

Trieste, l'Italia e i tentativi di espansione commerciale nell'ex Duplice monarchia (1918-1935)

di Pasquale Cuomo

La fine della Prima guerra mondiale e lo status dell'Italia come potenza vincitrice alimentarono le ambizioni dei gruppi dirigenti nazionali verso un'espansione politica ed economica nell'Europa centro-orientale. Questa *Ostpolitik* sarebbe stata però impossibile senza l'appoggio e i contatti economici dei ceti dominanti giuliani; infatti, questi ultimi avevano il controllo dei settori economici locali e godevano di una posizione di tutto rispetto anche su scala nazionale e internazionale¹. L'integrazione tra la borghesia italiana e le élites triestine avvenne perciò attraverso l'esaltazione della retorica nazionalista e soprattutto con le scelte di politica economica italiana, che riconobbero e confermarono il ruolo di Trieste così come era stato sancito dalla monarchia asburgica nel primo quindicennio del XX secolo. Il capoluogo giuliano divenne perciò il perno della politica negoziale con gli Stati vicini, in particolare con l'Austria, ricevendo in cambio il sostegno statale ai circoli economici locali, alcuni dei quali occupavano posizioni dominanti nel mercato italiano. In particolare, in questa sede si intende delineare brevemente il tentativo di ricostruzione di un'area di influenza commerciale italiana nel bacino danubiano, indispensabile alle esigenze vitali dell'economia giuliana². Questo disegno velleitario si sarebbe scontrato con la concorrenza delle altre potenze vincitrici, soprattutto la Francia, con la carenza di capitali del sistema economico nazionale, il disavanzo strutturale della bilancia dei pagamenti e, dal 1925, con la ripresa economica della Repubblica di Weimar.

La ripresa dei traffici

Il problema cruciale per l'economia triestina era la ripresa dei traffici con l'entroterra danubiano. Essa era strumentale al progetto di penetrazione commerciale e finanziaria verso l'Europa danubiana e al rilancio del porto giuliano. Le compagnie di assicurazione cittadine, che avevano raggiunto una posizione dominante in Italia insieme all'Istituto nazionale delle assicurazioni, avrebbero potuto garantire un buon

¹ Gli intrecci degli affari e il reticolo del potere della borghesia triestina tra *fin de siècle* e primo dopoguerra sono descritti minuziosamente in A. Millo, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva, 1891-1938*, Milano, Franco Angeli, 1989.

² Lascero' perciò a margine gli aspetti industriali e finanziari della penetrazione italiana nell'Europa centro-orientale, nonostante abbia maturato delle conoscenze maggiori in quei campi.

supporto finanziario alla borghesia locale, mentre stavano conquistando una posizione privilegiata nella fornitura dei loro servizi su scala internazionale. Questo genere di attività era in forte crescita nel 1919-1920, a causa di un effimero *boom* che aveva provocato un'espansione dei traffici e dell'attività economica. Le Assicurazioni Generali e la RAS, oltre ad avere una grande disponibilità di flussi finanziari, possedevano una struttura operativa al di fuori del sistema locale, attraverso la quale riuscivano a controllare delle ampie quote di mercato nei territori dell'ex-Impero austro-ungarico³.

La ripresa del porto era tuttavia fortemente condizionata dalla ricostruzione dei tratti di linea ferroviaria che erano stati distrutti durante la guerra, dalla ridefinizione delle tariffe ferroviarie e dall'esistenza di compagnie di navigazione con una moderna flotta di navi. La marina mercantile giuliana, che era una delle più efficienti del Mediterraneo, aveva subito dei gravi danni durante il conflitto. Il Lloyd triestino, vanto dell'armamento austriaco nella duplice monarchia, delle 69 navi possedute nel 1914 per circa 268.000 tsl., ne dichiarava 11 (per 33.000 tsl.) affondate, 5 vendute e 9 in disarmo (di cui otto requisite nei porti esteri), 7 sequestrate da governi stranieri, 33 sotto requisizione del governo austriaco e 4 requisite mentre erano in costruzione⁴.

Le potenze vincitrici discussero attentamente sul problema dell'assegnazione del naviglio adriatico ex austro-ungarico e stabilirono che dovesse confluire con la flotta mercantile tedesca in un *pool* unico, sul quale le potenze vincitrici avrebbero esercitato le loro rivendicazioni in base alle perdite subite⁵. Il governo italiano riuscì a far passare la tesi che fossero ammessi compensi sulla quota tedesca anche per i danni subiti nel periodo di non belligeranza con la Germania, in modo da far ammettere al risarcimento un cospicuo numero di navi affondate prima dell'agosto 1916, data della dichiarazione di guerra all'Impero guglielmino. Viceversa fu respinta la tesi, appoggiata dai triestini e dagli jugoslavi (con obiettivi antitetici), di escludere dal *pool* le navi di proprietà dei cosiddetti «sudditi alleati» delle nuove province, cioè dei cittadini austriaci di nazionalità italiana. Si poterono stipulare intese soltanto con i singoli Stati dell'Intesa per la cessione all'Italia delle navi ex austro-ungariche (meno quelle spettanti al regno dei Serbi, Croati e Sloveni) che sarebbero state loro assegnate sulla quota di tonnellaggio per le riparazioni spettanti. Tutto il naviglio ex austro-ungarico fu assegnato all'Italia dopo lunghe e laboriose trattative, che con la Gran Bretagna

³ Sulle Assicurazioni Generali sono stati pubblicati soltanto studi giubilari, mentre sulla storia RAS nel periodo tra le due guerre mondiali si può vedere: A. Millo, *Trieste, le assicurazioni, l'Europa. Arnoldo Frigessi di Rattalma e la Ras*, Franco Angeli, Milano 2004.

⁴ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana*, in Camera dei Deputati, Commissione parlamentare d'inchiesta sulle terre liberate e redente (luglio 1920-giugno 1922), vol. I, Saggi e strumenti di analisi, Roma, Servizio informazione parlamentare e relazioni esterne – Ufficio atti e pubblicazioni, 1991, p. 364.

⁵ Il consorzio che riuniva il naviglio mercantile degli ex imperi centrali era gestito dall'Allied Maritime Transport Council (Amte), istituito nel novembre 1917 per dirigere collegialmente, pur con la preminenza britannica, i trasporti marittimi dell'Intesa. Sulla creazione di questo organismo e la sua amministrazione, cfr. J. A. Salter, *Allied Shipping Control. An experiment in International Administration*, Clarendon Press, Oxford 1921.

trovarono una felice conclusione nell'accordo anglo-italiano (Hipwood - Salvago Raggi) del 1° giugno 1921. Con questa intesa, il Regno Unito si assunse il compito di trasferire all'Italia tutto il tonnelloaggio ex austro-ungarico appartenente ad armatori italiani che fosse stato ad essa attribuito dalla Commissione delle riparazioni nella ripartizione del *pool* del tonnelloaggio nemico⁶. Si trattava di ben 71 piroscafi per un totale di 378.285 tsl., a cui andavano aggiunti quelli assegnati all'Italia direttamente. Accordi analoghi furono raggiunti inoltre con il governo francese il 20 giugno 1921, ed ebbero un esito positivo anche le trattative speciali condotte con la Jugoslavia. Complessivamente, il naviglio ex austro-ungarico entrato a far parte della marina mercantile italiana ammontava a 275 navi per 862.351 tsl., pari a circa il 30% del totale nazionale, e gli armatori giuliani ne reclamarono il 60%. Della flotta tedesca furono assicurate alla marina mercantile italiana una nave posa cavi, la Città di Milano, da 2691 tsl. e alcuni velieri⁷. Con l'estensione al naviglio ex nemico dei benefici tributari, le compagnie di navigazione giuliane avevano goduto anch'esse dell'esenzione fiscale sui sopraprofiti di guerra. Tuttavia, l'assegnazione del naviglio ex austro-ungarico alla bandiera italiana non risolveva immediatamente la questione relativa alla proprietà di queste navi. Il passaggio agli armatori giuliani non fu immediato secondo le indicazioni della Commissione per le riparazioni di Parigi, anche se relativamente veloce grazie alle loro pressioni su Salata⁸. A parziale risarcimento, le compagnie di navigazione adriatiche avevano goduto fino al 31 dicembre 1921 della esenzione dalla imposta generale e speciale sull'industria. La Federazione degli armatori della Venezia Giulia provò a farsi prolungare questo esonero ma il ministero delle Finanze si rifiutò, dato che con il R.D. 31 marzo 1921, n. 366, era stata estesa alla regione adriatica la legislazione a favore del settore marittimo, comprese le franchigie fiscali⁹.

I danni più rilevanti l'economia triestina li aveva subiti dallo sconvolgimento degli equilibri europei, che avevano messo in luce l'artificiosità del suo sviluppo commercia-

⁶ Nel complesso 71 piroscafi per 378.285 tsl., cfr. Ministero delle Comunicazioni, Direzione generale della marina mercantile, *Sulle condizioni della marina mercantile italiana dal 1915 a tutto il 1925. Relazione del Direttore generale della Marina mercantile a S. E. il Ministro delle comunicazioni*, Roma, Provveditorato Generale dello Stato, 1926, pp.46-47. Su questo tema, già Vittorio Emanuele Orlando si era scontrato con Georges Clemenceau durante gli incontri per la Conferenza della pace di Parigi. Il presidente del Consiglio francese riteneva che il naviglio triestino fosse da considerarsi nemico e quindi soggetto a sequestro, Orlando aveva allora ribattuto di rinunciare alla sua quota di naviglio tedesco in cambio di una quota maggiore di quello austro-ungarico. Cfr. L. Aldrovandi Marescotti, *Guerra diplomatica. Ricordi e frammenti di diario (1914-1919)*, Mondadori, Milano 1942, pp. 323-28.

⁷ Ministero delle Comunicazioni, D.G. della m. m., *Relazione sulle condizioni della marina mercantile* cit., p. 46. Mentre 5 piroscafi ex tedeschi, catturati dall'Italia all'inizio della guerra furono assegnati nell'aprile 1920 dal governo Giolitti alla Cooperativa Garibaldi di Genova, fra non poche polemiche. Cfr. Archivio storico della Banca d'Italia (ASBI), F. 8, Serie Pratiche, n. 75, f. 2, bob. 25, f. g. 1877.

⁸ Archivio centrale dello stato (Acs), Presidenza del consiglio dei ministri (PCM), Ufficio centrale per le nuove provincie (UCNP), b. 134, f. 17 (cat. 11/c). Il fondo archivistico non era ancora ordinato al tempo delle mie ricerche archivistiche e per questo motivo indico anche la categoria sotto la quale il documento è temporaneamente segnalato.

⁹ ACS, PCM, UCNP, b.102, f.37 (cat. 4/A). Lettera del Ministro delle finanze Giovanni Battista Bertone a Francesco Salata del 19 agosto 1922.

le. Il capoluogo giuliano non era più l'unico sbocco sul mare di un grande impero e perciò non godeva più di quella rendita di posizione da cui aveva tratto profitto per due secoli; per di più, era entrata a far parte di un Paese ricco di porti concorrenti. Da una parte, questa nuova situazione comprimeva il commercio e faceva chiudere la città in se stessa, alimentando in seguito quello che sarebbe stato il mito della città asburgica; dall'altra, la struttura economica locale poteva continuare la sua trasformazione da mercantile ad industriale, sulla linea di tendenza avviata alla fine del XIX secolo. Questo cambiamento era dovuto in parte alla necessità di sottrarsi all'instabilità economica conseguente alla diminuzione del traffico marittimo, che a sua volta dipendeva dalla congiuntura dei singoli Stati del retroterra giuliano. Si registrò perciò un aumento delle attività industriali quali i cantieri navali, le banche e le aziende tessili, con un ruolo cardine rivestito dai settori tradizionali, società di navigazione e assicurazioni¹⁰. Nondimeno, era necessario continuare a mantenere su livelli alti i traffici commerciali, perché questi erano complementari alla struttura industriale giuliana. Si pensi per esempio alle cointeressenze che c'erano tra compagnie di navigazione e cantieri navali, e il lavoro assicurativo e bancario che lo scambio mercantile alimentava. Anche dopo l'annessione all'Italia, le direttrici dell'attività del porto di Trieste furono uguali a quelle del periodo austriaco: Stiria, Carinzia, Austria inferiore, Boemia e Moravia¹¹. Tuttavia, la quantità dei traffici, salvo casi del tutto eccezionali, si era sensibilmente contratta 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. Inoltre, i flussi di traffico nel dopoguerra si erano spostati sulla rotta nord-atlantica e perciò il porto giuliano soffriva, sul piano nazionale, la concorrenza di Genova e, sul piano internazionale, quella di Amburgo. Inoltre, negli anni immediatamente successivi alla fine della guerra, anche il porto di Venezia rappresentò un temibile concorrente nel commercio verso la Germania meridionale¹².

	Genova	Venezia	Trieste
1919	5.625.042	1.265.603	..
1920	5.000.780	1.270.526	..
1921	4.337.996	1.659.176	1.484.983
1922	5.476.789	1.736.799	1.507.311

Tab. 1 - *Movimento complessivo delle merci sbarcate e imbarcate nei porti di Genova, Venezia e Trieste dal 1919 al 1922* (tonn.) Fonte: Ministero delle Comunicazioni, D.G. della m.m., *Relazione sulle condizioni della marina mercantile* cit., tavv. 140-41.

¹⁰ G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano, Franco Angeli, 1990, pp. 104-105.

¹¹ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., pp. 366-367.

¹² Fiume, invece, poteva essere un «pericoloso» sbocco per i traffici ungheresi.

La principale preoccupazione riguardò perciò il mantenimento di collegamenti ferroviari funzionanti con l'Europa danubiana. Le comunicazioni ferroviarie che univano il porto di Trieste con il suo retroterra erano:

- a) la Ferrovia meridionale (*Südbahn*) che seguiva la direttrice nord orientale con il seguente tracciato: Trieste, Postumia, Lubiana, Graz, Vienna e diramazioni per Budapest e Balcani. La *Südbahn* fu completata nel 1857 e pur essendo la più vecchia era la più soddisfacente come capacità di traffico, infatti era a doppio binario;
- b) la «Transalpina» che seguiva la direttrice settentrionale Trieste, Gorizia, Pedicolle, Jesenice, Villach e si collegava con Linz e Praga. Questa linea pur essendo stata completata nel 1906 (1909 se si considera il completamento della linea dei Tauri per Salisburgo), era la meno efficiente perché aveva dei tratti con pendenze molto elevate;
- c) la «Pontebbana» che seguiva la direttrice nord-occidentale (Trieste, Udine, Pontebba, Tarvisio, Villaco, Salisburgo, Monaco), con forti pendenze che arrivavano al 22 per mille e stretti raggi di curvatura¹³.

Sia la Pontebbana che la Transalpina erano due mediocri linee di montagna a semplice binario, tuttavia la prima collegava l'Italia peninsulare con i Paesi centro-danubiani ed era sottoposta ad un quota di traffico non indifferente, mentre la seconda tagliava ben due volte delle linee di frontiera e perciò aveva risentito della diminuzione del movimento commerciale¹⁴.

Dopo l'armistizio uno dei primi problemi per il ripristino del traffico ferroviario era rappresentato dalla Ferrovia meridionale, il cui tracciato di 2234 km si trovava oramai in minima parte in territorio italiano e per il resto era diviso tra Jugoslavia, Austria e Ungheria. Vennero avviate il più presto possibile trattative a livello tecnico con tutte le amministrazioni interessate, nel tentativo di ripristinare le «tariffe adriatiche», cioè gli sconti di favore sui trasporti ferroviari di cui aveva tratto vantaggio il porto di Trieste prima della guerra, ma l'assenza di una gestione unitaria di tutta la linea, la disparità di interessi, i criteri di tassazione espressi in valute differenti su ogni tronco, impedirono a lungo di trovare una soluzione. Soltanto il 1° febbraio 1921 entrò in vigore una tariffa provvisoria per i trasporti tra Trieste e l'Austria e, un mese dopo, la tariffa Trieste - Cecoslovacchia¹⁵. Gli effetti però furono molto limitati perché nel frattempo anche le ferrovie tedesche avevano concesso forti riduzioni sui trasporti verso Amburgo e Brema, facilitati inoltre dalla svalutazione del marco e delle altre divise dei Paesi danubiani rispetto alla lira.

¹³ G. Borruso, C. Bradascchia, G. Borruso, *Le infrastrutture di trasporto terrestre a sostegno dei traffici portuali triestini*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici, 1719-1918*, a c. di R. Finzi, L. Panariti e G. Panjek, Lint, Trieste 2003, pp. 775-776.

¹⁴ P. Pellis, *Ferrovie*, in *L'economia della Venezia Giulia*, a cura di P. Luzzato Fegiz, Stabilimento tipografico nazionale, Trieste 1946, p. 146.

¹⁵ G. Enderle-Burcel, *Österreich und Tschechoslowakei. Hinterland zwischen Triest und Hamburg*, in «Prager Wirtschafts und Sozialhistorische Mitteilungen», Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Philosophische Fakultät der Karlsuniversität, Praha 1994, p. 13.

	19	19	19	19	19	19	19
	19	20	21	22	23	24	
Austria	3,1	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	430	967	006	097	014	014	
Cecoslovacchia	3,8	1,5	1,2	2,4	2,9	2,9	
	157	729	080	151	550	542	
Germania	3,0	1,7	1,2	0,2	0,0	0,0	
	440	510	045	323	020	230	

Tab. 2 - Cambi medi annuali della valuta austriaca, cecoslovacca e tedesca (US. cents x unità valuta nazionale) (Fonte: R. Di Quirico, *Le banche italiane all'estero, 1900-1950. Espansione bancaria all'estero e integrazione finanziaria internazionale nell'Italia degli anni tra le due guerre*, Fucecchio, Epap, 2000, p. 316, tab. A1).

Nel 1921 l'area di attrazione di Trieste sulla base del costo dei trasporti arrivava solo fino a Vienna, mentre la Cecoslovacchia aveva più convenienza ad instradare i traffici verso i porti della Germania settentrionale¹⁶. Inoltre, il materiale rotabile tedesco era tecnologicamente più moderno, l'armamento uniforme e capace di una maggior portata per binario, mentre gli altri sistemi ferroviari erano disastriati sia per le distruzioni di guerra che per la diversità di tipo di scartamento, tanto che per questo ci fu una notevole ripresa della navigazione commerciale sul Danubio. Infine, la Repubblica di Weimar aveva ereditato un'organizzazione commerciale molto aggressiva e diffusa capillarmente all'estero¹⁷. L'assetto definitivo della *Südbahn* fu stabilito dalla convenzione di Roma del 29 marzo 1923. La società viennese venne ribattezzata Compagnia ferroviaria Danubio - Sava - Adriatico e il governo italiano rivestì un ruolo preponderante nel consiglio d'amministrazione¹⁸.

L'esigenza di garantire un flusso commerciale per il porto e le ferrovie fu molto sentita sia dal commissario generale civile Antonio Mosconi, sia dal capo dell'Ufficio centrale per le nuove provincie Francesco Salata, infatti le loro azioni e pressioni sul governo furono sempre rivolte a favorire il ceto imprenditoriale triestino. La ricostruzione del tessuto economico dello *Hinterland* danubiano non rispose soltanto ai bisogni della ripresa economica della Venezia Giulia, ma anche al tentativo di espansione commerciale nei territori dell'ex duplice monarchia, che potevano rappresentare un mercato appetibile per l'acquisto di materie prime. In questo senso la prima carta che

¹⁶ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 37 (cat. 21/B). Promemoria del 14 gennaio 1921 di Angelo Moscheni, delegato del Commissariato generale civile di Trieste alla Conferenza ferroviaria di Vienna svoltasi il 28 e 29 ottobre 1920. In questa sede fu raggiunto un accordo definitivo sulla tariffa adriatica tra Austria, Cecoslovacchia e Italia. Sugli effetti di questo accordo cfr. G. Enderle-Burcel, *Österreich und Tschechoslowakei* cit., pp. 16-18.

¹⁷ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 1 (cat. 21).

¹⁸ Tra i protagonisti di questa difficile e lunga trattativa figurava il triestino Iginio Brocchi, allora consigliere di Stato, che avrebbe ricoperto successivamente l'incarico di capo gabinetto del ministro delle Finanze, Giuseppe Volpi. Cfr. G. C. Falco, *Prefazione*, ad Archivio di Stato di Trieste, *Inventario dell'Archivio di Iginio Brocchi, 1914-1931*, a c. di P. Dorsi, Ministero per i beni e le attività culturali, Città di Castello 2000, pp. IX-XIV.

fu giocata dall'amministrazione italiana fu quella del *Relief*, ovvero la pretesa che Trieste fosse la porta di entrata per l'invio di generi alimentari, e non solo, diretti verso l'Austria, cercando di garantire un flusso continuo di merci e uomini verso gli Stati successori. Il trasferimento delle truppe dei paesi alleati o ex nemici poteva essere un buon affare e le compagnie di navigazione giuliane, grazie all'azione dei delegati italiani alla Conferenza della pace, riuscirono ad aggiudicarsi questo servizio. Con il governo di Praga il 23 agosto 1919 venne a questo proposito firmata una convenzione per il trasporto di merci e truppe cecoslovacche via Trieste. L'accordo prevede anche il rimpatrio di ex prigionieri russi provenienti dalla Boemia e, d'altra parte, il trasferimento di prigionieri cecoslovacchi provenienti dalla Siberia. Il trasporto di queste truppe allarmò non soltanto alcuni esponenti dell'esercito, ma anche il sottosegretario agli Affari Esteri Carlo Sforza che era fermamente contrario all'istituzione di una base cecoslovacca nel capoluogo giuliano poiché temeva un «contagio bolscevico»¹⁹. Tuttavia le necessità economiche ebbero la meglio su quelle politiche in virtù della temibile concorrenza straniera. Nel caso particolare un *trust* statunitense, non meglio specificato, avrebbe offerto un prestito di 12 milioni di dollari per aver l'incarico di rimpatriare i prigionieri cechi dalla Russia via San Francisco, New York, Le Havre. Questa minaccia allarmò l'ambiente giuliano e in particolare le compagnie di navigazione Cosulich e Lloyd triestino, che offrirono delle tariffe più basse rispetto a quelle statunitensi per la rotta Vladivostok - Trieste: 240 dollari per passeggero invece dei 300 richiesti dagli americani²⁰.

Al di là dell'esempio specifico, l'atteggiamento di un uomo politico come Sforza, certamente moderato rispetto alle posizioni dei nazionalisti e dei fascisti²¹, era lo specchio di una convinzione politica e culturale contraria alla formazione dei nuovi stati nazionali slavi (Cecoslovacchia e Jugoslavia in particolare), alla quale si sommava il timore di una importazione della ideologia comunista da questi Paesi, come se gli «untori» non potessero essere che slavi²². A questo sentimento si aggiunse il senso di sconfitta per il crollo delle aspirazioni territoriali italiane nei Balcani, arrestate dall'atteggiamento francese di tutela dell'indipendenza degli Stati successori e dal dinamismo economico delle imprese transalpine in quell'area²³.

¹⁹ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 1 (cat. 21). Telegramma di Sforza a Salata del 31 ottobre 1919. Il sottosegretario agli Esteri del governo Nitti si era già opposto all'impianto a Verona di una base polacca per il rimpatrio delle truppe.

²⁰ ACS, PCM, UCNP, b. 180, f. 1 (cat. 21/A).

²¹ Carlo Sforza divenne ministro degli Esteri nel gabinetto Giolitti tra il 1920 e il 1921 e come tale firmò il Trattato di Rapallo, che avvicinò l'Italia e la Jugoslavia ricucendo lo strappo di Fiume. In seguito ambasciatore a Parigi, egli fu uno dei due rappresentanti diplomatici italiani che si dimisero all'atto della formazione del governo Mussolini nell'ottobre 1922. L'altra «feluca» a dimettersi fu Alfredo Frassati, ambasciatore a Berlino. Sulle dimissioni di Sforza cfr. *Documenti diplomatici italiani (DDI)*, VII, vol. I, docc. 2-4, 10, 17; su quelle di Frassati si veda DDI, VII, vol. I, doc. 14.

²² In questo sentimento pesava anche il vecchio retaggio culturale antislavo.

²³ Sulla rivalità tra governo italiano e francese riguardo agli affari cecoslovacchi, cfr. Piotr Wandycz, *France and her Eastern Allies 1919-1925*, University of Minnesota, Minneapolis 1962, pp. 71, 93.

L'azione dello Stato a favore del rilancio economico della Venezia Giulia comprese anche un piano di lavori pubblici, non sempre realizzati, teso sia alla ricostruzione del territorio devastato dalla guerra, sia a migliorare le linee di comunicazione con l'Europa centrale. Uno degli esempi fu la progettazione della ferrovia del Predil, cioè una nuova linea ferroviaria che raggiungesse Tarvisio e Villaco attraverso la galleria del Predil, evitando di passare nel territorio jugoslavo come la Transalpina. La realizzazione della nuova linea fu inserita nel programma di costruzioni ferroviarie delle nuove province e, per i primi lavori, furono stanziati 300 milioni di lire nell'estate 1921. Questo importo però venne utilizzato per altri scopi e il progetto di questa tratta ferroviario sfumò²⁴. Il Tesoro italiano spese comunque per Trieste 1250 milioni di lire soltanto nel biennio 1919-1920, ma una parte consistente di queste risorse furono investite in vecchie aziende, grazie ai fruttuosi contatti che gli industriali locali avevano saputo intrecciare con il potere politico italiano²⁵. Infatti, ad una programmazione degli interventi pubblici a favore dell'economia giuliana, venne preferita una politica di assistenza non lineare, basata su una serie di sconti fiscali e di finanziamenti capillari, che rispose alle esigenze di *lobbying* dell'imprenditoria locale. Nel 1922, ad esempio, la compagnia di navigazione Cosulich riuscì a strappare un contratto con il ministero degli Approvvigionamenti di Vienna per il trasporto di circa 100.000 tonnellate di grano americano destinate all'Austria via Trieste, grazie alle ulteriori agevolazioni ferroviarie che il ministero per i Lavori Pubblici aveva disposto²⁶.

L'approvvigionamento di viveri era chiaramente un affare vantaggioso per le imprese triestine, che erano sottoposte ancora al controllo delle amministrazioni militari e civili italiane; questa sorveglianza benevola però si trasformava facilmente in complicità, anche per scalate ad imprese concorrenti o per acquisizioni di aziende industriali dell'ex duplice monarchia²⁷. Ad esempio, nel giugno 1919 il ministero delle Finanze della Repubblica austriaca aveva depositato 382 milioni di corone presso la sede del

²⁴ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., p.367.

²⁵ G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, Consorzio culturale del Monfalconese, San Canzian d'Isonzo 2001, p. 92.

²⁶ ACS, PCM, UCNP, b. 174, f. 81 (cat. 17/E). In particolare la lettera di Salata del 5 maggio 1922 ad Oscar Cosulich. La Cosulich gestiva dal gennaio 1920 anche l'invio di carne congelata in Austria e a questo scopo le era stata garantita l'utilizzazione di parte dello spazio frigorifero nel punto franco di Trieste. Cfr. ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 60 (cat. 17).

²⁷ Il caso più eclatante fu quello dell'Alpine Montegesellschaft. Il controllo del complesso siderurgico stiriano, il più grande del continente, era fortemente voluto dal governo italiano, perché si ipotitava così una base economica in Austria che sarebbe servita da collegamento fra l'area danubiana e il porto di Trieste. Nel 1919 fu infatti Roberto Segre, capo della Missione militare di armistizio a Vienna, che riuscì in un primo tempo ad evitare la nazionalizzazione della società e poi a far acquisire le azioni dalla Fiat. Nel marzo 1921 però, Giovanni Agnelli vendette la sua quota ad una finanziaria controllata dal magnate dell'acciaio tedesco Hugo Stinnes, provocando grande scandalo in Italia perché la cessione della Alpine era avvenuta all'insaputa del governo e probabilmente aggirando le norme vigenti in materia di esportazioni di capitali e di transazioni finanziarie. Tra i registi di questa complessa vicenda c'era Camillo Castiglioni, banchiere austriaco nato a Trieste, che agì spesso in quegli anni come fiduciario del governo italiano e della Banca commerciale per diverse operazioni industriali e finanziarie negli «stati successori».

Creditanstalt a Innsbruck come garanzia per i viveri forniti dall'Intesa fino ad un regolamento definitivo della questione finanziaria nel trattato di pace, perciò il deposito non poteva essere ritirato, dovendo rimanere vincolato²⁸. Inoltre, non era chiaro se il versamento fosse stato fatto a favore del ministero per gli Approvvigionamenti e Consumi del Regno d'Italia o piuttosto a beneficio dei vari Stati dell'Intesa che contribuivano al vettovagliamento dell'Austria. Tuttavia, il comando della 6^a divisione di fanteria di Innsbruck, depositario dei 382 milioni, e il governatore militare di Trieste avevano consentito che un importo di 83,5 milioni di corone fosse messo a disposizione del governatorato sollevando le contestazioni viennesi. L'operazione nascondeva in realtà il tentativo di ritirare migliaia di azioni dello Stabilimento tecnico triestino e della RAS dal mercato austriaco ed aveva avuto come regista il colonnello Guido Segre e il capo della Missione militare a Vienna, Roberto Segre. Erano stati incassati dal ministero per gli Approvvigionamenti 24 milioni di lire come controvalore degli 83,5 milioni di corone, e la valuta austro-ungarica era stata usata per acquistare i titoli dal *Creditanstalt*; segnatamente 44.982.000 di corone dovevano essere versate alla Navigazione libera triestina, mentre 38 milioni di corone alla Riunione adriatica di sicurtà²⁹. Con un contratto stipulato il 27 maggio 1919, la Navigazione libera triestina avrebbe raggiunto la maggioranza delle azioni dello Stabilimento tecnico triestino (STT), grazie ai titoli depositati presso la filiale triestina del *Creditanstalt*. Il pagamento delle azioni doveva avvenire metà in lire e metà in corone e il primo pagamento era stato già effettuato con relativo ritiro dei titoli corrispondenti. Il pagamento della rata in corone viceversa non era ancora stato fatto dal comando della 6^a divisione di fanteria, perché le corone anticipate ad Innsbruck erano vincolate al solo pagamento degli approvvigionamenti³⁰. L'operazione fallì e infatti qualche giorno prima il governatore, Carlo Petitti di Roreto, aveva scritto alla Direzione generale del tesoro che la Banca d'Italia aveva restituito alla Navigazione libera triestina e alla RAS rispettivamente 12.852.000 e 11.000.000 di lire, controvalore di altrettante corone che sarebbero state fornite al cambio di 350 corone per 100 lire³¹. La Libera triestina era nell'orbita della Banca

²⁸ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Telegramma del 23 giugno 1919 del Comando della sesta divisione dell'esercito italiano, di stanza ad Innsbruck, al comando supremo.

²⁹ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Guido Segre cercherà, nei primi giorni di luglio, di condurre in porto le trattative col governo austriaco a Vienna, per sbloccare il deposito.

³⁰ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Telegramma del Comando supremo alla Missione militare italiana a Vienna del 26 luglio 1919.

³¹ ACS, PCM, UCNP, b. 172, f. 112 (cat. 17/A). Lettera di Petitti di Roreto del 23 luglio 1919, che informava per conoscenza anche Vincenzo Giuffrida. Egli non aveva buoni rapporti con Roberto Segre, perciò potrebbe essersi opposto a questa operazione. Sulla creazione della Commissione approvvigionamenti, si veda anche *Außenpolitische Dokumente der Republik Österreich 1918-1938 (ADÖ)*, Band 1, *Selbstbestimmung der Republik*, Verlag für Geschichte und Politik, Dok. 113, Wien; sulle relazioni tra Giuffrida e Roberto Segre, si veda Archivio di stato di Trieste (ASTS), Regio governatorato (RG) poi Regio commissariato generale civile per la Venezia Giulia (RCGC), Atti di gabinetto (AG), b. 60, n.37/1.

italiana di sconto, legata ai fratelli Perrone dell'Ansaldo, e possedeva già un pacchetto di azioni dello Stabilimento tecnico triestino. Si potrebbe ipotizzare che l'opposizione all'operazione poteva essere frutto della volontà di difendere i Cosulich, azionisti dello STT, a scapito dell'aggressivo gruppo Ansaldo. Se si considera inoltre che la COMIT, tradizionale avversaria dei Perrone, grazie al possesso della maggioranza relativa delle azioni del Lloyd triestino, gestiva lo Stabilimento tecnico attraverso un patto di sindacato con i Cosulich, questa ipotesi potrebbe possedere qualche elemento di verità³².

Al di là di queste vicende importanti per definire l'assetto di controllo delle principali aziende triestine e per comprendere l'intreccio di interessi e alleanze che coinvolse imprenditori e apparati dello Stato, la ripresa dei traffici rimase uno dei punti nodali irrisolti per il rilancio economico della regione. Infatti, confrontando le tabelle successive, la 3 e la 4, si registra che il movimento ferroviario ebbe un recupero più rapido rispetto a quello marittimo e che gli arrivi via mare e le partenze per ferrovia furono fino al 1925 costantemente superiori al flusso inverso. Questo andamento era giustificato dall'arrivo nel porto triestino degli aiuti internazionali per l'Austria; infatti, dopo il picco raggiunto nel 1924, le partenze per ferrovia iniziarono una forte flessione che trovò riscontro nel calo degli arrivi via mare. La prontezza della diminuzione faceva presagire che la causa andasse ricercata nella struttura dei costi ferroviari o portuali, anziché in un mutamento delle condizioni economiche generali dell'Europa centro-orientale.

Anno	Arrivi		Partenze		Totale	
	Quantità	Indici	Quantità	Indici	Quantità	Indici
1913	2.314	100,0	1.360	100,0	3.450	100,0
1920	1.184	51,2	291	25,6	1.475	42,7
1921	1.139	49,2	352	31,0	1.491	43,2
1922	953	41,2	553	48,7	1.506	43,7
1923	1.357	58,6	694	61,1	2.051	59,5
1924	1.871	80,9	986	86,8	2.857	82,8
1925	1.917	82,8	937	82,5	2.854	82,7
1926	1.492	64,4	934	82,3	2.426	70,3

Tab. 3 – *Traffico marittimo di Trieste nel dopoguerra* (migliaia di tonn.) Fonte: G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., p. 368.

³² Sulla Società di navigazione libera triestina, cfr. G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo*, cit., p.125. Sui contrasti tra la Ansaldo e i costruttori giuliani, cfr. A. Visintin, *L'Italia a Trieste. L'operato del governo militare italiano nella Venezia Giulia, 1918-1919*, Gorizia, Libreria editrice goriziana, 2001, pp. 196, 206, n. 23.

Anno	Arrivi		Partenze		Totale	
	Quantità	Indici	Quantità	Indici	Quantità	Indici
1913	1.488	100,0	1.209	100,0	2.697	100,0
1919	417	28,0	961	79,5	1.378	51,1
1920	733	49,3	900	74,4	1.633	60,5
1921	665	44,7	737	60,9	1.402	52,0
1922	722	48,5	697	57,7	1.419	52,6
1923	966	64,9	1.054	87,2	2.020	74,9
1924	1.406	94,5	1.579	130,5	2.985	110,6
1925	1.393	93,6	1.219	100,8	2.612	96,8
1296	1.388	93,2	951	78,6	2.339	86,7

Tab. 4 – *Traffico ferroviario di Trieste nel dopoguerra* (migliaia di tonn.) Fonte: G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., p. 368.

D'altra parte, la ripresa dei traffici nella Venezia Giulia si svolse entro un arco cronologico contrassegnato quasi sempre dall'incertezza. L'intervallo tra il 1918 e il 1923 (1924 nel caso di Fiume) si collocava in un periodo di pace provvisoria, o di continuazione della guerra nei mercati che tradizionalmente interessavano i commerci triestini, e di assestamento di nuovi Stati nati dalla disgregazione degli imperi³³. Dal 1923 al 1926 si assistette invece ad un periodo di calma relativa e di ripresa del movimento commerciale, con la rilevante eccezione della Germania travolta dal crollo del suo sistema finanziario tra 1922 e 1924, mentre una nuova fase turbolenta si aprì dalla rivalutazione della lira nel 1927 fino alla grande depressione di fine decennio. In questo contesto molto fluido, il porto del capoluogo giuliano continuò per un certo periodo a svolgere le stesse funzioni dell'anteguerra, grazie all'aiuto della nuova amministrazione statale. A Trieste, un paniere di sette merci che nel 1913 costituivano da sole il 63% del traffico totale, nel 1923 contribuiva per oltre l'88% al totale delle merci imbarcate e sbarcate nel porto, percentuale che rimase stabile fino a «Quota 90».

	Cereali	Caffè	Tabacchi	Cotone	Semi oleosi	Legname	Carbone
1913	6,10	2,32	1,40	2,59	3,31	14,04	32,94

Tab. 5 – *Composizione merceologica del commercio marittimo triestino* (% sul traffico complessivo)³⁴

Fonte: G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo* cit., p. 102, n. 56.

³³ Oltre alla Unione Sovietica, che rimase emarginata economicamente anche dopo la vittoria della guerra civile da parte dell'Armata rossa, la Turchia fu attraversata dalla guerra civile (conclusasi nel 1923); sempre la Turchia fu attaccata nel 1921 dalla Grecia per il possesso della Tracia. Inoltre, nel 1922 l'Egitto, dopo una guerra civile durata alcuni anni, divenne indipendente dalla Gran Bretagna; nel 1923 in Grecia un colpo di stato rovesciò la monarchia e l'anno successivo venne proclamata la repubblica. Infine, in Egitto nel 1928 un colpo di stato riportò al potere re Fuad I, appoggiato dagli inglesi.

³⁴ Il dato del carbone, eccezionale a causa dei mancati approvvigionamenti via ferrovia dalla Germania, altera il quadro generale. Normalmente il traffico di carbone costituiva il 30% del totale.

La seconda metà degli anni Venti conobbe una ripresa dell'economia tedesca sulla spinta del risanamento monetario operato e in virtù dell'afflusso di capitali statunitensi che avevano finanziato la riorganizzazione industriale del paese. A questa crescita produttiva fece seguito una riorganizzazione della struttura commerciale tedesca che avrebbe definitivamente danneggiato il porto di Trieste. Il governo tedesco infatti introdusse delle facilitazioni per le importazioni agricole dei Paesi dell'Europa orientale, ponendo così le basi per un'opera di penetrazione che venne realizzata in seguito da Hitler negli anni Trenta anche attraverso accordi di *clearing*³⁵.

La concorrenza contro la Germania si svolse sul campo delle tariffe marittime e ferroviarie, ossia si ripropose lo scontro tra Trieste e i porti della Germania settentrionale (Amburgo e Brema). Il 1° gennaio 1925, la *Reichsbahn* introdusse una tariffa speciale tra i porti del nord e la Cecoslovacchia molto inferiore a quella vigente nei confronti di Trieste e di Fiume. Essa aprì una serie di risposte e controproposte tra le ferrovie tedesche e la Lega ferroviaria adriatica, che si era impegnata immediatamente a controbilanciare l'offerta tedesca con una serie di integrazioni e di agevolazioni. Tuttavia, la *Reichsbahn* promosse a sua volta nuove riduzioni allo scopo di attrarre tutto il traffico austriaco e cecoslovacco, ossia quello dei due Paesi *mitteleuropei* che non avevano accesso al mare e perciò erano oggetto delle offerte dei due contendenti. Nel corso dei lavori della Conferenza di Fiume del 1926 fu proposto, di comune accordo tra Italia e Germania, di stabilire una divisione della Cecoslovacchia in zone d'influenza tariffaria a prezzi controllati e concordati. Infatti, nello stesso anno ad Amburgo la Cecoslovacchia venne ripartita in cinque zone tariffarie, con discriminazioni a seconda della maggiore o minore vicinanza al Mare del Nord o all'Adriatico. L'Austria, per questo stesso motivo, fu destinata alla zona d'influenza del porto di Trieste³⁶. Tuttavia, la Conferenza di Monaco del 1928 spostò ancora più a sud l'area di competenza dei porti tedeschi e, se a Trieste venne sempre riconosciuta l'influenza sulla repubblica austriaca, il porto giuliano ebbe un ridimensionamento della sua zona d'intervento. Inoltre, sebbene le tariffe ferroviarie tra l'Austria e Amburgo avessero dovuto essere più elevate del 12-14% rispetto a quelle per l'Adriatico, esse furono continuamente contestate da parte tedesca e perciò gli accordi non furono mai applicati integralmente³⁷.

La crisi del gruppo Brunner

Alla fine degli anni Venti la crisi dell'impero economico della famiglia Brunner può

³⁵ A. O. Hirschmann, *Potenza nazionale commercio estero. Gli anni trenta, l'Italia e la ricostruzione*, Il Mulino, Bologna 1987.

³⁶ G. Sapelli, *Trieste italiana* cit., p. 93.

³⁷ Ivi, p. 94.

essere significativa per delineare il tramonto delle speranze delle élites giuliane di ricostruzione del ruolo tradizionale di Trieste, che avrebbe significato la riorganizzazione di un collegamento tra il centro finanziario-industriale adriatico e l'Europa danubiana in cui, nel quadro di una politica di espansione guidata dallo Stato, i gruppi dirigenti triestini (che facevano parte a pieno titolo del mondo imprenditoriale nazionale) si sarebbero ritagliati un ruolo autonomo con dei margini di manovra abbastanza ampi.

Il gruppo giuliano, guidato da Arminio Brunner, era noto nel mondo finanziario internazionale e famoso nella Venezia Giulia per il suo patrimonio. I membri della famiglia erano presenti nei centri economici più importanti della città; essi erano infatti i principali azionisti della Banca commerciale triestina, sedevano nel consiglio della RAS e nel consiglio direttivo delle Assicurazioni generali. La famiglia guidava un impero tessile organizzato secondo una logica di integrazione verticale che andava dalla coltivazione del cotone in Turchia e in India, alla fabbricazione delle macchine per la produzione del filato, alla fornitura della forza motrice, alla produzione del manufatto, alla commercializzazione, alla mobilitazione delle risorse finanziarie, oltre alle proprietà immobiliari per favorire gli insediamenti della mano d'opera³⁸.

Il cuore industriale di questa attività era il Cotonificio triestino, che contava nel 1924 un capitale di 21 milioni di lire, con 140.000 fusi da filato e torcitura e 650 telai. Gli stabilimenti erano situati ad Aidussina, Ronchi - Vermeigliano, Pedimonte del Calvario e Monfalcone. Il gruppo Brunner aveva assorbito nel 1928 il Cotonificio veneziano, acquistando il 50% del capitale di 50 milioni di lire (con stabilimenti a Torre e Forni di Pordenone, per 60.000 fusi da filato e 11.000 da ritorto). Il Cotonificio triestino controllava inoltre il 60% della Società italiana costruzione macchine tessili, il 100% della Società anonima costruzioni elettricità Italia orientale (SACEIO), il 40% della Società elettrica goriziana, il 37% della Società carbonifera Arsa, più partecipazioni in altre aziende. La famiglia Brunner possedeva il 100% del cotonificio di Amman, attraverso il Cotonificio veneziano, la ditta Sinovi Jakova Brunner di Zagabria e soprattutto la Società italiana commercio macchine tessili (SICMAT)³⁹. Fondata nel 1922 la SICMAT era l'*holding* di un insieme di società di commercializzazione e di produzione che operavano anche all'estero. Essa rappresentò perciò un imponente sforzo di ancoraggio internazionale con cui i Brunner avevano fatto fronte alla crisi del dopoguerra, impegnando il loro patrimonio in un piano di investimenti e di acquisizioni. Per di più, i Brunner con i Cosulich rappresentavano il *Gotha* dell'imprenditoria giuliana; essi avevano avuto proficui rapporti con il governo fascista e condizionavano, attraverso i loro rappresentanti, la vita politica della regione.

Le difficoltà del gruppo si manifestarono nella loro gravità nel febbraio 1929, prima dello scoppio della crisi mondiale, suscitando una serie di articoli allarmati sulla

³⁸ G. Sapelli, *Trieste italiana* cit., p. 119.

³⁹ ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1.

stampa estera che rischiavano di oscurare la notizia dei Patti lateranensi. L'impegno nel Cotonificio veneziano era parso eccessivo⁴⁰, dato che il gruppo aveva acquistato più della metà del capitale, a fronte del cattivo andamento degli affari, con difficoltà di assorbimento della produzione sul mercato interno e su quello estero a causa della rivalutazione della lira. Tuttavia, si trattava di un processo che interessava tutto il gruppo, reso fragile dalla febbre espansiva, dalla continua ricerca di prestiti e mutui bancari per garantirsi i finanziamenti a lungo termine per i cotonifici all'estero, allo scopo di assicurarsi l'esclusiva delle forniture di cotone greggio⁴¹. Infine, il ristagno del collocamento dei prodotti risultò decisivo per far scaturire la crisi dell'impresa tessile. Al 31 dicembre 1928 la situazione debitoria del gruppo sembrava essere la seguente: i debiti verso i fornitori ammontavano a 42,9 milioni di lire, verso le banche in conto corrente erano di 36,5 milioni, di cui 28,7 con le banche italiane (11,9 con il Banco di Roma, 9,5 con il CREDIT e 3,7 con la COMIT) e il resto verso banche straniere. Gli istituti di credito britannici avevano un credito complessivo verso il gruppo Brunner di 2,7 milioni di lire, a causa del giro di affari che la società giuliana aveva sulla piazza di Londra. Inoltre sempre verso le banche i debiti in conto tratte erano di 259,5 milioni di lire, di cui 126,7 con banche estere e 132,7 con banche italiane. I rischi di portafoglio infine erano valutati in 205 milioni, di cui 64 presso istituti di credito esteri e 144 verso istituti italiani⁴².

Il fabbisogno finanziario per le prime misure di risanamento del gruppo era stimato dai tecnici della Banca d'Italia in 330 milioni di lire.

	Lit.
Smobilizzo Ditta Brunner	106.000.000
Fabbisogno Cotonificio triestino	27.000.000
Fabbisogno Cotonificio veneziano (riorganizz. tecnica)	30.000.000
Sistemazione Arsa	40.000.000
Aumento capitale Cot. veneziano	60.000.000
Aumento credito esercizio veneziano	67.000.000
Totale	330.000.000

Tab. 6 – *Fabbisogno finanziario del gruppo Brunner nel marzo 1929* Fonte: Asbi, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1.

Tra i debiti che il gruppo Brunner aveva contratto, particolarmente rilevante era

⁴⁰ I Brunner avevano avuto in uso nei loro stabilimenti austriaci, durante la guerra, dei macchinari requisiti al Cotonificio veneziano dalle truppe austriache e, nel dopoguerra, si rifiutarono per lungo tempo di restituirli. Per una sorta di nemesi storica fu l'acquisto del Veneziano a far esplodere la crisi del gruppo triestino. Cfr. Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Bundeskanzleramt/Auswärtige Angelegenheiten., Abteilung 14, Handelspolitik, Ausfuhr aus Österreich nach Italien, K. 82. Nota verbale della Legazione diplomatica italiana al ministero degli Esteri austriaco del 16 aprile 1920.

⁴¹ ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 59, f. 1. *Relazione del Prof. Morettini sulla situazione della Soc. An. Cotonificio triestino Brummer e Sicmat.*

⁴² ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1. I dati sono anche riportati da G. Sapelli, *Trieste italiana* cit., p. 121. Le manipolazioni effettuate sul bilancio del 1928 erano vistose, «un vero flagello di Dio» secondo l'espressione del liquidatore. Cfr. ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 59, f. 1. *Relazione del Prof. Morettini* cit.

quello del Cotonificio triestino, che aveva acceso con lo stato un mutuo di 39 milioni di lire e inoltre aveva ottenuto nel maggio 1925 la concessione a ritirare in conto riparazioni macchinari tessili tedeschi, prodotti dalla Siemens Schukertwerke di Berlino, per un valore di 11,5 milioni di marchi oro⁴³. D'altra parte, nel 1922 Arminio Brunner aveva proposto a Salata di inserire nelle trattative in corso con la Germania per il pagamento di indennità in natura (carbone soprattutto) una richiesta di macchinari per il valore di 8 milioni di marchi oro per i suoi cotonifici e di circa 4 milioni per altre imprese in fase di ricostruzione⁴⁴. Infatti, Arminio Brunner riuscì a firmare la convenzione per i macchinari tedeschi grazie ai buoni uffici di Salata che garantì sui sentimenti patriottici dei Brunner, tradizionalmente «austriacanti» fino all'armistizio di Villa Giusti⁴⁵. Per di più, alla data del dissesto il gruppo Brunner aveva risarcito il Tesoro di soli 4.517.914 *Reichmarks*, rimanendo quindi a carico dello stato 6.982.086 di marchi oro più gli interessi mai incamerati⁴⁶.

Un problema ulteriore era quello di non far trapelare la notizia a Trieste per non creare panico tra i correntisti della Banca commerciale triestina, che sarebbero accorsi immediatamente a ritirare i loro depositi. Come infatti avvenne, tra l'8 e il 9 marzo 1929, quando agli sportelli dell'istituto di credito si erano presentati tantissimi risparmiatori che avevano prelevato soltanto in un giorno valori per oltre 10 milioni di lire⁴⁷.

Il fallimento dei Brunner indebolì ulteriormente la posizione dei loro principali alleati, i costruttori navali Cosulich, già molto esposti con le banche. Il crollo dei cotonieri giuliani trascinò con sé la Banca commerciale triestina, ovvero il centro finanziario dell'élite locale nel dopoguerra⁴⁸. L'istituto di credito triestino aveva accusato notevoli perdite nella crisi dei principali azionisti e, anche in questo caso, la notizia provocò una corsa agli sportelli, che complessivamente comportò il ritiro di circa 100 milioni di depositi. La COMIT dovette intervenire alla fine del 1929 in sostegno della Commerciale triestina, dati gli interessi che la banca milanese aveva nella Cosulich di navigazione, che a sua volta deteneva oltre 1/3 del capitale dell'istituto di credito cittadino. Due anni dopo la Banca commerciale triestina sarebbe stata definitivamente assorbita dall'istituto di Piazza della Scala⁴⁹.

⁴³ ACS, Ministero del Tesoro, Società a capitale pubblico, Dissesto Brunner II. Si tratta di un fondo non ancora inventariato e ringrazio Erminia Ciccozzi per avermi permesso di consultare questi documenti.

⁴⁴ G. Panjek, *Conseguenze economiche e sociali della guerra nell'area giuliana* cit., pp. 362-363.

⁴⁵ ACS, Ministero del Tesoro, Società a capitale pubblico, Dissesto Brunner II. Sui sentimenti filo-austriaci dei Brunner, cfr. A. Millo, *L'élite del potere*, cit., *ad indicem*.

⁴⁶ ACS, Ministero del Tesoro, Società a capitale pubblico, Dissesto Brunner I. Telegramma del Direttore generale del Tesoro, Paolo Grassi, del 19 febbraio 1929 al Servizio approvvigionamenti delle Ferrovie dello stato ad Essen, che si occupava delle merci importate in conto riparazioni dalla Germania.

⁴⁷ G. Sapelli, *Trieste italiana*, cit., p. 122.

⁴⁸ La BCT era diventata dall'agosto 1918 il nucleo attorno al quale orbitavano gli interessi di tutte le grandi famiglie del capoluogo giuliano. Cfr. A. Millo, *L'élite del potere* cit., pp. 232-239.

⁴⁹ Sulla vicenda della Banca commerciale triestina cfr. A. Confalonieri, *Banche miste e grande industria in Italia. 1914-1933*, vol. I, *Introduzione. L'esperienza della Banca commerciale italiana e del Credito italiano*, Banca commerciale italiana, Milano 1994, pp. 477-479.

La sistemazione del debito estero era naturalmente il problema centrale, anche per ragioni di prestigio, oltre che per la difficoltà a mettere d'accordo un numero così grande di istituti di credito. Tuttavia, in seguito ad un accordo caldeggiato dall'istituto di emissione, le banche italiane creditrici, con a capo la COMIT, aderirono alla liquidazione della SICMAT nel giugno 1929, accettando a saldo le risultanze della liquidazione e garantendo i debiti nei confronti del consorzio di banche britanniche, francesi e svizzere creditrici costituitosi il 16 maggio 1929 a Londra presso la Hambro Limited (a capo del consorzio straniero), a cui successivamente aderirono anche le banche americane e olandesi. Il governatore Bonaldo Stringher, infatti, il 16 maggio 1929 comunicò a Mussolini che il 75% dei debiti era da onorarsi in due rate entro due anni a partire dal 10 maggio 1929⁵⁰. La liquidazione dell'intero gruppo – oltre alla Sicmat dovevano essere risanati o smobilizzati il Cotonificio triestino e la Figli di Jacopo Brunner – fu lunga e complessa. Nel 1934, dopo la creazione dell'IRI, il compito passò alla sezione smobilizzi industriali dell'Istituto per la ricostruzione industriale, nell'ambito del salvataggio della Banca commerciale italiana.

Il fallimento dei Brunner, il crollo della Commerciale triestina, l'eccessiva esposizione debitoria delle aziende della famiglia Cosulich, la stagnazione produttiva della navalmeccanica nazionale iniziata nel 1928 e i primi segnali della depressione economica mondiale segnarono il definitivo fallimento del disegno egemone perseguito dai cotonieri triestini e dai loro alleati nella Venezia Giulia⁵¹.

Diplomazia e crisi economica

Gli effetti del dissesto dei Brunner e della depressione economica mondiale potrebbero segnare il passaggio da una «politica espansionistica endogena» da parte dei gruppi dirigenti giuliani ad un «imperialismo di stato» negli anni Trenta. In realtà, una siffatta brutale divisione, seppure contenga degli elementi di verità, non sarebbe completamente esatta e non aiuterebbe a comprendere la complessità dei rapporti tra il governo e l'ambiente triestino⁵². Sicuramente con la «irizzazione» del settore marit-

⁵⁰ ASBI, Banca d'Italia, Direttorio-Introna, cart. 58, f. 1.

⁵¹ Gli armatori giuliani avevano fatto un massiccio ricorso ai finanziamenti del Consorzio sovvenzioni su valori industriali (CSVI). Al 31 ottobre 1927 l'esposizione del Consorzio verso le società della famiglia Brunner e di quella Cosulich ammontavano a 115 milioni di lire, pari al 17-18% del totale degli impieghi del CSVI a quella data. Cfr. A. Confalonieri, *Banche miste e grande industria* cit., vol. I, p. 379. Inoltre, sulla posizione debitoria del gruppo navalmeccanico triestino gravavano anche errate valutazioni sulla politica monetaria del regime; per un esempio interessante cfr. A. Confalonieri, *Banche miste e grande industria in Italia. 1914-1933*, vol. II, *I rapporti banca-industria*, Banca commerciale italiana, Milano 1997, pp. 634-637.

⁵² Un'appendice niente affatto secondaria di questa relazione tra amministrazione centrale e città giuliana fu la serie di leggi speciali emanate dal regime fascista, tra il 1928 e il 1930, per promuovere lo sviluppo industriale e portuale di Trieste e dell'Adriatico settentrionale. Sugli effetti di questo intervento si veda: L. Cerasi, R. Petri, S. Petrungraro, *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste, Fiume e Pola tra le guerre mondiali*, Viella, Roma 2008.

timo, l'apparato industriale giuliano divenne uno dei motori dell'aggressività internazionale fascista. La politica di riarmo, l'impresa abissina, il supporto a gruppi terroristici nei Balcani, l'annessione dell'Albania e, infine, la politica di conquista nel Mediterraneo orientale durante la Seconda guerra mondiale segnarono l'avanzata delle feroci ambizioni imperialistiche del regime mussoliniano. Tuttavia, il rapporto bilaterale tra élites ex austro-ungariche e fascismo era iniziato fin da prima della marcia su Roma, saldandosi attorno ad un antislavismo e anticomunismo che sarebbe diventato una delle matrici del «fascismo di confine»⁵³. D'altra parte, c'era stata anche una simbiosi quasi immediata con parte dell'amministrazione pubblica liberale, cresciuta attorno ai temi nazionalistici. Per di più, la borghesia giuliana aveva portato in dote un bagaglio di competenze linguistiche, giuridiche e di conoscenza dell'ambiente *mittel-europeo* che sarebbero state necessarie per attuare un progetto di penetrazione politica ed economica nel bacino danubiano. Non a caso, all'interno dell'amministrazione statale furono proprio i triestini Igino Brocchi e Fulvio Suvich ad esercitare il ruolo principale negli affari centro-europei⁵⁴.

Entrambi avevano molta attenzione per gli affari danubiani, in particolare per quelli austriaci, e agivano nell'ottica di un rilancio economico di Trieste, nella speranza che la città giuliana riprendesse il ruolo cardine nella politica di espansione italiana nell'Europa centro-orientale. Infine, ambedue erano stati tra i rappresentanti italiani nel consiglio d'amministrazione della Banca nazionale austriaca⁵⁵. Tuttavia, era evidente che l'influenza italiana sull'Austria non era esercitata tramite l'istituto centrale. Infatti, i contatti e le pressioni sui rappresentanti austriaci avvenivano attraverso gli organismi economici della Società delle nazioni, dove fu costante la presenza di Suvich, che ricoprì anche la carica di presidente di turno del Comitato finanziario nel 1932, e gli organi diplomatici dei due Paesi. L'altra sede privilegiata dove i rappresentanti

Sugli interventi legislativi a fini anticongiunturali a favore di aree depresse, cfr. Rolf Petri, *La frontiera industriale: territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano, Franco Angeli, 1990.

⁵³ Sulla nascita e l'affermazione del movimento fascista nella regione orientale, si veda: A. Vinci, *Il fascismo di confine, in Storia d'Italia. Le regioni, Il Friuli Venezia Giulia*, a c. di R. Finzi, C. Magris, G. Miccoli, Einaudi, Torino 2002.

⁵⁴ Igino Brocchi era stato fin dalla fine del conflitto uno dei maggiori artefici degli accordi commerciali italiani con gli «stati successori» (si veda la nota 18). Dalla fine degli anni Venti fino al 1931, anno della sua morte, ricoprì l'incarico di consulente giuridico del ministero degli Affari Esteri. Fulvio Suvich fu uno dei più importanti dirigenti nazionalisti e poi fascisti della Venezia Giulia. Rivestì diversi incarichi nell'amministrazione statale; in particolare fu sottosegretario al ministero delle Finanze nel periodo 1926-1928, occupandosi di questioni economiche internazionali, e soprattutto sottosegretario agli Affari Esteri tra il 1932 e il 1936, durante l'*interim* di Mussolini. In questa veste si spese per il mantenimento dell'indipendenza dell'Austria dalla Germania e fu uno dei registi del sostegno italiano alla svolta autoritaria imposta al paese alpino da Engelbert Dollfuß nel 1932 e continuata da Karl Schuschnigg dopo il fallito *putsch* nazista del 1934. A loro andrebbero aggiunti i triestini Camillo Castiglioni, a cui si è già accennato, e Mario Alberti. Quest'ultimo, in particolare, fu a lungo il delegato italiano nel Comitato di controllo delle potenze garanti per la ricostruzione dell'Austria.

⁵⁵ Nel 1923, l'Italia era stata tra i sottoscrittori di un prestito promosso dalla Società delle nazioni a favore della giovane Repubblica federale austriaca. In seguito a questa operazione internazionale, il governo di Roma ottenne un posto nel consiglio del nuovo istituto di emissione, che prendeva il posto della vecchia Banca austro-ungarica.

italiani tentarono di influenzare la politica economica austriaca, perciò le scelte del governo di Vienna, fu il Comitato di controllo delle potenze garanti per la ricostruzione dell’Austria. Questo organo era stato voluto dai Paesi creditori in occasione del protocollo ginevrino del 1922, in seguito al quale venne emesso il prestito internazionale nel 1923⁵⁶.

Il crollo del commercio mondiale e le crescenti difficoltà valutarie di molti Paesi ebbero notevoli ripercussioni sul sistema economico italiano, che tradizionalmente riusciva a mantenere con difficoltà un delicato equilibrio dei conti con l’estero.

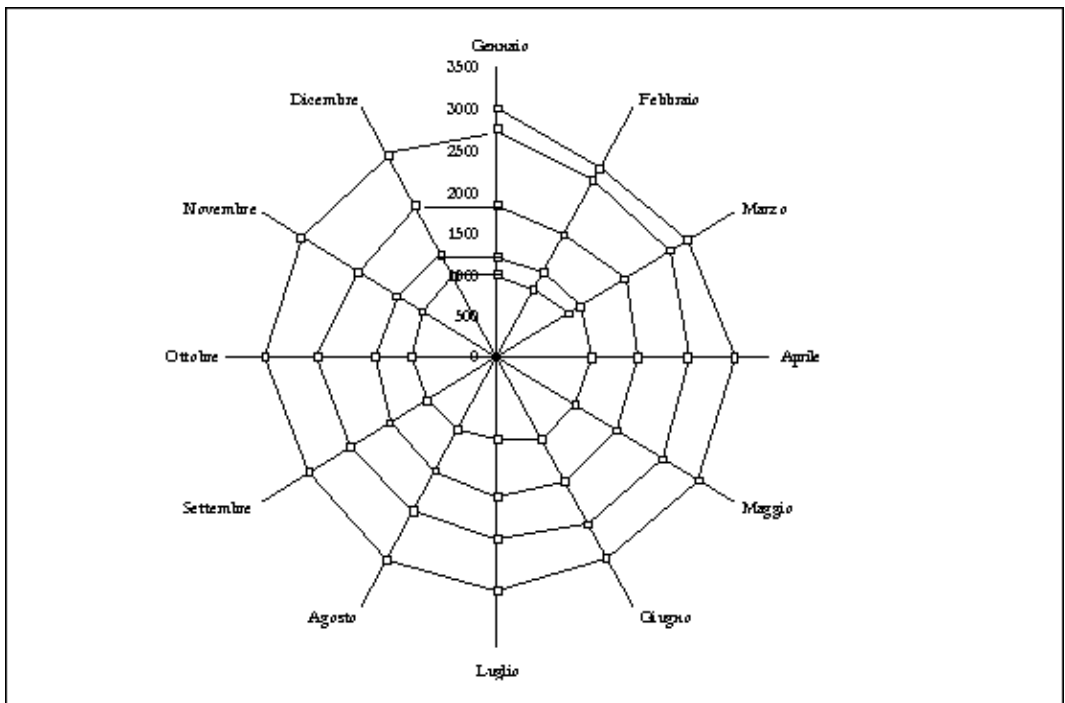


Grafico 1 - Riduzione del valore complessivo degli scambi mondiali dal gennaio 1929 al marzo 1933 (milioni di dollari USA)⁵⁷

L’incremento progressivo di barriere tariffarie non fu l’unico elemento a creare difficoltà alle esportazioni italiane. Ancora più dannoso fu l’allungamento eccessivo

⁵⁶ Gli Stati garanti, oltre ai quattro primi sottoscrittori (Cecoslovacchia, Francia, Italia e Regno Unito), erano il Belgio, la Svezia, la Danimarca e i Paesi Bassi. A questi si aggiunsero in seguito come semplici creditori la Spagna e la Svizzera. Cfr. ACS, Ministero del Tesoro, Ufficio stralcio per le questioni finanziarie derivanti dall’applicazione dei trattati di pace, Austria, b. 41.

⁵⁷ Fonte: F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali*, Dottorato di ricerca in storia economica, XI ciclo, Università di Pisa, 2000, p. 194.

del periodo di pagamento dei crediti internazionali, a causa dei controlli valutari che molti governi introdussero progressivamente, fino ad arrivare alla formazione dei cosiddetti «crediti congelati». Per questi motivi, i responsabili della politica commerciale nazionale si trovarono a risolvere un *puzzle* spinoso: sostenere i prezzi sul mercato interno, in particolar modo quello dei prodotti agricoli, cercando di mantenere le quote di esportazione ed avviando un piano di recupero dei crediti bloccati⁵⁸.

L'introduzione di un sistema commerciale basato sulla protezione del mercato interno e sugli scambi compensati produsse dei contrasti in Italia tra gli agricoltori e gli industriali. I primi chiedevano infatti maggiori misure protettive sul mercato interno, perché avevano difficoltà ad esportare i propri prodotti, mentre i secondi erano orientati a mantenere lo *status quo*. Tuttavia, l'ambiente agrario-industriale nazionale condivideva un atteggiamento sfavorevole verso le relazioni economiche che il governo intendeva stringere con l'Austria e l'Ungheria, per motivi politici⁵⁹.

La crisi economica arrivò a bloccare tutti i tentativi di espansione e a far crollare i Paesi europei che faticosamente avevano conosciuto la ripresa delle loro economie nel corso degli anni Venti. La depressione riuscì anche a bloccare un tentativo di unione doganale tra Austria e Germania, patrocinato dal ministro degli Esteri tedesco Julius Curtius e dal suo omologo austriaco Johann Schober, tornato ad un incarico ministeriale nel governo diretto da Otto Ender⁶⁰. Gli accordi per la *Zollunion* erano stati perfezionati nel marzo 1931 e, appena erano diventati pubblici il 21 marzo, avevano incontrato immediatamente l'opposizione della Francia, che temeva la minaccia dell'*Anschluss*. Il governo italiano invece era rimasto incerto e incredulo appena avuta la notizia. Mussolini non aveva creduto alla voce di una possibile unificazione tra i due Paesi tedeschi, ma in seguito si era accodato alle proteste francesi contro un'unione doganale⁶¹. Fu quindi il contesto economico mondiale, più che l'opposizione franco-italiana, a far fallire la *Zollunion*. Infatti, in quell'anno la crisi economica e finanziaria aveva colpito sempre più duramente l'Austria e la Germania. Il 12 maggio in gran segreto il governo austriaco si trovò a dover affrontare la crisi del *Creditanstalt*, la più

⁵⁸ Ringrazio Fabrizio Bientinesi per avermi fatto leggere la sua tesi di dottorato in storia economica. In particolare, dal quarto capitolo ho potuto ricavare diversi elementi che mi hanno permesso di comprendere meglio i complicati meccanismi della politica commerciale italiana durante la grande crisi economica e gli anni Trenta. Si veda: F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., pp. 180-252.

⁵⁹ Analogamente fu la feroce azione diplomatica antislava ad impedire una distensione nei rapporti economici con la Jugoslavia. Cfr. F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 181.

⁶⁰ Il fronte borghese continuò a governare il paese nonostante che alle elezioni del 9 novembre 1930 il partito socialdemocratico avesse ottenuto il 41,15% dei voti e 72 seggi, i cristiano-sociali il 35,65% e 66 seggi, il *Landbund* (partito dei contadini) l'11,52% e 19 seggi e l'*Heimatblock* il 6,16% e 8 mandati. Cfr. Österreich 1918-1938. Geschichte der Estern Republik, hrsg. von Erica Weinzierl und Kurt Skalnik, Graz - Wien - Köln, Europa Verlag, 1983, p. 1093.

⁶¹ Sull'atteggiamento del ministro degli Esteri italiano, D. Grandi, cfr. F. Scarano, *Mussolini e la Repubblica di Weimar. Le relazioni diplomatiche tra Italia e Germania dal 1927 al 1933*, Giannini, Napoli 1996, pp. 250-280.

grande banca del Paese⁶². Il salvataggio del *Creditanstalt* sarebbe stato lungo, pieno di difficoltà e molto oneroso. Infatti, con la notizia della crisi della banca viennese, si avviò il ritiro dei crediti e il governo si mise alla ricerca di un prestito di 150 milioni di scellini (21 milioni di dollari). Si rivolse a questo scopo alla Commissione finanziaria della Società delle nazioni, che a sua volta lo rinviò presso la Banca per i regolamenti internazionali (BRI). Sotto la guida del presidente Gates W. McGarrah, la BRI organizzò un prestito di 100 milioni di scellini (14 milioni di dollari) concesso da 11 Paesi⁶³.

Il 5 giugno il credito era già stato esaurito e la Banca nazionale austriaca dovette chiederne uno nuovo. Anche questo venne organizzato dalla BRI il 14 giugno, ma a condizione che il governo austriaco riuscisse ad ottenere un prestito esterno biennale o triennale di 150 milioni di scellini. A questo punto la Francia pose la condizione che il governo federale abbandonasse la *Zollunion* con la Germania, ma il cancelliere Ender rifiutò e dovette dimettersi. Venne formato un nuovo governo guidato da Karl Buresch e nel frattempo, il 6 giugno, il governatore della Banca d'Inghilterra Montagu Norman concesse unilateralmente un credito di 50 milioni di scellini (7 milioni di dollari) per una settimana⁶⁴. Questo fu l'ultimo atto della Gran Bretagna come prestatore di ultima istanza. Il prestito venne rinnovato di settimana in settimana per tutto giugno e luglio, fino ad agosto, quando la sterlina si trovò sotto pressione e la Società delle Nazioni stava organizzando un'apertura di credito per 250 milioni di scellini. Infine, il 21 settembre 1931 la sterlina abbandonò la parità aurea segnando così il punto più acuto della crisi internazionale.

La situazione economica dell'Austria peggiorò sempre di più e maturò il momento dell'arrivo al potere di Engelbert Dollfuß, che fu nominato cancelliere il 20 maggio 1932. Il politico cristiano-sociale attuò il passaggio istituzionale da una repubblica federale a un regime autoritario di matrice fascista, allargando la partecipazione al governo alle *Heimwehren* (le milizie parafasciste) e iniziò ad attuare una progressiva repressione nei confronti dei socialdemocratici, che sarebbe sfociata nel colpo di stato del febbraio 1934. Il periodo tra il 1932 e il 1936 rappresentò la fase di massima influenza politica del regime fascista italiano sul governo di Vienna. Se il regista politico fu Suvich, ad imbastire gli accordi economici con gli ex Paesi asburgici fu Brocchi. Infatti l'avvocato triestino, che aveva continuato ad essere il tessitore di tutti i principali trattati e accordi commerciali con l'Europa centro-orientale, godeva di un importante credito personale nel vecchio continente⁶⁵. Egli fu l'artefice del cosiddetto

⁶² La discussione sul piano di intervento fu subito affrontata il 13 maggio dal consiglio generale della Banca nazionale austriaca. Cfr. Oesterreichisch Nationalbank, Bankehistorisches Archiv, Sitzung des Generalrates, 13. Mai 1931, z. 97. Il consiglio generale dell'istituto centrale austriaco si riuniva normalmente 11 volte l'anno; nel 1931 esso fu convocato 7 volte tra maggio e giugno.

⁶³ C. P. Kindleberger, *La grande depressione nel mondo 1929-1939*, Etas, Milano 1993, p. 129.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ Egli aveva avuto recentemente un ruolo molto importante nella negoziazione del prestito Young, emesso nel 1929 a favore della Germania.

«sistema Brocchi» che portò nel 1932 alla stipula degli accordi del Semmering, ossia una serie di accordi preferenziali nei rapporti commerciali tra Austria, Italia e Ungheria⁶⁶.

La preparazione di questi accordi era stata travagliata ed era iniziata nell'estate del 1930. Il consulente giuridico giuliano aveva progettato un sistema attraverso il quale fosse possibile concedere trattamenti preferenziali ad Austria ed Ungheria, assicurando l'esportazione di alcuni loro prodotti, in modo particolare dei cereali ungheresi. In questa maniera, l'Italia avrebbe approfittato della chiusura del mercato tedesco per i prodotti agricoli ed avrebbe evitato la realizzazione di un'unione doganale austro-tedesca che rappresentava una minaccia latente da diverso tempo⁶⁷. Inoltre, avrebbe giocato d'anticipo nei confronti della Francia che stava proponendo ai Paesi dell'Europa orientale un accordo commerciale molto articolato. Esso prevedeva la concessione di agevolazioni per la collocazione delle eccedenze agricole di quest'area economica in cambio di identiche facilitazioni sui prodotti industriali esportati dalla repubblica transalpina e da Paesi dell'Europa occidentale⁶⁸.

Il sistema concepito da Brocchi, oltre agli ostacoli derivanti dai timori degli agricoltori di essere sacrificati di nuovo alle pretese dell'industria⁶⁹, si scontrava con le preoccupazioni per le conseguenze sui conti pubblici ed anche con la concorrenza e le gelosie fra i diversi ministeri. L'impianto del progetto era fondato sulla concessione di crediti agevolati e, come corollario, era previsto un complesso di tariffe ferroviarie preferenziali (applicate segretamente) al fine di gestire il flusso dei due paesi danubiani attraverso il porto di Trieste e gli altri scali della penisola⁷⁰.

La fase di gestazione degli accordi del Semmering riflettevano, oltre che le incertezze della politica commerciale italiana, le costanti oscillazioni del regime fascista, diviso tra volontà di espansione e vincoli finanziari restrittivi. A questa irrisolutezza si aggiungevano sia i contrasti tra le varie categorie economiche, sia gli effetti della depressione mondiale che misero definitivamente in crisi il sistema economico nazionale. Tuttavia, l'avvenimento che minacciò di far crollare la politica commerciale italiana era stato il progetto di unione doganale fra Germania ed Austria. La *Zollunion*

⁶⁶ Gli accordi presero il nome dalla località austriaca dove furono firmati, l'anno successivo alla morte del suo ideatore.

⁶⁷ Sulla chiusura del mercato tedesco, dovuta al rialzo dei dazi ed alla politica dell'*Osthilfe*, cfr. C. P. Kindleberger, *La Grande Depressione* cit., p. 119. Sulla genesi delle proposte di unione doganale austro-tedesca si veda ancora E. Bennett, *Germany and the Diplomacy of the Financial Crisis, 1931*, Harvard University Press, Cambridge 1962. Questo volume rimane uno dei più articolati nello spiegare l'azione diplomatica tedesca verso il governo austriaco.

⁶⁸ F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 214.

⁶⁹ ACS, PCM, Gabinetto (GAB.), 1932, f. 6/4, nn. 3433, 5348, b. 1611.

⁷⁰ Questo disegno incontrò però l'opposizione del ministro delle Finanze Antonio Mosconi, che calcolò l'esborso finanziario imposto all'Italia in circa 220 milioni di lire soltanto per finanziare importazioni di grano. Altrettanto negativo era l'atteggiamento di Confindustria che riteneva vantaggioso l'ingresso della Jugoslavia e invece osteggiava l'inserimento dell'Austria. L'inserimento del regno balcanico nel sistema avrebbe però accresciuto i sacrifici imposti all'agricoltura italiana. Cfr. F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 216.

a breve-medio termine avrebbe potuto rappresentare un polo d'attrazione per le economie dell'Europa orientale, che avrebbe messo in mora qualsiasi altro disegno di penetrazione economica e politica nell'area danubiana. Fu perciò la paura di un isolamento commerciale e diplomatico che accelerò definitivamente l'attuazione del sistema Brocchi attraverso la ratifica degli accordi del Semmering⁷¹. Per di più, proprio nel tentativo di evitare l'esclusione dai flussi commerciali dell'Europa centro-orientale, Palazzo Chigi aveva considerato con attenzione un progetto del governo di Belgrado che prevedeva accordi economici preferenziali tra Jugoslavia, Romania, Polonia, Ungheria, Cecoslovacchia e Italia⁷². Disegno che inevitabilmente era destinato a cadere nel vuoto. A questa situazione di pericolosa incertezza si aggiunse la fretta nello scongiurare l'attuazione del cosiddetto piano Tardieu del 1932. Questo progetto, elaborato in realtà dal direttore della Sezione economica e finanziaria della Società delle Nazioni, Pietro Stoppani, prevedeva la creazione di una Confederazione economica danubiana sotto tutela francese e, perciò, l'allontanamento dell'Austria dalla sfera di influenza italiana⁷³.

La firma degli accordi del Semmering rappresentò, all'inizio del 1932, uno dei momenti più importanti nei rapporti sia con l'Austria che con l'Ungheria⁷⁴. Gli accordi prevedevano la concessione di facilitazioni nei trasporti ma soprattutto di agevolazioni creditizie per il finanziamento degli scambi fra i tre paesi. Dietro la copertura di due società commerciali, venne di fatto creato un sistema preferenziale che provocò tensioni con alcuni Paesi terzi, ed in modo particolare con la Francia, dal momento che questo trattato (di fatto erede del sistema Brocchi) si opponeva esplicitamente ai progetti francesi ed alla Piccola intesa. L'Ungheria era senz'altro la maggiore beneficiaria e il peso maggiore era sostenuto dall'Italia. Tuttavia, il governo fascista cercava con questi accordi di rilanciare i porti di Fiume e di Trieste, come centri di smistamento del grano e delle altre merci esportate dal paese magiaro⁷⁵. Inoltre, l'Italia riuscì a far inserire la promozione di alcuni suoi prodotti (autovetture) e a far includere i trasferimenti in «conto Semmering» nel *clearing*; così che il 60% delle sovvenzioni venne

⁷¹ Si veda il verbale della riunione interministeriale dell'11 aprile 1931, in *DDI, VII*, vol. X, p. 304.

⁷² F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 218.

⁷³ André Tardieu era stato ministro della Guerra, poi presidente del Consiglio ed infine ministro degli Esteri francese. Sul ruolo di Stoppani nella vicenda, cfr. *DDI, VII*, vol. XI, doc. 307, lettera dell'ambasciatore Giuseppe De Michelis al ministro degli Esteri, Dino Grandi, del 19 marzo 1932. Riferendosi a Stoppani, Grandi annotò a margine una nota con scritto: «Mascalzone e traditore!». La Sezione economica e finanziaria della Società delle Nazioni, d'altra parte, non rappresentava le posizioni ufficiali degli Stati; essa era perciò sganciata dalle singole politiche nazionali e manteneva una certa autonomia dai relativi governi. Su questa organizzazione, cfr. P. Clavin, J.-W. Wessels, *Transnationalism and the League of Nations: Understanding the Work of its Economic and Financial Organisation*, in «Contemporary European History», 14, 4 (2005), pp. 465-492.

⁷⁴ Il 18 febbraio 1932 furono firmati con l'Austria ed il 23 febbraio con l'Ungheria; cfr. F. Guarneri, *Battaglie economiche fra le due guerre*, Il Mulino, Bologna 1988², pp. 363-364.

⁷⁵ ACS, PCM, GAB., 1933, fasc. 9, sfasc. 6, n. 9668, b. 1611.

destinato allo scongelamento dei crediti italiani, malgrado le proteste ungheresi⁷⁶.

Il *clearing* era un sistema di gestione degli scambi con l'estero che aveva come fine l'eliminazione del pagamento diretto in valuta straniera. Il primo accordo di *clearing* fu firmato con l'Austria il 30 dicembre 1931 ed entrò in vigore il 10 gennaio 1932⁷⁷. Esso, oltre che conseguenza del controllo valutario messo progressivamente in atto da tutti gli stati, era il frutto della pervasiva presenza italiana nel Paese alpino dopo il fallimento del progetto di unione doganale austro-tedesca. Con questo accordo, la somma da prelevare sui versamenti effettuati dagli importatori italiani e destinata al pagamento dei crediti commerciali arretrati fu fissata nel 30% e perciò l'accordo rientrò nel tentativo di recuperare gli importi «congelati» che sarebbero stati altrimenti inesigibili. Il cambio del *clearing*, basato sulla parità ufficiale fra le due divise, rese perciò inefficace l'accordo di compensazione fra i due sistemi economici. Infatti, il rapporto alla pari tra lira e scellino faceva diventare poco competitive le merci austriache sul mercato italiano e perciò il recupero dei crediti in tempi brevi era molto difficoltoso⁷⁸. Queste difficoltà portarono ad una denuncia del *clearing* da parte austriaca il 9 marzo 1932 ed alla stesura di un accordo provvisorio il 23 marzo. Finalmente l'accordo definitivo fu ratificato il 7 luglio ed entrò in vigore quattro giorni dopo. Il cambio adottato era quello effettivo con riferimento alle piazze finanziarie dei due Paesi e ci fu sicuramente un miglioramento dei rapporti commerciali, che nondimeno non riuscì a garantire lo smobilizzo completo dei crediti arretrati. L'accordo di *clearing* con l'Ungheria venne stipulato invece il 14 luglio 1932⁷⁹.

Un aspetto interessante e poco studiato finora riguardo gli accordi del Semmering è quello riguardante la creazione delle società commerciali che hanno gestito l'organizzazione dei flussi di scambio. La base degli accordi era la concessione di facilitazioni nei trasporti ferroviari e marittimi, agevolazioni allo sdoganamento alla frontiera e infine concessioni creditizie agli esportatori dei tre Paesi considerati, in modo che si riducessero i loro oneri per procurarsi i crediti necessari. Per questi motivi fu costituito da enti italiani da una parte e ungheresi o austriaci dall'altra un organismo *ad hoc*, che si chiamò «Società anonima italo-austriaca per facilitazioni di credito all'esportazione», per il commercio con la repubblica federale, e «Società anonima italo-ungherese per facilitazioni di credito all'esportazione», per quello con il Paese magiaro⁸⁰.

Le compagnie vennero costituite dopo la firma degli accordi nel 1932 e la prima a

⁷⁶ Bientinesi giustamente sottolinea che, al contrario di quanto ricorda Guarnieri, non si trattò di una pura perdita per l'Italia. Cfr. F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 236.

⁷⁷ I crediti italiani congelati in Austria ammontavano a circa 34 milioni di lire al momento dell'accordo, cfr. F. Guarnieri, *Battaglie economiche* cit., pp. 354-355.

⁷⁸ F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., p. 234. Il *clearing* italo-austriaco rappresentava d'altra parte una prima sperimentazione di un metodo di controllo degli scambi fino allora poco conosciuto.

⁷⁹ F. Bientinesi, *La politica commerciale italiana fra le due guerre mondiali* cit., pp. 234-235.

⁸⁰ Archivio storico UniCredit Banca di Roma (ASUBR), Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1.

prendere vita fu quella italo-austriaca. Tuttavia, l'architettura delle due società fu definitivamente approvata in una riunione riservata tenuta a Milano il 17 marzo 1932 presso l'Associazione tecnica bancaria italiana⁸¹. In quella sede il futuro ministro delle Finanze, Guido Jung, nella veste di presidente dell'Istituto nazionale per l'esportazione, chiarì ai rappresentanti dei tre istituti di credito coinvolti i termini dell'operazione⁸². Entrambe le aziende di finanziamento commerciale avrebbero avuto un capitale sociale di 2 milioni di lire e sede sociale a Milano. Il capitale di quella italo-austriaca, prima di essere costituita, sarebbe stato diviso a metà tra banche dei due Paesi e, in particolare, la quota italiana di un milione di lire sarebbe stata sottoscritta per Lit. 350.000 dalla Banca commerciale italiana, per altre Lit. 350.000 dal Credito italiano e per Lit. 300.000 dal Banco di Roma. Era evidente che venivano coinvolte nell'operazione le future banche di interesse nazionale, si cercava perciò di procurare lavoro bancario ai maggiori istituti di credito allora in difficoltà⁸³. Nessun delegato dei tre sottoscrittori sarebbe stata rappresentato nel consiglio della Società italo-austriaca, che sarebbe stata composta esclusivamente da funzionari dell'amministrazione pubblica. Jung precisava infine che la commissione in favore delle tre banche sarebbe stata stabilita nella misura del 25%, minimo 10 lire per ogni operazione. Inoltre, la compagnia per il finanziamento commerciale avrebbe tenuto costantemente almeno 1 milione di lire in conto presso ogni istituto, conto infruttifero o sul quale si sarebbe corrisposto un interesse minimo, pari prevedibilmente all'1%⁸⁴.

In realtà, i tre istituti di credito avevano fissato i costi dei loro servizi fin dalla tarda primavera del 1931, a dimostrazione di quanto fosse stato lungo e travagliato il percorso che portò agli accordi del Semmering. In una riunione tenuta a Roma il 18 giugno presso la Confederazione generale bancaria fascista, i rappresentanti delle tre

⁸¹ La prima Associazione bancaria italiana era stata fondata a Milano nel 1919 dai principali istituti di credito del Paese con l'appoggio del direttore generale della Banca d'Italia, Bonaldo Stringher. L'associazione era stata trasformata nel 1926 in Confederazione generale bancaria fascista e nel 1931, con l'affidamento del anche del settore assicurativo a questa istituzione e la palese volontà del regime fascista di assumere un maggiore controllo sul settore bancario, nasceva a Milano l'Associazione tecnica bancaria italiana (ATBI). Quest'ultima era stata fortemente voluta dalla Banca commerciale italiana e dal Credito italiano, per questo motivo i suoi uffici tecnici erano nel capoluogo lombardo anziché a Roma. La contiguità con la Confederazione era garantita dalla presidenza dell'ATBI affidata allo stesso presidente della Confederazione nazionale fascista del credito e dell'assicurazione: Giuseppe Bianchini. Infine, nel 1934 la Confederazione venne commissariata dal governo e tre anni dopo l'Associazione tecnica bancaria venne sciolta e le sue competenze assorbite dalla Confederazione, con il passaggio degli uffici da Milano alla capitale.

⁸² Alla riunione erano presenti oltre al parlamentare palermitano: Bianchini, Bruno Dolcetta per la COMIT, Arrigo Stoffel e Carlo Corti per il Credit, Ugo Foscolo e Del Bino per il Banco di Roma. Cfr. ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1.

⁸³ ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Le quote delle banche sarebbero state rilevate dal Tesoro successivamente. Ad onore del vero, la situazione del Banco di Roma, reduce da un lungo e laborioso salvataggio durato gran parte degli anni Venti, era in realtà differente nel 1932 da quello dei due grandi istituti lombardi immobilizzati dalle loro partecipazioni industriali.

⁸⁴ ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Al fine di risparmiare il più possibile sulle spese la costituenda società italo-austriaca avrebbe avuto i suoi uffici presso la sede milanese del Banco di Napoli e avrebbe dovuto iniziare il suo lavoro entro l'aprile 1932.

banche coinvolte avevano discusso i termini degli accordi commerciali con l'Austria e l'Ungheria, sottolineando in particolare alcuni elementi cruciali. L'operazione del governo sarebbe stata assecondata non soltanto per ovvi motivi politici, ma anche per la possibilità di assicurare al finanziamento delle merci da parte degli istituti di credito alcuni vantaggi di ordine legale (diritto di ritenzione) che si riteneva conveniente introdurre nella legislazione italiana. Inoltre, si raccomandava particolare attenzione, per le operazioni di esenzioni fiscali, sia alla tassa sulle anticipazioni, sia a quanto concerneva le tasse di bollo e la ricchezza mobile sugli interessi passivi. Infine, si riteneva che la provvigione del 2% fosse appena sufficiente per compensare una operazione semplice, per questo si preferiva ricorrere ad un tipo di lavoro bancario più complesso che comportava l'intervento di altri istituti. La commissione ritenuta equa era del 25% per ogni banca, più diritto fisso per ogni operazione⁸⁵.

Il meccanismo studiato era molto complesso, infatti non tutte le merci entrarono a godere delle agevolazioni, ma solo quelle comprese in una lista determinata e fino ad un contingente massimo da stabilirsi. Le società per le facilitazioni di credito all'esportazione disponevano di un certo ammontare di contributi, in base ai quali avrebbero riversato agli esportatori l'abbuono dell'interesse tramite le banche finanziatrici. Questi organismi erano quindi degli enti erogatori di aiuti creditizi e avrebbero deciso, in base ai documenti presentati, se concedere il beneficio o meno. Si trattava perciò di una specie di premio all'esportazione concesso tramite gli istituti di credito coinvolti, che accordavano una sovvenzione fittizia con l'accensione di un conto creditore e di uno debitore presso due banche diverse (la principale e una sua affiliata) in modo che, nel caso del commercio con l'Austria, la differenza tra gli interessi creditori e debitori opportunamente integrati dalla Società italo-austriaca avrebbe rappresentato il beneficio dell'esportatore, come previsto dagli accordi ratificati⁸⁶.

Il sistema preferenziale venne allargato nel 1934, tramite gli accordi speciali con l'Austria (17 marzo 1934) e con l'Ungheria (14 maggio 1934), che tuttavia si esaurirono ancor prima di entrare a regime. La crisi valutaria italiana del 1935 limitò le potenzialità economiche del Paese, che stava affrontando una profonda riorganizzazione del proprio settore industriale e anche di quello creditizio sotto la regia dei dirigenti dell'Istituto per la ricostruzione industriale. Per di più, il sistema produttivo tendeva a sfruttare l'incremento della domanda statale di armamenti necessari per la guerra d'Etiopia, mentre le ragioni di scambio internazionali erano state profondamente modificate dalla depressione mondiale. Infine, si andavano lentamente esaurendo i motivi politico-diplomatici che avevano avuto un peso notevole nella creazione di un

⁸⁵ ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Alla riunione erano presenti: Dolcetta per la COMIT, Arrigo Stoffel per il CREDIT, Foscolo e Paride Formentini per il Banco di Roma.

⁸⁶ La costituzione della Società italo-austriaca era stabilita da un *Protocole confidentiel* inserito come allegato nel testo del trattato commerciale. Cfr. ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1 fasc. 1. Nota riservatissima per l'Amministratore delegato del Banco di Roma del 17 marzo 1932.

meccanismo farraginoso per agevolare il commercio con il bacino danubiano e, soprattutto, il recupero dei crediti «congelati»⁸⁷.

L'Italia fascista aveva raggiunto la massima influenza politica sull'Austria durante il cancellierato Dollfuß e sotto la dittatura di Kurt Schuschnigg, ossia tra il 1932 e il 1938, anche se già dal 1936 il peso diplomatico del regime fascista aveva iniziato ad affievolirsi. Lo sforzo costante del governo di Roma era stato il sostegno al fronte autoritario nel Paese alpino, sia in chiave antisocialista, sia in funzione antinazista, nel timore che si realizzasse la minaccia dell'*Anschluss*. Come più volte ricordato, uno dei registi più autorevoli di questa politica di controllo sull'Austria era stato Fulvio Suvich, sottosegretario agli Esteri dal 1932 al 1936⁸⁸. Tuttavia proprio a causa della crisi economica mondiale, i progetti velleitari di espansione economica trovarono una battuta d'arresto definitiva. Inoltre, con la depressione degli anni Trenta gran parte della struttura produttiva italiana, e anche triestina, era passata sotto il controllo statale. Volgeva perciò al declino il ruolo particolare dell'élite giuliana, che aveva avuto il compito di rappresentare le ambizioni economiche italiane nell'Europa centro-orientale⁸⁹.

Il superamento della crisi economica aprì una nuova fase nei rapporti commerciali internazionali, ormai dominati dalla politica di potenza. L'obiettivo non era più la massimizzazione dei profitti attraverso un aumento di scambi tali da favorire rapporti di interdipendenza se non di integrazione. Lo scopo era diventato oramai quello di assicurarsi il controllo delle materie prime e i prodotti necessari al proprio modello di sviluppo, in maniera tale da consentire alle economie più forti di imporre condizioni di dipendenza a quelle più deboli attraverso un'accorta manipolazione sia delle importazioni che delle esportazioni⁹⁰. Questa trasformazione del commercio, che aveva imposto lo sviluppo di rapporti bilaterali, *clearing* e scambi compensati, nel lungo periodo avrebbe esposto un'economia come quella italiana a rapporti di dipendenza ancora più accentuati di quelli precedenti. Tuttavia, in una prima fase, consentì di tessere i propri legami commerciali in maniera più rispondente alle esigenze politiche del momento, come in occasione della guerra d'Etiopia.

Erano soprattutto i limiti dell'economia italiana ad aver ostacolato i progetti per la creazione di zone di influenza. L'Italia aveva una disponibilità insufficiente di capitali,

⁸⁷ Ancora tre anni dopo gli accordi del Semmering, il Banco di Roma registrava una scarsa attività svolta dalle sue filiali nel territorio riguardo le agevolazioni per le esportazioni. Cfr. ASUBR, Fondo Banco di Roma, XI.7.4, b. 1, fasc. 1. Nota riservata della Direzione centrale del 25 marzo 1935.

⁸⁸ Per una visione parziale su questa esperienza, cfr. F. Suvich, *Memorie 1932-1936*, a c. di G. Bianchi, Rizzoli, Milano 1984.

⁸⁹ Un discorso a parte meritano le due grandi compagnie assicuratrici triestine, che mantennero il loro ruolo multinazionale. Inoltre, bisogna rimarcare che la struttura industriale regionale, riorganizzata dall'IRI, riprese vigore nella seconda metà degli anni Trenta. Tuttavia i vecchi proprietari erano divenuti, nel migliore dei casi, dirigenti delle loro imprese, oramai pubbliche.

⁹⁰ Su questo cambiamento si veda ancora : A. O. Hirschmann, *Potenza nazionale commercio estero* cit., passim.

una struttura industriale spesso sovradimensionata rispetto alle esigenze del mercato interno, ma dipendente dall'estero per i prodotti ad alta tecnologia e combustibili. Inoltre, il sistema economico italiano non era in grado di importare grandi quantità di prodotti alimentari, che costituivano il grosso delle esportazioni dei Paesi balcanici, senza creare tensioni sul mercato interno e senza compromettere le importazioni di macchinari e materie prime. La Germania era stata invece capace di imporre la propria egemonia grazie ad una elevata possibilità di assorbimento da parte del proprio sistema economico e ad un'abile politica commerciale. Nel marzo 1938, l'*Anschluss* avrebbe frustrato definitivamente le vane ambizioni italiane, mentre, pochi mesi dopo, le odiose leggi razziali italiane avrebbero allontanato brutalmente dal loro posto alcuni tra i maggiori esponenti dell'élite economica giuliana.

