

“Lavorare in funzione del porto”*

Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento

Gli austriaci manifestarono interesse per Trieste nel corso del '700, quando le nuove conquiste degli Asburgo determinarono la necessità di un collegamento marittimo sicuro e veloce tra terre lontanissime. I passaggi fondamentali furono la dichiarazione di Carlo VI sulla libera navigazione in Adriatico, del 1717, e la Patente di Porto Franco nel 1719.

Con questa concessione di Carlo VI si avviò una nuova stagione per Trieste, in quanto il volere del sovrano era di accelerare lo sviluppo economico dei possedimenti austriaci a scapito della decadente Venezia. Nello stesso anno fu istituita la compagnia Orientale per i commerci con il Levante e furono concessi i primi privilegi di carattere finanziario e commerciale.¹

In realtà il porto di Trieste si presentava come un emporio: i magazzini imperiali rappresentavano l'emporio reale e quelli privati l'emporio fittizio.² Ulteriori e sostanziali cambiamenti giunsero con Maria Teresa, che sedette sul trono dal 1740, e con suo figlio Giuseppe II, il quale con la promulgazione dell'Editto di Tolleranza del 1781, incentivò l'immigrazione nel porto adriatico di minoranze religiose acattoliche, destinate a costituire nel corso dell'Ottocento la multi-etnica e multi-confessionale borghesia triestina, autentico referente economico della città fino alla seconda metà del XIX secolo.³

Andando nello specifico la politica riformatrice di Maria Teresa a Trieste si enucleava attraverso l'abbattimento delle linee daziarie interne; l'estensione del Privilegio del Porto Franco a tutta la città,⁴ prevedendo l'abolizione dei privilegi concessi alla Compagnia Orientale e concedendo la libertà di culto. Il 29 novembre del 1749 Maria Teresa varava una risoluzione programmatica, nella quale erano evidenziati i regolamenti per il controllo dei traffici commerciali dell'emporio, per il deposito delle merci nel lazzeretto, il regolamento per la quarantena, per l'ancoraggio nel porto e per la costruzione di magazzini.

*La frase è in Kershaw I. *Lavorare in funzione del Führer : riflessioni sulla natura della dittatura di Hitler. In Stalinismo e nazismo: dittature a confronto* a cura di Ian Kershaw e Moshe Lewin. Editori riuniti, Roma, 2002.

¹ Aphi E., *Trieste*, Laterza, Bari, 1988, pag 9.

² Lodato F., *Il porto franco di Trieste*, EUT, Trieste, 2000. pagg.198-199.

³ Cattaruzza M. *Trieste nell'800, le trasformazioni di una società civile*. Udine, ed. Del Bianco, 1995, pag 16.

⁴ Babudieri F. *Industrie, commerci e navigazione a Trieste e nella regione Giulia dall'inizio del settecento ai primi del Novecento*, Milano, Giuffrè, 1982 pag 34 seg.

Si crearono così nel corso della fine del settecento le condizioni per l'avvio dell'emporio triestino, che nel corso della prima metà dell'Ottocento fu in grado di attrarre a sé commercianti e banchieri ebrei, greci, protestanti, armeni, i quali videro nelle potenzialità offerte dal porto franco l'occasione imperdibile per accrescere le proprie fortune e allargare le loro reti di relazione⁵. Accanto alle comunità religiose, in città erano presenti anche gruppi nazionali come sloveni, serbo-illirici e tedeschi, i quali trovarono ampia collocazione in altri settori professionali.

Come fa notare ad esempio Dorsi, a Trieste l'elemento tedesco trovò diffusamente impiego nell'amministrazione in quanto per potervi lavorare era richiesta la lingua tedesca: se si guardano le gerarchie statali tra 700 e 800 si vede che i gradi inferiori erano occupati da lavoratori triestini mentre i funzionari e gli impiegati erano originari della Carinzia, della Stiria e della Carnia.⁶, ma vi erano anche imprenditori triestini di origine tedesca nelle iniziative finanziarie che fecero ricca la città.⁷ Nella prima metà dell'800 appare sempre più rilevante la presenza del gruppo tedesco tra gli artigiani e i lavoratori subordinati, tuttavia, con lo scoppio della prima guerra mondiale il blocco dei traffici, la mobilitazione e la vicinanza dal fronte provocò l'immediato abbandono della città da parte dei tedeschi.

Con la libertà di commercio nell'Adriatico e con la proclamazione del porto franco, Trieste divenne un polo di attrazione per tutti i territori limitrofi, attraendo anche le comunità slovene. È difficile stabilire il numero di commercianti sloveni che mercanteggiavano a Trieste, però numerosi furono i commercianti cragnolini proprietari di fabbriche e di fondachi attivi in città, mentre altri entrarono come azionisti minori all'Imperiale Privilegiata Compagnia Orientale e nell'intendenza commerciale come consiglieri.⁸

Bisogna inoltre distinguere i commercianti sloveni a seconda dei commerci praticati: vi erano infatti quelli provenienti dall'entroterra che si dedicavano al commercio locale e di breve distanza, e quelli che si dedicavano al commercio di lunga distanza, originari di zone assai più lontane.

Come afferma Verginella, l'integrazione culturale e sociale degli sloveni dipese dalla loro disponibilità a recidere il cordone ombelicale che li legava al luogo di provenienza. Ad integrarsi pienamente infatti furono coloro che arrivarono a Trieste in giovane età e da celibi. Il matrimonio

⁵ De Antonellis Martini L. *Porto franco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, Milano 1968. Stefani G. *I Greci a Trieste nel Settecento*. Trieste, 1960 pp. 86-89; Millo A. *Trieste 1719-1954*, Klagenfurt- Lubiana – Wien, 1997, pp.115-117; Katsiardi- Hering O. *La presenza dei Greci a Trieste in Storia economica e sociale di Trieste*, La città dei gruppi. Gorizia, lint, 2001, pag. 527; Milosевич G. *I serbi nella storia di Trieste* Belgrado, 1987. Dogo M. *La comunità serbo-illirica di Trieste, 1748-1908*. in *Storia economica e sociale di Trieste*, La città dei gruppi, a cura ,Trieste 2001

⁶ Il censimento delle nazionalità presenti a Trieste, condotto da Carl Von Czoernig indicò per la parte germanica la presenza di 8000 individui, pari al 10% della popolazione

⁷ Francesco Taddeo Reyer è tra i promotori del Lloyd austriaco, assieme Carlo Regensdorff. Il primo proveniente dalla Renania, il secondo dalla Sassonia.

⁸ Verginella M, *Sloveni a Trieste tra sette e ottocento in Storia economica e sociale di Trieste*, La città dei gruppi. Gorizia, lint, 2001, pag. 448

con una ragazza triestina accelerava questo processo di integrazione, il resto lo faceva il mercato che cancellava le caratteristiche etniche dei singoli concorrenti per un verso e per l'altro lasciava spazio al mantenimento delle subculture.

Crisi e sviluppo del porto triestino nel corso dell'Ottocento

Le conseguenze della rivoluzione francese non risparmiarono Trieste e il suo porto: in un primo tempo con la stipula del trattato di Campoformio, Trieste diventò il punto focale del commercio dell'Europa centro-orientale con un aumento vertiginoso dei traffici e demografico⁹. Le tre successive occupazioni francesi, ma soprattutto l'ultima (1809-1813) produssero una seria crisi economica per il porto a seguito del blocco navale contro l'Inghilterra¹⁰.

La congiuntura si ripercosse sulla popolazione che si ridusse del 35% nel corso di 3 anni toccando quota 24000.

Con la Restaurazione l'Austria nel 1814 rinnovò a Trieste la patente di porto franco, permettendo così la ripresa delle attività portuali relative non solo ai commerci marittimi con l'Europa centrale, ma anche ai traffici con il levante, con le Indie e con i Paesi mediterranei. L'impero così si trovò a gestire tre porti, se consideriamo accanto a Venezia anche quello di Fiume, ognuno con una sua area di intervento commerciale¹¹.

Dal 1812 al 1815 Trieste raddoppiò la propria popolazione, passando a 45000 abitanti e sviluppò le attività portuali; si eseguirono lavori di consolidamento di moli e si crearono nuove strutture¹².

Inoltre, un grande impulso alla trasformazione del porto fu dato dagli inglesi, arrivati a Trieste al seguito delle milizie della coalizione antinapoleonica. Proprio i britannici saranno i protagonisti del trapasso dalle entità a carattere economico-familiare dei fondachi a quelle della nuova impresa capitalistica. Così, grazie alle possibilità offerte dal porto franco ed ai traffici provenienti dalle colonie europee, Trieste si concentrò nel ricco settore dei servizi finanziari alle merci.

Tutte nate negli anni Trenta, le assicurazioni divennero uno dei principali motori dell'economia triestina. Le Generali (1831), Il Lloyd Adriatico (1833), la Riunione Adriatica di Sicurtà (1838), rafforzarono lo stretto legame tra il mondo commerciale, assicurativo e bancario¹³, svolgendo un servizio a favore delle grandi società commerciali che le avevano fondate.

⁹ Nel 1806 la popolazione sfiorò i 33000 unità. I dati relativi alla popolazione sono contenuti in Caroli A. e Autorità Portuale di Trieste, "Il porto di Trieste – cronaca e storia delle costruzioni portuali", Trieste, Italo Svevo, 2002. pag. 71. Vedi anche AAVV. *La città dei gruppi, 1719-1918*, a cura di Roberto Finzi e Giovanni Panjek. LINT, Trieste 2001.

¹⁰ Godoli E. Trieste, Laterza, Bari, 1984, pag. 109 ss. Vedi anche Apollonio A. *Trieste tra guerra e pace (1797-1824) : le contribuzioni belliche francesi, l'attività politica di Domenico Rossetti e i "travagli" della burocrazia austriaca*, La Società di Minerva, Trieste, 1995.

¹¹ Apih E. op. cit. pag. 18-21.

¹² L'architetto Giorgio Simeone Strudthoff progetta la realizzazione di una fonderia, che in seguito organizzerà il cuore dello Stabilimento di macchine a vapore, che diventerà poi lo Stabilimento tecnico Triestino (1857).

¹³ Mellinato G., *Crescita senza sviluppo*, Consorzio Culturale del Monfalconese, Begliano 2001. pag 25--26

Un esempio che chiarisce al meglio quanto detto finora è il caso del Lloyd, fondato come punto di raccolta e diffusione di informazioni finanziarie mentre nel 1836 venne avviata una nuova sezione per l'esercizio di linee regolari di navigazione a vapore. A nessuna delle due sezioni fu chiesto di svolgere la propria attività in attivo ma solo di mantenere il pareggio, essendo considerate non imprese autonome, ma un servizio per la Società che le aveva fondate.¹⁴

Grazie sempre allo stretto contatto con gli inglesi la navigazione a vapore comparve anche a Trieste, in realtà già nel 1819.

Una seconda fase di progresso è ascrivibile agli anni Cinquanta e Sessanta, grazie al diffondersi della ferrovia. Si crearono così nuove direttrici economiche privilegiarono però le città portuali del nord Europa, sfavorendo i porti adriatici. Tuttavia, lo sviluppo del periodo fu più che altro dovuto a forze imprenditoriali della città: Venezia fu collegata a Vienna con una ferrovia già nel 1846, mentre a Trieste il completamento della ferrovia Südbahn "la Meridionale" avvenne solo nel 1857¹⁵.

Il porto di Trieste aveva bisogno di forti investimenti da parte della Corona per fronteggiare i cambiamenti dell'economia occidentale, ma proprio con la costruzione del canale di Suez, emergeranno le falle della gestione dell'impero asburgico, al quale tentò di porre il ceto capitalista e cosmopolita della città, che cercò di gestire al meglio la crisi che si stava manifestando in quegli anni¹⁶.

Nel 1863 il governo di Vienna bandiva un concorso per la costruzione di un porto nuovo a Trieste.

Il 27 gennaio 1865, finalmente, fu approvato tra 13 progetti alternativi, quello dell'ingegnere Talabot, che prevedeva l'interramento del vecchio bacino a fianco della ferrovia e la costruzione di tre moli della larghezza di 40m e di lunghezza 150m, protetti da una diga foranea di oltre 1000m¹⁷. I lavori si protrassero a lungo, terminando solo nel 1883¹⁸, con il problema che ad opere ultimate, esse risultarono già obsolete, così nel 1887 si cominciarono nuovi lavori per il potenziamento delle banchine e dei moli¹⁹.

Lo stesso canale di Suez si rivelò nella sua prima fase poco proficuo allo sviluppo commerciale ed economico della città giuliana, avvantaggiando i porti del Nord Europa e quelli italiani (Venezia, Napoli e Genova).

¹⁴ Castiglioni M. *Il Lloyd triestino nel suo sviluppo e la sua azione in oriente*, Trieste, Lloyd triestino, 1922, pag. 13

¹⁵ Caroli A., op. cit. pag. 73-74.

¹⁶ Botteri G., *Il porto di Trieste – Una libera storia di commerci e traffici*, Società Editoriale Libreria, Trieste 1984, pag. 189. Aphi E. op. cit. pag. 58

¹⁷ Caroli A., op. cit. pag. 75

¹⁸ ibidem pag. 75-76

¹⁹ ibidem pag. 78 vedi anche Gardina M. *Il porto vecchio di Trieste nello sviluppo della città, aspetti storici economici ed urbanistici*. Tesi di laurea, a.a. 2000-2001, Trieste, pag. 9 – 12.

Nel frattempo, accanto alla Südbahn, furono costruite altre linee ferroviarie, che contribuirono allo sviluppo delle comunicazioni tra Trieste e il suo retroterra. Nel 1879 iniziò a funzionare La Pontebbana, che seguiva la direttrice nord occidentale Trieste- Udine – Pontebba – Tarvisio - Villaco - Salisburgo – Monaco; mentre nel 1906 fu inaugurata La Transalpina o Tauri (il cui progetto risale al 1860), e ad essa seguì la direttrice settentrionale Trieste-Gorizia-Piedicolle-Jesenice-Villaco, che collegava con Linz- Praga, con caratteristiche poco favorevoli al traffico causa le forti pendenze.²⁰

Per lo sviluppo industriale della città un ruolo di punta fu quello del Lloyd austriaco.

Nel 1853 fu aperto il suo arsenale per dotare di navi la flotta sociale, ed è da qui che partì la sua lunga stagione di espansione. Nel 1870 le miglia percorse dalle navi della flotta aumentarono fino a raddoppiare all'inizio del secolo²¹. L'industria pesante cominciò a svilupparsi nel porto di Trieste dopo che furono aperte le linee per l'estremo oriente. Il numero delle navi a vapore raddoppiò tra il 1850 e il 1870. Tuttavia la vera rivoluzione dei trasporti avvenne tra il 1870 e il 1914, quando la capacità totale passò da 66.000 a 268.000 tonnellate, mentre la potenza totale della flotta che nel 1850 era di 4510 cavalli vapore, nel 1913 sfiorò i 190558.²² Il Lloyd assicurò così all'economia marittima triestina un notevole vantaggio rispetto ai porti mediterranei, che fu sfruttato al meglio dai commercianti del capoluogo giuliano, che convogliarono nel porto i maggiori traffici dell'Atlantico e dell'Europa centrale.

Nel 1891 il porto dovette fare i conti con la chiusura del porto franco, che a seguito di innovazioni industriali e doganali e di fronte al mutato sistema finanziario, non era più vantaggioso al mercato.²³

La zona franca fu circoscritta solo alle aree del porto, nei cosiddetti punti franchi. Così i piccoli commercianti persero ogni vantaggio dall'uso dei propri magazzini in città, non più protetti dalla franchigia, mentre la cittadinanza triestina dovette subire un aumento dei prezzi dovuto all'ingresso delle imposte dirette, senza poter godere di un adeguamento salariale²⁴.

La crisi non giunse inaspettata, ma affonda le sue radici già negli anni Sessanta, quando il porto triestino con la proclamazione del Regno d'Italia perse i mercati italiani. Il tutto si riverberò sui profitti delle case commerciali, che andarono incontro ad una forte flessione.

A scontare il peso e gli effetti della crisi furono quelle che erano state più direttamente legate all'economia dell'emporio e la cui intermediazione si rivolgeva verso l'Italia, il cui mercato dopo il

²⁰Gardina M. op. cit. pag. 12- 14 anche Caroli A., op. cit. pag.73- 84

²¹ All'inizio del 900 il Lloyd trasportava merci e passeggeri fino in India e in Giappone e si valutava l'opportunità di nuove tratte per l'Australia.

²² Mellinato G., *Crescita senza sviluppo*, Consorzio Culturale del Monfalconese, Begliano 2001. pag. 33

²³ Lodato F, "Il porto franco di Trieste", EUT, Trieste, 2000 pag. 200. vedi anche Mellinato G. op. cit. pag. 44-45

²⁴ Babudieri F, *Il porto di Trieste*, in "Istituto per l'enciclopedia del FVG", Trieste 1972 pag. 144 ; anche Lodato F. op cit. pag 211-212

1866 era unificato da una sola tariffa daziaria. Questo comportò che le merci che affluivano al porto di Trieste dalle province centrali e meridionali del Regno non potevano essere riammesse sul territorio italiano senza essere considerate come importate dall'estero.

Negli anni '70 si registrò una leggera ripresa del movimento commerciale, favorita dalla sostituzione dei velieri con navi a vapore. In questo periodo dopo l'apertura nel 1869 del canale di Suez, acquistò sempre più valore non solo la via orientale dei traffici ma anche le merci che provenivano dall'oriente indiano: cotone greggio, juta, riso, semi oleosi, caffè. Continuavano tuttavia a mancare le infrastrutture per il trattamento di questi prodotti.

Lo sviluppo delle infrastrutture nel Novecento

All'inizio del 900, grazie allo sviluppo dei mezzi di comunicazione, il porto di Trieste perse la sua funzione emporiale e si avviò a trasformarsi in porto di transito. Nel frattempo, lo sviluppo industriale della città portò ad una crescita demografica: dalle oltre 175.000 unità del primo Novecento, si passò alle 250.000 alla vigilia della I guerra mondiale.²⁵ Per supportare questa crescita il porto dovette far fronte a nuove costruzioni e a diverse istituzioni.

Nel 1880 fu creato dalle autorità comunali e della Camera di commercio un ente portuale, Pubblici Magazzini Generali (Offentliche LagerHauser) a cui venne affidato il compito di gestire il porto e di potenziarlo tramite impianti adeguati. A distanza di tre anni entrano in funzione i primi Hangars con i relativi magazzini.

Nel 1892, invece, fu costruita nella zona di San Sabba, la Raffineria Triestina di olii minerali. L'attività dello stabilimento comincerà il 3 giugno dello stesso anno, con la lavorazione del greggio russo e nel 1896 si costruirà un impianto per la rettificazione della benzina e successivamente si costruiranno delle caldaie a vapore con relativi serbatoi e magazzini²⁶

Ma è nel 1898 che il comune di Trieste decide di intervenire seriamente nella ristrutturazione delle aree portuali, avviando i lavori per la costruzione del molo V, destinato al traffico di collettame e di massa. Intanto, nel 1894, la gestione dei Magazzini Generali diventa statale, e dal 1902 si inizia a progettare una zona industriale all'interno del porto, più equipaggiata e meglio strutturata.

²⁵ Caroli A., op. cit. pag.83, vedi anche Cattaruzza M. *La formazione del proletariato urbano : immigrati, operai di mestiere, donne a Trieste dalla meta del secolo 19. alla prima guerra mondiale.* Musolini, Torino 1979.

²⁶ Per la lavorazione del greggio, nel 1908 verranno costruiti un impianto a vacuo, un impianto per l'estrazione e la raffinazione della paraffina e uno per la raffinazione degli olii lubrificanti. Nel 1919 non potendo più attingere dalla Polonia, la raffineria dovette arrestare la sua attività che verrà ripresa solo 4 anni dopo, nel 1923, limitandosi solo a quella commerciale. Dal 1924 lo stabilimento riprenderà a lavorare liberamente e concluderà il suo ciclo nel 1933 anno della sua chiusura. In seguito l'Azienda passerà alla Società Italo americana per il Petrolio e la sua attività sarà limitata alla sola raffinazione.

Nel 1906 per organizzare al meglio le esigenze ferroviarie del porto, venne costruita su progetto dell'architetto Seelig una nuova stazione ferroviaria in Campo Marzio, mentre il 10 luglio dello stesso anno entrò in servizio la linea ferroviaria Transalpina .

Nel corso del Novecento il porto di Trieste vedrà lo sviluppo di altre società che facevano capo a un gruppo di famiglie di armatori da svariate generazioni: i Cosulich, i Tripovich, i Premuda e Gerolimich, tutte provenienti dalla Dalmazia²⁷.

La famiglia che più si contraddistinse in questa prima parte del XX secolo fu quella dei Cosulich. Durante gli anni Novanta le loro ricchezze crebbero al punto da acquistare 7 piroscafi e 4 velieri nel giro di pochissimi anni. Con l'inizio del Novecento il ramo triestino della famiglia poté inaugurare la prima linea commerciale tra l'atlantico e il Nord America e a distanza di pochi anni riuscirono ad entrare nel pool europeo di trasporti di emigranti in America.²⁸

Gli anni che precedettero la Prima guerra mondiale furono caratterizzati da un forte sviluppo del commercio marittimo mondiale, ma le performances del porto giuliano rimasero al di sotto della media mondiale, passando dalle 1902000 tonnellate nel 1900 a 3449700 nel 1913.

Altra grande innovazione nel porto fu la costruzione di 2600 metri di dighe, mentre gli approdi passarono da 6.900 a 14.000 metri e furono affiancati da nuovi edifici magazzini accompagnati da attrezzature meccaniche (gru elettriche ecc.) all'interno di capannoni ²⁹.

Gli aiuti statali alle nuove compagnie di navigazione si completava con il raddoppio del collegamento ferroviario tra Trieste e il suo interno e con l'allargamento delle aree portuali.

Grazie ad una relazione della Camera di commercio del 1913 riusciamo a comprendere come queste compagnie riuscirono ad avvantaggiarsi rispetto al resto dell'Italia. I dividendi ripartiti dal Lloyd austriaco furono all'incirca di 7, 5%, quelli dell'Austro Americana dell'8%, quelli della Tripovich & C. del 5%, la Navigazione Libera Triestina e la Società Gerolimich del 10%, la Società Premuda dell'11% e infine la Società di Lussino del 15%.³⁰

Nel porto di Trieste si ebbe così una lenta erosione di spazi disponibili per un commercio se vogliamo "all'antica", dovuta alla scalata di queste nuove compagnie a carattere familiare³¹. Come sostiene Federico, una tale evoluzione è attribuibile senz'altro al passaggio dalla struttura del

²⁷ Millo A. *La formazione delle élites dirigenti in La città dei gruppi, 1719-1918* a cura di Roberto Finzi e Giovanni Panjek. LINT, Trieste, 2001, e anche Sapelli G. *Trieste italiana: mito e destino economico*. F. Angeli, Milano, 1990

²⁸ Vedi Babudieri F. *I Cosulich una stirpe di navigatori e imprenditori* In Archeografo Triestino, s. IV, N 43-44, pag. 33- 51.

²⁹ Caroli A., op. cit. pag.88.

³⁰ Camera di Commercio e d'industria di Trieste *Relazione sulle condizioni economiche a Trieste nell'anno 1913*, Trieste. 1913, p. VII

³¹ vedi famiglia Vivante di Millo A, *Storia di una borghesia. La famiglia Vivante a Trieste dall'emporio alla guerra mondiale*, Gorizia, Editrice Goriziana, 1998.

⁷⁶ Federico Giovanni, *Commercio e mercati*, in *Lo sviluppo economico moderno, dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica(1750-1973)*, a cura di Pierangelo Toninelli, Venezia, Marsilio,1997 pag 346 379.

traffico da commerciato a puro transito³², la crescita esponenziale delle merci movimentate in porto, la sempre più puntuale regolarità e sicurezza nei trasporti e i nuovi collegamenti con il suo retroterra, avevano fatto del porto di Trieste, un porto nel quale si potevano lavorare le merci scaricate direttamente vicino le zone di sbarco. Questa fu una svolta non di poco conto perché aumentava di molto le occasioni di profitto ed eliminava la figura dell'intermediatore.

Dal 1909 al 1913 solo il 15% delle importazioni e l'11% delle esportazioni dell'impero Austriaco passava per il porto di Trieste, questo perché le collaborazioni commerciali e industriali più importanti austriache ed ungheresi avvenivano nell'interno dell'Europa. Solo una piccola percentuale di commercio prendeva la via del mare.

Questa trasformazione dei traffici da emporiali a di transito portò ad un duplice cambiamento nella struttura sociale del porto: molte vecchie famiglie si concentrarono su attività specificatamente finanziarie ed assicurative, mentre dall'altro lato si facevano strada nuovi coraggiosi trasportatori: gli spedizionieri, figli delle più importanti famiglie di capitani e di proprietari di navi.

La crisi della Grande Guerra

Gli anni della Grande guerra furono per la città difficili a causa della vicinanza del fronte bellico.

Dopo la vittoria italiana la maggior parte dei cittadini non italiani si rifugiò in Austria e nel nuovo stato Jugoslavo, mentre giunsero in città nuovi immigrati dalla penisola italiana, in special modo dal meridione.³³

Anche il porto accusò il colpo e vi fu un notevole impoverimento dei territori del decaduto impero asburgico³⁴.

Il problema maggiore da affrontare per l'economia locale fu il mancato ricambio dei vecchi mercanti mitteleuropei con quelli italiani. Non esistevano infatti aziende italiane capaci di sopperire a questa mancanza³⁵. Come afferma Aphi, in questo desolante contesto "solo le compagnie assicuratrici mantennero le loro posizioni, ed il loro capitale era pari a circa un terzo di tutto quello del regno"³⁶.

Il primo ad assumere il controllo e la guida della città (governatorato militare) fu il generale Petitti di Roreto, che non riuscì a fermare la crisi. L'annessione all'Italia determinò la perdita di importanza della città stessa, che si ritrovò ad essere città di confine, senza un vero e proprio hinterland. Contemporaneamente arrivarono in città gli echi della rivoluzione di Ottobre che

³³ Aphi E, op. cit. pag. 45.

³⁴ Schiffrer C, *L'attesa di Trieste, in atti del XLIV congresso di storia del risorgimento italiano. La fine della prima guerra mondiale e i problemi relativi*. Roma, 1970 pag. 45.

³⁵ Sapelli C. op. cit. pag 105

³⁶ Aphi E, op cit. pag 119

accrebbero il numero degli scioperi³⁷. Ciò produsse nella città una successione di eventi: il tradizionale internazionalismo pacifista di provenienza austro-marxista³⁸ si rafforzò di fronte al malessere derivante dalla guerra appena passata, e nel 1919 vi fu la fusione tra il partito socialista triestino e quello sloveno³⁹. Così il capitalismo locale si trovò ad affrontare un presunto nemico con un duplice volto, slavo e rosso; e giunti a ciò fu naturale la fusione tra gli interessi dei nazionalisti e gli interessi dei circoli militari che si rafforzavano grazie al reducismo. Questa situazione preparò il terreno per il fascismo, che Trieste trovò condizioni più che ottimali per un rapido sviluppo e per la sua immediata affermazione dopo l'azione dannunziana a Fiume⁴⁰.

Con l'ascesa del partito fascista con la marcia su Roma del 1922, Trieste divenne una delle teste di ponte per l'affermazione della nuova "ideologia" nella politica italiana.⁴¹

Per quanto riguarda invece l'ambito economico, va detto che alcuni economisti videro nella conquista della città giuliana, un accesso privilegiato ai mercati storici di sua competenza. Veniva teorizzata la penetrazione commerciale nell'area balcanica, in quella danubiana e in quella levantina grazie agli, come ci riporta Babudieri, "strumenti approntati in oltre un secolo di lavoro paziente ed intelligente, rappresentati dal glorioso Lloyd e da altre imprese amatoriali, nonché dall'apparato assicurativo, bancario e mercantile, con le loro diramazioni in tutto il vicino e lontano oriente, ed in altri settori d'oltreoceano, che rappresentavano dei veicoli di influenza economica, commerciale e finanziaria di sommo valore"⁴².

L'intervento dello stato italiano fra le due guerre mondiali.

Nel 1921 l'area dello scalo legnami di Servola fu dichiarata porto franco, fu ampliata e attrezzata con nuovi impianti ferroviari, magazzini e uffici. L'anno dopo fu riconfermato il regime dei punti franchi in vigore prima della guerra e nel 1925 esso fu esteso anche al porto olii minerali di S.Sabba.

Nel 1924 si iniziarono i lavori di ristrutturazione dei moli V e VI⁴³, danneggiati dalla guerra e si definirono le premesse per un successivo sviluppo industriale, a partire da un nuovo piano regolatore per la zona industriale di Zaule⁴⁴. Nel 1926 i Magazzini Generali cessarono di essere un

³⁷ archivio di Stato Trieste Buste n. 9,19,32 per gli anni 1919-1921

³⁸ Vedi Cattaruzza M. *Socialismo adriatico : la socialdemocrazia di lingua italiana nei territori costieri della monarchia asburgica: 1888-1915*, Manduria, P. Lacaita, 1998.

³⁹ ibidem pag.111

⁴⁰ Vinci A, *Il fascismo al confine orientale* in *Il Friuli Venezia Giulia*, Einaudi, Torino 2002, ed anche Mattiussi D. *Il Partito nazionale fascista a Trieste : uomini e organizzazione del potere, 1919-1932*, Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli-Venezia Giulia, Trieste, 2002.

⁴¹ Ara A, Magris C op cit. pag.115

⁴² Babudieri F, op cit. pag 149. Vedi anche Mellinato G, op.cit. pag 81 ss.

⁴³ AST Capitaneria di porto busta 326.

⁴⁴ il piano Regolatore prevedeva una divisione in 3 zone: I) nella zona a valle della strada statale . 15 avrebbero sede le opere portuali (costruzione di un canale navigabile e un complesso di opere marittime accessorie); II) nella zona a

ente statale e diventarono un'azienda privata a capitale misto, causa la necessità di adeguare l'organizzazione generale del porto di Trieste alla normativa italiana. Al nuovo ente furono affidati i seguenti compiti.⁴⁵

Con l'istituzione della nuova Azienda autonoma portuale il personale dei magazzini venne a perdere a tutti gli effetti il carattere e le prerogative di personale statale, entrando di diritto nella grande famiglia degli impiegati privati.

Il personale dei magazzini fu assunto dal 1 gennaio 1927 al servizio della nuova azienda portuale, in base alle norme che regolavano i rapporti dell'impiego privato. L'assunzione avveniva sotto l'osservanza di un Consiglio che divideva il personale in due branche: gli applicati di concetto e d'ordine. Tutti gli altri dipendenti passarono fra il personale lavorante, per il quale si progettò un riordino generale. Cinque erano le categorie di operai: meccanici ed affini, braccianti, avventizi, operaie e apprendisti. Il personale dei Magazzini generali era formato da 500 impiegati e 700 operai. Inoltre sempre alle dipendenze dell'ente vi erano circa 600 cottimisti. Infine vi erano 110 sorveglianti appartenenti al Commissariato di P.S. L'azienda portuale si associò al sindacato Giuliano di infortuni, che garantiva l'assicurazione di tutto il personale, obbligato a norma di legge a tale atto di previdenza sociale.⁴⁶

Si aprì in questi anni una guerra tariffaria con la Germania per l'acquisizione dei mercati della ex mitteleuropa, che culminò in un accordo firmato a Monaco nel 1929, dove si stabilì che a nord di Praga, Amburgo avrebbe avuto tariffe inferiori e a sud superiori a quelle di Trieste⁴⁷. Tuttavia l'accordo non portò miglioramenti, perché fu ridimensionato a causa della crisi del 1929. Per il porto di Trieste l'unico modo per risalire la china era quello di gettarsi a capofitto nell'industria, occupandosi del trasporto delle sue materie prime, completamente assenti sul suolo italiano: l'attività di conseguenza si concentrò su merci di grosso volume, ma di scarso valore.⁴⁸

L'élite economica locale si sottomise al regime, cercando di continuare la politica di monopoli e privilegi che l'aveva contraddistinta da sempre.

La fusione della cantieristica con la navigazione determinò la sopravvalutazione del prezzo delle navi commissionate ai cantieri (che erano controllati dalle stesse compagnie armatoriali), in modo che le sovvenzioni pubbliche destinate alla marineria e incassate in virtù del riconoscimento della

monte di via Flavia si sarebbero insediate nuove industrie previa prosciugazione dei torrenti ivi presenti; III) la zona a est della precedente sarebbe stata riservata alle opere ausiliare del Porto Industriale: Vedi AST Capitaneria di Porto Busta 209;

⁴⁵ Caroli A op cit pag 100

⁴⁶ AST, *Capitaneria di Porto*, b. 217; vedi anche Magazzini Generali Relazione annuale Trieste 1928 per i dati relativi al numero di lavoratori e composizione degli stessi, *ibidem*.

⁴⁷ Aphi E. op. cit. pag. 217

⁴⁸ *ibidem*

perdita delle linee tradizionali di traffico in seguito alla guerra, coprissero e andassero a colmare gli scarni bilanci delle stesse industrie cantieristiche⁴⁹.

In questo periodo le industrie locali, a partire dall'industria ferriera, beneficiarono di tre tipologie di finanziamento: investimenti diretti alle industrie della naval meccanica nazionale, confermati e diretti da Ciano, che coprono circa il 42% dei costi di produzione; le commesse navali, gestite dalla marina Militare e le sovvenzioni locali⁵⁰.

Nel gennaio del 1929, per favorire lo sviluppo industriale nel territorio, fu costituita la Società Anonima della Zona Industriale del Porto di Trieste, che si rivelò un fallimento. I fondi stanziati servirono a colmare i bilanci perennemente in deficit delle aziende locali, prive di un'adeguata strategia organizzativa nel lungo periodo⁵¹. Con la crisi del 1929 il capitale triestino cominciò a vacillare: molte aziende della città passarono nelle mani dello stato, e a partire dal 1933 molte attività passarono sotto il controllo dell'Iri.

Con l'Iri ci fu un cambiamento di rotta venne, infatti, favorito il Tirreno all'Adriatico e da questo momento in poi fino agli anni '90, come afferma Apih, sarà l'imprenditore pubblico l'attore principale dell'industria Triestina⁵².

Nel 1936 la realtà delle compagnie triestine era evidenziata era catastrofica. Il Lloyd era in condizioni pessime, la Cosulich nonostante i finanziamenti statali non riusciva a risalire la china. La scelta del regime cadde sul Lloyd che fu rinnovato e si decise di farne una colonna dei traffici con i porti d'oltre Suez. Le compagnie triestine furono considerate strategiche all'interno dei programmi di riordino del regime: quelle che si occupavano del trasporto dei passeggeri erano apprezzate per gli ottimi servizi offerti e per il prestigio delle rotte che seguivano, ma sia la Cosulich che la Navigazione libera Triestina trasferirono la loro sede a Genova.

Il porto di Trieste era considerato dal Governo come un porto di puro transito, che necessitava solo di cure per la difesa dei suoi traffici. Ciò legò indissolubilmente il porto giuliano all'assistenzialismo statale⁵³.

Con l'affermazione del nazionalsocialismo in Germania il dinamismo dell'economia tedesca mise in grosse difficoltà l'élite dirigente triestina, che vide nella seconda metà degli anni 30 un completo predominio germanico sui commerci europei e specialmente nell'area danubiana.

Si aprì così, tra i gruppi dirigenti triestini, un dibattito sulla questione che evidenziò le fallimentari politiche di espansione nei Balcani del governo fascista. Nel 1935 si costituì il Comitato Triestino

⁴⁹ Dato G, *I tre porti del golfo di Trieste tra il memorandum di Londra e gli accordi di Osimo* tesi di laurea, Trieste, a.a. 2004-2005, pag 36, vedi anche Mellinato G op cit, pag 145-147.

⁵⁰ AST, capitaneria di Porto, busta 212 vedi anche Mellinato G op cit, pag 146

⁵¹ ibidem.

⁵² Apih E. op cit pag 127

⁵³ Mellinato G, op cit pag 260

dei Traffici, per richiedere al governo italiano una nuova politica estera commerciale in Europa, ma non ebbe successo.

Nel '38 la tradizionale componente ebraica triestina dovette fare i conti con le leggi razziali. Ormai Trieste aveva definitivamente perso quell'aspetto cosmopolita e quella naturale identità di crocevia di cultura e di popoli che tanto l'avevano contraddistinta nel corso dei secoli.

La guerra era ormai alle porte, le banchine che un tempo pullulavano di bastimenti carichi di merci furono occupate da navi militari, la situazione sfuggì drammaticamente dalle mani del governo italiano⁵⁴.

La crisi del dopoguerra.

Dopo l'armistizio italiano del 1943, il 9 settembre i tedeschi occuparono Trieste e costituirono l'O.Z.A.K. (Operations Zone Adriatisches Küstenland – Zona di operazioni del litorale adriatico), e tutta l'area interessata divenne territorio assoggettato all'amministrazione diretta dei nazisti⁵⁵.

Terminata la seconda guerra mondiale Trieste non riuscì a liberarsi del pesante onere della sua posizione geografica. Dopo un breve, ma travagliato periodo di occupazione Jugoslava, nel giugno 1945 fu sottoposta al controllo del Governo Militare Alleato, che rimase in città fino al 1954⁵⁶. Con l'accordo di Belgrado del giugno 1945 Trieste e l'Istria furono divise nella Zona "A", comprendente il porto adriatico, Gorizia e la striscia di territorio estesa a Nord verso la valle dell'Isonzo, Pola e una piccola enclave, amministrata dagli alleati; mentre la Zona "B", cioè tutto il resto della regione, amministrata dagli jugoslavi.⁵⁷ Ai primi di luglio del 1946 fu istituito il TLT (Territorio Libero di Trieste), che si estendeva lungo la costa fra i fiumi Timavo e Quieto, che entrerà in vigore il 15 settembre 1947 dopo la firma del Trattato di Pace a Parigi il 10 febbraio⁵⁸.

Sono gli anni della guerra fredda, che fino al 1948, anno della sconfessione di Tito da parte di Stalin, faranno di Trieste una delle principali barriere contro l'avanzare dell'URSS.

Nel 1952, grazie agli accordi di maggio a Londra, l'Italia poté inserire i propri funzionari nell'amministrazione civile della città, e con la dichiarazione bipartita dell'ottobre del 1953 gli

⁵⁴ Pupo R., *Un porto per la grande Germania – Trieste 1940*, in *Qualestoria* n° 1, 1992, pag 121

⁵⁵ Vedi: Stuhlpfarrer K. *Le zone d'operazione Prealpi e Litorale adriatico, 1943-1945*; introduzione di Elio Apih. Libreria Adamo, Gorizia 1979; Collotti E. *L'amministrazione tedesca dell'Italia occupata, 1943-1945 : studio e documenti*, Lerici, Milano, 1963; Klinkhammer L. *L'occupazione tedesca in Italia : 1943-1945*, Bollati Boringhieri, Torino 1993.

⁵⁶ Vedi Valdevit G. *Il dilemma Trieste : guerra e dopoguerra in uno scenario europeo*, Trieste, Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli-Venezia Giulia ; Gorizia : Libreria editrice goriziana, 1999; Valdevit G. *La questione di Trieste 1941-1954 : politica internazionale e contesto locale*, Milano, F. Angeli, 1986.

⁵⁷ Udina M. *Gli accordi di Osimo*, Lint, Trieste, 1978, pag. 8-12

⁵⁸ Valdevit G. *Trieste, la Venezia Giulia e il contesto internazionale negli anni della guerra fredda* in *Friuli e Venezia Giulia : storia del '900*, Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli-Venezia Giulia. LEG, Libreria editrice goriziana, Gorizia, 1997.

anglo- americani annunciano l'intenzione di rimettere l'amministrazione della Zona A del TLT al controllo italiano. Infine, il 5 ottobre 1954 a Londra fu siglato il Memorandum d'intesa. Il 4 novembre dello stesso anno l'Italia riassunse la diretta amministrazione della Zona A.

Oltre a ciò l'Italia garantì alla Jugoslavia la conservazione dei punti franchi nel porto di Trieste, senza però alcuna possibilità di gestione diretta dello scalo⁵⁹.

Dal punto di vista economico, Trieste ereditò dalla guerra numerosi e ingenti danni materiali. Le distruzioni dei bombardamenti furono particolarmente devastanti: distrutte linee ferroviarie e infrastrutture⁶⁰. Il porto non fu risparmiato nonostante il tentativo tempestivo di bloccare l'esplosione delle mine posizionate dai nazisti sulle banchine. Alla fine della guerra le capacità dei capannoni nel porto risultarono ridotte del 30% , del 50% quelle di carico e scarico di gru sulle banchine e sui galleggianti, del 50% e del 70% le potenzialità della ferrovia⁶¹.⁶².

Il governo alleato si può suddividere in 3 periodi, caratterizzati da una diversa struttura organizzativa nell'amministrazione delle attività portuali.

Nella prima fase (12 giugno 1945- 1 agosto 1948) la gestione alleata, convinta di avere carattere temporaneo, organizzò un'equipe per dirigere gli affari civili. Fra le sezioni create, vi fu anche quella denominata Impianti Portuali. Questa si occupava della collaborazione con il Comitato per il controllo del porto, il cui reale compito era quello di controllare i Magazzini generali. Nel settembre del 1947 il comitato di controllo fu sciolto e la direzione dei Magazzini generali passò nelle mani di un *naval officer in charge*. A questo furono affiancati il capitano del porto (nominato dal direttore), il comitato portuale per l'approdo e il rinnovato consiglio d'amministrazione dei Magazzini generali⁶³. Questo nuovo modo di amministrare incontrò l'opposizione dei sindacati. Le decisioni del governo alleato erano avversate per diverse ragioni: dall'eccessiva militarizzazione della gestione portuale, che lasciava poco spazio all'imprenditoria e al normale deflusso del mercato⁶⁴, all'impossibilità di avviare trattative di natura commerciale con l'est, ed infine il controllo militare si estendeva addirittura alle controversie del lavoro⁶⁵.

⁵⁹ Caroli op cit pag 123. Questa fu una delle principali cause della creazione del porto di Capodistria

⁶⁰ vedi Stuper R. *Ricostruzione e lavoro*, in Trieste anni 50, Comune di Trieste, 2004 pag 22 e ss

⁶¹ Ministero dei Lavori pubblici, *La ricostruzione dei porti marittimi nazionali*, XVIII congresso internazionale di navigazione, Roma settembre 1953, tip. Castaldi, 1953 pag 134 ss

⁶² Caroli A. op. cit. pag. 119

⁶³ il consiglio di amministrazione dei Magazzini generali era affiancato da ufficiali angloamericani e i rappresentanti degli armatori, degli spedizionieri, degli industriali, dei commercianti, proposti dalla camera di commercio; vedi Botteri Guido, *Il porto di Trieste – Una libera storia di commerci e traffici*, Società Editoriale Libreria, Trieste, 1988 pag 263

⁶⁴ Il controllo militare delle attività commerciali richiedeva la collaborazione di una burocrazia che ritardava e rallentava il lavoro stesso.

⁶⁵ Persoglia T., *Il porto e la classe portuale a Trieste*, in "... anche l' uomo doveva essere di ferro", Angeli, Milano, 1986 pag 88-89.

Nella seconda fase (1 agosto 1948- 9 maggio 1952), il governo alleato organizzò la sua attività in maniera più strutturata in base ai bisogni emersi. Spazzali infatti afferma che fu attuato un apparato simile a uno stato presidenziale, con i suoi uffici e ministeri. All'interno della nuova organizzazione, infatti, fu creata la Direzione generale Finanze ed economia", nel cui centro si costituì un dipartimento delle attività portuali.⁶⁶ Quando nell'aprile del 1951 si decise per una nuova regolamentazione del porto, essa presentava sostanziali differenze rispetto a quella in vigore nel resto dell'Italia, soprattutto in merito della questione delle elezioni degli organi interni delle compagnie. Queste passarono dal voto pubblico allo scrutinio segreto, creando scontento tra i sindacati unici che vedevano in ciò una strategia volta a favorire l'inserimento e l'affermazione di sindacati minoritari non comunisti⁶⁷.

La terza e ultima fase alleata (9 maggio 1952- 26 ottobre 1954) vide una penetrazione di funzionari italiani, l'Italia recuperava il pieno controllo della zona A. Per quanto riguarda la parte anglo-americana essa mantenne fino all'ottobre del '54 la gestione degli affari legali, della sicurezza, delle poste e telecomunicazioni. Inoltre controllò direttamente l'ufficio delle informazioni pubbliche e quello delle attività portuali⁶⁸.

La gestione del porto dopo il 1954

La presenza del governo alleato agì come fattore di stabilizzazione sulla società triestina⁶⁹, sulle questioni economiche tuttavia gli americani non riuscirono a contraddistinguersi come avevano fatto in campo politico. Non ci furono infatti avvisaglie di stabilizzazione economica manu americana. Facendo un passo indietro e analizzando l'intervento statunitense nell'economia triestina si può constatare che fino all'entrata in vigore del trattato di pace il loro programma di aiuti si basò principalmente sul " prevention of disease and unrest", adottato in tutta l'Italia occupata.⁷⁰

Questo programma fu inefficace, come furono inefficaci i tre accordi firmati nel marzo del 1948 che assegnavano dei finanziamenti semestrali da stabilire volta per volta a seconda dei bisogni⁷¹.

Successivamente per Trieste si aprì una nuova prospettiva delineata dal piano Marshall a cui la zona A del territorio libero di Trieste partecipò come entità a sè stante. Il piano Marshall prometteva a

⁶⁶ Spazzali R., *La struttura del governo militare alleato a Trieste dal '45 al '54*, in "Trieste anni '50", Comune di Trieste, Trieste, 2004, pag 172-173

⁶⁷ Botteri G, op. cit. pag 263

⁶⁸ Spazzali E. op. cit. pag 177.

⁶⁹ Valdevit G. *Dalla crisi del dopoguerra alla stabilizzazione politica istituzionale ne il Friuli Venezia Giulia*, in Storia di Italia, Le regioni dall'unità ad oggi a cura di Finzi Magris e Miccoli, Einaudi Torino 2002, pag 631

⁷⁰ Ellwood D.W. *L'alleato nemico : la politica dell'occupazione anglo-americana in Italia, 1943-1946*, Feltrinelli, Milano, 1977.

⁷¹ I tre accordi furono firmati l'8 marzo e il 16 aprile del 1948 il testo è conservato nell'archivio dell'IRSML FVG b. 202° come ci riporta Valdevit op cit pag 634.

Trieste la salvaguardia e il potenziamento delle strutture portanti della città: il porto e l'industria (in special modo la cantieristica)⁷².

Lo scopo finale era raggiungere lo stato di *self supporting economy* derivante dall'assunto che l'economia triestina era completamente differente da quella del resto della penisola italiana. Fu proprio questa constatazione che favorì la ripresa dell'attività portuale di transito verso l'Austria, la Germania e la Svizzera, a sostenere il settore cantieristico e delle riparazioni navali, gli impianti chimici e di raffinazione, l'attività siderurgica, quella ittica e quella conserviera.

Lo sviluppo triestino secondo gli americani, doveva attingere sia all'Italia che al suo retroterra danubiano, ma bisogna tener presente che il traffico portuale con l'Austria era costituito per la maggior parte dalle forniture del piano Marshall e per un 25% da olii minerali⁷³.

Analizziamo ora l'intervento americano nella gestione del porto e le relative opere che furono effettuate. La ricostruzione del porto fu relativamente rapida (dal 1945 al 1951-55) ma fu portata avanti all'insegna di una grave mancanza: venne ricostruito tutto come era prima della guerra, senza tener conto dei mutamenti che il mondo dei porti e dello shipping stavano avendo, la tipologia delle navi le capacità di sollevamento delle gru e le tecniche della manipolazione delle merci⁷⁴.

Di conseguenza si ricostruì un porto che era ormai sorpassato nelle sue strutture, poco concorrenziale e poco adatto al commercio con l'Europa e con l'oriente.

In un primo momento fu ricostruito solo il possibile, con l'unico scopo di trasportare i rifornimenti destinati in loco, in Austria e in parte alla Jugoslavia⁷⁵. I successivi interventi di ripristino seguirono sostanzialmente le due direttrici storiche di porto di transito e di porto industriale.

Nel porto vecchio l'azienda dei Magazzini generali cominciò già dall'ottobre del 45 la riparazione di alcune opere e riuscì a mantenere la sua funzione di tramite con i paesi del mediterraneo. Contemporaneamente nel porto nuovo il genio civile, con i fondi del Ministero dei Lavori pubblici, preparò un piano per la ricostruzione dei porti nazionali danneggiati durante la guerra. I finanziamenti per Trieste furono impiegati nella ricostruzione delle dighe foranee, dei moli, delle rive, del pontile allo scalo Legnami di Servola, del molo petroli in S. Sabba e dei magazzini del porto Vecchio e del Porto Nuovo⁷⁶. Altro intervento fu la ricostruzione di una intera flotta per il Lloyd con lo scopo di ridare al porto giuliano la vecchia funzione emporiale di un tempo⁷⁷.

⁷² Mellinato G. e Toninelli P.A. *La città reale: economia, società e vita quotidiana a Trieste, 1945-1954*. Comune Trieste, 2004

⁷³ Valdevit G op cit. pag 636-637

⁷⁴ Borruso G. *Il porto di Trieste in I porti dell'alto Adriatico: Trieste Capodistria Fiume*, lint, Trieste 1994, pag 38

⁷⁵ Ibidem

⁷⁶ ibidem.

⁷⁷ Mellinato G, *Il porto e la navigazione nel secondo dopo guerra* in Trieste anni 50, comune di Trieste, Trieste 2004, pag 65.

Nei traffici la ripresa fu rapida e già nel 1949 raggiunse e superò il massimo storico dei volumi transitati attraverso le banchine triestine. In realtà lo sviluppo delle attività portuali fu dovuto a ragioni differenti da quelle relative alla spontaneità del commercio di una nazione che si avviava alla ripresa.⁷⁸ Furono i rifornimenti UNRRA tra il 1945 e il 1947, e poi quelli del piano ERP. Non si trattava più di un traffico basato sul commercio della merce, ma del semplice transito di merci di massa⁷⁹, dovuti in prevalenza ai rifornimenti alleati di grano, carbone e olii minerali⁸⁰. Roletto infatti definì il traffico di questo arco di tempo Triangolare, per il rapporto strettissimo tra Usa, Italia e Austria⁸¹.

A partire dal 1948 nel porto di Trieste ricominciarono ad affluire i vecchi traffici, ingigantendosi tanto che alla fine del governo militare alleato, esso aveva recuperato la piena funzionalità dell'anteguerra, immettendosi nei nuovi traffici mondiali. Si deve considerare inoltre che l'aumento della proporzione delle merci povere, provocò la diminuzione dei salari dei lavoratori portuali, la riduzione di quell'indotto commerciale dovuti ai servizi della merce, che erano stati uno degli elementi della storica ricchezza di Trieste.

Contemporaneamente l'Europa si riprendeva dalla guerra e anche l'economia risentiva questo sviluppo. I porti del nord Europa rientrarono in concorrenza, basti pensare ai porti tedeschi che utilizzando la strategia del dumping sulle tariffe ferroviarie, cercarono di rubare quote considerevoli del traffico austriaco e di quello bavarese.⁸² Da parte italiana non ci fu né la voglia né l'interesse a operare pressioni in campo internazionale affinché si arrivasse ad un nuovo compromesso⁸³.

Un altro freno allo sviluppo dello scalo triestino fu causato dall'incapacità della classe dirigente locale di comprendere i cambiamenti in atto del commercio mondiale che, nel quadro dell'accrescimento della movimentazione delle materie prime, non aveva più come epicentro la gran Bretagna, ma gli Usa e i paesi del Commonwealth. Il porto di Trieste dal terzo posto prima della guerra scese al settimo nel 1954⁸⁴. Il Lloyd triestino che nel 1937 possedeva 705 mila tonnellate di naviglio si ritrovò a possederne nel 1954 solo 193 mila.

La reazione più dolorosa fu quella dell'emigrazione: nel giro di 4 anni, tra il 1954 e il 1958 circa 16 mila persone lasciarono Trieste dirette in Australia e verso altre destinazioni, motivate dalla diffusa disoccupazione.

⁷⁸ Ibidem

⁷⁹ vedi Polla G. in *Gli aspetti economici della questione di Trieste*, tipografia nazionale, Trieste, 1953, pag 10. Il lento prevalere del traffico delle merci di massa si ha a partire dal 1913 dove rappresentava il 51,2% dei traffici marittimi, nel 1938 59,5%, per arrivare nel 1951 al 77,3%

⁸⁰ Valdevit G op cit. pag 636-637

⁸¹ Roletto G *Trieste e i suoi problemi* Borsatti, Trieste, 1952, pag 150.

⁸² Dato G op cit pag 55

⁸³ Lodato F. op cit pag 322

⁸⁴ Mellinato G op cit pag 69

A Roma fu chiesto di risolvere il problema delle infrastrutture: raddoppio dell'inefficiente e vecchia Pontebbana (unica linea triestina rimasta in territorio italiano); ristrutturazione del secondo binario Trieste Mestre distrutto durante la guerra; furono inoltre chiesti raccordi ferroviari con i punti franchi e la zona industriale.

Roma si mosse invece cercando di inserire la città ed il suo porto in circuiti più redditizi non solo nazionali, ma anche internazionali. Questa scelta da parte del governo italiano fu fatta affinché si modificasse l'economia triestina che per la maggior parte era sovvenzionata e fine a se stessa.

Il porto di Trieste aveva bisogno della zona franca per un suo sviluppo veloce e organico, ma il governo italiano non riuscì a trovare una soluzione sicura ai problemi di Trieste. Dal 1955 varie furono le iniziative del governo a cominciare dagli accordi con la Jugoslavia che stabilirono e regolamentarono gli scambi di frontiera. Questo provvedimento portò alla città una ventata di freschezza che la scosse ma solo momentaneamente dal lungo isolamento. Solo gli scambi di frontiera e il fondo di rotazione conseguirono dei reali risultati, gli altri provvedimenti non sortirono alcun effetto a causa di un lunghissimo iter burocratico. L'Italia sembrava essersi dimenticata del problema di Trieste tanto è vero che nel 1957 quando furono stipulati i trattati di Roma per la comunità economica europea Trieste venne tagliata fuori dai giochi⁸⁵.

Il porto di Trieste dovette, una volta terminati i rifornimenti Erp, sostituire quei traffici con quelli corrispondenti ai bisogni delle nazioni, che ne fecero uso e che stavano ricostruendo le proprie economie all'uscita della guerra. La concorrenza con porti nordici si faceva sentire in maniera continua e pressante, e lo stato italiano non era in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze e necessità del porto locale, primariamente con la riattivazione delle linee Pin, ed in secondo luogo con una adeguata riforma dei Magazzini Generali, che nel passaggio ad Ente autonomo nel 1967, non alleggerì la pesantezza del sistema burocratico sempre in perdita. Ad aggravare la situazione a questi fatti si sommò la crisi dei traffici nel 1963, alla quale si aggiunse quella del canale di Suez. Contemporaneamente le strade e le ferrovie necessarie allo sviluppo tardavano a compiersi, e uno scalo del genere risultava poco competitivo e utile alla città.

Nel 1965, la costruzione dell'oleodotto Trieste Ingolstadt, riuscì a portare petrolio in maniera regolare, a migliorare la situazione decadente facendo partire la costruzione del molo VII⁸⁶, che permise al porto giuliano di entrare nel trasporto intermodale e nel nascente traffico di container. A queste due opere vanno aggiunte le innovazioni sulla meccanizzazione delle operazioni portuali, legate sempre più alla manipolazione delle merci di massa.

⁸⁵ Aphi E op cit pag 187.

⁸⁶ La costruzione del molo VII venne terminata nel marzo del 1972 sotto la direzione dell'ingegnere Silvano Zorzi, la banchina era lunga 1734m . la superficie complessiva era di 232000mq, una superficie assai contenuta ma che permetteva al porto di Trieste di risultare uno dei terminal europei più all'avanguardia. Vedi Caroli A, op cit pag 125-127

Le lotte sindacali nel decennio 60-70 furono motivate dalla necessità di migliorare le condizioni sociali dei lavoratori, stimolando la crescita del reddito pro-capite per il raggiungimento dei limiti minimi del livello nazionale. Questi obiettivi furono condivisi da tutti i settori coinvolti nelle attività portuali. In pratica queste riforme si traducevano nell'approvazione dello sviluppo delle attività portuali in direzione del nuovo settore dei container nel molo VII, in una più efficiente meccanizzazione e nel potenziamento delle gru, oltre che nella riforma dell'ente.⁸⁷

La vicenda del canale di Suez rappresenta una delle più gravi crisi internazionali che il porto di Trieste dovette subire nel dopoguerra.⁸⁸ Tutti i porti dell'Adriatico risentirono enormemente delle interruzioni del flusso di traffici internazionale in quel periodo ancora una volta a tutto vantaggio degli scali del nord Europa.

Gli effetti della prima crisi del canale di Suez nel 1956 furono percepiti dai traffici del nord Adriatico, ma una vera e propria rivoluzione dei traffici mondiali avvenne invece in occasione della seconda crisi, che tenne bloccato il transito nello stretto dal 1967 al 1975. Questo attacco improvviso alla navigazione mondiale provocò la perdita di numerose linee, e l'Italia nel periodo di chiusura del canale non seppe fare un'adeguata politica di ammodernamento, mentre a livello mondiale si affermava sempre più l'uso del container e i maggiori percorsi dai pozzi presenti tra il Mar rosso e il Golfo Persico, portarono alla costruzione delle superpetroliere.

Alla fine degli anni '60 la Bechtel Corporation⁸⁹ costruì l'oleodotto transalpino, che entrò in funzione nel 1967. Questo si distende per 500km sino alla raffineria ENI di Ingolstadt in Baviera. Fu costruito per coprire le carenze energetiche del sud della Germania a fronte di una grossa richiesta. Questo oleodotto fu finanziato non solo dall'ENI ma anche da un gruppo di compagnie internazionali tra le quali spiccano la ESSO e la SHELL.⁹⁰

La scelta di avere Trieste come terzo punto ed appoggio nel mediterraneo per l'approvvigionamento di petrolio in Europa centrale avvenne per due motivi: per la sua strategica posizione geografica rispetto al punto di destinazione della materia prima e per la profondità dei suoi fondali, essendo le

⁸⁷ Sema P. Bilbao C, op cit pag 469.

⁸⁸ Hugh T. *La crisi di Suez* Milano, Rizzoli 1969; Zigante C. *Il Porto di Trieste e le chiusure del Canale di Suez del 1956 e del 1967*, tesi di laurea in storia dei trattati e politica internazionale relatore: Georg Meyr, Trieste, Università degli Studi, 2001-2002.; De Luca D. "Fuochi sul canale : la crisi di Suez, gli Stati Uniti e la ricerca di una nuova politica in Medio Oriente, 1955-1958", Milano, M&B, 1999; Fahmy-Abdou A. "La nazionalizzazione della Società del Canale di Suez, Il Cairo «Mondiale», 1962; Maltese P. "Storia del Canale di Suez : l'Egitto e il canale, 1833-1956", Il formichiere, 1978.

Per la costruzione del canale di Suez vedi anche Lo Giudice G. *Trieste, l'Austria ed il canale di Suez*. Catania, Università degli studi, 1979

⁸⁹ Caroli A op cit pag 125

⁹⁰ Buratti L. "Il SIOT- TAL" in Enciclopedia del Friuli Venezia Giulia, istituto per L'enciclopedia del FVG, Trieste 1972, pag 583

petroliere tra le imbarcazioni di maggiore pescaggio e tendenti proprio in quegli anni ad un progressivo ingrandimento, a causa anche della chiusura del canale di Suez⁹¹.

Trieste ricevette da quest'opera numerosi vantaggi in quanto poté partecipare al controllo del rifornimento energetico di una nazione economicamente importante come la Germania, oltre al fatto che la costruzione del terminal petrolifero garantì a Trieste, tra il 1965 e il 1967, l'afflusso di ingenti capitali pari a 75 miliardi di lire⁹².

Il vantaggio di lungo periodo fu sicuramente la creazione di una linea di traffico per lo scalo triestino: il porto poté così guadagnare dai bunkeraggi, dalle tasse di ancoraggio, dalle spese di equipaggio a terra, dalle riparazioni navali, dai vari costi operativi della Società italiana per l'oleodotto transalpino (SIOT), e dai vari investimenti per il miglioramento degli impianti⁹³.

Calo delle linee Pin

Le linee PIN (linee di preminente interesse nazionale) ovvero le linee di navigazione sostenute dai finanziamenti pubblici ebbero un forte calo negli anni Sessanta⁹⁴.

Il problema per il porto di Trieste è che si trova ai margini geografici ed economici dell'Italia. Ancora oggi l'economia italiana gravita sul triangolo economico e il nord-est iniziò a svilupparsi solo a partire dagli anni Sessanta. In Europa resta centrale l'asse renano che si specchia sul mediterraneo tra il Tirreno e il golfo di Biscaglia. Infatti come ricorda lo stesso Li Donni non è un caso che i servizi di linea esistenti costituiscono un buon indicatore per tracciare la mappa delle interdipendenze territoriali di un'area rispetto ad altri centri⁹⁵. Durante il periodo dell'occupazione alleata molte linee furono spostate altrove a causa dell'incertezza del destino della città e tardavano a ritornare dopo il 1954, causa i mutati equilibri economici della nazione italiana. Grazie all'aiuto di Babudieri possiamo fare una stima del tonnellaggio delle linee pin nel 1939 e nel 1965.

Nel 1939 il tonnellaggio complessivo di PIN era di 1356031 t.s.l. : nell'Adriatico era di 316798 t.s.l. (pari al 24, 4%); nel Tirreno 507241 t.s.l. (pari 37, 4 %); nell'adriatico e nel Tirreno era di 208424 t.s.l. (pari a 39,2%).

Nel 1965, invece, il tonnellaggio complessivo di PIN era di 691791 t.s.l. : nell'Adriatico era di 111826 t.s.l. (pari al 16,2%); nel Tirreno 371541 t.s.l. (pari 53,7%); nell'adriatico e nel Tirreno era di 531992 t.s.l. (pari a 30,1%).⁹⁶

⁹¹ ibidem.

⁹² Dato G op cit pag 116.

⁹³ Buratti L op cit pag 583.

⁹⁴ Vedi nota 161.

⁹⁵ ibidem.

⁹⁶ Babudieri F. *I porti principali* in Enciclopedia del Friuli Venezia Giulia, istituto per L'enciclopedia del FVG, Trieste 1972.

“è la mancanza di linee regolari che, molte volte, inaridisce e riduce le prospettive di traffico complessivo di Trieste per quelle destinazioni (appartenenti al mercato tradizionale). Lo spedizioniere che sa che esistono linee regolari, a certe date, tende a mandare le merci a un certo porto, per servirsi delle navi non di linea regolare che al momento fossero pronte o in mancanza, delle linee regolari. Così la presenza di queste genera traffico anche per le altre navi. Ed ovviamente il lavoro di queste in direzione genera traffico nel senso opposto. La carenza di linee regolari agisce in senso depressivo su tutto il traffico”⁹⁷.

Numerose furono le richieste all'epoca da parte di tutti gli schieramenti politici⁹⁸, ma il governo non era in grado di comprendere o di mettere in pratica una strategia adeguata per il risanamento.

Per quanto concerne le linee regolari, entrando nel particolare è interessante notare come nel 1960 ci fosse ancora un 40% delle navi battenti bandiera italiana a coprire le rotte oceaniche, mentre nel 1968 questo dato cala sino al 28% ; nel numero complessivo di questa tipologia di traffico poi, circa 2/3 sono gestite dall'armamento privato e il restante 1/3 dalle linee di Pin⁹⁹.

Ad aggravare la situazione per Trieste nel 1970 la Finmare propose un progetto per il riassetto delle linee Pin, che prevedeva un aumento di 379 approdi per tutta la penisola Italiana, ma la cancellazione di 54 attracchi per Trieste. Questo progetto partiva dalle previsioni sulle proiezioni dei successivi 5 anni sulla domanda del traffico delle merci, con lo scopo di recuperare le quote di traffico della bandiera italiana e un nuovo rapporto sia qualitativo che quantitativo della flotta di PIN rispetto all'armamento privato.

Dalla una relazione della Giunta regionale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia del gennaio 1971 riusciamo a trarne delle direttive esplicative a riguardo.

In primo luogo risultava inopportuno limitarsi ai soli 5 anni di programmazione economica, viste le ingenti risorse investite dallo stato nella marineria sovvenzionata. Apparve inoltre insufficiente cercare di porsi come obiettivo il solo 35% della copertura nazionale delle linee oceaniche, senza cercare sul medio e lungo periodo di ritornare ai valori del 1960. Per quanto riguardava invece la questione del rapporto qualitativo e quantitativo della flotta pubblica, va sottolineato come quest'ultima fosse aumentata in proporzione maggiore alla privata, senza però considerare l'assunzione del rischio di sperimentare nuove e più moderne tipologie di navi e di trasporto. L'intero documento infine notava come siano stati troppo scarsi i fondi destinati al riassetto della navigazione pubblica si parla infatti di 200 miliardi di lire, mentre secondo molti esperti della regione sarebbe stato molto più efficace un piano decennale con la spesa di 500 miliardi di lire¹⁰⁰.

⁹⁷ Forte F. *Relazione sull'economia triestina*, in Conferenza economica triestina, 30-31 gennaio 1965, Trieste pag 23

⁹⁸ Vidali V. *Trieste la sua marina, il suo porto, i suoi cantieri*, stabilimento tipografico Carlo Colombo, 1959

⁹⁹ Giunta regionale – Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia *Parere sul progetto di riassetto dei servizi marittimi di Pin* gennaio 1971 pag 17

¹⁰⁰ Giunta regionale op cit

Le pressioni nei confronti del governo centrale restarono lettera morta, mentre la crisi energetica a metà degli anni Settanta aggravò ulteriormente la situazione, seminando il terreno per la crisi ancora più grossa e spietata che coinvolse l'intera portualità italiana negli anni Ottanta.

Gli accordi di Osimo¹⁰¹

Il 10 dicembre 1975 vennero firmati gli accordi di Osimo, che si inserirono nel clima di distensione europea sancito, nell'agosto dello stesso anno, dal trattato con l'Atto finale di Helsinki dagli stati facenti parte della Conferenza sulla sicurezza e la Cooperazione in Europa. Con Osimo inoltre, venne sancita la cessione della Zona B dell'ex Territorio libero di Trieste, ovvero dell'Istria nord-occidentale alla Jugoslavia, riconoscendo lo stato di fatto venutosi a realizzare dopo la fine della seconda guerra mondiale.

Bisogna ricordare infatti, che i rapporti tra i due stati confinanti ebbero alterne vicende tra il dopoguerra e gli anni '70, momenti di crisi si succedevano a momenti di distensione, e la definizione del confine, data per scontata dalla Jugoslavia veniva sempre messa in discussione dai molti e brevi governi che si succedettero a Trieste nel dopoguerra¹⁰². L'ultima crisi che precedette la pacificazione di Osimo avvenne proprio nel 1974, quando l'accendersi delle reciproche accuse e il succedersi delle provocazioni, quali il posizionamento di cippi confinatori da parte jugoslava sul limite del territorio ancora rivendicato dall'Italia, portarono a una forte tensione nella zona di confine. Questo contendere portò al blocco dei transiti delle merci e persone, tanto che la Nato cominciò a formulare un ipotetico intervento nella zona confinaria¹⁰³.

Necessitava a tutti i costi risolvere queste divergenze il più presto possibile tramite un accordo tra le due parti, questo bisogno era sentito anche in virtù della possibile scomparsa di Tito dalla scena politica, fatto che avrebbe portato alla temuta frammentazione dello stato Jugoslavo e quindi ad una maggiore difficoltà da parte italiana del raggiungimento di un compromesso, per mancanza di una controparte sufficientemente rappresentativa come poteva essere lo stesso Maresciallo. Il problema di Trieste restava sempre il destino incerto dell'economia della città, che stentava a ritrovare l'identità smarrita dopo la perdita del suo retroterra con le due guerre mondiali. Così si spiega la ragione degli accordi economici tra i due stati con l'istituzione di una zona franca interconfinaria. Con la sconfitta sul campo dell'IRI per la cantieristica, il progetto di una zona franca, come afferma

¹⁰¹ Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia *Gli accordi di Osimo : legge di ratifica e decreti di attuazioni*, Trieste, 1979.

¹⁰² Belci C op cit pag 184.

¹⁰³ Ibidem pag 185

Sapelli fu approvato da tutti gli schieramenti politici presenti a Trieste¹⁰⁴ e salutato come un'alternativa al disfacimento dell'economia triestina.

Ma con passare del tempo le divisioni della politica locale, portarono a un forte movimento di opposizione alle decisioni economiche del trattato.

Per quanto riguarda la portualità adriatica, negli accordi di Osimo vennero fatte due precise dichiarazioni di intenti che in realtà restarono lettera morta. Nell'articolo 7 infatti viene indicata la necessità di una stretta e permanente cooperazione tra gli scali del nord Adriatico, con lo scopo di realizzare il miglioramento delle strutture e delle infrastrutture portuali, in modo di ridurre i costi di gestione e di aumentare la concorrenzialità nei confronti dei porti del Nord Europa¹⁰⁵.

La zona franca interconfinaria

La zona franca interconfinaria fu proposta dagli Accordi di Osimo,¹⁰⁶. I territori destinati alla zona franca si trovano a cavallo della linea di confine tra Ferneti e Basovizza e tra Sesana e Opicina. La superficie complessiva dell'area ipotizzata corrisponde a 24 kmq, divisa equamente tra i due stati. A coordinare le attività della zona sarebbe dovuta sorgere una commissione mista tra Italia e Jugoslavia¹⁰⁷, mentre dal punto di vista doganale ci si era proposti di applicare il regime dei punti franchi di Trieste; il protocollo aveva ben trenta anni di validità a partire dalla sua entrata in vigore, in scadenza nel 2007¹⁰⁸.

Numerosi furono coloro che si schierarono a favore di questa magistrale opera, lo stesso Vrsaj in una sua opera elencò i vantaggi ricavabili da questo progetto per l'economia della regione e della città. In primo luogo, sarebbe stata favorita l'integrazione produttiva tra l'Italia e la Jugoslavia, attraverso la creazione di aziende a proprietà mista, oltre a quella di joint venture con la partecipazione di aziende straniere: opportunità particolarmente interessanti viste le facilitazioni doganali, fiscali e creditizie. Secondariamente la zona avrebbe potuto essere un fattore trainante per lo sviluppo economico del suo retroterra su un raggio d'azione di 100km inoltre si sarebbe dato un forte impulso alle esportazioni dei due paesi¹⁰⁹.

A queste ragioni devono essere sommate le potenzialità dell'Area di ricerca di Banne e di conseguenza di una produttiva integrazione tra industria, terziario e ricerca. Inoltre come faceva notare lo stesso Vrsaj “ *la zona franca sulla relation Trieste – Capodistria, con adatti collegamenti*

¹⁰⁴ Sapelli G op cit pag 260 gli unici ad opporsi furono i missini .

¹⁰⁵ Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia *Gli accordi di Osimo : legge di ratifica e decreti di attuazione*, Trieste, 1979.

¹⁰⁶ Udina M op cit pag 49.

¹⁰⁷ La commissione sorse ma le sue mansioni si fermarono nella definizione del perimetro dell'area , senza mai intervenire a causa del blocco dell'iniziativa.

¹⁰⁸ Ibidem pag 53.

¹⁰⁹ Vrsaj E., *La cooperazione economica Italia-Jugoslavia*, ed. rivista "Mladika", Trieste 1970 “*La zona franca italo-jugoslava si può fare*, Trieste 1983.pag 15-16

marittimi , stradali e ferroviari, valorizzerebbe il binomio industria- porto in base ai concetti delle industrie sul mare con bassi costi di trasporto marittimi come ne dà esempio la grande concorrente Amburgo”¹¹⁰.

Resta da capire il perché di quanto stabilito dal protocollo non fu mai messo in atto, quella della zona franca forse fu un’opportunità per Trieste di riaprirsi al suo entroterra e non rimanere chiusa a causa degli eventi storici, ma il parere degli esperti italiani consistette nel considerare gli accordi come l’ennesima imposizione dall’esterno sulla politica locale, mentre la zona franca fu vista come un specie di premio per mascherare la perdita dei territori oltre confine. Vi furono due ragioni che non permisero la realizzazione degli accordi economici, che Vrsaj individua nelle insistenti pressioni da parte di alcuni gruppi politici italiani (estrema destra) per la revoca degli accordi presi ad Osimo nel loro insieme e non soltanto nel protocollo economico della zona franca interconfinaria, e nella stessa mancanza di risorse monetarie da ambo le parti, a causa della crisi economica fino ai primi anni Ottanta¹¹¹.

Aphi inoltre ci ricorda che, in virtù della liberalizzazione dei rapporti tra il MEC e la Jugoslavia dopo il 1980, all’interno dello stato balcanico, si considerò il progetto non più tanto essenziale per l’apertura verso i mercati occidentali¹¹².

Il porto di Trieste dopo Osimo

Il clima di distensione internazionale fra i rapporti tra Europa dell’est e dell’ovest, che culminò con gli accordi di Osimo, portò in realtà ad una crisi politica dei triestini, facendo riemergere i conflitti del passato¹¹³. Si inasprì infatti l’amarezza degli esuli, che si sentirono vittime di uno stato il cui corpo diplomatico apparve impreparato e rinunciatario nel 1975 come nel dopoguerra, così come si accese l’ostilità dei profughi della zona B, ai quali una certa classe politica aveva fatto credere che la stessa zona B sarebbe potuta ritornare italiana.

Il malcontento e il risentimento popolare fecero nascere un movimento politico chiamato Lista per Trieste. Un grande numero di triestini facente parte della Trieste di sentimenti fortemente italiani, si sentì tradito dalla politica nazionale della Dc, politica alla quale si era affidata dal 1946 e che aveva disatteso completamente le aspettative dei suoi elettori¹¹⁴.

Nel 1976 un comitato di dieci cittadini, il Comitato dei Dieci, numero minimo di componenti per i comitati ai sensi della normativa sui disegni di legge di iniziativa popolare, raccolse circa 65.000 firme per un disegno di legge che facesse della Provincia di Trieste una zona franca integrale,

¹¹⁰ ibidem pag 12

¹¹¹ ibidem pag 5

¹¹² Aphi E op cit pag 193

¹¹³ Ara Angelo, Magris Claudio, *Trieste. Un’identità di frontiera*. Torino , Einaudi, 1987 pag 100

¹¹⁴ Aphi E op cit pag 193. Giuricin G *Origini della Lista per Trieste : storia documentata*, - Trieste, Italo Svevo, 2006

secondo quella che era una vecchia richiesta delle forze economiche triestine, ma anche di formazioni politiche della sinistra triestina, una zona Franca che assicurasse la extra-doganalità della Provincia di Trieste consentendo l'esenzione da IVA e diritti doganali per le merci introdotte a scopo di consumo, lavorazione o esportazione.

Il Comitato dei Dieci era composto da Letizia Svevo, figlia di Italo Svevo e vedova del colonnello Fonda Savio, Michele Frankfurter, Aurelia Gruber Benco, Ermenegildo de Rota, Marino Tassinari, Carlo Ventura, Vittorio Spinotti, Gianni Giuricin, Pia Frausin e Marino Bolaffio.

Le firme, presentate al Parlamento, furono immediatamente accantonate. Nessuna commissione parlamentare esaminò la proposta, che cadde con il venir meno della legislatura. Sotto il IV Governo Andreotti, il Parlamento approvò con legge 14 marzo 1977 la ratifica del Trattato. La legge fu firmata dal Presidente Leone. A nulla valsero le decine di appelli di cittadini e di personalità, le proteste, la lotta di una città. Le 65.000 firme non fermarono il Trattato.

Il 12 maggio 1978, ad opera del Comitato dei Dieci, nasceva ufficialmente l'Associazione per la Zona Franca Integrale a Trieste e nella sua Provincia – Lista per Trieste.

La Lista nacque su tre punti sui quali gli elettori potessero ritrovarsi, al di fuori delle ideologie partitiche. I tre punti storicamente erano l'Autonomia della Provincia, la difesa del Carso e la Zona Franca Integrale.

Alle elezioni del 25 giugno 1978 la Lista per Trieste diveniva la più importante formazione politica locale. Da allora è presente, direttamente o indirettamente, sulla scena politica triestina. Da ricordare, in questo senso, gli accordi politici con altre formazioni, che permisero l'elezione di candidati della LpT al Parlamento nazionale ed europeo.

Per poter mantenere una visione più ampia possibile della problematica è utile confrontare quanto detto sinora con chi non era d'accordo con il progetto della Zona Franca Industriale del Carso.

Bisogna notare che la tematica che copre il più vasto consenso fu quella ecologica¹¹⁵ in quanto si ritenne che l'equilibrio idrogeologico di tutta l'area poteva essere compromesso dal forte inquinamento provocato dall'insediamento dell'industria. Inoltre era temuta l'immigrazione dalle repubbliche meridionali della Jugoslavia, che avrebbe potuto portare ad una costruzione di un insediamento slavo molto forte nei pressi del confine, ponendo la premessa per un ribaltamento delle proporzioni etniche di tutta l'area¹¹⁶.

Per quanto riguarda l'aspetto economico, vi è da notare che all'interno del ceto imprenditoriale triestino furono avanzati seri dubbi sulla reale possibilità di lavorare alla Zona Franca Industriale del Carso, e si ebbe il timore che tale area potesse essere di aiuto alle attività illecite che

¹¹⁵ Aphi E op cit 193

¹¹⁶ ibidem

costituivano un rischio per l'intero territorio triestino. Molte industrie di import – export dell'area isontina e giuliana temevano invece che la zona franca potesse provocare un accentramento del settore e una conseguente riduzione delle possibilità di manovra delle proprie attività, infine gli ambienti economici che si riferivano al porto di Trieste, credevano invece di poter essere danneggiati dalla creazione di quello che venne visto come un polo alternativo al porto il quale sarebbe potuto divenire capace di deviare verso di sé i finanziamenti statali¹¹⁷.

Roberto Romano

¹¹⁷. Del Moro M, *Una finestra: la città – porto di Trieste*, Stella, Trieste 2005, pag 269.