

Frontiera, periferia: qualche premessa

di Rolf Petri

Nel periodo tra le due guerre mondiali, la difficile integrazione dei territori «redenti» dopo lo spostamento del confine orientale apriva una complicata partita fra gli impulsi provenienti dal centro politico e le attese e risposte che, con varia intenzione, venivano formulate nelle periferie di nuova acquisizione. Una partita, questa, in cui si intrecciarono intenti di conservazione di posizioni acquisite da parte delle precedenti élite locali, e interventi di natura politica esercitati spesso attraverso il ricorso a un personale di nuova formazione, legato ai centri di potere del nuovo regime. Fu, anche questo, fonte di conflitti e compromessi, di tentativi egemonici e di contrattazioni.

Quelli che seguono sono i contributi alla sessione «Frontiera, periferia» tenutasi il 24 settembre 2009, a Trieste, nell'ambito della quinta edizione dei «Cantieri di Storia» organizzati dalla Società Italiana per lo Studio della Storia Contemporanea. I saggi qui raccolti ruotano attorno ad alcune dinamiche economiche delle terre «redente» orientali, inserendole nel loro contesto storico e vedendole non tanto in una chiave prettamente storico-economica quanto nella loro articolazione commerciale e politica in ambito internazionale, nonché sotto il profilo della loro integrazione nel consesso nazionale, manifestatasi anche come una negoziazione sulle risorse tra élite locali e nuovo centro politico nazionale.

L'idea del panel è scaturita dalle ricerche precedentemente condotte da tre degli autori, Laura Cerasi, Stefano Petrungero e da chi scrive, nell'ambito del progetto transfrontaliero «Culture dell'Adriatico». I risultati sono poi stati raccolti in un libro intitolato ai *Porti di frontiera*¹, qui di seguito commentato da Anna Millo. Il testo si è misurato con i provvedimenti che il governo fascista tentava di attuare per dare un impulso all'industria e al commercio delle aree orientali così fortemente caratterizzate dall'economia marittima. Ha tentato di confrontare alcune risultanze recentemente acquisite su una vicenda ben presente nella letteratura come quella triestina, con nuove prospettive di ricerca su casi meno intensamente studiati, come quelli di Fiume e Pola. La sessione dei «Cantieri di storia» ha poi offerto non solo l'occasione di presentare e andare oltre i risultati già acquisiti, e di estendere la visuale oltre frontiera grazie al contributo di Pasquale Cuomo, ma anche di discutere con un pubblico particolarmente esperto come quello triestino, raccogliendo i preziosi suggerimenti di alcuni fra gli storici più affermati in questo ambito di studi.

¹ L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungero, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008.

In entrambe le occasioni si è voluto dare risalto a due aspetti cruciali della vicenda economica delle «terre redente». In primo luogo, al tentativo del governo di estendere ai porti altoadriatici alcuni dei provvedimenti speciali che avevano permesso alla Marghera di Giuseppe Volpi di realizzarsi come grande porto industriale, e quindi dato l'avvio a una politica di intervento pubblico che sarebbe stata raccolta e rilanciata, nei territori italiani, dall'amministrazione militare alleata prima, e dai governi repubblicani poi. In questo senso, l'area altoadriatica appariva come una *periferia* dello spazio nazionale, difficile da integrare in una fase di crisi dei commerci internazionali nei primi anni Venti e di chiusura degli spazi economici nazionali, come quella seguita alla grande crisi del 1929.

In secondo luogo, il governo fascista si faceva interprete, anche, del mantenimento di relazioni commerciali e di scambio verso l'area danubiana e centro-europea, che le élite economiche giuliane avevano sviluppato nel corso dei due secoli precedenti, nell'ambito della monarchia asburgica (periodo, questo, a cui nel presente fascicolo si dedica il contributo esterno, ma complementare alla parte monografica, di Maximiliane Rieder). A questa continuità si mostravano particolarmente interessati i principali esponenti dell'economia marittima locale. Essa sarebbe stata perseguita con molte difficoltà, intrecciando relazioni e accordi commerciali con i Paesi di cui si componeva il nuovo assetto geopolitico dell'Europa centro-orientale. In questo senso, i porti altoadriatici costituivano anche una *frontiera* da valicare, per proiettarsi entro una Mitteleuropa raramente evocata, ma sempre presente sullo sfondo delle strategie di contrattazione politica poste in essere dalle élite locali, soprattutto dopo il drammatico riassetto dei confini in seguito alla creazione del *Großdeutsche Reich* e poi allo scoppio del conflitto.

Le leggi speciali: un punto di partenza

Prima di entrare nel merito di queste considerazioni può essere utile richiamare la genesi delle ricerche raccolte nel libro sui *Porti di frontiera*. La scelta del campione delle città portuali indagate – Trieste, Fiume e Pola – non è stata infatti casuale, ma ha una piccola preistoria a cui forse vale la pena, anche qui, accennare. Vent'anni fa, chi scrive ha pubblicato uno studio sulle leggi speciali per l'industria che avevano preceduto la Cassa per il Mezzogiorno. Sia cronologicamente sia sotto il profilo giuridico, queste disposizioni, inserite nei provvedimenti per la creazione dei porti industriali di Napoli (1904) e di Venezia-Marghera (1917), formavano una prassi giuridica che attraversava tutti i regimi e le fasi della storia italiana succedutisi fino agli anni Sessanta. Porto Marghera, in particolare, assurse sin dagli anni Venti a modello ispiratore per altri interventi finalizzati a favorire, con franchigie doganali, esenzioni tributarie, e talora con sistemazioni e cessioni gratuite di terreni e tariffe ferroviarie di favore, l'installazione di nuove zone industriali. Oltre all'area altoadriatica ne venivano beneficiate le

città di Bolzano, Ferrara, Livorno, Apuania (Massa e Carrara), Palermo, Roma, e le aree di cui tra poco diremo².

Nell'insieme dei casi si possono individuare alcune caratteristiche di cui due in particolare meritano di essere qui richiamate. In primo luogo, insieme al DDL 688 del 24 aprile 1919 per Genova e alle leggi speciali per Porto Marghera, Napoli, Palermo e Livorno, a cui nel secondo dopoguerra si sarebbero aggiunte quelle per Ravenna e Porto Corsini nonché per i porti centro-meridionali e insulari di competenza della Cassa per il Mezzogiorno (Pescara, Bari, Brindisi, Taranto, Vibo Valentia, Messina, Catania, Siracusa, Cagliari e altri ancora), le misure speciali qui richiamate formarono un *corpus* di norme ideate per incentivare l'industrializzazione dei porti. Una simile strategia trovava la propria giustificazione nello sforzo di industrializzazione di un Paese fortemente dipendente dalle importazioni di materie prime ed energetiche, la cui prima trasformazione nel luogo d'approdo costituiva a quei tempi un imperativo economico perentorio. In altre parole, in quel frangente storico, viste le linee dello sviluppo tecnologico e industriale internazionale, e le caratteristiche e dotazioni dell'Italia, ai porti e alla loro industrializzazione spettava un ruolo strategico.

Il secondo punto a cui dare risalto rimanda alla scelta di un titolo come *La frontiera industriale*. Era parso infatti che quelle agevolazioni servissero a spingere, con la forza dell'intervento statale, il tessuto industriale oltre i margini di una industrializzazione «spontanea». Durante il fascismo riguardavano in prevalenza le regioni del Nordest e della Toscana, verso cui l'industrializzazione si stava da tempo irradiando dal triangolo industriale, mentre due delle eccezioni a tale regola, Roma e soprattutto Palermo, avrebbero avuto uno sviluppo industriale, in base alla proroga delle relative leggi speciali, solo nel secondo dopoguerra, in concomitanza con l'avvio, anche, della Cassa per il Mezzogiorno. In questo senso, riferito alle logiche economiche della localizzazione delle unità produttive, tutte le zone industriali avviate con successo da regimi legislativi speciali si collocavano in «terre di confine», situate per così dire appena al di là del margine economico e geografico delle localizzazioni industriali redditizie. Venivano in essere grazie a una combinazione tra incentivazioni legislative e investimenti realizzati da grandi imprese pubbliche e private, nella maggior parte estranee al territorio di insediamento. Lo spostamento di tale confine economico è stato a suo tempo osservato con grande acume da Francesco Mauro³. Nell'ambito della legislazio-

² R. Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano 1990, pp. 26-30 e 64-70.

³ F. Mauro, *Industria e ubicazioni*, vol. 1, Hoepli, Milano 1944, pp. 15-17; all'epoca di Mauro, i riferimenti teorici dell'economia delle localizzazioni erano soprattutto tedeschi: J. Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Fischer, Stuttgart 1842; A. Weber, *Über den Standort der Industrien. Erster Teil: Reine Theorie des Standorts*, Mohr, Tübingen 1909; W. Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung*, Fischer, Jena 1933; A. Lösch, *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalen Handel*, Fischer, Jena 1940; si veda anche R. Petri, *Spazi, territori, confini*, in «Archivio trentino» (2009), 1, pp. 207-222.

ne speciale per l'industria rientravano casi in cui il concetto di «frontiera» assumeva l'accezione di una perifericità riferibile anche alla vicinanza del confine politico. Lo sforzo di integrare territori di recente annessione nello spazio economico italiano è infatti riscontrabile nel caso di Bolzano, dove gli stessi meccanismi di legge fecero nascere una zona industriale piuttosto importante.

Entrambe le tipologie qui richiamate – l'industrializzazione dei porti e l'acquisizione di terre economicamente e politicamente marginali rispetto all'espansione geografica del tessuto industriale italiano – trovano riscontro nell'azione di governo rivolta alle aree «redente» sul confine orientale. Le misure ideate per potenziarne l'apparato portuale e industriale si concretizzarono, tra l'altro, con il RDL 2260 del 10 agosto 1928 per l'agevolazione tributaria e doganale degli insediamenti industriali e portuali di Trieste, Monfalcone, Muggia e Aurisina; con la costituzione, nel 1929, di una Società anonima zona industriale del porto di Trieste; con il RDL 646 del 28 marzo 1929 per l'agevolazione di industrie nell'area portuale di Pola; con il RDL 737 del 5 aprile 1928 per l'agevolazione delle industrie fiumane e, infine, con l'istituzione, nel 1930, della Zona franca del Quarnaro. Le leggi speciali per Trieste, Fiume e Pola si univano dunque a quelle emanate per Napoli, Venezia, Livorno e Palermo in un'ottica di industrializzazione dei porti, e a quella emanata nel 1934 per Bolzano nello sforzo di intervenire in termini economicamente stabilizzanti nelle terre annesse al Regno d'Italia in seguito alla Prima guerra mondiale. Ma apparivano andare per qualche motivo oltre la distanza minima utile dalla frontiera dell'espansione spaziale «spontanea» dell'industria, in quanto condividevano con Roma e Palermo lo stesso rinvio nel tempo della loro realizzazione pratica. Con tutta evidenza, infatti, le leggi speciali per Trieste, Fiume e Pola, non produssero nell'immediato risultati apprezzabili in termini di nuove localizzazioni produttive.

Perché? Questa domanda, che non era stata approfondita nella ricerca sulla *Frontiera industriale*, è stata il punto di partenza dell'indagine sui *Porti di frontiera*, costituendone quindi in un certo senso una prosecuzione. In realtà, le ragioni dell'insuccesso delle iniziative governative si sono rivelate, nel proseguo delle indagini, assai diverse tra loro, e divergenti anche rispetto alle ragioni valide per Roma o per Palermo. Si è evidenziato, in particolare, il peso delle dinamiche sociali e politiche, e in particolare delle stratificazioni locali e regionali degli interessi e delle aspirazioni di vecchie e nuove élite economiche, amministrative e politiche. Sono altresì emersi dei forti, e di volta in volta diversi, vincoli di contesto, fossero essi di carattere storico o geografico. Di tutto questo parlano i contributi qui raccolti, approfondendo alcuni aspetti già abbozzati nel libro e aggiungendone altri, inediti.

Fiume e Istria: facili da annettere, difficili da connettere

Come ha appurato Stefano Petrungraro, a Pola le agevolazioni andarono a beneficio di poche imprese, tra cui due cantieri navali di modeste dimensioni e altre due piccole fabbriche preesistenti nonché l'unica creazione nuova di qualche rilievo, il cementificio Portland. Con l'introduzione della politica autarchica negli anni Trenta e la costituzione dell'Azienda carboni italiani, in cui confluirono le miniere dell'Arsa, sia il porto di Pola sia altri piccoli porti istriani, di cui alcuni dediti unicamente all'imbarco di materie prime, si trovarono a far parte di più ampi sistemi di traffico, ma questo in funzione quasi esclusiva del rifornimento di carbone, bauxite, sabbie silicee e altre materie prime, imbarcate per raggiungere i siti di produzione italiani, non per ultimo quello di Porto Marghera⁴. L'industrializzazione di Pola ricevette dunque qualche modesto impulso, mentre il traffico marittimo suo e quello degli altri, più piccoli, porti istriani ebbe un discreto andamento grazie allo sfruttamento dei giacimenti istriani ai fini dell'economia autarchica. Di conseguenza, il traffico portuale dell'Istria del periodo risaltava, specie sul lato degli imbarchi, rispetto al languire dei piccoli porti adriatici affacciati sulla sponda occidentale.

Eppure, di là da questi flussi di materia prima e dalle attività estrattive e portuali ad essi connesse, il carattere subalterno dell'integrazione istriana nell'economia nazionale difficilmente permetteva di parlare di un successo dell'operazione annessionistica sotto il profilo dello sviluppo regionale. Pertanto, le difficoltà dell'economia autoctona perdurarono e le tensioni sociali da esse ingenerate si rivestivano di connotazioni etniche e nazionali, riversatesi in contrasti tra italiani da un lato e sloveni e croati dall'altro. L'inquietudine che s'impadronì degli stessi amministratori della penisola traspare da una lettera che nel 1934 il prefetto Oreste Cimatori inviò al ministero dell'Interno. In essa il funzionario governativo constatava, sconcolato, che la città, la quale «sotto l'Austria aveva un aspetto ameno e signorile, ora è in piena decadenza». Egli invocava interventi più incisivi «perché, qui, l'elemento allogeno fa facilmente dei confronti»⁵.

Non fu migliore, ma sul piano delle attività portuali semmai peggiore, la situazione di Fiume. Nel 1924, le élite locali filo-italiane avevano salutato con grande entusiasmo l'annessione della città al Regno d'Italia, ma tale impeto era destinato a diradarsi ben presto sotto l'effetto delle perduranti difficoltà economiche. Queste non indussero il governo a istituire una vera e propria zona industriale, ma a emanare una serie di leggi speciali di vario raggio territoriale, di cui la più importante dispose, nel 1930, l'istituzione di una Zona franca per il Golfo del Quarnaro. Gli impianti portuali ereditati

⁴ Cfr. S. Petrungraro, *Pola, il porto e la sua penisola*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungraro, *Porti di frontiera*, cit., pp. 175-214.

⁵ Lettera Cimoli al Ministero dell'Interno, 30 luglio 1934, Archivio Centrale dello Stato, Min. Int., Direzione generale dell'amministrazione civile, Podestà e consulte municipali, b 234, f 30 (Pola).

dall'epoca ungherese, ormai sovradimensionati rispetto al fabbisogno, vennero tuttavia ammodernati e tecnicamente potenziati, ma ciononostante i traffici subirono un autentico tracollo, dal quale non si sarebbero più ripresi durante tutto il periodo interbellico⁶. Soprattutto sul lato degli sbarchi non vi fu traccia alcuna della ripresa senz'altro apprezzabile che dalla metà degli anni Trenta si poté osservare a Trieste. Fiume dovette al contrario assistere a un'ulteriore riduzione delle spedizioni verso l'entroterra, per cui il traffico di ogni genere apparve «nettamente dimezzato»⁷. Nemmeno il sostegno concesso all'industria locale fu di grande aiuto per le attività commerciali marittime. Beneficiarono delle agevolazioni la raffineria, il silurificio e i cantieri navali, specie durante gli anni dell'autarchia, ma molte piccole industrie dovettero ridurre la propria attività, quando non scomparvero del tutto⁸.

Quali furono le cause di questo insuccesso? Nell'analisi di Petrunaro, grande momento ebbero i risultati deludenti della regolazione delle tariffe commerciali con i Paesi dell'Europa centro-orientale. I fiumani spingevano per una politica che avrebbe dovuto assegnare il commercio con l'Austria prevalentemente a Trieste, e quello con l'Ungheria prevalentemente a Fiume. Grazie agli accordi internazionali con l'Ungheria, stretti nel 1927, e a quelli successivamente stabiliti con Trieste, tale suddivisione fu anche raggiunta. Essa rimase, però, sulla carta. Prevaleva da un lato la posizione di forza di cui godeva nelle negoziazioni l'élite politica ed economica triestina, mentre dall'altra la geografia delle vie di comunicazione esistenti decretava l'insuccesso fiumano. La linea ferroviaria che collegava Budapest a Fiume era quella che passava per Zagabria e quindi la Jugoslavia. Favorito dal governo jugoslavo, il porto di Sušak, confinante con l'abitato e le aree portuali di Fiume, da piccolo bacino di supporto si trasformò nel più grande scalo di transito jugoslavo, facendo al contempo prosperare le industrie esistenti o attivate *ex novo* nell'area portuale e cittadina.

La geografia intesa come consolidarsi delle direttrici di traffico attraverso i secoli in forza della morfologia del terreno e dell'evoluzione politica dei territori: è questo il tema che Stefano Petrunaro propone nel suo contributo, spingendo l'analisi oltre gli aspetti già trattati in *Porti di frontiera*. Emerge, così, un vincolo, non assoluto ma relativo alle capacità e opportunità di investimento, decisamente pesante per i tentativi di connettere l'area fiumana via terra a quella istriana ed entrambe a Trieste, nonché alle linee di comunicazione italiane ed europee. Un'eredità storico geografica, questa, che grandemente contribuiva a rendere fallimentare il tentativo di integrare le terre «redente» fiumane ed istriane nel sistema economico italiano.

⁶ Solo nel biennio 1928-29 il traffico marittimo di Fiume riuscì ad uguagliare almeno il 40% del dato antebellico, rimanendo per il resto del periodo al di sotto di questa già modesta soglia; cfr. R. Petri, *Il sistema portuale del Medio e Alto Adriatico*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrunaro, *Porti di frontiera*, cit., p. 34.

⁷ E. Corbino, *Il traffico di merci dei porti italiani dal 1922 al 1935*, «Annali del Reale Istituto Superiore Navale di Napoli» 1937-38, Napoli 1938, p. 99.

⁸ Cfr. S. Petrunaro, *Una cruciale periferia: Fiume*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrunaro, *Porti di frontiera*, cit., pp. 121-173.

Trieste, Italia. Attività portuali e spazi economici dell'Europa centrale

Nel gioco di squadra delle indagini fin qui evocate, chi scrive si è assunto il compito di mantenere una visione d'insieme e comparativa, nella speranza che tale angolatura possa fungere da valido complemento allo studio approfondito dei singoli casi. L'utilità di uno sguardo più distante può forse essere messo alla prova nel caso di Trieste, che in questa come in altre sedi storiografiche si è dimostrato particolarmente complesso e di non facile interpretazione. Il declino sperimentato dal porto cittadino dopo gli «splendori» del periodo antebellico, ancora ben presenti nel ricordo dei protagonisti triestini dell'epoca⁹, ha ricevuto grande attenzione anche in sede storiografica. Ma la comparazione effettuata lungo l'asse cronologico può essere utilmente incrociata con un'altra, sincronica e trasversale, che situi l'evoluzione triestina all'interno della concomitante evoluzione di un assetto economico e geografico circostante più vasto. Mentre la prima univocamente comprova l'oggettività del declino, la seconda ci restituisce, come tra poco vedremo, un quadro meno «catastrofico» e se si vuole più «rassicurante», in termini per l'appunto relativi, della situazione portuale triestina tra le due guerre. Si tratta di vedere se e come questi due dati, entrambi ben documentati ma a prima vista di segno opposto, possano trovare un punto d'equilibrio all'interno di una valutazione complessiva.

In ambito altoadriatico, tra i porti affacciati sulla sponda orientale e su quella occidentale, solo pochi riuscirono a ripristinare o a superare i livelli di attività marittima commerciale raggiunti nell'anteguerra. Pur non figurando tra questi ultimi, il porto di Trieste, tra quanti si rivelarono incapaci di uguagliare i movimenti portuali dell'anteguerra, fu quello che a tale traguardo si avvicinava di più. A parte Sušak, che prosperava grazie alla sua capacità di calamitare i traffici balcanici a spese di Fiume, a far meglio di Trieste furono le sole realtà portuali legate a qualche progetto di industrializzazione, come Venezia, Ravenna e la vicina Monfalcone, mentre altre a prevalente vocazione commerciale, quali Ancona e Chioggia, rimasero ben lontane dal livello della ripresa triestina. Nel 1937, Ancona, Chioggia e i porti minori della sponda occidentale – quindi quelli più lontani dai confini di Stato – appena eguagliarono la metà del volume delle merci che avevano trafficato nel 1913, mentre Fiume raggiunse solo poco più di un terzo del dato antebellico. Trieste, invece, come già nel 1929, in quell'anno toccò di nuovo il 90% del volume sbarcato e imbarcato prima della Grande guerra, un dato ragguardevole in questo deludente quadro generale¹⁰. Ma tale relativa tenuta risultava poco apprezzata dai protagonisti della politica e dell'economia triestina, inquietati com'erano dall'incupirsi delle prospettive internazionali e dal bilancio

⁹ Cfr. M. Wullschleger, *Nostalgie asburgiche a Trieste dopo la Grande guerra*, in *Nostalgia. Memoria e passaggi tra le sponde dell'Adriatico*, a c. di R. Petri, Edizioni di Storia e Letteratura, Roma 2010, pp. 213-236.

¹⁰ E. Corbino, *Il traffico di merci dei porti italiani*, cit., pp. 87-99.

negativo del confronto con la situazione dell'anteguerra.

Nell'immediato dopoguerra le preoccupazioni triestine per i costi economici della «redenzione» ebbero motivi solidi benché vari e tra loro diversi. Uno di questi consistette nella brusca perdita del monopolio di scalo marittimo di cui il capoluogo giuliano aveva goduto nella parte occidentale della duplice monarchia, all'interno della quale erano collocate le aree più densamente industrializzate e urbanizzate dell'Impero asburgico. Dopo il 1919 Trieste si trovava invece a far parte di una nazione marittima dotata di numerosi porti di ogni dimensione. Così, annota Cuomo in queste pagine, «il porto di Venezia rappresentò un temibile concorrente nel commercio verso la Germania meridionale»¹¹. Conviene comunque chiedersi in cosa questa concorrenza concretamente consistesse. Karl Pelikan addirittura si è rifiutato di «parlare di una lotta concorrenziale» tra Trieste e Venezia, in quanto per la collocazione geografica degli attracchi e dei relativi collegamenti ferroviari, i bacini d'utenza dei due porti quasi non conoscevano sovrapposizioni¹². Per gli anni tra le due guerre, più che di una competizione per la vendita dei servizi marittimi sul mercato nazionale e continentale, si deve forse parlare di una rivalità nell'attrazione di investimenti in infrastrutture, cantieri, attività armatoriali, linee di navigazione nonché flussi di merce e di persone, tutti all'epoca politicamente indotti o quanto meno influenzati.

Fu poi una percezione diffusa non solo tra i triestini che i traffici postbellici si fossero contratti, come prosegue Cuomo, «anche a causa delle nuove frontiere che imponevano nuovi dazi doganali, tasse di transito e formalità in materia di passaporti che intralciavano la libertà di movimento conosciuta nell'anteguerra»¹³. Le correnti di traffico dell'area mitteleuropea venivano in misura crescente attratte dalla rotta atlantica, per cui Trieste dovette soffrire la concorrenza dei porti a cui facevano capo quei traffici, in particolare Amburgo. La frantumazione dell'Impero asburgico in stati nazionali dalla politica commerciale divergente, e la concorrenza dei porti nordici, in particolare tedeschi, complicarono senza dubbio il quadro di riferimento. E tuttavia ci si deve nuovamente domandare perché, se l'avvento delle frontiere a ridosso del carso fosse stata la causa precipua del declino marittimo commerciale triestino, tale declino risultasse poi così tanto attenuato dal confronto non solo con Fiume, ma anche con porti collocati sulla costa occidentale e quindi ben lontani dal confine di Stato.

Il fattore decisivo per il declino dei traffici marittimi triestini rispetto all'anteguerra sembra infatti da ricercare nel quadro economico internazionale, che tanto negli anni Venti quanto negli anni Trenta colpì gli Stati successori dell'Impero asburgico, e in particolare la stessa Austria, come e più duramente dell'Italia, portando dopo il 1929 a una generalizzata tendenza al bilateralismo commerciale, al protezionismo e alla

¹¹ Dal contributo di Pasquale Cuomo a questo fascicolo.

¹² K. Pelikan, *Triest in Konkurrenz mit Venedig und Rijeka*, tesi di dottorato, Hochschule für Welthandel, Wien 1949, pp. 64-66.

¹³ Pasquale Cuomo in questo fascicolo.

disintegrazione dei mercati. Di questo quadro internazionale la cosiddetta «autarchia» italiana fu una declinazione retorica a uso interno più che un elemento di rilevante originalità. Anzi, in ragione dell'apertura strutturale della sua economia in fase di industrializzazione, e quindi della sua straordinaria dipendenza dal commercio con l'estero, la partecipazione dell'Italia alle esportazioni europee fu un po' più intensa nella seconda metà degli anni Trenta che non dieci anni prima (similmente all'Ungheria, alla Romania e alla Jugoslavia, ma diversamente dall'Austria e dalla Cecoslovacchia, che subirono ulteriori contrazioni)¹⁴. A Trieste, gli effetti della potente variabile indipendente rappresentata dalla congiuntura internazionale si possono riscontrare in un andamento pressoché «sismografico» del traffico marittimo locale, i cui picchi si collocano nel 1924-25, nel 1928-29 e nella seconda metà inoltrata degli anni Trenta, mentre i punti più bassi si toccarono nel primo dopoguerra e all'inizio degli anni Trenta. Non si notano, quindi, andamenti anticiclici riconducibili a fattori locali, simili ad esempio a quelli riscontrabili a Venezia il cui traffico, spinto dall'industrializzazione di Marghera, non sembrava risentire più di tanto della Grande crisi.

Rispetto al fattore congiunturale, la ridefinizione dei confini nazionali alla fine della Grande guerra sembra dunque aver avuto un peso minore. I timori del primo dopoguerra per gli effetti negativi dei dazi e delle formalità burocratiche frontaliere, e per la fine di una politica di incentivazione dei trasporti ferroviari tra l'Adriatico e le aree industrializzate dell'Europa centrale, erano tuttavia più che giustificati. Ma il potenziale negativo delle nuove frontiere, stante almeno all'analisi di Pelikan, venne in buona parte neutralizzato dalla politica commerciale: «Osservando il risultato complessivo di tutti i trattati stretti dall'Italia tra le due guerre, si deve concludere che esso può essere giudicato come estremamente soddisfacente». Secondo l'autore, fu grazie a questi trattati che il porto giuliano poté eludere «il pericolo di una perdita dell'hinterland»¹⁵. Quindi, la preoccupazione che lo scotto per lo spostamento dei confini a est si sarebbe potuto fare salato non fu immotivata. Ma essa indusse a delle azioni politiche, diplomatiche ed economiche poi tutto sommato gratificate da un discreto successo, benché tale esito positivo venisse annacquato dall'andamento sfavorevole della congiuntura internazionale. Non si trattava, però, in alcun modo, di un esito automatico e scontato: le cose avrebbero potuto andare in modo ben peggiore. Trieste e l'Italia si dovettero adoperare intensamente per trovare delle soluzioni che consentissero la ripresa e possibilmente la stabilizzazione dei traffici tra il porto e il suo hinterland tradizionale.

¹⁴ W. Fischer, *Wirtschaft, Gesellschaft und Staat in Europa 1914-1980*, in: *Handbuch der Europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, vol. 6, Klett-Cotta, Stuttgart, 1987, p. 157.

¹⁵ K. Pelikan, *Triest in Konkurrenz mit Venedig*, cit., p. 73 e in generale pp. 69-74.

La parabola triestina vista in chiave comparativa

La creazione di una cornice di trattati bilaterali e multilaterali fu accompagnata da un'attività di prestiti e investimenti pubblici e privati di varia natura. La stratificazione politica, economica e finanziaria di queste relazioni transfrontaliere, e la loro evoluzione fino alla prima metà degli anni Trenta, viene qui di seguito esaminata da Pasquale Cuomo in base a un'ampia documentazione inedita. Emerge, tra l'altro, un ruolo di primo piano di alcuni esponenti dell'élite triestina, che in questo contesto agirono chi nell'interesse proprio di imprenditore, chi nell'interesse della città, chi nel nome dell'Italia, spesso però sovrapponendo nel proprio agire due o tre di tali ruoli. Una sovrapposizione, questa, capace di gettare una luce interessante, e diversa dagli schemi interpretativi più stereotipati, sui rapporti tra centro e periferia, e tra classe politica ed economica nazionale e parti dell'élite triestina. Non che per questo loro protagonismo fossero meno dolorosi la perdita dell'autonomia nel governo locale e provinciale¹⁶ o il contrarsi dei traffici e delle attività commerciali. Ma rimane un fatto rimarchevole che delle attività diplomatiche, commerciali e di investimento oltre frontiera, l'élite triestina non rimanesse una spettatrice passiva, ma condeterminasse in modo rilevante, attraverso i suoi esponenti più attivi su questo fronte, il disegno nazionale di compenetrazione economica dell'area ex asburgica.

Tali spinte subirono, però, una brusca frenata a cavallo tra anni Venti e Trenta, in seguito all'irrompere della crisi economica mondiale. Scrive Cuomo che «i progetti velleitari di espansione economica trovarono una battuta d'arresto definitiva»¹⁷. Al resto avrebbero poi provveduto la politica tariffaria e le attività economiche della Germania, e la pressione crescente di concorrenti terzi sui mercati, ormai regolati, dell'area¹⁸. L'ambizioso disegno politico di espansione economica che l'Italia fascista stava coltivando per l'area balcanica e mitteleuropea, era quindi andato in frantumi? Probabilmente l'espressione «battuta d'arresto» è più adeguata, in quanto l'espansione commerciale è anche, di là dalle retoriche propagandistiche, frutto di un'ordinaria attività di promozione commerciale, di investimento diretto e in portafoglio, e di costante diplomazia economica. Un'attività «normale», dunque, che per il solo fatto di essere promossa da un governo facile a slogan patetici come quello fascista, non può essere ridotta a un'alternativa secca tra successo trionfale e fallimento disastroso. Sotto il profilo di un concetto retoricamente depotenziato di «espansione economica», si dovrà infatti concedere che il bilancio dei tentativi italiani di compenetrazione economica verso l'area dell'Europa centrale e balcanica non fosse interamente in rosso.

Certo, dopo il 1938 la frustrazione delle ambizioni italiane si fece profonda nei

¹⁶ A. Millo, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891-1938*, Franco Angeli, Milano 1989, p. 282.

¹⁷ Pasquale Cuomo in questo fascicolo.

¹⁸ M. Cattaruzza, *L'Italia e il confine orientale: 1866-2006*, Il Mulino, Bologna 2007, pp. 199-200; G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Franco Angeli, Milano 1990, pp. 143-155.

bacini d'utenza economicamente più interessanti, collocati nell'Austria e nell'ex Cecoslovacchia e quindi in aree ormai direttamente annesse al *Reich* oppure ridotte a brandelli territoriali sottoposti a occupazione nazista. Le conseguenze che Trieste stava affrontando in forza di quei cambiamenti furono aggravate dalle leggi razziali italiane e dalle persecuzioni antiebraiche nelle aree sotto governo nazista, che contribuirono a spezzare consolidati rapporti d'affari tra il porto giuliano e il suo hinterland. Ma tale quadro fosco non ci autorizza a dare, neanche per il periodo successivo al costituirsi del *Großdeutsche Reich*, delle attività italiane di commercio e diplomazia economica una rappresentazione eccessivamente sommaria. Fino a guerra inoltrata, i rapporti di forza tra i due alleati-concorrenti rimasero abbastanza in bilico quanto meno nelle correnti di scambio con l'Ungheria, la Romania, la Bulgaria e l'area jugoslava, un fatto senz'altro degno di nota considerando i diversi potenziali economici, politici e militari entrati in gioco¹⁹. Comunque sia, sotto il profilo dei loro effetti sull'attività marittima e commerciale triestina si potrà dire che le «velleità italiane» risultassero comunque utili a un consolidamento economico difensivo del traffico marittimo di transito, per quanto lontano esso rimanesse da una riconquista delle posizioni perse.

Un'altra componente della relativa tenuta delle attività portuali triestine era rappresentata dalla concomitante crescita della domanda industriale locale. Va messa in relazione a tale trasformazione il fatto che «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 industriali», come giustamente sottolinea, nel suo contributo, Laura Cerasi. Per i ceti commerciali e l'economia portuale di Trieste, l'impovertimento merceologico del commercio marittimo rappresentava, oltre che un danno immediato, una spia della ricollocazione geografica ed economica complessiva della città, percepita come meno favorevole e lucrativa di quella precedente.

Forse tali reminiscenze concorsero al persistere dell'idea di un'effettiva possibilità di scelta tra opzione industriale e opzione commerciale. Per ragioni ben spiegate da Anna Millo e da Laura Cerasi, la prima non era vista dall'élite locale come una prioritaria opportunità di investimento. In questo senso, gli strumenti d'intervento attivati fra anni Venti e Trenta dal governo fascista non intercettarono gli interessi e i sentimenti dell'élite triestina. Il potenziamento industriale così com'era voluto da

¹⁹ M. Rieder, *Deutsch-italienische Wirtschaftsbeziehungen. Kontinuitäten und Brüche 1936-1957*, Campus, Frankfurt - Main 2003, pp. 163-178, 484; sul bilancio negativo per la stessa Germania nazista degli scambi economici all'interno del così detto *Reichsmarkblock*, comprendente Ungheria, Romania, Bulgaria, Grecia, Turchia e Jugoslavia, cfr. W. Abelshäuser, *Mitteleuropa und die deutsche Außenwirtschaftspolitik*, in *Zerrissene Zwischenkriegszeit. Wirtschaftshistorische Beiträge Knut Borchardt zum 65. Geburtstag*, a c. di Christoph Buchheim et al., Nomos, Baden-Baden 1994, pp. 199-232.

Roma e, come i triestini non a torto sospettavano, da Genova e da Venezia, almeno nella misura in cui venne promosso attraverso l'istituzione di una zona industriale nei pressi del porto, si infranse quindi anche contro una sorta di ostruzionismo locale²⁰.

Un conto è tuttavia porre, sul piano discorsivo, l'opzione commerciale favorevole al mantenimento delle caratteristiche di un porto di transito in opposizione al suo potenziamento industriale; un altro è giudicare, in sede storiografica, il realismo di tale alternativa. In questo ci può soccorrere, ancora una volta, il riferimento comparativo a un quadro più ampio, coevo, e quindi diverso dal paragone che i protagonisti erano usi fare con il «prima» edulcorato dell'epoca asburgica, quando la prosperità della città era indubbiamente dipesa dalla sua funzione di porto di transito. Ebbene, tale richiamo nostalgico, nella misura in cui veniva proposto come alternativa all'industrializzazione, aveva scarso fondamento negli anni Trenta. Quasi ovunque si registrava l'impoverimento qualitativo dei commerci marittimi, in ragione sia del dilagare di un protezionismo diretto a ridurre il più possibile l'importazione dei beni strumentali e di quelli di consumo che non fossero di prima necessità né sostituibili con surrogati domestici, sia per il rafforzarsi generale delle dislocazioni produttive all'interno dei porti o ad essi contigue. Queste ultime, dovute soprattutto ai fattori di più lungo periodo già richiamati in precedenza, vennero a loro volta spronate dal protezionismo industriale diffusosi dopo la grande crisi. Quindi si potrà dire che quell'alternativa, ricorrente in alcuni dei discorsi circolanti ancora negli anni Trenta, fu destituita di realismo. Il quadro comparativo, semmai, avrebbe potuto suggerire che laddove maggiore era lo sforzo di industrializzazione del porto, maggiore era anche la crescita assoluta del commercio di transito²¹.

Si noti bene che l'imputazione di scarso realismo non riguarda né le ambizioni profferite a Trieste per rafforzare il più possibile il traffico con i paesi oltrefrontiera, né la volontà di potenziare l'apparato industriale vicino al suo porto. Essa riguarda, esclusivamente, la convinzione che si trattasse di due «opzioni» alternative. E in effetti, nell'avanzare degli anni Trenta i termini di questa contrapposizione si attenuarono. I protagonisti della vita economica cittadina ora trovarono il punto di convergenza in una «gerarchia di priorità circa la destinazione delle risorse che potevano essere ricavate dalla sovvenzioni pubbliche», più simile a «un rinvio ben ponderato» che non a un netto rifiuto della zona industriale²². Fuori dal perimetro ad essa deputato la città giuliana stava del resto ormai dando piena dimostrazione di un'impellente spinta industriale. Come rileva Anna Millo, «da città la cui economia era sostenuta dal porto, Trieste diventa città industriale che vive con il suo sistema portuale. È però una scelta che il ceto economico locale subisce in subalternità rispetto al centro, perché i capitali

²⁰ Si veda L. Cerasi, *Una Porto Marghera per la «porta orientale»? Traffici e industria a Trieste*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungaro, *Porti di frontiera*, cit., pp. 41-119.

²¹ Cfr. R. Petri, *Il sistema portuale*, in L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungaro, *Porti di frontiera*, cit., p. 20.

²² Dal contributo di Laura Cerasi a questo fascicolo.

dello Stato sono stati determinanti per i salvataggi delle sue imprese, tuttavia la periferia non manca di recepire le indicazioni della politica governativa»²³. Fu forse dovuto, oltre che a più tecniche valutazioni delle opportunità di investimento, anche al risentimento suscitato da tale sottomissione che le élite locali, prevalentemente caratterizzate dalle tradizioni commerciali, armatoriali e finanziarie entrate in crisi dopo il 1929, osteggiarono la realizzazione della zona industriale a regime speciale nei tempi e termini voluti dal governo fascista; e che quindi tale realizzazione subì un rinvio nel tempo grazie alla «scarsa propensione della classe dirigente economica giuliana ad adottare la strategia della crescita indotta», come Laura Cerasi torna a ribadire in queste pagine.

Conclusione

Nel concludere queste note introduttive, preme ribadire ancora una volta l'utilità di immergere le ricerche sui caratteri di *frontiera* e di *periferia* delle terre nord-orientali in un contesto più ampio, incrociando la comparazione lungo l'asse cronologico con un'altra, trasversale e sincronica. Inserire, ad esempio, nel conto dei «costi della redenzione» la sola variabile del nuovo confine, mantenendo invece costanti i valori di contesto, porterebbe inevitabilmente a un giudizio sballato. Tra le variabili di contesto, nel presente caso abbiamo individuato le ragioni economiche, contingenti e strutturali della crescente industrializzazione dei porti; quelle dietro ai cambiamenti nella struttura merceologica e nei flussi di merce sbarcata e imbarcata; quelle dell'andamento del traffico di altri scali affacciati sullo stesso mare; quelle delle fluttuazioni economiche nazionali e internazionali, e altre ancora. Di fronte a tutto ciò possiamo concludere che il bilancio economico della «redenzione», univoco nella sua negatività per Fiume, nel caso di Trieste ci pone ancora di fronte a una serie di domande aperte e di valutazioni incerte.

D'altronde, la presente raccolta di saggi non vuole incaricarsi di fornire una risposta «definitiva». Anche perché non si tratta di riflessioni corali ma a più voci, che comprendono una certa varietà di temi e anche una certa diversità di vedute. È proprio tra le pieghe di tali, pur minime, differenze interpretative che si intravedono alcuni stimoli per le indagini che in futuro andranno oltre le nostre, proponendo nuove ricerche sui altri materiali e altre riflessioni di metodo. Che queste pagine possano fornire qualche spunto utile per l'avvio di quelle indagini è il nostro augurio.

²³ Dal contributo di Anna Millo a questo fascicolo.

