

Frontiera, periferia. Fascismo e politiche per il porto di Trieste fra spazio nazionale e Mitteleuropa¹

di Laura Cerasi

Nel porto giuliano, la contrazione dei traffici a seguito della grande crisi finanziaria era stata molto severa. L'argomento con cui il commissario dell'Azienda dei Magazzini Generali, Gaeta, cercava di ottenere dal prefetto la conferma dei sussidi pubblici fino a quel momento destinati all'Ente era essenzialmente politico. Vale la pena riprenderne alcuni passaggi. I Magazzini Generali, l'ente parastatale costituito nel 1925 con attribuzioni di sovrintendenza ai flussi commerciali e di manutenzione delle strutture portuali, aveva avuto fino a quel momento la fonte fondamentale di sussistenza nei finanziamenti pubblici. Secondo Gaeta, il mantenimento dei sussidi costituiva una «assoluta necessità» a fronte della recrudescenza della «secolare lotta» fra Trieste e Amburgo, cui si era di recente aggiunta l'agguerrita concorrenza del nuovo porto di Danzica-Gdynia, apertamente sostenuto dal governo polacco, e della via fluviale danubiana, fortemente migliorata nell'organizzazione dei servizi. L'intreccio di interdipendenze che stava a fondamento di un'economia marittima andava compreso nella sua specificità: «Insieme con i Magazzini Generali, l'Armamento, i lavoratori portuali, gli agenti marittimi, le Assicurazioni e infine tutto il mondo marittimo-commerciale triestino, anche l'Erario e soprattutto le Ferrovie dello Stato sono stati vulnerati nei loro interessi, che non sono trascurabili». A confronto con il trattamento riservato agli altri porti italiani, in particolare i due porti altoadriatici di Venezia e Fiume, secondo Gaeta «l'Erario è verso l'Azienda dei Magazzini Generali di Trieste di gran lunga più severo», nonostante il traffico ferroviario del porto di Trieste avesse subito una perdita maggiore rispetto a quella registrata a Venezia:

Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che Venezia, partecipando ai traffici internazionali soltanto in minima misura, ha potuto difendere meglio le sue posizioni grazie alla maggiore resistenza che l'economia nazionale ha opposto e oppone tuttora alla persistente crisi economica, nonché al crescente sviluppo del porto industriale di Marghera (petrolio, benzina, olii minerali e residui, materiali metallici, metalli greggi, pirite e ceneri di pirite, fertilizzanti ecc.) e all'allargamento del retroterra verso la Lombardia. Il porto di Trieste,

¹ Il testo costituisce, con alcune integrazioni, la relazione presentata al panel *Frontiera, periferia. Strategie di sviluppo nel fascismo dell'area alto-adriatica* per i «Cantieri di Storia», V, Trieste, settembre 2009. Una più ampia versione si può leggere in Laura Cerasi, Rolf Petri, Stefano Petrungero, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola fra le due guerre mondiali*, Viella, Roma 2008, con riferimento alla quale le note sono state qui limitate alle sole indicazioni di fonti e integrazioni documentarie.

invece, su cui s'appoggiano in assoluta prevalenza traffici provenienti e diretti all'estero, ha dovuto subire in pieno la ripercussione sfavorevole delle difficilissime condizioni economiche e politiche dei vari Stati danubiani che formano il suo retroterra estero.

L'argomento appunto politico con cui veniva sostenuta l'«assoluta necessità» delle sovvenzioni pubbliche non era soltanto il bisogno di non disperdere la «ricchezza nazionale» costituita dalla «potenza di attrazione del porto giuliano». Occorreva soprattutto dimostrare che la «redenzione» non era stata un cattivo affare; occorreva fare in modo che «non abbia parvenza di fondamento la triste [e balorda] profezia – che non è solo del periodo di guerra – che l'unione del porto di Trieste all'Italia avrebbe segnato l'ora della sua decadenza e abbandono»².

Che il «prezzo della redenzione» non fosse a perdere, dunque, era ancora da provare: e l'inciso ci suggerisce che molti, a quel punto, ne dubitavano. Fra gli strumenti di persuasione che il regime fascista poteva utilizzare, le sovvenzioni finanziarie cominciavano ad apparire come uno dei mezzi irrinunciabili per integrare nello spazio economico nazionale quella che, geograficamente, era una *periferia* neoacquisita, ma che era anche, per la sua storia e la sua collocazione geopolitica, una *frontiera* sempre virtualmente valicabile, la «porta orientale» appunto verso un'Europa danubiana e balcanica, il controllo sulla quale apparteneva ai disegni espansivi e soprattutto alla rappresentazione del «fascismo di frontiera».

Nelle parole del commissario Gaeta si condensavano alcune delle ragioni per cui la dialettica frontiera/periferia si presentava, fra le due guerre, come una dinamica particolarmente complessa, continuamente alla ricerca di un punto di equilibrio fra spinte che premevano in direzioni differenti: la congiuntura tendente alla dis-integrazione delle economie nazionali in seguito alla grande crisi; la pressante concorrenza dei porti nordici di Amburgo e Gdynia-Danzica; la concorrenza interna fra i porti italiani, sovradimensionati rispetto alla capacità di traffico soprattutto nell'area altoadriatica; le aspettative, le richieste, gli interessi e la specifica cultura delle élite dirigenti giuliane. Come si misurava il nuovo regime con queste dinamiche? Quali le strategie di sviluppo che il fascismo cercava di porre in essere per Trieste? Quali le risposte delle élite economiche?

La nostra ricerca si è innestata su una storiografia ricca e accurata: su questi temi, senza i lavori di Giulio Sapelli, Giulio Mellinato, Anna Maria Vinci, Anna Millo – le cui obiezioni sono state di grande aiuto per chiarire il nostro punto: vi ritorneremo fra breve – non sarebbe stato possibile impostare la questione della riluttanza mostrata da

² Archivio di Stato di Trieste [AST], Prefettura, *Gabinetto*, busta 307/1935, Relazione del R. Commissario A. Gaeta a Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, Trieste, 20 gennaio 1934, Oggetto: *Contributo statale*, e *Ibid.*, Allegato A), *Relazione sulla riduzione delle spese dei Magazzini Generali per il personale dipendente durante la gestione commissariale*).

parte delle élite dirigenti triestine rispetto alla creazione di una zona industriale, con la quale il fascismo intendeva offrire una risposta insieme anticiclica e politica alle difficoltà di integrazione del porto giuliano nello spazio economico nazionale italiano. Una riluttanza su cui ci siamo interrogati non per evidenziarne, normativamente, supposte insufficienze in relazione agli impulsi provenienti dal centro politico, ma piuttosto per rinvenirne le ragioni e le strategie, oltre, come vedremo, alle profonde contraddizioni.

Trieste-frontiera

Nel cercare di districare le componenti della difficile dialettica frontiera/periferia, porta orientale/integrazione nello spazio nazionale, non c'è dubbio che la strategia di sviluppo più rappresentativa dell'orientamento delle élite dirigenti risultasse essere quella di una «impossibile» continuità mitteleuropea, con l'obiettivo della minimizzazione delle fratture geopolitiche dell'area in base alla tesi di origine nazional-irredentista del destino «geografico» del porto di Trieste. Quello che vorrei qui sottolineare è come tale orientamento, lungi dall'esserne in contrasto, si intrecciasse positivamente con gli impulsi provenienti dal regime, almeno fino a quando l'espansione tedesca non avesse fatto pesare la sua strategia in direzione adriatico-balcanica, e l'asse con la Grande Germania non fosse diventato l'orientamento prioritario delle alleanze strategiche del regime.

In altri termini. La riattivazione delle vie di comunicazione in area danubiano-balcanica, la fitta tessitura di relazioni diplomatiche, la stipula di trattati commerciali fra Paesi successori della duplice monarchia, sempre più ardui a fronte della progressiva frammentazione delle economie nazionali europee: l'insieme di fattori, cioè, di cui si componeva il progetto di continuità «mitteleuropea» per la vita del porto giuliano non sono stati estranei, per un lungo tratto, alle linee strategiche della politica estera e commerciale del fascismo. Era una continuità che veniva espressa da uomini, provenienti dalle fila dell'élite triestina, come Fulvio Suvich, Igino Brocchi, Alberto Asquini, Mario Alberti, il cui inserimento nelle sedi di elaborazione della strategia di politica economica internazionale del Paese non era affatto marginale. La figura di Igino Brocchi come interprete, nel decennio intercorso fra annessione e crisi finanziaria, di una costante ricerca di convergenze fra le linee guida seguite dal governo nelle trattative con i Paesi successori dell'ex Impero e l'orientamento degli interessi dell'economia marittima giuliana è in questo senso particolarmente significativa.

Fin dal suo trasferimento a Roma nel 1920 come consigliere di Stato presso la VI sezione, competente per i territori delle Nuove Province, Brocchi aveva mantenuto stretti legami con esponenti dell'élite economica e politica triestina, come la famiglia Cosulich, Alberto Moscheni e Camillo Ara, come lui appartenente all'area liberalnazionale. Nelle sue capacità di alto funzionario dell'amministrazione centrale, aveva

speso le proprie competenze in materia giuridica commerciale e la propria conoscenza degli ordinamenti istituzionali della cessata monarchia per partecipare alle operazioni di integrazione dei territori di nuova acquisizione: come consulente della delegazione italiana a Parigi prima, poi come membro della Commissione reale e della Commissione consultiva centrale per la sistemazione legislativa delle nuove province (dove sedeva insieme ad Alberto Moscheni, fiduciario delle imprese Cosulich e attentissimo intermediario dei loro rapporti con le autorità politiche e amministrative del nuovo Stato)³. Particolarmente rilevante ai fini delle nostre osservazioni risulta il suo impegno per favorire la creazione di un'area di commercio preferenziale fra gli Stati ex asburgici, fortemente appoggiata dal gruppo di interesse giuliano e, insieme, congeniale alla prospettiva strategica generale di un rafforzamento della penetrazione economica dell'Italia in area danubiana e balcanica, perseguita dal nuovo regime. Fra il 1921 e il 1922, Brocchi partecipava a delegazioni e comitati incaricati di definire il dispositivo degli accordi doganali fra i territori ex asburgici per stimolare il traffico di transito verso Trieste e Fiume: la Conferenza di Roma fra gli Stati successori dell'Austria-Ungheria, le «conversazioni italo jugoslave», la Conferenza italo-cecoslovacca per i traffici attraverso Trieste⁴.

In funzione di ciò si impegnava, giungendo a divenirne il referente principale per gli aspetti amministrativi e finanziari, nella soluzione dell'intricata questione ferroviaria nata dalla necessità di risistemare il regime proprietario e gestionale della ex *Südbahngesellschaft*, la compagnia che controllava le linee che univano Trieste e Fiume con Vienna, insieme a tutto il traffico ferroviario nei territori meridionali della duplice monarchia, ora suddivisi fra Austria, Ungheria, Jugoslavia e Italia. La questione era di vitale importanza per il mantenimento delle funzioni commerciali della Trieste - frontiera come sbocco marittimo degli Stati dell'Europa centrale e danubiana, attraverso la conservazione del sistema di integrazione fra vie fluviali, marittime e ferroviarie gravitante sul porto giuliano nell'anteguerra, e il contrasto alla concorrenza dei porti del Mare del Nord. La sua soluzione era resa particolarmente intricata dall'incidenza degli oneri derivanti dalle riparazioni dovute dall'Austria ai Paesi vincitori: con il trattato di Saint-Germain era stato permesso all'Italia, d'accordo con la Francia, di riscattare le linee in territorio italiano con i crediti per riparazioni da parte dell'Austria, e di ottenere il sostegno al traffico di Trieste⁵, senza tuttavia che fosse possibile incamerarle direttamente, in quanto appartenenti ad una società privata. Nel 1920 il Tesoro aveva acquisito la maggioranza delle azioni ex *Südbahn* e il controllo del

³ Cfr. E. Capuzzo, *Dal nesso asburgico alla sovranità italiana. Legislazione e amministrazione a Trento e a Trieste (1918-1928)*, Giuffrè, Milano 1992, pp. 118; 215.

⁴ Cfr. P. Dorsi, *Introduzione* a Archivio di Stato di Trieste, *Inventario dell'Archivio di Igino Brocchi, 1914-1931*, Ministero centrale per i beni e le attività culturali, Roma 2000, pp. 4-5.

⁵ Su questi aspetti e per più ampie informazioni cfr. G. C. Falco, *Prefazione* a *Inventario dell'Archivio di Igino Brocchi, 1914-1931*, cit., pp. VIII sgg.

Consiglio di amministrazione, di cui faceva parte anche Brocchi con il compito di studiare il riassetto del sistema dei trasporti in funzione dell'utilità per i traffici del porto giuliano, grazie alla sua affidabilità nel ruolo di tramite fra le autorità centrali del nuovo Stato, a partire dalle autorità militari durante il regime di amministrazione provvisoria, e i gruppi di interesse locali. Di cui, come viene sottolineato, teneva presenti analisi e informazioni tecniche utili a definire le linee strategiche dei suoi interventi, in particolare quelle provenienti dal gruppo Cosulich⁶, anche attraverso la presenza di Moscheni in alcuni dei comitati di lavoro.

Allo scopo era necessario dirimere le divergenze esistenti fra gli Stati successori, in particolare l'intento dei governi sia italiano che jugoslavo di nazionalizzazione delle linee ferroviarie, contrastato da Austria e Ungheria. La Jugoslavia in particolare, che era in grado di interrompere la continuità tra la linea austriaca a quella ungherese per Fiume, aveva più volte ostacolato il traffico per motivi dimostrativi o di ritorsione durante le trattative. La soluzione favorita da Brocchi vedeva un compromesso fra il mantenimento della proprietà complessiva della rete delle linee, attribuita ad una nuova società finanziaria, e l'affidamento della gestione delle linee nei diversi territori nazionali alle rispettive società ferroviarie: si formava così, nel 1923, la nuova Compagnia ferroviaria Danubio-Sava-Adriatico, che doveva garantire il libero attraversamento delle frontiere fra i quattro Stati e il coordinamento fra le tariffe nazionali, che non dovevano essere lesive degli interessi reciproci, in un primo momento prevedendo anche l'erogazione di un incentivo da parte dell'Italia verso gli altri tre Stati per convogliare il traffico verso Trieste.

Il dispositivo costituito dalla riorganizzazione del sistema dei trasporti, intrecciato con la stipula di accordi doganali, procedeva alla normalizzazione dei rapporti fra gli Stati successori dell'ex Impero asburgico (intese doganali bilaterali fra Italia e Austria, 1923, Jugoslavia, Cecoslovacchia, 1924, Ungheria, 1925). La riattivazione dei flussi di traffico, pensata come una ripresa della dinamica precedente lo scoppio del conflitto, era una strategia di riproduzione della continuità della dimensione mitteleuropea del porto giuliano, della paziente ricomposizione delle fratture generate dai nuovi confini nazionali: una prospettiva appunto di Trieste - frontiera, nella quale si riconoscevano gli interessi e le richieste delle élite triestine. In tale direzione agivano molteplici iniziative, quali l'installazione nel 1925 di un'agenzia a Praga per la promozione del traffico con la Cecoslovacchia. L'agenzia, che godeva del concorso del Consiglio provinciale dell'economia corporativa di Trieste e dell'appoggio di Arnaldo Frigessi di Rattalma e della RAS, operava attraverso contatti diretti sul territorio e si occupava soprattutto di dirimere i problemi nati in relazione ai trasporti e alle tariffe ferroviarie e di contrastare la concorrenza dei nuovi porti di Gdynia e di Sussak; si sarebbe poi

⁶ Ivi, p. XI.

sciolta nel 1939 in seguito allo smembramento della Cecoslovacchia, e assorbita dal Comitato triestino dei traffici presieduto da Cosulich⁷.

In quest'ottica si leggeva il segno della cosiddetta «linea Suvich» nella politica estera e commerciale. Fulvio Suvich, di matrice nazionalista, deputato dal 1921, come Brocchi e un altro triestino, Mario Alberti, era stato collaboratore di Giuseppe Volpi al dicastero delle Finanze. Il suo contributo di maggiore rilievo è legato all'impegno come sottosegretario agli Esteri dal 1932 al 1936, dove aveva sostenuto una strategia filoaustrica e antigermanica – pensata anche come diretta espressione degli interessi giuliani – terminata dopo la conclusione della Guerra d'Etiopia e l'irreversibile avvicinamento alla Germania sancito dalla sua sostituzione con Galeazzo Ciano. Molto rilevanti erano state anche operazioni meno vistosamente condotte, ma di sostanziale rilievo strategico, come le trattative per la revisione delle riparazioni tedesche e orientali, che implicavano una ridefinizione a cascata degli accordi finanziari fra gli Stati interessati, conosciute come piano Young. Le conferenze di Parigi e dell'Aja, tenute fra il 1929 e il 1930, sono state seguite sia da Suvich che da Brocchi come parte della delegazione italiana, riuscendo a giungere ad accordi valutari risolutivi delle controversie pendenti fra i Paesi interessati, con l'obiettivo della stabilizzazione economica e finanziaria dell'Europa uscita dai trattati di pace.

Dopo i risultati raggiunti con il piano Young, tuttavia, la collaborazione diplomatica fra le potenze cominciava a logorarsi: il manifestarsi della crisi internazionale, il profilarsi dell'ombra dell'espansionismo adriatico-balcanico della Germania, il perdurare dell'antagonismo italo-francese per l'egemonia nell'area danubiano-balcanica, cominciavano a rendere le frontiere – e in primo luogo Trieste – sempre meno facilmente valicabili. I progetti di ricomposizione dello spazio mitteleuropeo – che pure, fino a quel momento, riflettevano la strategia di penetrazione danubiano-balcanica perseguita dal regime, il quale aveva dispiegato un'attenta ricerca dei mezzi più appropriati per mantenere e sviluppare le relazioni commerciali in quell'area – cominciavano a diventare meno praticabili. Lo stesso Iginio Brocchi aveva tentato di predisporre un'area di commercio preferenziale fra Austria, Ungheria, Italia e Jugoslavia, con particolare riferimento all'esportazione del grano ungherese, finanziata dalla creazione *ad hoc* di un istituto di credito per il finanziamento dei flussi commerciali. Il progetto, che aveva il sostegno dell'allora sottosegretario agli Esteri Dino Grandi, non sarebbe decollato per l'ostilità di Alberto Pirelli e Felice Guarnieri, appoggiati da Giuseppe Bottai, timorosi di ritorsioni internazionali su altre voci della bilancia commerciale⁸, e avrebbe sortito a più limitati, ma comunque significativi, accordi bilaterali tra Austria - Italia e Ungheria - Italia del 1931 per la facilitazioni degli scambi, base

⁷ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 395/1939, Associazione triestina per il traffico ceco-slovacco, Lettera all'Onorevole Ministero delle Corporazioni, Ufficio generale del Commercio, Trieste 2 marzo 1933; Id., *Relazione sull'attività svolta nel 1935*, firmato Arnaldo Frigessi di Rattalma; Id., Lettera a S. E. il prefetto sen. Eolo Rebugia, Trieste, 1° giugno 1939.

⁸ Questo il parere di G. C. Falco, *Prefazione*, cit., p. XXIII.

degli accordi di Semmering del 1932, accolti con entusiasmo negli ambienti triestini. Un risultato confermato dalla stipula degli accordi commerciali italo-austriaci – i «Protocolli di Roma» – entrati in vigore il 15 luglio 1934 accompagnati da analoghi accordi italo-ungheresi, con i quali si intendeva riattivare il tradizionale canale di traffico fra Vienna e Trieste e far riacquistare al porto adriatico la sua funzione di transito internazionale attraverso l'apertura per le merci austriache di uno spazio commerciale autonomo, e l'istituzione di un porto di armamento e di un ufficio doganale austriaco all'interno del porto.

Con la svolta degli anni Trenta e le mutate condizioni dell'economia politica internazionale, in sostanza, si accentuavano le difficoltà incontrate dal proposito di ricostituzione dello spazio «mitteleuropeo» di cui il ruolo di «frontiera» del porto giuliano era parte determinante. Non si trattava solo della mancata realizzazione di progetti di unione doganale fra i Paesi ex asburgici – come quello proposto da Arminio Brunner e ricostruito da Anna Millo – né del persistente rigetto delle ipotesi di costituzione di Trieste in porto franco, avanzate fin dai primi anni Venti con l'intento di riproporre il modello di economia marittima che aveva consentito la prosperità tardo-asburgica compendiata nell'espressione «Trieste porto di transito». Con il ripristino del porto franco, che prevedeva l'esenzione del dazio doganale per le merci scaricate in tutta l'area interessata dalla franchigia, la lavorazione industriale di merci sarebbe avvenuta in regime di esenzione fiscale, ma l'ingresso dei prodotti nel mercato nazionale sarebbe stata soggetta a dazio. Il porto franco avrebbe certamente favorito il flusso commerciale internazionale – e in quest'ottica la sua richiesta era appoggiata dalla maggioranza dell'élite economica triestina – ma avrebbe di fatto creato una nuova linea di «confine interno», in contrasto con gli intenti di integrazione dell'economia giuliana nello spazio economico nazionale. Per questa ragione, gli stessi gruppi dirigenti economici locali, sensibili ad una strategia di efficace inserimento dell'economia triestina nel contesto italiano, si erano orientati verso una riduzione delle esenzioni limitate al solo «punto franco», controbilanciate da un insieme di richieste di sovvenzioni statali, accordate nel 1923 in base al piano formulato in tal senso da Camillo Ara.

Dopo la svolta degli anni Trenta, le proposte in direzione della facilitazione dei traffici centroeuropei e adriatici con perno a Trieste incontravano però un favore decrescente. Nel 1933 il progetto di costituzione di un Istituto autonomo dei traffici triestini, di cui si erano fatti latori Alberto Asquini presso il ministero delle Corporazioni e Felice Venezian presso la prefettura, non avrebbe avuto seguito. Il vecchio esponente del partito liberal-nazionale spiegava come la funzione peculiare che distingueva fra quelli italiani il porto di Trieste, quella cioè di costituire uno scalo di transito, venisse particolarmente penalizzata dal crollo dei commerci internazionali. La diffusione di accordi commerciali bilaterali finalizzati ad impedire l'uscita di valute pregiate, stipulati tra Stati che deliberavano una quota reciproca di import-export per un prezzo uguale, in conseguenza al crollo del sistema finanziario internazionale seguito

alla grande crisi economica. Si trattava del sistema di *clearing*, introdotto a partire dal 1931, che regolava le transazioni senza prevedere l'utilizzo di valuta, un complesso sistema tendente ad una chiusa bilateralità che si risolveva in una forte penalizzazione di economie che prosperavano sulla multilateralità dei traffici, come sottolineava il notevole triestino: «Trieste è presa in mezzo ai clearing e ne risente le conseguenze, perché in una economia basata su clearing, Trieste non trova più posto». Il mezzo proposto era la costituzione di un nuovo organismo, che consentisse agli operatori economici di agire in deroga all'obbligo di versare il corrispettivo monetario delle merci presso la Cassa centrale, e che potesse grazie a mezzi propri sostenere economicamente gli scambi attraverso il porto di Trieste. Il nuovo ente ricordava molto da vicino l'ipotesi di Brocchi di un nuovo istituto di credito per il finanziamento dei flussi commerciali. Denominato Istituto autonomo dei traffici triestini, si sarebbe configurato come una sorta di cassa di ammortamento locale; avrebbe tratto «i metodi da quelli dell'iniziativa privata», ma avrebbe svolto «nel contempo la sua attività con la giusta visione degli interessi superiori» e sarebbe stato «amministrato da persone d'indiscussa e provata fede politica e diretto da persone dotate della necessaria competenza commerciale». Il capitale «dovrebbe venire sottoscritto per una parte da tutti gli Istituti interessati al commercio di Trieste (banche, compagnie di navigazione, speditori, ecc. ecc.) e per la maggior parte dalla Banca Nazionale del Lavoro che essendo un istituto controllato dallo stato più di ogni altro potrà dare le direttive di pubblica utilità all'ente in questione»⁹.

Appoggiata da una campagna stampa del «Piccolo», che trattava il tema del rilancio commerciale della città con una serie di articoli dal titolo *Trieste porto di transito*, la proposta veniva rilanciata a fine anno. Negli stessi termini formulati da Venezian, si proponeva la creazione di una «stanza di compensazione» per aggirare il sistema dei *clearings* e garantire l'avvenire del porto: «Dovrebbe essere altrettanto acquisito – e non lo è per tutti – che un porto di transito costituisce comunque una attività nella bilancia economica nazionale. Le entrate relative alla sosta delle merci in transito vengono paragonate e sono infatti identiche alle entrate turistiche»¹⁰. Ma la proposta non avrebbe avuto seguito. Analogo risultato avrebbe conosciuto la richiesta di ripristino delle «refazie» ossia i ristorni a favore del porto con cui, in periodo asburgico, l'Impero compensava i maggiori costi del transito delle merci attraverso l'emporio di Trieste, su cui sempre nell'anno 1933, il più duro per il porto dall'inizio della depressione, aveva insistito Antonio Cosulich. Presso il ministero degli Esteri era stato costituito un comitato interministeriale dedicato agli affari adriatici, costituito dai

⁹ AST, Prefettura, Gabinetto, Busta 240/1933, Lettere di Felice Venezian al prefetto Carlo Tiengo, 1° aprile e 6 marzo 1933, e ibidem, memoriale dattiloscritto allegato alle lettere di Venezian al prefetto, p. 2. Su Alberto Asquini, giurista, consigliere nazionale, sottosegretario al ministero delle Corporazioni fra il 1932 e il 1935, poi aderente alla RSI, vedi B. Coceani, *Ricordo di Alberto Asquini*, in «La porta orientale», n. s., VIII (1972), p. 193.

¹⁰ *Trieste porto di transito e le esigenze dell'attuale momento economico*, «Il Piccolo di Trieste», 13 dicembre 1933.

funzionari più alti in grado, e da Alberto Moscheni per gli interessi triestini. Moscheni si sarebbe fatto tramite delle proposte avanzate dal Consiglio provinciale dell'economia corporativa su impulso di Cosulich, volte ad ottenere da un ribasso dei noli marittimi sulle linee di Trieste, da finanziarsi attraverso il ripristino del sistema di refazie. L'obiettivo era quello di contrastare il *dumping* ferroviario tedesco, che aveva vanificato i precedenti accordi per la suddivisione delle aree di competenza ferroviaria. La tesi di Cosulich era quella di sostenere l'opportunità di un forte impegno a favore dei trasporti marittimi, in quanto più attrezzati di quelli ferroviari a contrastare l'aggressiva politica tedesca. Il programma, che sembrava aver avuto buona accoglienza presso il ministro della Marina mercantile Costanzo Ciano, veniva invece bocciato nella riunione interministeriale del 16 ottobre 1933¹¹.

Si disegnava cioè, nel passaggio fra gli anni Venti e Trenta e in corrispondenza del progressivo rafforzamento in senso dirigitico degli strumenti di governo dell'economia, una perdita di capacità di negoziazione delle élite giuliane. Come ha osservato Anna Millo nel suo commento, le modalità fortemente centralizzate della mediazione politica fra centro e periferia attuate dal fascismo non favorivano, al volgere del decennio e nel mutare del quadro economico internazionale, il successo delle istanze di un ceto economico locale formato su una tradizione di maggiore elasticità ed autonomia, nonostante gli sforzi esercitati presso il centro politico e la capacità di lobbying ad esso riconosciuta.

La crisi della «linea Suvich» era dovuta tuttavia non solo a cause esogene, come la ripresa del protagonismo germanico nella regione danubiana e gli effetti della crisi finanziaria, ma anche all'aporia strutturale entro cui si avvolgeva. L'intento di stabilire rapporti preferenziali con Austria e Ungheria per affermare, attraverso il ruolo di quella che abbiamo chiamato «Trieste-frontiera», un' incisiva presenza nell'area danubiano-balcanica prevedeva anche il tentativo di attuare una strategia di contrasto all'influenza francese nell'area danubiana, per il suo ruolo di protezione ai Paesi della Piccola intesa (Cecoslovacchia, Jugoslavia e Romania) e contemporaneamente di porsi come argine rispetto ad una espansione dell'influenza tedesca nella stessa regione. Al tentativo era sotteso un intento egemonico, fondato sulla concezione implicita di una titolarità, da parte dell'Italia fascista, alla continuazione del predominio esercitato dall'Austria-Ungheria nel settore danubiano-balcanico: una titolarità di cui Trieste, come «porta orientale» della nazione, veniva ad essere garanzia e suggello. Erano leggibili, in questa prospettiva, chiare tracce del retaggio di un nazional-irredentismo

¹¹ AST, Prefettura, Gabinetto, b. 308/1935, Dr. M[oscheni] no. 384, Comitato interministeriale permanente per gli affari che interessano il traffico adriatico. *Rapporto di viaggio 21 e 22 marzo 1932*, 23 marzo 1932, pp. 1-3; Ivi, Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Trieste, *Relazione sulla proposta di predisporre un'arma di difesa contro il dumping ferroviario germanico nel retroterra adriatico in forma di riduzione dei noli marittimi da e per Trieste e Fiume*, 16 marzo 1933; 96. Ivi, promem. *Difesa del traffico adriatico contro la concorrenza dei porti nordici*, s.d. e s.a. [ma probabilmente redatto da Cosulich], con una ricostruzione dei precedenti della concorrenza, cenni ai mezzi adottati nel 1933 e alla proposta non approvata il 14 settembre 1933.

giuliano aggressivo, raccolto da un “fascismo di frontiera” fautore di un’investitura all’egemonia italiana sull’Europa sud-orientale. Ma il sempre più deciso orientamento verso una politica di potenza, nonostante interpretasse le spinte al nazionalismo imperialista che pure erano presenti nell’autorappresentazione del fascismo triestino, tuttavia, piegandosi sempre più nettamente verso l’impresa coloniale in Etiopia e verso la subordinazione all’iniziativa tedesca, si sarebbe risolto in un ulteriore elemento di depressione per l’economia giuliana, per il fatto di indebolire le residue relazioni commerciali con l’Europa centrale e il Levante faticosamente mantenute in vita nel corso degli anni Venti, e giunte ad – effimero – perfezionamento con i Protocolli di Roma. In altri termini, l’aspirazione ad una continuità «mitteleuropea» condivisa dalle élite giuliane paradossalmente e dolorosamente si traduceva, nelle mutate condizioni politiche e nel quadro dettato da un fascismo intenzionato ad affermare il proprio ruolo internazionale, nel sostegno accordato alle aspirazioni imperialistiche di una «politica di potenza» indirizzata al Levante, di cui Trieste doveva essere la «porta orientale».

Ed era una politica che necessitava di ingenti risorse finanziarie per la sua realizzazione. Risorse che l’élite locale, nonostante la sua mobilitazione, non era in grado di assicurare, e il cui approvvigionamento si sarebbe risolto in un crescente afflusso di denaro pubblico, tale da far perdere all’economia locale la sua autonomia, da accrescerne la dipendenza dai canali di contrattazione politica, e da provocarne il rischio di tracollo nel momento del venir meno, come durante la Grande crisi, dei flussi finanziari. Mostrando così le aporie dello stesso disegno di «Trieste porta orientale», laddove se per le élite economiche giuliane che lo perseguivano, esso doveva essere suggello al riconoscimento della centralità e financo della preminenza dell’economia triestina nel processo di espansionismo italiano nell’area danubiano-balcanica, per i gruppi forti del capitale nazionale, come ha mostrato Giulio Sapelli, esso invece copriva l’intento di assorbimento dell’area economica triestina attraverso l’espropriazione delle sue stesse élite¹².

Trieste - periferia

La marginalizzazione del complesso insieme dell’economia giuliana verso una posizione periferica nello spazio nazionale passava attraverso la cruciale vicenda dei

¹² Cfr. sempre G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, FrancoAngeli, Milano 1990; A. Millo, *L’élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891-1938*, FrancoAngeli, Milano 1989, e Eadem, *Trieste, le assicurazioni, l’Europa. Arnoldo Frigessi di Rattalma e la Ras*, Franco Angeli, Milano 2004; P. Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale*; G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L’economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia (1914-1936)*, Edizioni del Consorzio Culturale del Monfalconese, San Canzian d’Isonzo (Go) 2001; Idem, *L’Iri e un tentativo di riorganizzazione del settore cantieristico negli anni Trenta*, in «Archivi e Imprese», 13, (1996), pp. 59-98.

fallimenti a catena dei suoi maggiori gruppi economici al volgere degli anni Venti, che conducevano all'esito della «irizzazione» dell'economia marittima giuliana. I contorni della vicenda sono noti, soprattutto grazie ai lavori di Sapelli, Millo e Mellinato; qui tuttavia vale la pena richiamarne alcuni passaggi, necessari per la nostra ricerca.

Con l'acquisizione da parte della mano pubblica del controllo dell'economia marittima, veniva a determinarsi lo scioglimento dello stretto intreccio produttivo e proprietario fra navigazione e cantieristica, caratteristico del modello giuliano procedendo, da una parte, con la creazione dei Cantieri riuniti dell'Adriatico (CRDA), a un forte processo di concentrazione dell'industria navalmeccanica altoadriatica con imprese «nazionali», e dall'altra, con la creazione della società «Italia», ad una decisa riorganizzazione delle linee di navigazione, sempre sotto il segno della concentrazione in compagnie «nazionali», fino alla nascita della Finmare. Nel giugno 1930, con l'appoggio della Banca d'Italia, la COMIT procedeva alla fusione delle imprese navalmeccaniche provenienti dal gruppo Cosulich nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA), con la compartecipazione azionaria del «gruppo veneziano» Cini - Volpi, che così compiva un passo decisivo per l'inserimento con funzioni di controllo nella concorrente economia triestina, di FIAT, che eliminava degli importanti competitori nel settore motori, di ILVA, e una piccola quota del gruppo Cosulich, che però riusciva a mantenere Antonio e Augusto Cosulich nel Consiglio di amministrazione, insieme a Guido Segre e Cesare Sacerdoti. Con l'eclissi della COMIT, i CRDA sarebbero passati all'IRI, che, ormai in controllo della quasi totalità della grande cantieristica italiana, non avrebbe sostenuto il loro sviluppo, ma anzi li avrebbe inseriti in un tentativo di razionalizzazione, che avrebbe adombrato, ma non realizzato, la chiusura dei «troppo» grandi ed efficienti cantieri di Monfalcone.

Nel 1932 si completava invece la cartellizzazione delle società di navigazione che gestivano linee sovvenzionate – ossia la quasi totalità di quelle a lunga percorrenza – con la fusione della Cosulich Navigazione al Lloyd sabauda e soprattutto alla genovese Navigazione Generale Italiana, con la quale le società giuliane si erano trovate in aspra concorrenza, soprattutto per le linee transatlantiche. La nuova società «Italia», accompagnata anche dalla fusione delle compagnie Florio e Citra nella «Tirrenia», e di diverse piccole società nella «Adriatica» sotto il controllo Cini - Volpi, realizzava una inedita composizione dei gruppi di interesse tirrenici ed adriatici, nel segno di un protagonismo «razionalizzatore» da parte della mano pubblica, che accresceva, per converso, sia la dipendenza dal centro politico di sistemi locali fortemente provati, come quello giuliano, sia l'influenza del personale e dei canali di intermediazione politica tra centro e periferia, sia, come nel caso del gruppo Volpi, l'importanza di gruppi particolarmente inseriti nel sistema di rapporti fra politica ed economia. Non tutte le compagnie di navigazione sarebbero state subito assorbite dall'IRI. La Navigazione libera triestina, attraverso la COMIT, sarebbe passata al gruppo Volpi, che si espandeva ulteriormente nel controllo dell'economia altoadriatica, ma sarebbe stata poco dopo acquisita dall'istituto guidato da Beneduce, per essere soppressa.

Nel 1936, infatti, l'IRI avrebbe messo allo studio un progetto di riorganizzazione della navigazione sovvenzionata, fonte sempre di perdite eccessive, con la creazione di una holding marittima controllata dall'IRI, la Finmare, finanziata attraverso l'emissione pubblica di obbligazioni garantite dallo Stato. Alla Finmare avrebbe fatto capo in sostanza l'intero settore della marina mercantile, che impostava il sistema dei traffici non più in funzione della tutela delle singole economie portuali, ma della loro subordinazione all'equilibrio complessivo tra le componenti, così come veniva volta a volta a determinarsi all'interno dei settori di economia assistita.

Del duplice processo di cartellizzazione-irizzazione – cantieristico e di navigazione – è stato quest'ultimo ad essere più acutamente patito negli ambienti degli interessi marittimi triestini, dove veniva percepito come il susseguirsi delle tappe di una disfatta. Il dibattito sul riordino dei servizi marittimi si era svolto nei mesi precedenti il decreto, che datava dicembre 1936. Alla metà di maggio il prefetto Tiengo trasmetteva al ministro delle Comunicazioni Benni un memoriale di Antonio Cosulich, in cui veniva data voce alla preoccupazione degli ambienti triestini «che un raggruppamento possa determinare pregiudizi agli interessi armatoriali e commerciali di Trieste». In realtà, Cosulich manifestava netta contrarietà alla fusione, di cui non ravvisava «alcuna necessità». Certamente, come egli stesso ricordava, la ristrutturazione attuata nel 1932, decisa per eliminare la concorrenza fra le compagnie genovesi e quelle triestine, per «creare interessi armonicamente collegati nel piano nazionale», e per ridurre le spese di esercizio, aveva prodotto una situazione di assoluta mancanza di autonomia dell'armamento triestino: «l'IRI possiede il 100% delle azioni “Italia”, e questa a sua volta il 90% delle azioni “Cosulich”, la quale è proprietaria della maggioranza delle azioni “Lloyd triestino” e Adria». Un'ulteriore concentrazione però non avrebbe raggiunto l'obiettivo presunto, ossia la maggiore riduzione delle spese, ma avrebbe prodotto una serie di conseguenze negative, che Cosulich enumerava seccamente: non solo non avrebbe conseguito i risparmi desiderati, ma avrebbe vulnerato la «funzione speciale», richiedente «competenze e mentalità completamente differenti» svolta dalle suddette compagnie per i traffici di transito di Fiume e Trieste, i quali peraltro sarebbero apparsi all'estero «sminuiti nella loro efficienza qualora le dette Società non esistessero più come tali». Soprattutto, la fusione avrebbe vulnerato la capacità di penetrazione dell'Italia nel bacino danubiano e adriatico: «La sorveglianza e l'azione da svolgere per conservare il dominio della marina mercantile italiana nell'Adriatico e per prevenire e sventare la formazione di nuclei armatoriali franco-jugoslavi e anglo-ellenici sono possibili soltanto sussistendo le dette Società con sede a Trieste e Fiume»¹³.

Il punto di vista degli ambienti dell'economia marittima era stato diffusamente riferito dal questore al prefetto in un promemoria riservato risalente al primo giugno:

¹³ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 352/1937, *Promemoria* di Antonio Cosulich, 9 maggio 1936, allegato a messaggio del prefetto Tiengo al ministro delle Comunicazioni Benni, 14 maggio 1936.

«il nuovo assetto della Marina Mercantile ha lasciato insoddisfatta la quasi totalità degli interessati, destando penosa preoccupazione». Il questore andava con la mano pesante. In primo luogo, poneva in evidenza le ragioni di competizione nei confronti di Genova e Venezia: fra gli appartenenti alla Cosulich l'assorbimento da parte dell'Italia «viene commentato come un piano da tempo prestabilito dagli ambienti armatoriali di Genova ai danni di Trieste, e si assicura pure che le alte personalità politiche di Trieste e della Venezia-Giulia (quali le LL. EE. Cobolli-Gigli, Suvich, Host-Venturi) sarebbero state ignare, fino all'ultimo momento, del progetto, voluto dai Genovesi»; mentre fra gli appartenenti al Lloyd Triestino «si attribuisce, altresì, all'invadenza del gruppo "Volpi" l'assorbimento dal parte dell'Adriatica delle migliori linee mediterranee, gestite dal Lloyd triestino, a vantaggio di Venezia e ai danni di Trieste». La perdita dei servizi con il Levante e la Palestina a favore dell'Adriatica veniva considerata un «danno enorme», perché la rinuncia a linee in cui «il Lloyd si era brillantemente affermato con una lunga tradizione di ottimi servizi» e con un traffico spesso «notevolissimo», non sarebbe stata compensata dalle nuove linee «imperiali», «poiché è risaputo che la massima parte del movimento per l'A.O. si svolge da Napoli, dal Tirreno e dallo Ionio, essendo quello dell'Adriatico, di poca entità». Ancora nel luglio, le sedute consecutive di tre sezioni del Consiglio provinciale dell'economia corporativa (della marittima, presieduta da Cosulich, dell'industriale, in cui erano presenti Bonazzi e Coceani, e della commerciale, in cui era presente Moscheni) dedicate alla riorganizzazione dei servizi marittimi, concordavano nell'approvare ritualmente l'assegnazione della funzione «imperiale» a Trieste, ma soprattutto chiedevano, con grande consonanza, il mantenimento delle posizioni acquisite, in particolare per i servizi con il Levante, le sedi di armamento e l'impiego di maestranze locali, assicurando a Trieste la «necessaria autonomia nel trattamento degli affari e la giurisdizione su tutto il lavoro del retroterra estero triestino», e la continuazione della «difesa dei traffici triestini attraverso le organizzazioni esistenti o da istituire, ed allo scopo di coordinarle sia costituito un fronte unico adriatico nei confronti della concorrenza estera»¹⁴.

Se il processo di «irizzazione» rendeva dunque evidenti le implicite contraddizioni fra le aspirazioni mitteleuropee nutrite dall'élite giuliana e la necessità di sostegno di politiche pubbliche erogate da un regime che procedeva secondo logiche di potenza tali da strozzare l'economia marittima triestina, di tali contraddizioni erano espressione, paradossalmente, anche gli stessi lavori di ricostruzione delle strutture portuali, iniziati negli anni successivi l'annessione. L'istituto incaricato di porre in essere i grandi lavori di ripristino e ampliamento del porto fu individuato nell'Azienda dei Magazzini

¹⁴ Ivi, Regia questura di Trieste a prefetto, Pro-memoria. *Impressioni negli ambienti armatoriali e marittimi locali per il nuovo assetto della Marina Mercantile*, 1 giugno 1936. Ivi, dattiloscritto Verbale della seduta della sezione marittima, 16 luglio 1936; Verbale della riunione della sezione commerciale, 21 luglio 1936; Verbale della seduta della sezione industriale, 23 luglio 1936.

Generali, fondata nel 1880 e statizzata nel 1894. Con Decreto Legge 7 agosto 1925, n. 1792, veniva stanziato un cospicuo fondo di 110 milioni a favore dell'Azienda, che contestualmente (RDL 3 settembre 1925, n. 1789) veniva privatizzata, mantenendo comunque le attribuzioni ereditate dall'organismo esistente in periodo asburgico e paragonabili a quelle assolute dai Provveditorati al porto del Regno. Costituita così in ente autonomo, a cui era affidata l'amministrazione di un vasto patrimonio mobiliare di proprietà demaniale, l'Azienda avrebbe iniziato la sua attività il primo luglio 1926, destinata alla gestione unificata del coordinamento tecnico-commerciale di servizi e traffici portuali, insieme al completamento e perfezionamento degli impianti e delle strutture ricettive del porto. I lavori di puntello e ricostruzione di moli e banchine ricominciarono nel 1927, approfondendo ed escavando i fondali. Fu consolidato il molo V, completato e arredato il molo VI con i suoi ampi magazzini. Vennero attrezzati grandi impianti frigoriferi per la conservazione delle merci. Fu costruita la stazione marittima passeggeri; realizzato il pontile in cemento armato del porto petroli S. Sabba; un nuovo idroscalo civile venne inaugurato nel 1934. Nei primi anni Trenta sarebbe giunto così a compimento il vasto programma di ampliamento delle strutture ricettive del porto avviato dal governo asburgico dopo l'abolizione del porto franco (1891) e interrotto dalla guerra¹⁵.

Il criterio che presiedeva all'ampiezza e al fervore dei lavori di ricostruzione e ammodernamento delle strutture portuali veniva esplicitato in una pubblicazione a cura degli stessi Magazzini Generali: il valore rappresentato dal patrimonio di mezzi e strutture amministrato dall'Azienda autonoma triestina andava individuato nell'

elemento potenziale della capacità così creata di affrontare i nuovi problemi dei traffici. [...] Così il porto di Trieste è attrezzato sotto ogni aspetto ad assolvere il compito di lottare contro la concorrenza straniera, di contribuire alla espansione economica italiana, di assumere la importante funzione commerciale, economica e politica che l'alto pensiero del Duce gli ha assegnato nel settore dell'Adriatico¹⁶.

In altri termini, se l'efficienza tecnica del porto di Trieste, come asseriva ancora la pubblicazione citata, era stata raddoppiata rispetto al 1913, ciò obbediva ad un obiettivo strategico complessivo, che consisteva nell'attrezzare il porto giuliano ad assolvere la funzione di grande scalo internazionale, che corrispondeva all'immagine di «Trieste, porto di transito» modellata sugli ultimi anni asburgici.

Era un'immagine, tuttavia, in contrasto con le tendenze economiche e geopolitiche a cavallo dei decenni, che spingevano Trieste dall'auspicata posizione di «frontiera» al

¹⁵ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 308/1935, *Il porto di Trieste in regime fascista*, dattiloscritto s.d., s.a., protocollo 31 maggio 1935.

¹⁶ Cfr. Magazzini Generali di Trieste, *Il porto di Trieste nell'era fascista*, aspetti economici, Editoriale Libreria, Trieste 1935, pp. 27-37.

centro di uno spazio internazionale, verso una dimensione di “periferia” di un territorio nazionale chiuso. Di fatto, il porto giuliano era sicuramente sovrattezzato rispetto all’effettivo volume di traffico. La funzione strategica attribuita all’ammodernamento del porto – quella di riacquistare una funzione preminente nei mercati – ha probabilmente svolto, in concreto, una funzione anticiclica, funzionando come bacino di assorbimento di manodopera e di sostegno alle imprese edilizie e metallurgiche interessate al vasto programma di opere pubbliche per le costruzioni portuali durante il lungo periodo di stagnazione economica. In fondo, ciò era un riflesso di quanto stava avvenendo nello sviluppo urbano ed edilizio del capoluogo giuliano: oltre all’estensione dell’impianto viario e tramviario, all’espansione della rete elettrica, telefonica e idrica, le «opere del regime» comprendevano la costruzione di abitazioni popolari, e soprattutto profondi ed incisivi lavori urbanistici nel centro metropolitano, con demolizioni di grande entità – che avrebbero compromesso irrimediabilmente il raffinato impianto neoclassico del cuore della città – e costruzione di edifici monumentali rappresentativi: il Faro della vittoria, la citata Stazione marittima di fronte a Piazza Unità d’Italia, la trasformazione in complesso monumentale dello stesso colle di San Giusto; e poi il palazzo di giustizia e la grande mole dell’edificio universitario, a sovrastare i quartieri residenziali digradanti verso il mare. Era un intento fra l’anticiclico e il celebrativo, che si ritrovava nella *grandeur* con cui erano stati impostati i grandi piroscafi costruiti dai cantieri di Monfalcone, come la bellissima motonave «Victoria», varata nel 1931 proprio mentre la famiglia Cosulich stava perdendo la propria autonomia proprietaria e si stava sottomettendo ai grandi gruppi finanziari nazionali¹⁷. In definitiva, era anche una funzione retorica, quella cui assolveva la realizzazione di impegnative opere portuali, pubbliche e urbanistiche, finalizzata ad asserire il rilievo di «Trieste in regime fascista», a giustificare il senso della «redenzione», e – con la modernizzazione portuale – a preparare il capoluogo giuliano a riprendere la sua funzione di porto di transito e centro di traffici internazionali. Quest’ultima asserzione intendeva anche precisare la natura dell’integrazione di Trieste. La sua proiezione internazionale ne marcava la specialità, ne differenziava i bisogni e le richieste rispetto agli scali adriatici e tirrenici, a prevalente funzione regionale. In tal modo si intendeva negare all’origine l’esistenza di una potenziale concorrenzialità della nuova arrivata nell’affollato sistema portuale italiano, soprattutto rispetto al vicino porto veneziano.

Ad accentuare il rilievo delle contraddizioni intrinseche al progetto mitteleuropeo nel quadro dell’imperialismo fascista, stava l’effetto prodotto dal rapido mutamento degli equilibri internazionali per effetto dell’espansionismo tedesco. Era un mutamento le cui tappe venivano scrutate e registrate con ansiosa preoccupazione, solo parzial-

¹⁷ Sulla «Victoria» vedi V. Staccioli, *La cantieristica a Trieste e gli anni Trenta*, in Maria Teresa, *Trieste e il porto*, Istituto per l’Enciclopedia del Friuli Venezia Giulia, Udine 1981, pp. 22-37.

mente velate dal dovuto ossequio agli indirizzi ufficiali del regime. Ho ricostruito in altra sede più in dettaglio i carteggi di cui è intessuto tale attento monitoraggio. Qui vorrei richiamarne solo alcuni passaggi particolarmente significativi.

Fino al 1936, le richieste di protezione rispetto all'aggressiva concorrenza tedesca si intensificavano, esprimendo crescente preoccupazione: il Consiglio provinciale dell'economia corporativa reiterava proposte per «predisporre un'arma di difesa contro il dumping ferroviario germanico nel retroterra adriatico in forma di riduzione dei noli marittimi per e da Trieste e Fiume [...] per ridurre le ferrovie del Reich a più miti consigli»¹⁸. «Mi sia permesso di dire che, nel campo della pratica, le molte conferenze, discussioni, studi e promesse, finora ben poco aiuto portarono al traffico adriatico, mentre da parte tedesca si lavora in silenzio ma con ben maggiore incidenza! Di fronte ai metodo e ai sistemi germanici, più che le conferenze, contano i fatti»¹⁹. Il quotidiano «Il Piccolo», con il direttore Rino Alessi molto vicino agli ambienti armatoriali, denunciava il risorgere di una «solidarietà anseatica» tra i porti di Amburgo e Brema in funzione anti-triestina²⁰. All'inizio dell'anno successivo una serie di promemoria presentavano al prefetto i contorni di

un vasto programma germanico diretto ad escludere per quanto possibile l'Italia dai paesi del Danubio [...] Da circa un anno la Germania, contrariamente agli accordi vigenti, invade i territori di competenza di Trieste e di Fiume (Austria, Ungheria, Cecoslovacchia) sottoquotando di un terzo i prezzi di trasporto cartellati, mediante la concessione di marchi registrati ceduti a metà prezzo ma realizzabili al 100%.

L'assetto degli accordi ferroviari faticosamente raggiunti nel corso del decennio precedente era ormai largamente inadeguato: «da quasi un anno siamo sottoquotati segretamente in tutto il traffico con il retroterra, senza difenderci in misura sufficiente»; occorreva un nuovo piano di coordinamento delle autorità ferroviarie adriatiche, «con un'azione che parta da un centro solo e possa essere immediata, come lo è l'azione di offesa»²¹. E particolarmente significativa per il nostro discorso risulta l'esplicita sottolineatura della centralità strategica dei porti altoadriatici per la stessa politica espansiva del regime:

La giusta valutazione del problema del traffico adriatico non è possibile che dal punto di vista politico. Gli accordi tripartiti di Roma per la sistemazione danubiana e la recente

¹⁸ AST, Prefettura, Gabinetto, b. 308/1935, Dr. Moscheni, n. 534, Confidenziale, *Provvedimenti di difesa, passim*. Ivi, Consiglio Provinciale dell'economia di Trieste, *Relazione sulla proposta*, p. 6.

¹⁹ Ivi, Lettera n. 407 di Antonio Cosulich a generale Ingianni, p. 2.

²⁰ *I colossi del Mare del Nord si... difendono*, «Il Piccolo di Trieste», 6 marzo 1934.

²¹ Ast, Prefettura, Gabinetto, b. 308/1935, promemoria *Provvedimenti a difesa dei traffici. Fatti nuovi*, 12 gennaio 1935. La sottolineatura è nell'originale.

intesa italo-francese sanciscono l'ingerenza determinante dell'Italia negli affari dell'Europa centrale, lasciando aperta l'adesione agli accordi stessi alla Germania ed alle nazioni della Piccola Intesa. In questo quadro d'insieme, la funzione dei porti di Trieste e Fiume è messa in primo piano. È noto che la Germania sin dai primi accordi danubiani fece quanto possibile onde sminuire la funzione dei nostri porti e negare ogni importanza pratica alle intese per Trieste e per Fiume²².

Ma con la decisa svolta filotedesca attuata da Mussolini e suggellata dalla sostituzione di Suvich con Ciano, che avrebbe siglato il protocollo antibolscevico noto come «Asse Roma-Berlino», si prendeva atto anche del definitivo ingresso dell'Austria entro l'orbita dello Stato nazista; con lo svuotamento, nei fatti, dei risultati ottenuti con i «Protocolli di Roma». Si rendevano allora evidenti al massimo grado le implicazioni drammaticamente contraddittorie del consenso ai disegni espansivi del regime, accordato dall'élite economica giuliana in funzione dell'ottenimento di sostegno alla funzione «mitteleuropea» del porto giuliano, nel momento in cui tali disegni espansivi sortivano fatalmente all'alleanza strategica con il soggetto che per Trieste rappresentava il principale e storico antagonista sui mercati centroeuropei e balcanici. Ed era allora a Galeazzo Ciano che, nel luglio 1936, si rivolgeva il prefetto Tiengo per farsi tramite delle preoccupazioni espresse dalla presidenza del Consiglio provinciale dell'economia corporativa circa la nuova alleanza con la Germania: «Viene considerato con apprensione a Trieste il nuovo atteggiamento di talune sfere economiche germaniche, che pare ispirato dal proposito di trascinare tutta l'Austria verso i porti di Amburgo e Brema». Ma Tiengo sottolineava anche l'estremo realismo con cui si tentava di prendere atto della mutata situazione e di coglierne gli elementi potenzialmente favorevoli: «D'altra parte negli ambienti triestini si considera la distensione attuale con la Germania come elemento di favore per giungere, una buona volta, ad una intesa chiara, leale e definitiva circa le funzioni di Trieste e Fiume, in confronto dei suddetti porti del Mare del Nord, per quanto riguarda il retroterra danubiano»²³. Era una linea cui ci si sarebbe attenuti nel corso degli eventi successivi, che consisteva nel cercare di minimizzare gli effetti negativi di una situazione che, oggettivamente, rappresentava l'annichilimento dello sforzo strategico dispiegato a partire dall'annessione dal ceto economico e dirigente giuliano. Le reazioni all'annessione dell'Austria nel 1938 non avrebbero fatto eccezione. Sulle pagine del «Piccolo», il direttore Alessi tentava un'apologia della missione di Trieste fascista di fronte al fatto compiuto dell'*Anschluss*, con grande scialo di argomenti per dimostrare l'identità di interessi tra capoluogo giuliano e fascismo e la nessuna incidenza della nuova situazione²⁴. Analogamente

²² Ivi, promemoria *La lotta germanica contro i traffici adriatici e la esportazione italiana*, pp. 2-3.

²³ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 352/1937, Lettera di Tiengo a Galeazzo Ciano, Ministro degli Esteri, 29 luglio 1936.

²⁴ R. Alessi, *Trieste*, «Il Piccolo di Trieste», 10 aprile 1938.

realismo in seguito alle leggi razziali: i rappresentanti del settore del commercio si sarebbero infatti pronunciati subito in modo molto tecnico, chiedendo al prefetto di ottenere deroghe a favore di clienti e rappresentanti ebrei in Austria, e sollevando la questione del mantenimento degli accordi commerciali e delle forme di pagamento esistenti²⁵. I circoli economici triestini erano sulla linea di Alessi. Un promemoria presentato al governo da Cosulich, prodotto da una riunione congiunta dei rappresentanti triestini e fiumani del Consiglio provinciale dell'Economia corporativa – su cui ritorneremo – chiedeva, in forma molto dettagliata e svolgendo osservazioni molto realistiche, di adoperarsi per mantenere il più possibile lo status quo e per ottenere «il subingresso germanico nei rispettivi obblighi austriaci». Di fatto, ci si preparava già all'eventualità di dover arretrare le posizioni:

Per i porti di Trieste e Fiume si tratta di tutto o quasi il loro traffico ferroviario e quindi della loro stessa vita, per l'Italia si tratta di difendere le sue posizioni economiche sul Danubio [...] Le tariffe adriatiche esistenti da oltre mezzo secolo, devono considerarsi la pietra angolare di tutto l'edificio creato per regolare e promuovere i traffici dell'Adriatico con l'Europa centrale [...]. Appare evidente l'opportunità per noi di fare in modo che subentrino dei cambiamenti più tardi che sia possibile²⁶.

Ma alla fine dell'anno 1938 Cosulich, a nome del Comitato triestino dei traffici, ricapitolava la situazione sostenendo che le misure adottate da parte tedesca, le quali tendevano a «svuotare gli accordi del loro contenuto», e il sopraggiungere dalla crisi cecoslovacca, era risultata una severissima flessione – fino al 50% – del movimento complessivo dei traffici triestini:

Resta il fatto che la Germania forza in tutti i modi l'avviamento del traffico attraverso i propri porti, ricorrendo, fra l'altro, ai seguenti mezzi: a) impiego di marchi propri registrati (valutati circa al 40%) per il pagamento delle spese di trasporto verso i porti tedeschi; b) concessione di premi di esportazione commisurati sulla distanza da Amburgo; quindi maggiore è la distanza da Amburgo, maggiore è il premio; c) rifiuto di permessi o divise per merci da importarsi via Adriatico obbligando gli industriali ex austriaci a passare attraverso le sopra dette centrali di distribuzione che tengono i loro depositi ad Amburgo e Brema²⁷.

²⁵ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 365/1938, Unione fascista dei commercianti della provincia di Trieste al Prefetto, *Relazione con riguardo all'Anschluss austro-germanico*, 30 marzo 1938.

²⁶ Ivi, Verbale della riunione triestino-fiumana che ebbe luogo a Trieste presso il CPEC il giorno 17 marzo 1938 per esaminare Le conseguenze per i traffici adriatici della nuova situazione in Austria; Ivi, Provvedimenti da prendere nel campo dei traffici in relazione all'unione dell'Austria alla Germania, s.d., s.a., p. 1 e allegato, p. 1

²⁷ Ivi, busta 395/1939, Comitato triestino dei traffici, il presidente Antonio Cosulich al prefetto Borri, 30 dicembre 1938, esposto *Situazione del traffico di transito attraverso i porti adriatici*, pp. 2-4. Una nota riservata aggiungeva la richiesta che fossero rinnovati i provvedimenti di difesa governativi adottati dopo il 1935 a favore dei porti di Trieste e Fiume (*Ibidem*, *Appendice confidenziale*).

Le autorità di prefettura avrebbero fatte proprie le posizioni assunte dagli ambienti commerciali e armatoriali raccolti nel Comitato triestino dei traffici, più volte ricapitolando l'insieme delle segnalazioni, dei memoriali e degli esposti prodotti a partire dall'annessione dell'Austria e dello smembramento della Cecoslovacchia, accompagnate da pressioni politiche e commerciali che «addirittura terrorizzano» i partner a detrimento del traffico adriatico²⁸. La relazione del Commissario dell'Azienda dei Magazzini Generali, Perusino, sul bilancio di previsione per l'esercizio 1939-40 era esplicita circa l'influsso sfavorevole esercitato sui traffici di transito «per effetto dei nuovi sviluppi ed orientamenti dell'economia dei territori passati alla Germania, all'Ungheria ed alla Polonia». Già come conseguenza dell'annessione dell'Austria, «perdite rilevanti» andavano registrate in «vecchi e tradizionali traffici, come i legnami, la cellulosa, il ferro lavorato», insieme a merci come «i cotonei, il rame, la gomma elastica, i semi oleosi», che

prendono ora prevalentemente la via dei porti nordici tedeschi, non essendo certamente difficile ad un Paese ad economia controllata e programmata di incanalare particolarmente i traffici d'importazione nella direzione voluta, vincolandoli a determinati istradamenti e di premere sugli importatori ed esportatori, attraverso accorgimenti valutari, per avviare la merce ai propri porti, facendone profittare la propria bandiera.

Dopo l'occupazione tedesca dei Sudeti, seguita da quella della Boemia e della Moravia, e dall'occupazione ungherese della Rutenia subcarpatica, anche «la Cecoslovacchia, che dopo l'Austria era il Paese estero più importante per il traffico di transito di Trieste, ha cessato di esistere», facendo registrare «nell'importazione, una perdita di circa il 40% e nella esportazione una flessione del 61%, il che dimostra che i mutamenti politici verificatisi in quell'importante territorio hanno avuto la loro naturale ripercussione nei nostri traffici portuali». In sostanza, «il 70% circa dei nostri traffici con il retroterra estero è ora traffico da e per la Germania e cioè traffico con un grande Paese che possiede porti marittimi attrezzatissimi e di fama mondiale»²⁹. Un'incertezza che poco tempo dopo era divenuta una «grave difficoltà», particolarmente nell'esportazione di prodotti industriali, come risultava dal memoriale di una riunione presso l'Unione industriale, dove veniva rilevata la necessità di «istruzioni meno restrittive» nei controlli governativi, perché ormai «non è concepibile di poter incanalare l'esportazione sulle vie seguite da ogni commerciante nei tre ultimi anni»³⁰.

Rolf Petri, nell'individuare il problema, ha sottolineato la complessiva tenuta del volume dei traffici portuali nell'arco del ventennio, suggerendo che, a conti fatti, il

²⁸ Ivi, Appunto sulle trattative italo-germaniche per l'accordo sui traffici di transito, 2 marzo 1939.

²⁹ Ivi, Il R. commissario Carlo Perusino al prefetto Eolo Rebuga, *Bilancio di previsione per l'esercizio 1939/40*, 24 giugno 1939.

³⁰ Ivi, *Memoria sulle difficoltà che s'incontrano nell'esportazione*, Trieste, settembre 1939.

«prezzo della redenzione» per Trieste sia risultato equo, tenuto conto delle condizioni complessive, dalla frammentazione dello spazio multinazionale mitteleuropeo alla contrazione dei traffici in seguito alla depressione. Ma va ricordato, in questo senso, come già Gino Luzzatto nel 1941 sottolineasse come la tenuta del volume complessivo degli scambi si accompagnasse a una caduta netta del valore delle merci, con la contrazione proprio di quelle più pregiate – caffè, cotone – caratteristiche dello scalo giuliano, e a una crescita di merci povere, in funzione dei primi nuovi impianti industriali³¹.

La cesura dell'industrialismo: profili e culture

In questo contesto, la prospettiva del porto industriale come possibile avvenire della città si affermava in modo inversamente proporzionale alla perdita di posizioni sul versante danubiano-balcanico. Ne avrebbe parlato il «Piccolo», nel luglio 1939:

Per la prima volta in un dettato ufficiale si parla del «Porto industriale di Trieste» [...]. Non vogliamo fare indiscrezioni in questa materia delicata; ciò che possiamo dire è che non tarderemo molto ad apprendere che alcune grandi industrie tipiche italiane avranno anche a Trieste, loro stabilimenti capaci di dare, con i loro bisogni di materie prime e la loro produzione, un notevole contributo ai traffici³².

Il carattere di novità di uno sviluppo industriale più esteso rispetto al tradizionale assetto dell'economia triestina era largamente evidenziato dal foglio di partito, che manifestava «la certezza matematica che la nostra città è alla vigilia di un nuovo balzo in avanti, balzo poderoso, decisivo»:

Non è azzardato sperare che – dati gli argomenti trattati nel colloquio a Palazzo Venezia – ci avviamo verso un sicuro potenziamento del porto industriale e dei traffici marittimi [...] L'industria, che pareva dovesse tenere sempre un ruolo secondario a Trieste, ha preso ad aumentare il ritmo di attività; da organo quasi accessorio rispetto a quello del porto, è divenuto in breve tempo essenziale per vastità e potenza, per impiego di forze lavorative e gettito produttivo ma come se ciò non bastasse, di pari passo si è andata stabilendo una fusione perfetta tra zona e porto industriale³³.

³¹ G. Luzzatto, *Il porto di Trieste*, s.a. Poligrafica italiana, Roma 1945.

³² *Per il potenziamento industriale di Trieste. Il Duce riceve le nostre Gerarchie alla presenza del Ministro Cobolli-Gigli*, «Il Piccolo di Trieste», 8 luglio 1939.

³³ *Il Duce esamina con le Gerarchie di Trieste, presente il Ministro dei Lavori Pubblici Cobolli-Gigli, taluni importanti problemi riguardanti la vita economica della città*, «Il Popolo di Trieste», 8 luglio 1939.

L'inserimento dello sviluppo della zona industriale fra i provvedimenti chiesti al governo a sostegno dell'economia portuale triestina segnava una profonda svolta rispetto agli anni precedenti, in cui la legislazione speciale del 1928 per la creazione della zona industriale era rimasta sostanzialmente non applicata. Alla fine del 1940, alla vigilia dell'occupazione tedesca della Jugoslavia Antonio Cosulich, a nome del Comitato triestino dei traffici, tentava una piattaforma propositiva per favorire la «collaborazione italo germanica» con l'obiettivo di «armonizzare gli interessi dei due Paesi nel settore danubiano-centroeuropeo, in modo da equilibrare in questo settore i loro interessi commerciali e di traffico», attraverso un nuovo accordo commerciale di spartizione del mercato danubiano-balcanico che giungesse finalmente ad una equiparazione dei porti altoadriatici alle città portuali tedesche. Il documento, come ricorda Anna Millo, è noto; qui interessa sottolineare alcuni passaggi del ragionamento di Cosulich, laddove inseriva fra i provvedimenti proposti anche l'impulso allo sviluppo della zona industriale, presentandola come strumento di difesa dell'italianità della popolazione, auspicando «l'interessamento politico del nostro Governo all'effetto che alcune grandi aziende industriali del nostro Paese impiantino a Trieste [...] dei grandi stabilimenti industriali. Ciò ad un dipresso come si è fatto per Bolzano»³⁴.

L'esempio di Bolzano, riproposto anche in successivi documenti prodotti dal Comitato triestino dei traffici, è particolarmente significativo per il nostro tema. Come ha mostrato Rolf Petri, il modello che presiedeva ai provvedimenti legislativi speciali per l'installazione di nuove zone industriali incentivata dall'intervento statale era costituito da Porto Marghera, cui si era ispirata la legge del 1928 estesa anche a Trieste: oltre all'area altoadriatica, sarebbero state interessate anche le zone di Bolzano, Ferrara, Livorno, Apuania, Palermo e Roma. Proporre l'esempio di Bolzano, per gli operatori economici triestini, aveva il significato di guardare all'esempio, ritenuto positivo, di una periferia di nuova acquisizione, dove la creazione di una zona industriale era costituita quasi interamente da elementi esogeni al tessuto economico locale, provenienti dai settori forti del potere industriale e finanziario nazionale, come Falck, Montecatini, Lancia, impiantati nel capoluogo atesino. E in effetti, Cosulich nel medesimo documento osservava come «la Fiat, la Montecatini, la Snia Viscosa, le Distillerie italiane, uno dei grandi Cotonifici, ecc., potrebbero essere indotti a riguardo a secondare l'azione del governo», mediante adeguate esenzioni. In altri termini, guardare a Bolzano era un modo per invocare investimenti da parte di capitali e imprese «nazionali», a soccorso di un tessuto economico di cui si percepiva il rischio di un declassamento a periferia: un'integrazione subordinata, insomma, che comportava il ridimensionamento dei settori fino ad allora preminenti, gravitanti intorno all'economia marittima.

³⁴ AST, Prefettura, Gabinetto, busta 433/1941, *Riservata* di Antonio Cosulich al prefetto Dino Borri, Trieste, 8 novembre 1940.

L'insistenza sull'aspetto di novità e intenzionalità «fascista» dello sviluppo industriale triestino che accompagnava questo ed altri precedenti interventi, fatta salva la misura di omaggio dovuto alla ritualità del regime, suggerisce l'ipotesi che l'opzione «industrialista» fosse effetto di un impulso prevalentemente politico, più che essere espressione diretta degli interessi locali, che avrebbero continuato ad orientarsi verso il mantenimento del tradizionale assetto marittimo, in continuità con la struttura ereditata dai decenni precedenti, fin quando le condizioni dell'economia internazionale non avessero reso insostenibile tale indirizzo. Ciò evidenzia un sostanziale nesso funzionale fra il carattere prevalentemente commerciale-armatoriale-finanziario della classe dirigente triestina, e la mancata opzione industrialista – nel senso dell'applicazione della legislazione speciale – durante gli anni Trenta. È difficile infatti sottrarsi all'impressione che l'enfasi posta sulla continuità della funzione commerciale di transito, sul destino geografico, sull'eccezionalità «internazionale» triestina rispetto al carattere «nazionale» degli altri porti italiani, non costituisca la spia di una scelta strategica delle classi dirigenti giuliane; queste, anche nel punto più basso della congiuntura economica, non hanno sostanzialmente alterato l'asse dei loro investimenti e delle loro priorità, che come è noto univano, spesso anche nelle medesime persone, società armatoriali e proprietà delle linee di navigazione, industria cantieristica navalmeccanica e assicurazioni. E che, specialmente in seguito al rapido processo di «irizzazione» dei primi suoi settori, con la riorganizzazione delle linee di navigazione e la creazione della Finmare alla metà degli anni Trenta, il settore finanziario e assicurativo costituisse il terreno privilegiato, quello rimasto più solido e più autonomo, su cui la classe dirigente triestina poggiava, rimanendo estremamente diffidente rispetto ad investimenti industriali che esulassero dai confini appunto della navalmeccanica. Anna Millo ha giustamente sostenuto la necessità di sfumare il giudizio su questo punto, richiamando il peso dei fattori decisivi quali l'assenza di capitali privati, bruciati dalla crisi, e il prioritario impegno dei capitali pubblici nel salvataggio delle imprese esistenti: la prospettiva industrialista sarebbe stata solo rinviata, come dimostrava il piano regolatore del 1934 che esplicitamente prevedeva un'espansione verso Muggia.

Si trattava, tuttavia, di un rinvio ben ponderato. Dalla nostra ricostruzione analitica delle vicende della Società per la zona industriale di Trieste (SAPI), a cui rimandiamo, va rilevata la diffusa presenza di esponenti dei settori forti dell'economia triestina nel Consiglio di amministrazione di una SAPI che ha evitato di attuare investimenti produttivi nell'area fino al secondo dopoguerra: una prudenza che può essere messa in relazione alla preoccupazione di non distrarre fondi dalle sovvenzioni pubbliche alla cantieristica. Dalle carte dell'Istituto della ricostruzione industriale, che attraverso la Banca Commerciale - Sofindit controllava la maggioranza delle azioni SAPI, vediamo che il primo presidente della Società era lo stesso Fulvio Suvich, a cui si dovevano le trattative con le autorità centrali per la costituzione della società. Nell'insieme, la composizione dei primi consigli di amministrazione rifletteva una rappresentanza di

interessi radicata nei settori forti dell'economia triestina, e supportata da personaggi chiave della mediazione politica: da Guido Segre, esponente del legame tra il capitale nazionale (COMIT, FIAT) e le imprese locali, consigliere di amministrazione dei CRDA, della società Arsa, dello Jutificio triestino, Giovanni Banelli, ex ministro dell'Economia Nazionale fra il 1924 e il 1925, poi presidente dei Magazzini Generali, consigliere d'amministrazione di varie società armatoriali, come il Lloyd Triestino, la Navigazione Libera Triestina, la Società di navigazione Gerolimich, di cui era all'epoca vicepresidente. Fra i consiglieri, nella veste di fiduciario COMIT, figuravano Camillo Ara insieme a Giovanni Seitz, e inoltre: l'armatore Mario Tripcovich; il fiduciario degli interessi marittimi legato alla famiglia Cosulich, Alberto Moscheni; il direttore della RAS Arnoldo Frigessi di Rattalma; l'industriale Gerolamo Gaslini; Edgardo Morpurgo, direttore delle Assicurazioni Generali e vicepresidente di Confindustria; il podestà di Trieste Giorgio Pitacco; Bruno Coceani, allora funzionario del partito e podestà di Monfalcone; e ancora Enrico Marchesano, alto dirigente della RAS, consigliere di amministrazione CRDA, futuro presidente dell'IRI; Giorgio Sanguinetti, presidente dell'Unione industriale fascista della Venezia Giulia. Negli anni successivi sarebbero entrati l'armatore Alberto Cosulich; il commissario dei Magazzini Generali, Armando Gaeta; Ernesto Alpron, direttore della Banca Nazionale di credito; Enrico Paolo Salem, podestà negli anni 1933-1938, grande azionista della RAS, vicino a Frigessi e Brunner, senza che l'equilibrio della composizione degli interessi fosse sostanzialmente alterato. L'elenco degli azionisti nel 1936 annoverava, oltre all'IRI che deteneva la maggioranza relativa, Comune e Provincia di Trieste, Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, e inoltre la Società Cosulich, la Navigazione Libera Triestina, Assicurazioni Generali, RAS, CRDA, a altri minori³⁵.

All'origine del mancato sviluppo del porto industriale come effetto delle divergenti strategie delle élite economiche triestine, va dunque rinvenuta non tanto una contrapposizione tra impulso industrialista esogeno e riflesso «marittimo» endogeno, quanto una gerarchia di priorità circa la destinazione delle risorse che potevano essere ricavate dalle sovvenzioni pubbliche, dirette o indirette: risorse che fino al termine del secondo conflitto mondiale venivano indirizzate prevalentemente al grande settore dell'economia marittima. E d'altronde, va ricordato che la produzione e l'occupazione industriali, al di fuori della zona portuale, erano comunque cresciute nel corso degli anni Trenta: l'impiego di forza lavoro operaia era aumentata di quasi il 60% tra il 1934 e il 1938, passando, in termini assoluti, dai 12.000 addetti del 1924 agli oltre 34.000 del 1938; il

³⁵ Archivio Centrale dello Stato [ACS], Fondo IRI, numerazione rossa, b. 91, fasc. Note e memorie degli Uffici IRI. Società Anonima Porto Industriale di Trieste, Inserto C, Composizione Consiglio di Amministrazione e Collegio dei sindaci, anni d'esercizio 1932, 1933, 1934, da cui traggio tutte le informazioni sui Consigli di Amministrazione. Inoltre: Ivi, Inserto 18, Assemblee, Bilanci e Relazioni. Soc. Anonima Zona industriale del Porto di Trieste, Verbale della seduta del Consiglio d'Amministrazione del 30 settembre 1932; Ivi, Verbale della VII Assemblea generale ordinaria della Società anonima per azioni «Zona industriale del Porto di Trieste», 22 giugno 1936.

tasso di industrializzazione locale era nello stesso periodo incrementato ad un tasso annuo dell'11,5 %, superando la media nazionale.

A suffragare la tesi della gerarchia di priorità, e non della contrapposizione, fra economia marittima e industriale, stava la controversa figura di Bruno Coceani, uno fra i più forti sostenitori della necessità di uno sviluppo industriale per il porto giuliano. Bruno Coceancig – così suonava il cognome prima dell'«italianizzazione» avvenuta nel 1928 – era nato a Monfalcone nel 1893; dopo la licenza liceale proseguì gli studi universitari a Vienna, Firenze e Padova, dove si laureò nel 1917; l'agitazione irredentista, a cui aveva aderito dalle file del partito repubblicano, diventò con lo scoppio della guerra forte attivismo interventista; partì così volontario al momento dell'entrata in guerra dell'Italia. Tornato a Trieste, insignito della croce di guerra e insegnante di liceo, fu tra gli animatori dei comitati cittadini antibolscevichi, sostenne l'impresa fiumana, fondò insieme a Fulvio Suvich la sezione triestina dell'Associazione nazionalista. Nel 1923 fu incaricato di portare a termine la confluenza del Partito nazionalista nel PNF; fu per un anno segretario politico del fascio triestino, poi emarginato per divergenze con l'ala estremista di Francesco Giunta, e riammesso nel 1926, quando divenne segretario dell'Unione industriali della Venezia Giulia, ricoprendo poi incarichi su designazione della Confindustria, come quello di commissario nazionale della Federazione dell'Industria della pesca. L'anno successivo fu nominato podestà di Monfalcone; il suo legame con la famiglia Cosulich fu sempre dichiarato e ribadito a più riprese. Dal 1934 fu eletto deputato. Dall'ottobre 1943 fu prefetto di Trieste sotto occupazione tedesca; condannato in contumacia nel 1946 per collaborazionismo, fu poi assolto nel 1947; tornato a Trieste, svolse soprattutto attività giornalistica e saggistica³⁶. Il profilo che emerge fra anni Venti e Trenta è quello di un uomo legato ai settori forti dell'economia del porto giuliano, in particolare agli ambienti armatoriali.

I complessi carteggi relativi al tentativo non riuscito di inserirlo nella lista dei candidati alle elezioni del 1929, conservati fra le carte del Fondo Coceani all'Archivio di Stato di Trieste, ne evidenziano il ruolo di fiduciario degli interessi armatoriali e industriali. La sua candidatura per l'inclusione nella lista elettorale era stata avanzata in prima istanza dall'Unione industriale fascista della Venezia Giulia, presieduta da Sanguinetti, che insieme ad Arminio Brunner lo raccomandava al direttore generale di Confindustria – e rappresentante presso il Gran Consiglio del Fascismo – Gino Olivetti, come pieno interprete degli interessi industriali, «sia perché gode della fiducia intera degli industriali delle tre provincie [Trieste, Gorizia e Pola] e domina per la sua decennale esperienza i problemi della regione, sia perché in queste terre politicamente ha potuto affermarsi per la sua lunga azione politica»³⁷. Tuttavia, erano state sollevate

³⁶ Per un profilo di Coceani, cfr. la nota introduttiva a Deputazione di storia patria per la Venezia Giulia, *Archivio Bruno Coceani (1893-1978)*, parte I, inventario a cura di N. Guidi, dattiloscritto, 2006.

³⁷ AST, Fondo Coceani, busta 44, fasc. 479, copia di lettera di Sanguinetti a Olivetti, 30 gennaio 1929, non firmata. La lettera era girata anche a Edgardo Morpurgo nella sua veste di vicepresidente di Confindustria, e sostenuta con i

difficoltà formali circa la sua eleggibilità, relative alla sua funzione di segretario dell'Unione industriale: dunque subordinato e non diretto rappresentante di interessi. Senza l'apporto di Coceani, le province giuliane in posizione periferica e non ancora integralmente saldate alla vecchia Italia, «resterebbero senza una effettiva e diretta rappresentanza degli interessi industriali»³⁸. Era questa l'argomentazione con la quale veniva sostenuta la sua candidatura:

Certo la mancanza di una effettuale rappresentanza della nostra classe nella futura Camera corporativa, metterebbe Trieste in posizione di inferiorità pregiudizievole, tanto più grave quanto maggiormente delicata e difficile di fronte alle altre province è la nostra posizione di emporio marittimo e di città periferica all'estremo e più sensibile confine della nazione³⁹.

Risultando insuperabili gli ostacoli, a sostegno di Coceani si muoveva la Federazione degli armatori giuliani, presieduta da Cosulich, pregando il prefetto di segnalare direttamente a Mussolini il sostegno all'allora podestà di Monfalcone, che in una lettera a Bottai, ministro delle Corporazioni, veniva detto godere della «stima unanime di tutti gli industriali della Venezia Giulia» ed essere la persona «più indicata per rappresentare nella Camera Corporativa gli interessi delle nuove provincie», confermando in un telegramma il «vivo desiderio» della Federazione degli armatori dell'elezione di Coceani⁴⁰. I medesimi argomenti sarebbero stati riproposti nella tornata elettorale successiva e con analogo procedimento, ma con maggiore successo: il presidente dell'Unione industriale fascista della Venezia Giulia avrebbe segnalato al commissario generale di Confindustria, Alberto Pirelli, i candidati Francesco Giunta, Bruno Coceani, Domenico Pacchiarini, Cesare Sacerdoti e Guido Segre, precisando che almeno tre dei nominativi designati avrebbero dovuto essere inclusi nella lista elettorale, «affinché possano essere giustamente rappresentati gli interessi industriali di questa Regione che essendo ai confini della Nazione e abbisognando di una sicura saldatura alla madre Patria, richiede una forte rappresentanza politica anche in relazione al compito importante nei riflessi dell'economia degli Stati danubiani»⁴¹.

medesimi argomenti. (Ivi, copia di lettera di Sanguinetti a Morpurgo, 30 gennaio 1929, non firmata). Morpurgo rispondeva garantendo il suo interessamento alla causa e il suo apprezzamento per la persona di Coceani (Ivi, Morpurgo a Sanguinetti, Roma, 31 gennaio 1929).

³⁸ Ivi, Presidenza Unione Industriale Fascista della Venezia Giulia [a Gino Olivetti], Trieste, 5 febbraio 1929.

³⁹ Ivi, Presidenza Unione Industriale Fascista della Venezia Giulia a Edgardo Morpurgo, Trieste, 5 febbraio 1929, corsivo mio.

⁴⁰ Ivi, copia di lettera a Bottai, Roma, 23 febbraio 1929, non firmata; Biglietto del segretario della Federazione fascista degli armatori a Coceani, 23 febbraio 1929; telegramma a firma Cosulich a Bottai, 23 febbraio 1929.

⁴¹ Ivi, busta 22, presidenza Unione Industriale Fascista della Venezia Giulia ad Alberto Pirelli, Trieste 30 gennaio 1934 e 1 gennaio 1934. Una copia dattiloscritta riportava un promemoria non firmato, *Appunti su Coceani*, dove si dichiarava che «Trieste è sempre più favorevole alla deputazione Coceani e da ogni parte perviene a noi l'eco dei consensi generali. Dopo conosciuta la candidatura Cobolli, Coceani è diventato la bandiera della città».

Il suo profilo di fiduciario degli interessi industriali nella loro declinazione marittimo-armatoriale risultava negli interventi ufficiali di Coceani come vicepresidente dell'Unione industriali della Venezia Giulia, dove difendeva la funzione internazionale dell'emporio giuliano e la necessità – non scontata – che le aziende triestine impiegassero personale specializzato di origine straniera, per agevolare gli affari e rendere più proficue le relazioni commerciali. Ma con il rinnovo, per un biennio, delle agevolazioni fiscali per il porto industriale, Coceani interveniva per indicare estesamente «i nuovi compiti di Trieste», a partire dalla valorizzazione della zona industriale, che non aveva potuto sino ad allora estrinsecarsi a causa del prolungarsi della crisi economica, e che avrebbe necessitato di un più lungo periodo di proroga delle agevolazioni per poter predisporre uno sviluppo più sicuro relativamente ai tre comparti di spicco della produzione triestina: il metallurgico, l'edile e il chimico⁴². La posizione di Coceani, che puntava al contemperamento della funzione di transito del porto giuliano con la promozione dello sviluppo industriale, si chiariva in occasione della visita a Trieste di Giuseppe Volpi, creatore di Porto Marghera, nella sua veste di presidente della Confederazione fascista degli Industriali. Coceani ricordava che la «redenzione» e l'integrazione del porto giuliano nel contesto nazionale italiano avevano «imposto su nuove basi il problema dell'esistenza economica di Trieste privata come fu di tutto il suo retroterra, se cioè si dovesse perseverare nella antica attività o se non convenisse meglio e presto attrezzarla per nuove attività più conformi al suo rinnovato assetto politico». E dunque, «per assidere la sua prosperità su basi meno instabili e aleatorie di quelle costituite dal suo commercio internazionale di transito si pensò di dare alla provincia una struttura industriale»: e nonostante le avversità e i colpi della crisi economica, «prevalentemente emporio commerciale di larghi traffici Trieste è divenuta cospicuo centro industriale»⁴³.

Una traccia, invece, del carattere eteronomo della scelta industrialista si rinviene nel fatto che uno dei più accesi fautori dell'impianto della zona industriale a Trieste fosse l'ingegnere lombardo Italo Bonazzi, un tecnico della produzione, ben inserito negli ambienti economici e nelle istituzioni locali, e non un finanziere ed industriale, principale beneficiario della sua realizzazione, come era stato a Venezia Giuseppe Volpi. Bonazzi era nato in provincia di Sondrio, dove aveva compiuto gli studi tecnici prima di diplomarsi in ingegneria elettrica a Ginevra. Si trasferì nella Venezia Giulia dal 1904, ventisettenne, prima presso il silurificio Whitehead di Fiume e poi presso la Società impianti generali di Trieste, dove divenne consulente tecnico e perito di fiducia delle compagnie di assicurazione e delle imprese industriali locali, fino ad aprire, nei

⁴² Ivi, *I compiti economici di Trieste in un'intervista all'on. Bruno Coceani*, «L'organizzazione Industriale», 7 gennaio 1937. Il testo dell'intervista fu integralmente riportato nel «Piccolo» e nel «Popolo di Trieste» il giorno dopo.

⁴³ Ivi, busta 10, fasc. 151, dattiloscritto dell'intervento al Consiglio Provinciale delle Corporazioni alla presenza di Giuseppe Volpi, 29 novembre 1937, pp. 6-7. Il resoconto della visita e dei discorsi pronunciati in «L'Unione Industriale», 30 novembre 1937, e nel «Piccolo» dello stesso giorno.

primi anni Trenta, un proprio studio di ingegneria industriale. Durante la guerra aveva dato prova di forti attitudini organizzative nel campo dell'assistenza militare e civile; dopo il conflitto, aveva cominciato a ricoprire numerosi incarichi nelle istituzioni economiche, fino ad entrare nel consiglio di amministrazione dell'Azienda dei Magazzini Generali, e ad assumere la vice presidenza della Società del porto industriale⁴⁴. A testimonianza del favore che Bonazzi incontrava presso l'élite economica giuliana, stava l'istanza presentata dai membri del Consiglio di reggenza della Sezione di Trieste dell'Associazione nazionale fascista dirigenti aziende industriali affinché gli fosse conferito il titolo di commendatore, con argomenti che mettevano in evidenza le sue «benemeranze acquisite oltre che nel campo sindacale, dove da tanti anni regge con passione la carica di segretario della Sezione, anche nel campo politico e civile», menzionando le sue attestazioni di italianità già dall'anteguerra, l'opera svolta come ufficiale di complemento nella mobilitazione industriale negli anni di guerra, il «disinteresse patriottico» testimoniato dalla rinuncia ad indennità nel dopoguerra, e soprattutto la sua capacità di organizzatore, esplicita a favore dei manager aziendali, per l'impegno nel consolidarne il profilo professionale nel promuoverne la formazione⁴⁵. Il tecnico lombardo si sarebbe ascrivito buona parte del merito del rilancio della zona industriale, presentando un «compendio della mia propaganda ventennale per la creazione del Porto industriale di Trieste 1937-1957», allo scopo di confutare le accuse di «soverchio ottimismo», «non pratica utilità», e addirittura «cimitero delle industrie» mosse all'iniziativa⁴⁶. Un ruolo propulsivo che gli sarebbe stato riconosciuto anche nelle ricostruzioni retrospettive della vicenda, come quella tracciata per incarico del Rotary Club nel 1966 da Manlio Cecovini, scrittore di cose triestine, futuro sindaco della città e fondatore dell'autonomista «Lista per Trieste», al tempo presidente facente funzioni dell'Ente porto industriale.

L'Ente del porto industriale di Trieste venne costituito nel maggio 1949. Il Governo militare alleato si era mostrato sensibile a promuovere uno strumento economico in grado di attenuare in prospettiva l'elevata disoccupazione e diminuire la dipendenza dell'economia portuale dalla crisi del traffico commerciale e dell'industria cantieristi-

⁴⁴ Bonazzi era stato «membro del Sindacato Ingegneri e della Commissione per la tenuta dell'albo, presidente della Sezione industriali nel Consiglio Provinciale delle Corporazioni, membro della Giunta Provinciale amministrativa, presidente del Sindacato Dirigenti aziende industriali, dell'Associazione elettrotecnica italiana, della Commissione permanente per l'insegnamento professionale, consigliere della Croce Rossa, della Cassa di Risparmio e dei Magazzini Generali, e finalmente vice presidente e poi presidente della Società per il Porto industriale»: M. Cecovini, *Breve storia del porto industriale di Trieste*, Rotary club, Trieste 1966, p. 36. Un profilo di Bonazzi in Ivi, pp. 32-38. La nomina nel Consiglio di amministrazione dei Magazzini Generali in AST, Prefettura, *Gabinetto*, b. 482/1944, il prefetto Bruno Coceani al Consiglio di amministrazione dei Magazzini Generali, Trieste, 20 Giugno 1944.

⁴⁵ AST, Fondo Coceani, busta 18, fasc. 641, *Corrispondenza varia 1934*, Lettera del Consiglio di Reggenza della Sezione di Trieste dell'Associazione Nazionale Fascista Dirigenti Aziende Industriali all'onorevole Bruno Coceani, Trieste, 21 giugno 1934.

⁴⁶ I. Bonazzi, *Come si giunse all'istituzione dell'Ente Porto industriale di Trieste. Suo sviluppo e azione propulsiva*, tip. Salto, Trieste, 1958, p. 48.

ca, allora come non mai legata al supporto di politiche di sovvenzione; ma anche, e non era l'ultima considerazione, uno strumento in grado di erigere una barriera contro la pressione jugoslava alimentata dalla tensione politico-sociale, e di preconstituire, grazie agli ingenti investimenti che avrebbe attratto, una condizione favorevole al ritorno della zona A del Territorio libero di Trieste all'amministrazione italiana. Sullo sfondo, gli obiettivi di contenimento dell'espansione dell'area di influenza comunista e di stabilizzazione dell'area di competenza angloamericana, a cui rispondevano gli aiuti ERP. Non a caso, la creazione di una zona franca industriale, ritenuta vantaggiosa da buona parte dell'opinione pubblica e soprattutto sostenuta dal dibattito sulla stampa, sarebbe stata respinta, in considerazione delle prospettive di integrazione dell'area nello spazio nazionale italiano nutrite dalle autorità alleate, che il regime di franchigia doganale non avrebbe facilitato. L'Ente per il porto industriale di Zaule (poi EPIT, Ente porto industriale di Trieste) sarebbe stato varato a ridosso delle elezioni amministrative, sulla base della trasformazione della precedente società a carattere misto pubblico-privato in organismo a carattere interamente pubblico, con gli ordini nn. 102, 103, 104, emanati dal generale di brigata e direttore generale per gli Affari Civili, Ridgley Gaither, pubblicati nella Gazzetta Ufficiale del GMA. n. 14 del 21 maggio 1949.

Bonazzi ripercorreva in un promemoria le vicende societarie, chiarendone l'atto di nascita in rapporto al passato regime e la necessità strategica dell'opzione industrialista, sia come «prezzo della redenzione» dopo la Prima guerra mondiale, che come antemurale alla minaccia titina, dopo la Seconda. Il porto industriale, in quest'ottica, veniva a rappresentare una necessità storica, dovuta all'integrazione nello spazio economico nazionale che comprendeva peraltro «numerosi e ben ubicati altri porti». Alla necessità storica dell'industrializzazione di Trieste, si era aggiunta la necessità politica, che «s'individua nella capacità di saper erigere, non baluardi d'acciaio, ma un baluardo che sia centro d'attenzione e cantiere di opere, che offrano pane e serenità a chi in esso lavora». La SAPI, una «creatura» della legislazione speciale del regime fascista ed effetto di un impulso «politico» in direzione industrialista, rappresentava una certa soluzione di continuità con i tradizionali orientamenti della classe dirigente. Con le parole di Bonazzi,

la nostra iniziativa [...] cadeva in un terreno ostico o quantomeno indifferente, per la mancanza di una coscienza industriale nella nostra città. Si riteneva allora, dai più, che la vita economica di Trieste dovesse ritenersi sufficientemente garantita dalla sua tradizionale attività di traffico, subendo passivamente l'alea del commercio⁴⁷.

⁴⁷ AST, Prefettura, Atti Generali, b. 1358, Allegato a Verbale del Consiglio di Amministrazione [della SAPI] tenuta in Trieste [...] il giorno 31 maggio 1947.

Di fatto, quella che nel 1949 si sarebbe affermato con la nascita dell'Ente zona industriale era una sostanziale linea di continuità fra fascismo e postfascismo, laddove ciò che veniva realizzato sotto l'egida del Governo militare alleato era il principio contenuto nella legislazione del 1928, dell'industrializzazione sorretta da investimenti statali e assistita da enti e imprese a partecipazione pubblica. Con la restituzione all'Italia della zona A del Territorio libero di Trieste, nell'ottobre 1954, gli obiettivi delle autorità amministrative di governo dell'area si sarebbero mostrati in sostanziale continuità con quelli perseguiti dall'amministrazione militare alleata, impegnandosi con decisione in politiche di sostegno ai settori strategici dell'economia del porto giuliano, dalla cantieristica, che non era mai scomparsa dall'orizzonte delle incentivazioni pubbliche, al porto industriale, ampliandone la superficie e investendovi in opere edilizie e di servizi infrastrutturali.

L'emersione di elementi di continuità fra regime, occupazione alleata e Italia repubblicana ai fini dell'industrialismo sovvenzionato e protetto in funzione di finalità politiche, che emergono dalla vicenda della Società porto industriale, e la forte caratterizzazione tecnico-politica della cultura dell'industrialismo, come emerge dalle figure di Coceani e Bonazzi – su cui sarebbe interessante realizzare un supplemento di ricerca – suggeriscono come l'opzione industrialista rappresentasse una cesura reale nella collocazione strategica di Trieste, che la «redenzione» aveva occultato. La riluttanza mostrata fino al volgere degli anni Trenta dalle élite triestine nell'adottare la strategia dell'industrializzazione assistita, allora, non sembra possa costituire, *tout court*, la spia di un «mancato» adattamento ad un impulso di modernizzazione economica proveniente dal centro politico nel segno di una più forte integrazione nello spazio nazionale – né in questi termini retrospettivamente normativi ci pare vadano letti fenomeni di tale complessità. Può invece essere letta come il segnale della persistenza di radici culturali che affondano le proprie origini nelle interconnessioni di un mondo solcato da frontiere molto più valicabili di quanto l'affermazione dei fascismi europei avrebbe poi consentito.

