

Giulio Mellinato

L'economia locale nel trapasso di poteri tra il governo asburgico e quello italiano

19

Se affrontiamo il problema del passaggio guerra-dopo-guerra dal punto di vista dell'economia, dobbiamo pensare ad una scansione cronologica diversa rispetto a quella degli avvenimenti politici. Per questa ragione gli eventi che qui consideriamo grossomodo iniziano nel 1917 e finiscono nel 1924.

Infatti, la questione di chi avrebbe governato l'economia della Venezia Giulia nel dopoguerra si aprì non appena i circoli finanziari di Vienna capirono che la guerra era ormai persa. I Cosulich, al solito, si mossero per tempo, e mentre il giovane Mario, rifugiatosi in Sudamerica, veniva nominato presidente della società (evidentemente per sfuggire a confische o a qualche altro imprevisto una volta che le truppe italiane fossero arrivate a Trieste), gli esponenti di punta della famiglia iniziavano a contrattare con le grandi banche viennesi le condizioni alle quali acquistare l'intera proprietà delle aziende da loro dirette. Tra queste c'era anche il Cantiere di Monfalcone, che fin dai primissimi, vertiginosi aumenti di capitale degli ultimi anni prebellici era divenuto proprietà del grande capitale austrotedesco.

Se, da questo punto di vista, la tradizionale temporizzazione del dopoguerra deve essere anticipata, è anche vero che un punto terminale non può essere posto se non nel 1924, non solo perché in quell'anno si concluse l'esperienza fiumana ma anche perché soltanto allora la struttura istituzionale austriaca che ancora governava quella parte dell'economia della regione che più ci interessa (ovvero il Governo Marittimo del Litorale) venne definitivamente sostituita da quella italiana.

Anche l'impresa fiumana va tenuta in considerazione, poiché fu proprio grazie agli aiuti dati a D'Annunzio che il cantiere di Monfalcone e le compagnie di navigazione di Trieste (che, come sappiamo, non erano nient'altro se non due facce di un'unica medaglia) riuscirono ad assorbire funzioni, quote di mercato e finanche impianti e macchinari che prima della guerra erano appartenuti al capoluogo del Quarnero.⁽¹⁾

Gli anni dal 1917 al 1924, piuttosto che quelli dal 1915 al 1918, furono dunque decisivi per la sorte del sistema industriale locale, ed in particolare per quella parte, importante, che dipendeva quasi completamente dalle attività marittime.

Sul tappeto non c'era solo la questione della difficilissima riconquista dei mercati persi con la dissoluzione dell'Austria-Ungheria da una parte e dell'Impero turco dall'altra, ma anche la serrata concorrenza che il capitale italiano iniziava a muovere alle attività triestine proprio sul piano delle attività marittime. L'orizzonte della società giu-

liana si tingeva di tinte sempre più cupe, e non c'è da stupirsi che in quegli anni Trieste fosse la seconda città al mondo per suicidi, subito dopo San Francisco, come ricorda-va tempo fa Elio Apih.

Già nei primi mesi di armistizio si svolse uno scontro senza quartiere tra i Cosulich da una parte ed alcuni imprenditori delle vecchie province (i capofila erano veneti) per il controllo del Lloyd triestino, da cui dipendevano anche i Cantieri di Trieste. Lo scontro venne risolto d'autorità dal Governo, che assegnò la maggioranza azionaria del Lloyd alla Banca commerciale italiana, che così iniziò fin dall'inizio del 1919 a svolgere quel ruolo di mediazione tra imprenditori locali e capitale nazionale che avrebbe conservato fino al 1933, venendo poi sostituita dall'Iri.

Ma la guerra aveva scatenato numerosi altri appetiti. Nel campo dei rifornimenti marittimi in Italia erano nate numerose ghiottissime occasioni di profitto, che avevano attirato nel settore dei trasporti e delle costruzioni navali molti imprenditori interessati ad un lucro elevato ed immediato. A Palermo venne costruito in fretta e furia un cantiere navale che non costruì alcuna nave, mentre a Torino, nel 1917 venne costituita la Società navale italo-americana che noi tutti conosciamo, anche se la sua sigla Snia viene oggi associata a tutt'altro ramo d'attività, benché l'azienda in questione abbia conservato i collegamenti con la Fiat. Invece tra il 1917 ed il 1922 la Snia tentò con grande dinamicità di approfittare della situazione, creando un sistema complesso di gestione dei rifornimenti marittimi, dall'imbarco/sbarco, al trasporto ed alla costruzione del naviglio. Infatti la Snia diversificò anche nel settore navalmeccanico, ed organizzò l'apertura di due cantieri, uno in Texas e l'altro a Pascagoula, sulle rive del Mississippi.⁽²⁾ Gli altri concorrenti erano aziende del calibro dell'Ansaldo, dell'Ilva, della Terni, tutte aziende già magnificamente inserite nel ricco circuito delle costruzioni navali sovvenzionate dallo Stato.

Era con questi concorrenti che dovevano misurarsi i Cosulich nel progettare la ricostruzione del loro cantiere di Monfalcone. Ed il loro non era certo un compito facile.

La strategia adottata per rispondere a queste molteplici sfide fu oltremodo complessa, ed in questa sede non posso che descriverla, rimandando ad un'altra occasione un'analisi compiuta.

I primi due passi, in ordine cronologico, furono la scelta del gigantismo industriale, con la moltiplicazione dell'area occupata dal cantiere di Monfalcone, e la ricerca, assieme, di un più stretto controllo sulla base operaia e di una compressione del costo del lavoro.

Dell'espansione della base produttiva ci occuperemo poi,

mentre ora dobbiamo spendere alcune parole sui rapporti tra industriali e mano d'opera. L'occasione fu offerta da una prima crisi produttiva, apertasi alla fine del 1921 a causa della sospensione di alcuni finanziamenti in precedenza concessi dal Governo per la ricostruzione di una parte della flotta mercantile triestina. Nelle industrie triestine venne proclamato lo sciopero generale, al quale, dopo alcuni giorni di trattativa, gli industriali rispondono con la chiusura di ogni dialogo ed una riduzione unilaterale dei salari del 20%.⁽³⁾

In pratica, da quell'ottobre del 1921 si consolidò definitivamente un sistema Cosulich per la gestione dei rapporti tra industriali, società locale, movimenti politici di destra e potere politico centrale che sarebbe durato a lungo, anche oltre la crisi imprenditoriale che, durante gli anni Trenta, sconvolse gli assetti proprietari della cantieristica regionale.

I Cosulich presero la testa della reazione degli industriali. Dal verbale della seduta della Deputazione di Borsa del successivo 21 novembre 1921 si apprende che "nella città si è costituito un comitato civile di resistenza il quale si propone di fronteggiare la situazione creata dallo sciopero ripristinando, con l'ausilio di squadre speciali, il funzionamento regolare dei servizi pubblici, nonché di tutelare la libertà del lavoro in città".⁽⁴⁾

Nei confronti del potere politico, il ricatto occupazionale venne utilizzato massicciamente anche alle scadenze dei decreti De Nava (1921) e Belotti (estate 1922), quando ormai ai Cosulich era riconosciuto pienamente il ruolo di leader degli industriali locali. Non che la crisi non fosse grave: i dati occupazionali dimostrano come tutta la navalmeccanica triestina stesse attraversando un periodo nero. Il punto vero è un altro. I costi delle necessarie ristrutturazioni vennero volutamente scaricati sulla società locale e sulle casse statali, mentre i gruppi dirigenti locali preferirono lanciarsi in una pericolosa corsa agli investimenti in gran parte volti all'ampliamento delle aziende esistenti, non al loro adattamento alle mutate condizioni del dopoguerra.⁽⁵⁾

Occupazione operaia nella navalmeccanica triestina

	Cantieri Gennaio 1922	operai occupati Dicembre 1922
S. Marco	1308	461
S. Rocco	1249	808
Monfalcone	2585	1905
F.M.S.A.	614	587
totale	5756	3761

Nel 1925, tra le 82 maggiori aziende industriali e commerciali attive nell'intera Venezia Giulia, 31 erano state fondate tra il 1891 ed il 1914. Se noi restringiamo l'analisi alle società che avevano sede a Trieste, su 60 ben 24 erano state fondate tra il 1891 ed il 1914, 28 tra il 1915 ed il 1925 e 8 prima del 1891. Ma la più significativa rappresentazione della vischiosità del sistema industriale locale nel primo dopoguerra ci è offerta dai dati sui capitali sociali. Al 31 agosto del 1925, su 1.138 milioni di lire investiti nelle 59 più grandi aziende industriali e commerciali di Trieste, 202 appartenevano ad aziende fondate prima del 1891 (in particolare 100 milioni al Lloyd triestino e 60 allo Stabilimento tecnico triestino), 701 ad aziende fondate tra il 1891 (anno dell'abolizione del porto franco) ed il 1914, e solo 235 milioni ad aziende create negli anni del dopoguerra. Credo non sia eccessivo stimare che alla fine della ricostruzione il 61% dell'attività industriale e commerciale era direttamente connessa con le provvidenze che il governo di Vienna aveva concesso alle aziende triestine contestualmente all'abolizione del porto franco, ed una buona metà del rimanente vi era connesso indirettamente.⁽⁷⁾

Una quota consistente di quelle nuove risorse, investite però in vecchie aziende, rappresentava il frutto dei numerosi e stretti contatti che gli industriali locali avevano saputo intrecciare molto precocemente con il potere politico italiano. Da fonti della Camera di Commercio di Trieste sappiamo che il Tesoro italiano spese per il capoluogo adriatico qualcosa come un miliardo e 250 milioni soltanto nel biennio 1919-1920.⁽⁸⁾

Ciò che gli industriali locali chiedevano esplicitamente al Governo era una sorta di *state-substitution*, al posto di un mercato che si era completamente volatilizzato.

Nel corso della primavera del 1920 iniziò a profilarsi quella prolungata depressione dei noli marittimi che sarebbe rimasta per oltre un decennio il problema più grave per l'economia marittima della regione, tanto da impedire definitivamente un ripristino di quel sistema circolare (traffico-navigazione-costruzioni navali) che aveva portato la prosperità alla Trieste asburgica. Per l'élite industriale locale i danni furono ingenti ed immediati, come dimostra il crollo delle quotazioni azionarie delle principali aziende marittime ed industriali della regione.

La pianificazione di quel particolare ruolo che gli industriali locali intendevano assegnare alle finanze statali fu molto precoce. Gli armatori della regione ebbero a Roma un primo incontro con il Ministro dei Trasporti italiano già all'inizio del gennaio 1919, per concordare con il Governo la ripresa dell'attività delle loro aziende. In seguito il gruppo

degli armatori si costituì in Federazione, mantenendo a Roma un proprio rappresentante, l'avvocato Antonio Cosulich, per tutelare i propri interessi. In realtà, l'attività dei Cosulich si rivolse ben presto verso la ricerca di appoggi e di entrate all'interno dell'alta burocrazia ministeriale, nell'intento di influenzare dall'interno, in senso favorevole agli interessi degli armatori giuliani, l'elaborazione di alcuni importanti provvedimenti riguardanti la cantieristica e la navigazione, che allora erano allo studio.

Due episodi sono documentabili. Nel settembre del 1920 l'avvocato Cosulich indirizzava agli armatori giuliani aderenti alla Federazione una sorta di lettera circolare, in cui affermava che

Mi pregio di comunicarVi che il referente dell'amministrazione delle imposte, nell'ultimo abboccamento con lui avuto in merito all'esonero delle Ditte Armatrici dall'obbligo d'insinuare i propri equipaggi per l'anno 1919 [per il pagamento dell'imposta personale], ebbe a manifestare l'opinione che, se la Federazione degli Armatori presentasse ancora un'energica istanza all'Amministrazione stessa per l'Ufficio Centrale delle Nuove Province, tendente all'ottenimento dell'esonero in parola, e corredata di dichiarazioni delle varie Ditte armatrici, questa sarebbe convenientemente appoggiata dalle Autorità locali, le quali proporrebbero all'Ufficio Centrale la forfaitizzazione dell'imposta.⁽¹⁰⁾

Nel novembre successivo, una lettera da Roma di Guido Cosulich informava gli aderenti alla Federazione degli armatori della Venezia Giulia della prossima estensione

alla Venezia Giulia del decreto De Nava, che prevedeva contributi per la navigazione nazionale. Il Cosulich diceva: "Vi informo [...] che cercherò di prendere visione del Decreto di estensione prima che venga pubblicato. Fra qualche giorno il decreto verrà presentato all'Ufficio centrale per le Nuove province, il quale provvederà alla pubblicazione portandolo al Consiglio dei Ministri".⁽¹¹⁾

Con l'arrivo al governo di Mussolini i rapporti divennero ancora più stretti, ed il piano dello scambio si definì ancora meglio. Del 1923 è una lettera alla Presidenza del Consiglio dal Commissariato generale Civile per la Venezia Giulia nella quale si chiedeva di assegnare al Cnt la riparazione del materiale ferroviario ("prego vivamente l'Eccellenza Vostra, nell'interesse della pace sociale di queste terre già tanto colpite dalla guerra, affinché la domanda [per l'assegnazione di lavori da parte delle Ferrovie dello Stato] venga favorevolmente accolta")⁽¹²⁾ come contrappeso alla crisi delle costruzioni navali. Ecco che compariva la *state-substitution* di cui parlavo prima.

Ancora più esplicito un carteggio più tardo, quando evidentemente il "sistema Cosulich" era divenuto prassi consueta.⁽¹³⁾

Illuminante mi sembra, tra gli altri, un telegramma di ringraziamento inviato dalla direzione del Cnt può rappresentare un esempio lampante di quello scambio (intervento pubblico nel mercato marittimo-consenso nella realtà locale) che avrebbe caratterizzato la vita economica di Monfalcone durante tutto l'arco del ventennio:

Ringraziamo per gentile sua comunicazione del 10 marzo e

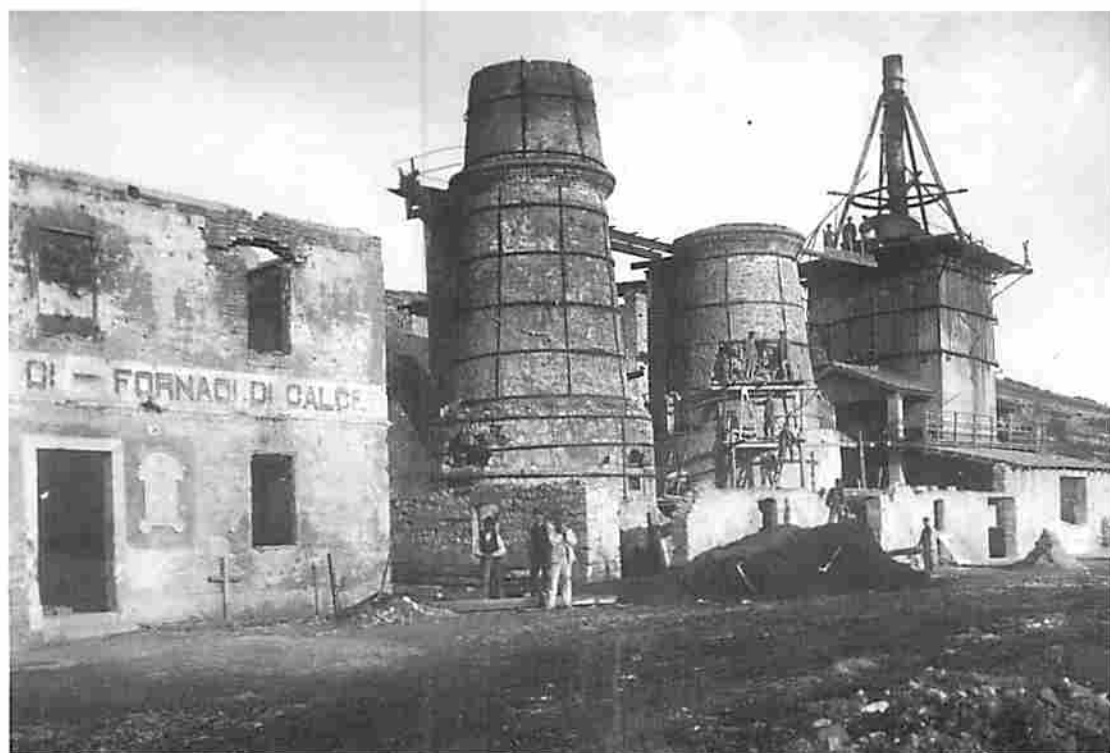
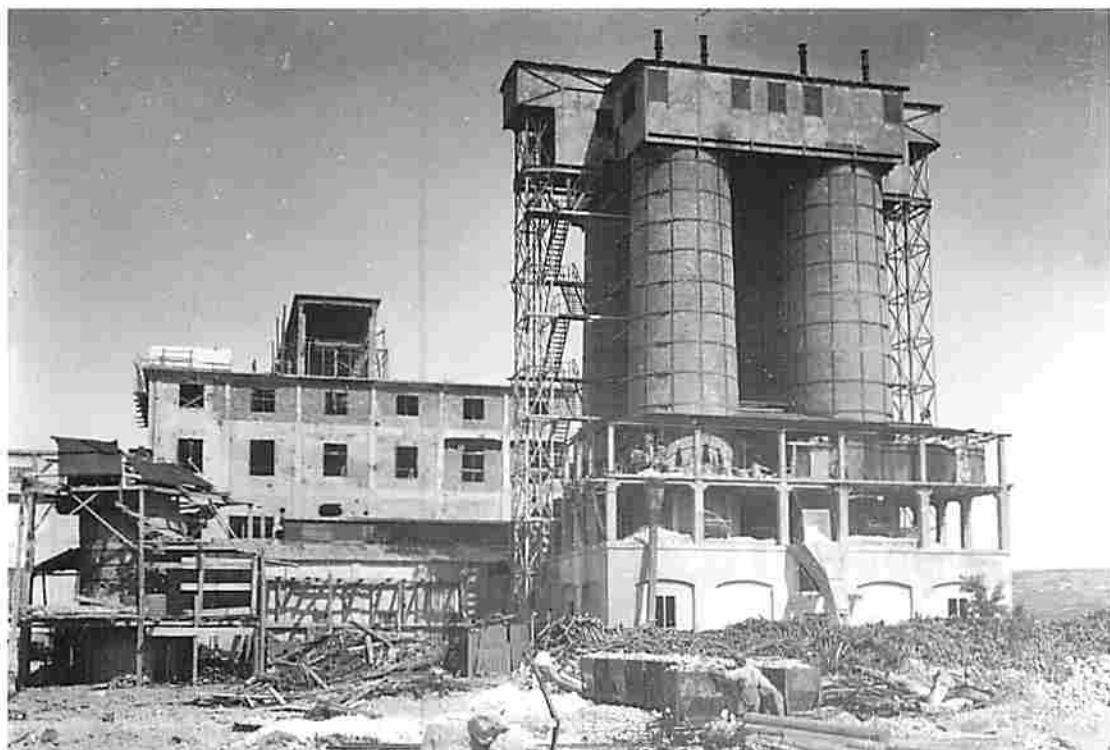
Andamento di borsa di alcune aziende regionali⁽¹⁹⁾

Azienda	n. titoli in circolazione	corso al 1-4-1920	corso al 30-5-1921	perdita complessiva approssimativa in milioni di lire
Lloyd Triestino	72.000	2.200	1.600	43
Nav. Libera Triestina	125.000	1.325	465	107
Stabilimento Tecnico Triestino	12.000	500	340	2
Soc. di nav. Cosulich	200.000	781	320	92
Cantiere triestino di Monfalcone	75.000	425	170	19

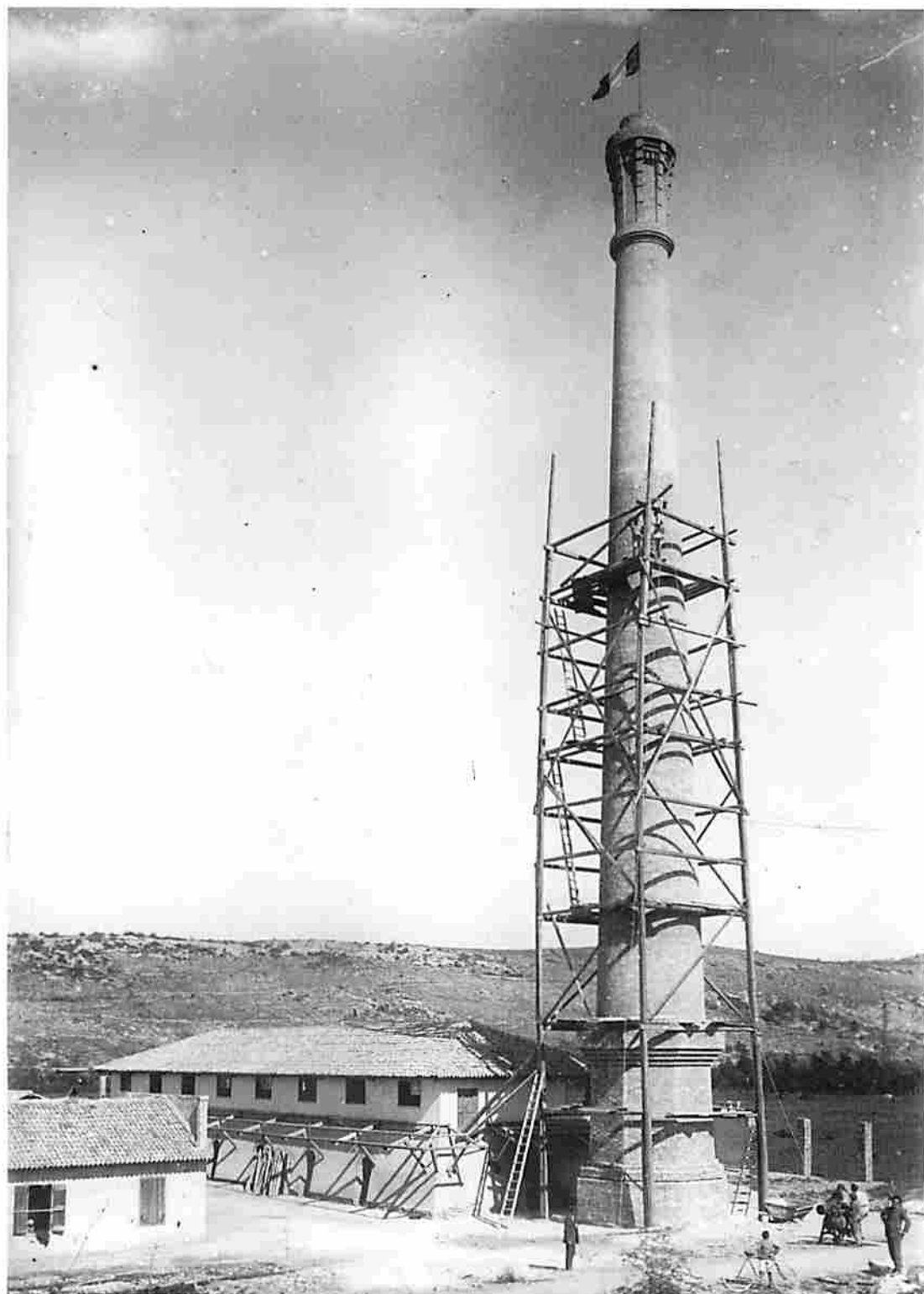
Le strutture industriali dell'Adria-Werke a ridosso della prima linea nell'estate 1917 in una fotografia di Ludovico Sella (p. g. e. Fondazione Sella, Biella).



*L'Adria-Werke e le fornaci di calce di Selz in due immagini
del Fondo Miniussi, dicembre 1919
(Fototeca del Consorzio culturale del Monfalconese).*



*Fornaci Miniussi per la costruzione dei laterizi ai
primi anni Venti, zona Mucille (Fondo Miniussi,
Fototeca del Consorzio culturale del Monfalconese).*



preghiamo esprimere a S.E. il Primo Ministro Benito Mussolini coi nostri ringraziamenti tutta la gratitudine nostri impiegati e nostre maestranze per avere mercé il suo intervento personale reso possibile alla industria italiana di accaparrarsi la costruzione delle motonavi per il Brasile.⁽¹⁴⁾

Anche se l'importanza dell'intervento del Duce fu forse sovrastimata, il documento rimane importante per capire entro quali spazi andrebbe collocato lo sviluppo dell'influenza del regime su quella particolare realtà sociale che si era agglomerata attorno alla fabbrica.

Gli elementi strutturali

Possiamo iniziare da un diffuso (pre)giudizio, secondo il quale fu grazie alla particolare importanza che rivestiva per l'Austria il porto di Trieste che si poté sviluppare attorno ad esso una diffusa attività "emporiale" (una rete di piccole fabbriche dedite ad una prima lavorazione dei materiali scaricati), che avrebbe a sua volta consentito un arricchimento ulteriore della città. Chi propone una simile interpretazione non tiene conto del fatto che la stessa crescita quantitativa dei traffici movimentati dal porto, la crescente regolarità e sicurezza dei servizi di trasporto, assieme al miglioramento dei collegamenti con le regioni più interne della Monarchia, aveva fatto sparire i principali fattori grazie ai quali risultava conveniente effettuare quel tipo di lavorazioni vicino alle zone di sbarco, e le aveva spostate laddove risultava più economicamente conveniente, e la città di Trieste finì con il risultare troppo cara per molti tipi di merci (fino ai giorni nostri sono rimasti soltanto il caffè e gli agrumi. Sparita la lavorazione degli olii, della juta ed altre minori).

Anche in questo caso, basta uscire dalla limitata (e limitante) ottica regionale per scoprire similitudini e parallelismi con realtà solo apparentemente diverse. Il passaggio dall'Austria all'Italia "copri", per così dire, alcune contemporanee profonde trasformazioni nella struttura stessa del trasporto marittimo, a livello mondiale. Si trattava del passaggio da una fase artigianale ad una propriamente industriale dell'organizzazione e della gestione dei traffici. Lo hanno efficacemente sottolineato Sergio Finardi e Carlo Tombola, autori di uno dei pochi studi italiani sulla storia dei trasporti in età contemporanea.

Il porto-emporio era legato al territorio da un doppio legame geografico: uno immediato, urbano, l'altro a scala regionale o sub-regionale. Numerose figure di mediatori, di intermediari

commerciali, di magazzinieri arricchivano lo spazio immediatamente attorno alle banchine e all'angiporto, ed erano in grado di compensare l'imprevedibilità dell'appuntamento con la nave attraverso lo scambio e lo stoccaggio. D'altra parte, la dinamicità del porto era in funzione del retroterra industriale ed urbano, produttore e allo stesso tempo consumatore delle merci che passavano per il porto. Le operazioni portuali erano subordinate alla complessità di queste relazioni a terra, tanto che una nave convenzionale passava in rada la maggior parte del proprio tempo utile. [Con la razionalizzazione del lavoro] tende ad affermarsi invece il *portless port*, il "porto senza porto", semplice punto in cui avvengono i passaggi intermodali: accessibilità in acque profonde per i grandi tonnellaggi, banchine e grandi piazzali con ingenti investimenti fissi...⁽¹⁵⁾

Furono proprio la costruzione del porto "nuovo" ed il raddoppio dei collegamenti ferroviari, due infrastrutture fortemente volute dalla borghesia mercantile triestina nella seconda metà dell'Ottocento, che segnarono la fine della città-emporio del secolo scorso, e avrebbero potuto costituire i punti cardine dello sviluppo della città moderna di questo secolo, se un'eccessiva nostalgia per il passato non avesse spinto quello stesso ceto mercantile a riproporre moduli di sviluppo ormai obsoleti.

In questa sede, l'analisi di simili problematiche non può articolarsi più di tanto. Troppi e troppo grandi sono i limiti di spazio, ma ci ostacola anche una diffusa e grave carenza di studi specifici, che non si può superare in tempi brevi. Qui si tenterà piuttosto di offrire una chiave di lettura generale, accompagnata da alcuni "sondaggi" riguardanti snodi fondamentali dello sviluppo industriale.

E' mai esistito un sistema economico regionale? Ad un primo livello di analisi la risposta potrebbe sembrare addirittura banale: quando la Venezia Giulia era ancora austriaca la specificità c'era, eccome. L'alto Adriatico era l'unica regione marittima dell'Impero, e questa collocazione favorevole garantiva investimenti, sviluppo e benessere. Dopo il 1918 la Venezia Giulia perse questa specificità, e divenne un'appendice periferica di un sistema economico nell'ambito del quale la sua collocazione geografica aveva ben scarso valore. Sorvoliamo sui ripetuti tentativi di riprodurre, seppur nell'ambito di un contesto geopolitico così mutato, un'immagine di Trieste come "porta" verso il mare per le industrie del centroeuropa, oppure il mito speculare (riproposto anche di recente) che vede la Venezia Giulia come "ponte" tra Est ed Ovest d'Europa. La realtà è che, storicamente, entrambi i tentativi di fare di Trieste lo snodo centrale degli assi commerciali Nord-Sud ed Est-

*"5 dicembre 1919, Gorizia", stabilimenti industriali
lungo l'Isonzo (Fondo Miniussi, Fototeca
del Consorzio culturale del Monfalconese).*



Ruedi della cartiera di Podgora-Piedimonte, dicembre 1919 (Fondo Miniussi, Fototeca del Consorzio culturale del Monfalconese).

27



Ovest sono sostanzialmente falliti. Rimane soltanto l'immagine di un'economia che incontra sempre più grandi difficoltà nel trovare al proprio interno gli strumenti e i mezzi finanziari necessari ad autosostenersi. Ma questa non è certo una particolarità del sistema industriale giuliano.

Il quadro muta sensibilmente se noi andiamo oltre le apparenze, ed analizziamo in profondità il modello dell'industrializzazione alto adriatica. Qui si può cogliere appieno la specificità di un "sistema verticale", all'interno del quale è possibile integrare sia il concreto sviluppo della grande industria, sia il particolare ruolo sociale e politico, molto al di là del ristretto campo economico, che i gruppi dirigenti locali esercitarono lungo un arco di tempo eccezionalmente lungo.

Il noto caso della ricostruzione del Cantiere di Monfalcone in realtà non rappresentò che la punta di un iceberg. L'intera matrice industriale delle Venezia Giulia non fu adattata alle nuove esigenze del dopoguerra. Anzi, sarebbe rimasta per decenni quasi identica rispetto all'anteguerra

e, contrariamente all'opinione diffusa, già nel periodo austriaco non tutto procedeva per il verso giusto. A differenza di Genova, ad esempio, i grandi impianti della regione facevano riferimento a varie società: questo garantiva una relativa flessibilità alla struttura e dava luogo ad una certa competizione per la conquista delle quote di mercato (così come avviene in ogni economia capitalistica). Questi apparenti pregi, ad ogni modo, nascondevano dei difetti alquanto gravi. In primo luogo (ed anche questa non è una novità) va considerata la dipendenza dell'economia locale dall'impegno marittimo (commerciale e militare) dell'Impero austroungarico. Inoltre, chi si è occupato di storia economica austriaca ha sottolineato altre due questioni cruciali, strettamente correlate. Da una parte l'antieconomicità del sistema produttivo locale, una caratteristica che era divenuta sempre più netta con l'avvicinarsi della prima guerra mondiale. Dall'altra, l'abitudine degli imprenditori locali ad affidarsi a criteri più politici che industriali, nell'adozione delle scelte decisive per

Gorizia, dicembre 1919: stabilimenti industriali lungo l'Isonzo distrutti dai bombardamenti (Fondo Miniussi, Fototeca del Consorzio culturale del Monfalconese).

28



la vita della loro azienda.

In effetti, proprio il paragone con Genova può aiutarci a chiarire l'importanza della decisione di "congelare" all'interno delle tipologie esistenti l'apparato produttivo della Venezia Giulia. Marco Doria ha recentemente sottolineato come a Genova:

La crisi postbellica [fosse] punteggiata da crolli (clamoroso quello dell'Ansaldo dei Perrone [1921]) e ridimensionamenti; maggiore diviene il coinvolgimento delle banche miste nella proprietà delle imprese; tra il momento in cui la crisi esplode in tutta la sua gravità e il ritorno ad una condizione di relativa normalità alla metà degli anni Venti, è più diretto l'intervento dello Stato a sostegno delle aziende che non riescono, o non possono, operare la riconversione alle produzioni di pace.⁽⁶⁰⁾

Nella Venezia Giulia le sovvenzioni statali servirono per rimettere in piedi esattamente le stesse aziende e più o meno le stesse produzioni dell'anteguerra, in assenza pres-

soché totale di tentativi di riconversione. In più, nella Venezia Giulia il peso delle banche miste negli affari aziendali si sarebbe fatto sentire soltanto a partire dalla crisi del gruppo Brunner e della Banca commerciale triestina, negli anni 1927-1929, a ricostruzione ormai conclusa.

L'unica rilevante eccezione a questa dinamica generale è costituita dall'avvio della costruzione di idrovolanti a Monfalcone, dal 1923. Ma si tratta di un elemento del tutto eccezionale. Tanto dal punto di vista tecnologico che da quello del mercato il trasporto aereo stava nascendo allora, dopo che gli sforzi compiuti durante la guerra mondiale avevano fornito alle industrie conoscenze tecniche sufficienti a costruire le prime generazioni di aerei commerciali tanto sicuri da poter attirare un adeguato numero di clienti.

L'aeronautica commerciale stava muovendo i primi passi, ed in Italia entrambe le aziende pioniere nella costruzione di idrovolanti avevano avviato la nuova produzione a partire da una diversificazione dei loro impianti navalmeccanici. Infatti, in singolare parallelismo con la

costituzione delle officine aeronautiche a Monfalcone anche l'Ansaldo aveva avviato la produzione di idrovolanti nel proprio stabilimento di Marina di Pisa.⁽¹⁷⁾

Ma anche all'interno dell'episodio più significativo del processo di ricostruzione nella nostra regione, la triplicazione dell'area degli impianti del cantiere di Monfalcone, dominavano nettamente gli elementi di continuità rispetto a quelli di rottura.⁽¹⁸⁾ Nel caso delle officine per la costruzione e riparazione del materiale ferroviario (attive dal 1912 al 1935) si può sostenere con una certa sicurezza che si trattò di una scelta tattica: nel breve periodo l'investimento (indirizzato soprattutto alla costruzione di carri merci) trovava la sua giustificazione nelle prospettive di mercato aperte dalla necessità di rimediare all'enorme decurtamento che il materiale rotabile delle ferrovie dei paesi del centro Europa avevano subito durante la guerra,⁽¹⁹⁾ e consentiva di partecipare al ricco mercato costituito dal piano di investimenti varato dalle ferrovie italiane.⁽²⁰⁾ In un arco di anni medio-lungo, con l'esaurirsi della domanda di materiale ferroviario, gli impianti e la mano d'opera resa esperta nel frattempo avrebbero potuto essere facilmente utilizzati nei due settori di punta, il navale e l'aeronautico, come in effetti avvenne.⁽²¹⁾

La valenza tutta tattica di questo episodio di diversificazione produttiva è confermata anche dall'episodio della chiusura delle officine ferroviarie, deciso d'autorità dal Governo nel 1935. Con un provvedimento specifico, Mussolini decise di spostare a Genova i contratti di fornitura e riparazione stipulati dalle ferrovie dello stato proprio per fornire alla Liguria un compenso per il trasferimento nei cantieri adriatici di una maggiore aliquota delle costruzioni navali sovvenzionate dallo stato.⁽²²⁾

In gran parte legata alla contingenza postbellica era invece la nascita delle officine elettromeccaniche. Il nuovo reparto, infatti, rappresentava un esempio di intervento in un settore dove alcune produzioni avrebbero potuto risultare utili alle costruzioni navali, ma era nel contempo un tentativo di sostituire nel mercato italiano le importazioni di motori elettrici che precedentemente erano in mano ad aziende tedesche e cecoslovacche (queste ultime erano state le fornitrici privilegiate dei cantieri giuliani), che la guerra aveva ormai fatto sparire dal mercato.

Lo spregiudicato dinamismo dei Cosulich rappresentava però una vistosa eccezione nel panorama locale. Le altre industrie, ed in particolare quella tessile, che prima della guerra condividevano con la navalmeccanica il ruolo di "locomotiva" dell'economia locale mal sopportarono la vera rivoluzione amministrativa che aveva accompagnato l'arri-

vo dei funzionari italiani.

Gli uomini anche più intelligenti e più liberi da preconcetti venuti dal regno portano impressi in modo indelebile i concetti del più assoluto centralismo e male sanno muoversi fuori dai suoi metodi. Un'amministrazione autonoma per tradizione storica e per necessità psicologica, un'amministrazione autonoma non congegnata da un teorico isolato, ma imposta dalla convinzione di tutta una popolazione, per la quale costituisce la forma costante di vita, è qualcosa che con grande fatica essi possono concepire e che soltanto con uno sforzo costante possono rispettare.⁽²³⁾

In effetti, in una situazione tutta particolare si trovava il gruppo tessile facente capo alla società "Cotonificio Triestino Brunner", sul quale non possiamo che dare un'immagine più che rapida. Esso comprendeva: lo stabilimento di Aidussina (filatura, torcitura, aspatatura e candeggio), rimesso in efficienza dal 1920, occupava nel 1925 circa 500 addetti; la tessitura di Ronchi-Vermegiano, in attività dal 1923, con circa 500 addetti; la filatura-tessitura-candeggio-tintoria-stamperia e cascamicificio di Piedimonte del Calvario; la filatura di Monfalcone. Gli ultimi due stabilimenti non erano ancora rientrati in attività nel 1925. L'intero gruppo, se fosse stato rimesso in attività, avrebbe occupato circa 4000 operai, ma sulla sua lunga crisi e sul suo crollo (sui quali, peraltro, si conosce ben poco) pesarono sia l'ostilità della finanza e degli industriali italiani del settore tessile, sia gli errori commessi dalla proprietà, e da Arminio Brunner in particolare.

Note

- (1) Notizie sui finanziamenti diretti di armatori ed industriali a D'Annunzio in: Giuseppe Stefani, Stefano Astori, *Il Lloyd triestino, contributi alla storia italiana della navigazione marittima*, Milano, Mondadori, 1938, pag. 439.
- (2) Marcella Spadoni, *La Snia 1917-1939. Dai trasporti marittimi alle fibre tessili artificiali*, in "Economia e storia", n. 1, 1997, pagg. 69-98.
- (3) La documentazione prodotta dalla Camera di Commercio negli anni del primo dopoguerra è stata analizzata da Claudio Venza, *Aspetti e problemi dell'economia triestina dal 1918 al 1924 nelle pubblicazioni della Camera di Commercio*, Tesi di Laurea, Università di Trieste, anno accademico 1969-70. La crisi dell'ottobre 1911 viene ricostruita da pag. 65.
- (4) Claudio Venza, *Aspetti e problemi...*, cit., pagg. 68-69.
- (5) Una simile scelta non derivava certo da una scarsa conoscenza della situazione europea, ed anche a Trieste non mancarono osservatori che consigliarono di procedere ad un taglio netto con il passato. Gustavo Del Vecchio già nel 1920 affermava: "Mentre ancora molti sono fermi all'alternativa tra le due forme economiche superate, del porto franco e del ritorno alle complesse condizioni artificiali di limitazioni e di

- preferenza imposte a Trieste dalla cessata monarchia, le energie più giovani e gagliarde sentono che la stessa continuità storica e la tradizione largamente interpretate segnano alla città nuovi compiti e le impongono nuovi mezzi per attuarli", Gustavo Del Vecchio, *L'economia della Venezia Giulia e i suoi problemi*, in: Riccardo Bachi, *L'Italia economica dell'anno 1919*, Città di Castello, 1920, pagg. 443-462. La citazione si trova a pag. 460.
- (6) Claudio Venza, *Aspetti e problemi...*, cit., pag. 177, nota 78.
- (7) Tutti i dati sono tratti da: *Dati e notizie sulle società per azioni della Venezia Giulia*, Trieste, Banca commerciale triestina, 1925.
- (8) Cfr. il *Verbale stenografico della seduta della Giunta consultiva della Camera di Commercio e industria di Trieste che ebbe luogo il 26 febbraio 1921*, riportato integralmente in appendice a Claudio Venza, *Aspetti e problemi...*, cit.
- (9) Gustavo Del Vecchio, *La crisi economica della Venezia Giulia, Fiume e Zara*, in: Riccardo Bachi, *L'Italia economica nell'anno 1920*, Città di Castello, 1921, pagg. 433-475; la tabella è a pag. 464.
- (10) Lettera dell'avvocato Antonio Cosulich agli armatori della Venezia Giulia, 24 settembre 1920, in: Archivio di Stato di Trieste, fondo Tripovich, busta n. 130.
- (11) Ibidem, lettera di Guido Cosulich agli armatori della Venezia Giulia, datata Roma, 27 settembre 1920. Nello stesso fascicolo è conservato pure un promemoria riservato sul progetto di un decreto che avrebbe dovuto sostituire il De Nava, datato 21 gennaio 1921.
- (12) Lettera del Commissariato generale Civile per la Venezia Giulia ai Ministeri economici, conservata in: Archivio centrale dello Stato, Presidenza del Consiglio dei Ministri, (d'ora in poi Acs-Pcm), "Navi e Cantieri", anno 1923, fascicolo 13.4, conservata in copia presso l'Archivio dell'Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel Friuli Venezia Giulia.
- (13) Ibidem, anno 1924, fascicolo 13.4, pratica 1079.
- (14) Ibidem, telegramma dal Cantiere navale triestino di Monfalcone al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Suardo, datato Trieste, 12 marzo 1926.
- (15) Sergio Finardi, Carlo Tombola, *Il sistema mondiale dei trasporti. L'economia-mondo nel XX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1995, pagg. 293-295.
- (16) Marco Doria, *Genova: da polo del triangolo industriale a città in declino*, in: "Atti della società ligure di storia patria", n. XXXVII nuova serie, a. CXI, fasc. II, pagg. 367-408. La citazione è a pag. 379.
- (17) Anna Maria Falchero, *La piramide effimera. Il sistema verticale Ansaldo dai primi passi alla distruzione*, in: *Studi in memoria di Mario Abrate*, Torino, 1986, pagg. 23-40. Sull'industria aeronautica italiana tra le due guerre cfr. anche i recenti lavori di Gian Luca Balestra, *L'industria aeronautica italiana tra smobilitazione e occasioni mancate*, in: "Rivista di storia contemporanea", n. 4, 1990, pagg. 487-521 e di Anna Dell'Orefice, *Un difficile esordio: il centro aeronautico dell'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco*, in: *Tra economia e storia. Studi in onore di Gino Barbieri*, a cura di Romano Molesti, Pisa, Ipem edizioni, 1995.
- (18) Una visione d'insieme dei cambiamenti dell'organizzazione interna dei Cantieri in: Carlo Morelli e Giorgio Vianello, *Cantieri Riuniti Dell'Adriatico and the reconstruction of the national merchant fleet*, estratto da "Tecnica italiana", anno V, n. 4, 1950. Per la produzione di idrovolanti va citato uno studio specifico: *Monfalcone e le sue officine aeronautiche*, Associazione Arma Aeronautica, sezione di Monfalcone, 1987.
- (19) Sidney Pollard, *La conquista pacifica. L'industrializzazione in Europa dal 1760 al 1970*, Bologna, Il Mulino, 1984, pag. 466 segg. riporta numerosi dati ed informazioni relativi al primo dopoguerra nel centro Europa. D'altra parte, in quegli stessi anni, le costruzioni ferroviarie vissero un periodo di vivace espansione anche in Italia, cfr. la tabella IX dell'Appendice statistica in: Antonio Confalonieri, *Banche miste e grande industria in Italia 1914-1933*, Milano, Banca Commerciale italiana, 1994.
- (20) Così come per la navalmeccanica, anche per le costruzioni ferroviarie la crescita accelerata del primo dopoguerra è collegabile ai rilevanti investimenti pubblici nel settore. A tal fine, il decreto n. 1695 del 1918 assegnava ben un miliardo e 800 milioni al bilancio dell'amministrazione ferroviaria per commesse di materiale fisso e rotabile. Cfr. Antonia Carparelli, *Uomini, idee, iniziative per una politica di riconversione industriale in Italia*, in *La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e in Germania dopo la Prima guerra mondiale*, a cura di Peter Hertner e Giorgio Mori, Bologna, Il Mulino, 1982, pagg. 207-247.
- (21) In fondo non molto diversa risultava la logica sottesa alla costituzione del reparto ponti e gru presso il cantiere S. Marco (dal 1922).
- (22) Cfr. la relazione *Sistemazione dell'industria del materiale rotabile*, in: Archivio storico della Banca d'Italia, fondo Beneduce, n. 348, fasc. 7.
- (23) Gustavo Del Vecchio, *I problemi dell'economia della Venezia Giulia*, cit., pag. 451.