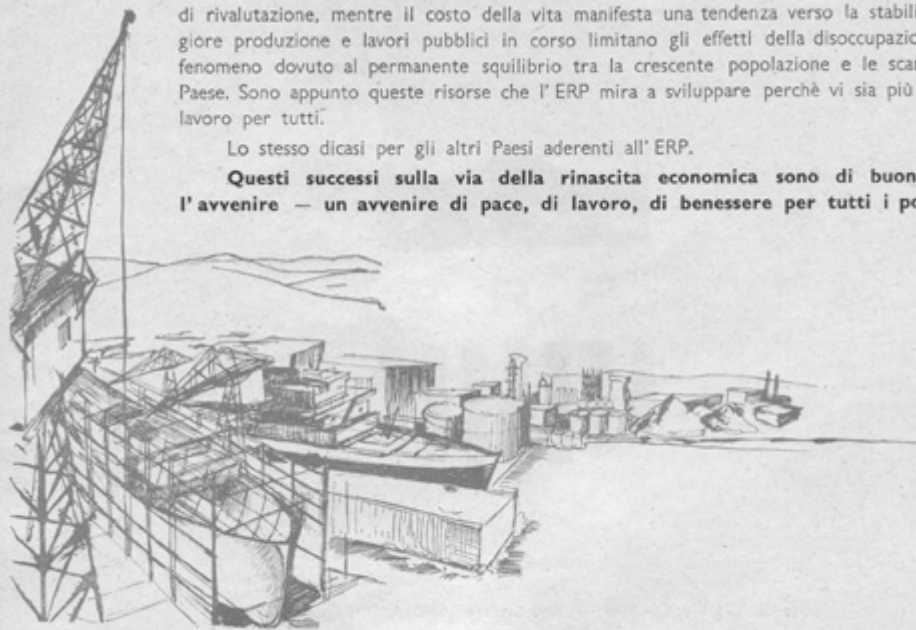


Si costruiscono cinque navi presso i cantieri triestini

di rivalutazione, mentre il costo della vita manifesta una tendenza verso la stabilizzazione. Maggiore produzione e lavori pubblici in corso limitano gli effetti della disoccupazione, il doloroso fenomeno dovuto al permanente squilibrio tra la crescente popolazione e le scarse risorse del Paese. Sono appunto queste risorse che l'ERP mira a sviluppare perchè vi sia più benessere, più lavoro per tutti.

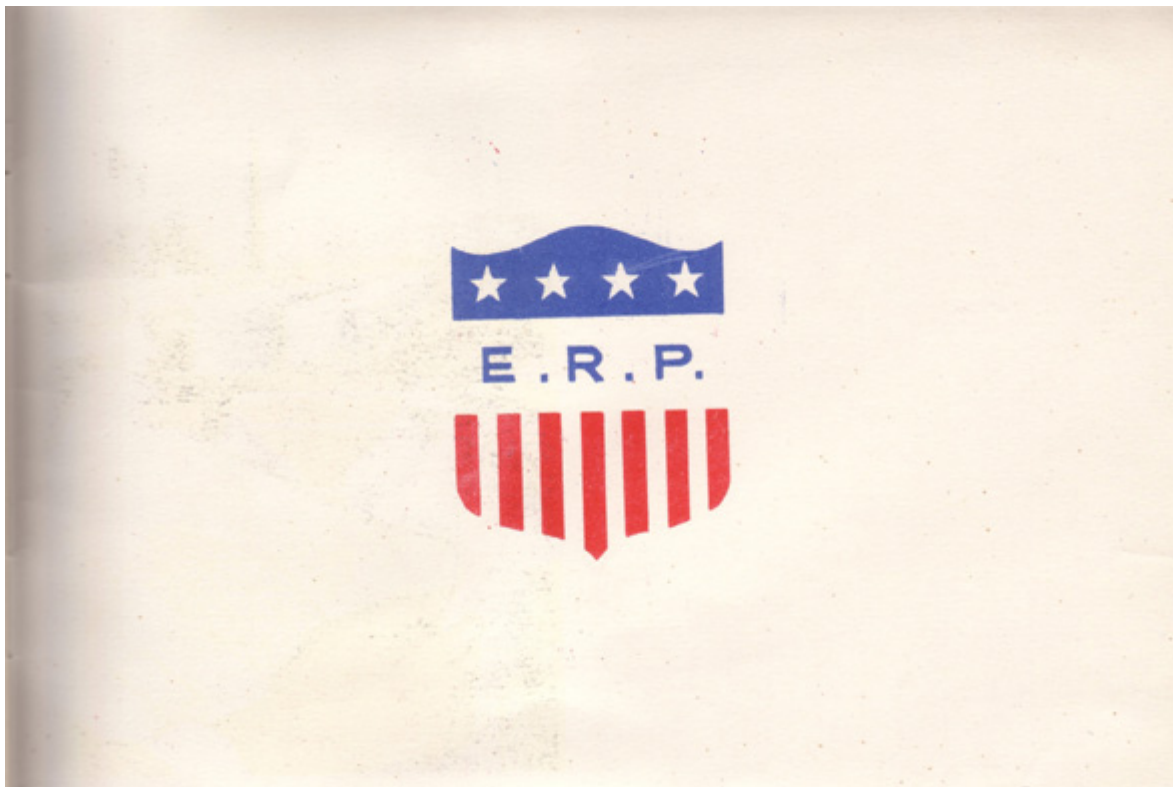
Lo stesso dicasi per gli altri Paesi aderenti all'ERP.

Questi successi sulla via della rinascita economica sono di buon auspicio per l'avvenire — un avvenire di pace, di lavoro, di benessere per tutti i popoli.



Edito dal C. I. S. E. T. - 1949 — Arti Grafiche „SMOLARS“ S. p. A. - Trieste

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo IV



Piano ERP, a cura della Missione E.C.A. di Trieste



Piano ERP, a cura della Missione E.C.A. di Trieste