

# #3 L'ECONOMIA E LE SUE IDENTITÀ

[...] le lotte di rappresentazione sono rilevanti, alla stessa stregua delle lotte economiche, per capire i meccanismi per mezzo dei quali un gruppo impone, o tenta di imporre, la sua concezione del mondo sociale, i valori che sono i suoi, e il suo dominio [...]¹

Nella regione Friuli Venezia Giulia, la ridondanza del ruolo della memoria nella costruzione dell'identità, per altro, si coniuga con una forte debolezza delle rappresentazioni fondate sull'economia. Come scrive Angelo Pichierri

l'identità consta di più proprietà e della loro combinazione. Questa definizione dell'identità complessa implica che diversi attori possano puntare su diverse proprietà e sul loro peso relativo. Le caratteristiche economiche di una regione sono un aspetto naturalmente importante, ma non necessariamente fondante l'identità. Possiamo supporre che le rappresentazioni fondate sull'etnia, o sulla religione, o sull'economia, e diverse combinazioni di queste proprietà comportino strategie diverse per gli attori che le condividono. E ritengo che si possa documentare empiricamente che alla debolezza delle proprietà economiche corrisponda abbastanza regolarmente un'ipertrofia di quelle "etiche" e "culturali".²

Qui, però, a complicare tale quadro intervengono due fattori. Da un lato l'evidenza che nel Friuli Venezia Giulia l'ipertrofia, nella costruzione dell'identità, delle proprietà etniche e culturali non è solamente frutto della debolezza di quelle economiche, ma anche del fatto che la "tradizione" con i suoi miti e le sue ideologie – etnici e culturali – si è presentata come parte fondante del contesto che ha consentito e supportato lo sviluppo.

Dall'altro la consapevolezza che, ad aumentare la frammentazione della regione, i tre i diversi poli che la compongono si basano su tre diversi sistemi economici che hanno vissuto tre diverse evoluzioni.

Il Friuli, storicamente terra di agricoltura povera, di emigrazione ed arretratezza, tra la fine degli anni '60 e l'inizio dei '70 del XX secolo è riuscito ad approfittare della crisi del fordismo, dando vita a un sistema di piccola industria che gli ha consentito di diventare parte di quella "Terza Italia del centro nord est" che, con le sue specifiche strutture economiche e i suoi peculiari modi di sviluppo, negli ultimi decenni ha permesso all'Italia di proseguire la via della crescita compensando il declino della grande industria localizzata nel triangolo industriale del nord-ovest (Milano, Torino, Genova). La crescita – consolidata a partire almeno dal 1969-70 – di tutti gli indici economici – di reddito, consumo e produzione – testimonia tale evoluzione che si esemplifica nella trasformazione da terra di emigrazione a terra di immigrazione<sup>3</sup>. Se nel 1970, nelle provincie di Udine e Pordenone, l'aumento del reddito procapite iniziato alla fine degli anni 'Cinquanta portò finalmente "al raggiungimento del valore medio nazionale" – per poi crescere a un ritmo superiore anche a quello delle regioni più sviluppate dell'Italia settentrionale -, i movimenti migratori verso l'estero e le altre regioni italiane si esaurirono "in pratica" nel 1969, quando per la prima volta i rimpatri superarono gli espatri, e gli anni Settanta si caratterizzarono "per l'interruzione della catena migratoria e l'inversione dei flussi migratori"<sup>4</sup>. Fondamento di tale successo fu, appunto, l'espansione del settore manifatturiero che prese il sopravvento sull'agricoltura, sia per quanto concerne la formazione del reddito, sia per quanto concerne il numero degli occupati. Tuttavia, nonostante i profondi mutamenti verificatisi nella società friulana – ad esempio, nei modelli occupazionali o di consumo, nel mercato del lavoro, nella struttura demografica oppure negli stili di vita e nella qualità stessa di questa – il modello di sviluppo affermatosi ha come elemento centrale il persistere di elementi di arretratezza e il perpetuarsi dei suoi temi e delle sue ideologie e il loro intreccio con i nuovi processi di trasformazione. Questo

nei primi momenti della crescita, quando elementi centrali per il funzionamento dei meccanismi economici friulani – e per la compressione dei costi – si rivelarono la dispersione residenziale della manodopera e la dispersione degli insediamenti industriali, il perpetuarsi del rapporto tra la forza lavoro industriale e la proprietà dell'abitazione e della terra e l'occupazione agricola, il permanere, quindi, "di una mentalità e di un'identità rurale", la riproposizione del ruolo della famiglia, che permetteva la riduzione dei consumi individuali e sociali e l'integrazione di redditi di natura diversa<sup>5</sup>. Questo poi anche quando la sua stessa crescita, soprattutto dopo il terremoto del 1976 e la successiva ricostruzione, ha fatto correre al sistema Friuli il rischio di "cancellare le condizioni sociali della sua riuscita".<sup>6</sup> Di fronte a tale difficoltà e al bisogno di riproporre "i rapporti sociali e culturali preesistenti" – per conservare quel "nucleo caratteristico di entità appartenenti all'area dei valori, delle conoscenze e delle istituzioni e/o al sistema dei loro rapporti" su cui il sistema basava la capacità di competere – la strategia scelta è stata quella di ribadire, e anche rinforzare, i valori socioculturali "tradizionali". Tutto ciò, ad esempio, ha significato la riaffermazione della "centralità della famiglia e del lavoro [...] interpretata per lo più come riconferma del saldo legame tra società friulana e il suo passato" oppure "il riacutizzarsi della sensibilità etnica, che a partire dalla fine degli anni Sessanta assume la forma della ripresa dell'ideologia della friulanità e la dimensione di un movimento di massa"<sup>7</sup>.

Inoltre come, appunto, gli idiomi della tradizione e dell'arretratezza – nell'evoluzione delle strutture familiari, dei legami col territorio, dei modi dell'insediamento, della localizzazione delle imprese, dei modelli di consumo, della gestione politica della crescita, della struttura del mercato del lavoro, dei rapporti con l'agricoltura e del *genius loci* fondamentale al funzionamento dei distretti industriali e dei sistemi di piccola industria – sono serviti da ideologia della modernizzazione, così essi sono stati utilizzati, negli ultimi dieci anni, per affrontare le sfide della globalizzazione e le difficoltà manifestate dai *trend* degli indicatori economici. In effetti, durante gli anni '90, il sommarsi dei fattori

congiunturali e strutturali ha appesantito la marcia del sistema Friuli, al punto che due dei più attenti osservatori dell'economia della regione, Roberto Grandinetti e Enzo Rullani, hanno scritto di un esaurimento della "fase di crescita estensiva del modello di industrializzazione diffusa dell'area friulana", entrata ora in una fase di "crisi evolutiva"<sup>8</sup>. Il restringersi dello spazio dell'essenzione e dell'elusione, che a lungo era stato il principale canale attraverso cui lo Stato centrale aveva sovvenzionato la piccola industria, la fine, con l'avvento dell'euro, delle politiche monetarie fondate sulla svalutazione della lira, la rigidità del mercato del lavoro e la conseguente massiccia immigrazione di forza lavoro extracomunitaria, con i costi sociali ed economici che nascono dall'esistenza di ampi strati di manodopera non riconducibili ai rapporti tipici esistenti, le capacità di ripresa della grande industria, le difficoltà dei mercati – nazionale e internazionale – la crescente globalizzazione dell'economia, la delocalizzazione e l'internazionalizzazione delle imprese e l'entrata nella regione di imprese esterne, specie multinazionali tramite l'acquisizione di aziende già attive nel territorio, sono alcuni di quei fattori. Di fronte ad essi, al riproporsi dei mutamenti frutto della crescita, i modi di "immaginare" il Friuli fondati sulla "tradizione" spesso sono parsi non più sufficienti.

Trieste, invece, diventata già dal XVIII secolo uno dei centri urbani più popolati e più importanti dell'Impero asburgico, e da allora la principale città della regione, ha a lungo rappresentato la modernità e lo sviluppo economico. Realtà cosmopolita, abitata da immigrati provenienti da ogni dove, porto di mare attraversato da traffici internazionali e da un consistente flusso di passeggeri, si pose nell'area anche come modello di progresso dei costumi sociali e dei modi di vita. Praticamente priva di un retroterra rurale, fin dal '700 la città basò il suo sviluppo sul porto e i commerci, sul settore finanziario-assicurativo e su un rilevante comparto manifatturiero. Questo, composto da industrie di trasformazione, alimentari e chimiche, capaci di sfruttare la facilità di approvvigionamento di materie prime e d'accesso a mercati lontani, e dalla cantieristica con il suo indotto, fu dominato dalla presenza della grande industria, rappresentata

soprattutto proprio dal settore delle costruzioni navali che già nel XIX secolo impiegava molte migliaia di operai, tanto che proprio lo sviluppo della cantieristica – a Trieste e dall'inizio del XX secolo a Monfalcone che allora si presentava quale periferia industriale della vicina città – con la sua crescita produttiva, tecnologica e occupazionale può essere assunto quale paradigma dello sviluppo del settore secondario triestino.

Inoltre, altra caratteristica fondante del modello economico triestino fu lo stretto rapporto tra la città e lo Stato e le sue politiche di incentivi e sostegni, di modo che la crescita è stata sempre in gran parte “assistita”, frutto dell'intervento pubblico. Infatti, a partire dall'emanazione dei privilegi del 1719, i diritti esclusivi e i privilegi concessi e i flussi di denaro investiti dalle autorità asburgiche a sostegno sia del commercio, sia della costruzione della città e delle sue infrastrutture, sia del nascente comparto assicurativo, sia di quello manifatturiero furono un elemento determinante e ineludibile. Un esempio. Nella seconda metà dell'Ottocento, in seguito all'avvio della progressiva trasformazione delle funzioni del porto – da emporio a porto di transito – e la conseguente diminuzione della ricchezza prodotta che questo ha comportato, il settore industriale assunse in misura sempre più consistente il compito di sostenere, pure dal punto di vista occupazionale, il peso della città. Allora fu la politica dei governi austriaci mirante alla creazione di “una grande flotta con navi e macchinari costruiti in cantieri nazionali, svincolandosi dalle costruzioni straniere”<sup>9</sup> a determinare in gran parte i tempi e i modi dello sviluppo della cantieristica e questo attraverso le commesse militari, le sovvenzioni alle linee di navigazione – integrate verticalmente con i cantieri – e le sovvenzioni dirette alle costruzioni. Nel 1887 – e questo ci sembra emblematico della realtà cittadina – la direzione del Lloyd austriaco, impegnata in una contrattazione con le autorità viennesi tesa a stabilire l'importo degli aiuti statali, scriveva riguardo al proprio cantiere triestino che esso non era

uno stabilimento industriale avente lo scopo precipuo di sfruttare le forze lavoratrici dei propri operai a beneficio degli azionisti per ingros-

sare i dividendi. Ma essere l'arsenale un'istituzione eminentemente patriottica [...]; onde, se si fosse voluto riguardare la cosa dal punto di vista della convenienza oppure anche da quello della sola economia, si sarebbe dovuto ridurre senz'altro il lavoro all'arsenale al minimo possibile, e commettere altrove, e specialmente all'estero buona parte del naviglio occorrente.<sup>10</sup>

Questo quadro, poi, rimase sostanzialmente immutato nelle successive vicende e nei successivi avvicendamenti istituzionali: nel passaggio all'Italia dopo il 1918, nel periodo fascista con l'“irizzazione” dell'economia triestina e coll'avvento della Repubblica italiana e le “Partecipazioni statali”. Così, se, in contemporanea con il decollo friulano, nel corso degli anni '70 del '900 proprio la crisi delle “Partecipazioni statali” ha provocato la crisi del modello economico cittadino, a Trieste la “tradizione” è rappresentata dalle continue contrattazioni con il potere centrale di turno per la definizione delle politiche di investimento e di supporto statali, contrattazioni in cui il definirsi “terra di confine” ha sempre avuto un ruolo centrale. Inoltre, il mito di Trieste come “città libera” non è stato solo lo strumento con cui gestire i rapporti con i poteri pubblici, ma anche, in una costante debolezza del capitale locale, con i capitalismi e i poteri finanziari esterni al sistema cittadino, fossero le banche austriache, o i ceti finanziari e imprenditoriali italiani, oppure oggi, molto più prosaicamente, gli imprenditori e gli amministratori del vicino Friuli<sup>11</sup>.

Infine, Gorizia, un modello ibrido in cui convivono elementi dei due precedenti ai quali, però, si aggiunge un mercato sviluppo del terziario dovuto alla presenza del confine. Tale mescolanza è in parte frutto anche delle vicende storiche dei secoli precedenti che a lungo hanno modellato le caratteristiche del sistema economico dell'area: Monfalcone, con i suoi cantieri, è stata la “periferia industriale” di Trieste, mentre Gorizia, pur con un nucleo industriale proprio, ha svolto la funzione di centro di smistamento tra l'economia della montagna e quella della pianura. Poi, in tale contesto, i forti investimenti effettuati nel primo e, specialmente, nel secondo dopoguerra a favore delle grandi imprese a partecipazione statale hanno portato a una ancora maggiore assimilazione dell'economia di tutta la provincia a

quella triestina, tanto da sollecitare un'integrazione sempre più stretta tra Trieste, Monfalcone e Gorizia con l'obiettivo di creare un triangolo industriale "giuliano". Così, negli anni Cinquanta e Sessanta, le congiunture economiche sono state strettamente connesse a quelle di Trieste e, in più, sono stati adoperati gli stessi strumenti lì utilizzati al fine di ottenere un adeguato flusso di risorse di "sostegno" da parte dello Stato. Tuttavia, a partire dalla crisi delle Partecipazioni Statali dei primi anni '70 e dal calo occupazionale che ha comportato, il tessuto industriale si è lentamente rimodellato e con esso le istanze che lo avevano caratterizzato. Il capoluogo, grazie alla maggiore permeabilità del confine, si è orientato sempre più verso il terziario, con un aumento consistente delle aziende nel settore commerciale e nei servizi pubblici e privati, mentre l'economia del territorio provinciale, utilizzando le agevolazioni fiscali e gli incentivi concessi, ha tentato di controbilanciare la crisi delle costruzioni navali richiamando imprese da fuori e promuovendo lo sviluppo della piccola e media impresa. Con momenti di difficoltà, superati spesso grazie all'intervento di Stato e Regione, la situazione economica si stabilizza in *trend* positivo, grazie anche al ruolo fondamentale dei cantieri di Monfalcone che da tempo hanno imboccato la strada della riconversione produttiva attraverso la produzione di grandi navi da crociera. Ora, se la struttura di fondo è ancora caratterizzata dal ruolo dell'assistenza pubblica e dello sgravio fiscale, la provincia continua a rivendicare una propria peculiarità legata al carattere strategico della propria posizione a ridosso della frontiera e, per di più, di una frontiera la cui esistenza è stata – e la cui futura cancellazione sarà – resa ancora più contraddittoria e problematica dalla convivenza e dal confronto con Nova Gorica, città sorta in territorio sloveno in un continuo urbanistico con Gorizia, continuo spezzato solo dalla linea di confine. "Costruiremo una nuova città e le sue luci brilleranno oltre il confine"; questi erano i propositi della nuova amministrazione jugoslava intenzionati a edificare "un simbolo urbanistico che doveva illuminare con la nuova luce del socialismo quanto rimasto al di là della frontiera stabilita [...] dalle potenze vincitrici". Infatti, il progetto di un nuovo centro urbano

per il goriziano sloveno si sviluppò appena furono note le decisioni internazionali riguardanti il confine occidentale della Jugoslavia. Se ne discusse per la prima volta il 18 aprile 1947, quando fu istituito un gruppo di studio per la fondazione di una nuova città speculare a Gorizia. Tra ottobre e novembre dello stesso anno i primi gruppi di operai e di volontari provenienti da tutte le repubbliche jugoslave iniziarono i lavori e agli inizi del 1950 vi si trasferirono i primi abitanti. Era nata Nova Gorica (Nuova Gorizia), “la città della gioventù” in contrapposizione a Gorizia che appunto nella lingua slovena divenne Stara Gorica (Vecchia Gorizia)<sup>12</sup>.

Inoltre, distinguendosi in questo da Trieste, la Provincia si caratterizza oggi per la compresenza della tradizione friulana, slovena, tedesca e italiana, compresenza basata su un robusto tessuto di aziende di import-export e di trasporti protagoniste di un ricchissimo traffico con i vicini paesi dell'Est. Un sistema composito, quindi, che, pure di fronte ai profondi mutamenti geopolitici in atto, rimanda a una composita – e stratificata nel tempo – tradizione di rapporti col confine, da un lato visti, appunto, come una risorsa da sfruttare all'interno di rapporti economici e reti di relazioni trans-nazionali, dall'altro come una risorsa da spendere nella contrattazione col potere centrale per l'assegnazione di risorse e agevolazioni.<sup>13</sup> E non vi è dubbio che le agevolazioni ottenute grazie alla presenza del confine hanno avuto un ruolo importante per il tessuto sociale ed economico di Gorizia, e di Trieste, e che alcuni settori della città su di esse hanno prosperato. Ancora una volta basti un rapido elenco che unisce le due provincie: il Fondo Trieste, il Fondo di rotazione per le iniziative economiche, la benzina e il gasolio agevolati, il Fondo Gorizia e qui, oltre ai carburanti a prezzo ridotto pure lo zucchero, il burro, l'olio e il gas metano venduti a regimi particolari. Per ultimo i fondi strutturali europei “Obiettivo 2” per il sostegno alle zone in declino industriale cui la regione è potuta accedere anche grazie al suo *status* di area transfrontaliera.

Per altro, per tornare al filo principale del nostro discorso, questa diversità delle “tradizioni” economiche, oltre che nella ridondanza del ruolo della memoria per la costruzione delle iden-

tità, si riflette anche nell'estrema frammentazione che caratterizza il Friuli Venezia Giulia nell'uso e nei significati delle memorie stesse. Infatti, la scarsa coesione della regione – come abbiamo visto un'unità politica e amministrativa costruita artificialmente in tempi recenti – si manifesta non solo nell'estrema debolezza di memorie condivise dalle tre diverse aree che la compongono, ma anche nell'utilizzo, ai fini della costruzione delle identità, di memorie contrapposte e nel divergere dei significati che i legami del passato possono assumere. Questo a partire dal mito dell'origine, che per i friulani si fa risalire agli antichi celti e per Trieste alla città romana, ma anche quando si deve vagheggiare l'"età dell'oro", per individuare i segni della gloria passata e il momento del massimo splendore. E il ricordo dell'"età dell'oro" è uno strumento molto importante utilizzato da una comunità per delineare la propria natura, per circoscrivere i propri spazi, per ricordare la propria potenza e così le proprie possibilità future, specie nei momenti di crisi e di difficoltà<sup>14</sup>.

Così in Friuli si può fare ricorso all'età patriarcale, quando l'area assunse compiti di disciplinamento anche verso gli spazi balcanici, oppure, in età veneziana, alla indipendenza delle casate nobiliari e ai loro legami coll'Impero, quale elemento capace di tramandare gli ideali di libertà e autonomia pur sotto il dominio esterno, o magari al recentissimo sviluppo industriale e al ruolo che in questo hanno avuto i mercati dell'Europa del centro e dell'Est. A Gorizia pure si può utilizzare il ruolo delle famiglie aristocratiche che l'hanno governata, all'interno della compagine imperiale ma con un'ampia autonomia. A Trieste, invece, si può ricorrere all'età romana, con gli stretti legami con la Penisola italiana, al Settecento austriaco in un quadro di strettissimi legami con l'area danubiano balcanica che, all'interno dell'organizzazione dei domini asburgici, avrebbe dovuto fungere da retroterra destinato a sostenere la crescita della città quale porto e centro di traffici, ma anche di importanti apporti – di merci, capitali e persone – dall'area mediterranea, oppure alla città italiana tra le due guerre, centro dell'espansionismo nazionale verso i Balcani.

Ancora una volta, quindi, la regione si svela in tutte le sue

contraddizioni e frammentazioni, importanti anche perché, come abbiamo appena visto, ogni diversa ipotesi di “età dell’oro” rimanda a una diversa organizzazione degli spazi, a una diversa geografia internazionale e a confini diversi per natura, ruolo e posizione. Inoltre tale non coincidenza di modi, tempi e contenuti nella costruzione della memoria si ha anche tra i diversi piani locali e il piano nazionale, aprendo così profonde divergenze di identità tra la periferia e il centro.

**1** R. Chartier, *La storia culturale tra rappresentazioni e pratiche* in Id., *La rappresentazione del sociale. Saggi di storia culturale*, Torino 1989, p. 13.

**2** A. Pichierri, *Stato e identità economiche locali* in Paolo Perulli (a cura di), *Neoregionalismo. L'economia-arcipelago*, Torino 1998.

**3** Per quanto riguarda il sistema economico friulano rimandiamo a D. Andreozzi e L. Panariti, *L'economia in una regione nata dalla politica* e A. Guenzi, *Coltelli e seggiole. Modelli friulani di sviluppo locale dalle origini a oggi*, entrambi in Finzi, Magris e Miccoli (a cura di), *Il Friuli*, cit., t. II, rispettivamente alle pp. 857 – 881 e 919 – 940 e alla bibliografia ivi citata. Si vedano però anche i fondamentali P. e R. Grandinetti, *Il caso Friuli. Arretratezza o sviluppo*, Udine 1979 e E. Saraceno, *Emigrazioni e rientri. Il Friuli Venezia Giulia nel secondo dopoguerra*, Udine 1981. Sulla “terza Italia” A. Bagnasco, *Tre Italie. La problematica dello sviluppo italiano*, Bologna 1977.

**4** Grandinetti, *Il caso*, cit., p. 14; Saraceno, *Emigrazioni*, cit., p. 67.

**5** Grandinetti, *Il caso*, cit. pp. 46 – 62; R. Grandinetti, *Il settore metalmeccanico in Friuli – Venezia Giulia*, Udine 1981, p. 22; F. Bednardz e I. Chiopris, *Per una interpretazione della realtà friulana. Riflessioni sul modello di sviluppo e sulla società*, in “Qualestoria”, 2 (1982), pp. 106 – 109; F. Ulliana, *Cultura contadina e modernizzazione: il caso Friuli*, in “Qualestoria”, 1 (1981), pp. 118 – 124.

**6** Per questo si veda A. Bagnasco, *La costruzione sociale del mercato. Studi sullo sviluppo della piccola impresa in Italia*, Bologna 1988.

**7** G. Beccattini e E. Rullani, *Sistema locale e mercato globale* e S. Brusco, *Sistemi globali e sistemi locali* entrambi in F. Cossentino, F. Pyke e W. Sengenberger (a cura di), *Le risposte locali e regionali alla pressione locale: il caso dell'Italia e dei suoi distretti industriali*, Bologna 1997, rispettivamente a p. 237, ma più in generale pp. 229 – 259, e pp. 209 – 227; Bednardz e Chiopris, *Per una interpretazione*, cit., pp. 113 – 115; Grandinetti, *Il caso*, cit., pp. 70-71; M. Puppini, *Terremoto e «modello friulano»*, in “Qualestoria”, 2 (1982), pp. 75 – 82.

**8** R. Grandinetti e E. Rullani, *Artigiani – piccoli imprenditori in Friuli – Venezia Giulia. Caratteristiche strutturali, vantaggi competitivi, politiche, progetti*, in Regione Autonoma Friuli – Venezia Giulia (a cura di), *Piccole imprese a Nordest*, Milano 1998, p. 25.

**9** E. Gellner e P. Valenti, *San Rocco. Storia di un cantiere navale*, Trieste 1990, p. 13.

**10** Citiamo da G. Gerolami, *L'arsenale triestino*, Trieste 1953, pp. 52-53. Su questo anche A. Errera, *L'Italia industriale*, Roma – Torino – Firenze 1873, pp. 203-211.

**11** Per quanto riguarda l'economia di Trieste prima del 1918 ci limitiamo a rimandare al secondo volume della storia di Trieste Finzi, Panariti e Panjek (a cura di), *Storia*, cit., e in particolare ai già citati saggi di D. Andreozzi e di L. Panariti e la bibliografia ivi citata. Per quanto concerne la città italiana si veda G. Sapelli, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano 1990 e Andreozzi e Panariti, *L'economia*, cit., pp. 827 – 857 e 885 – 889 e, ancora, la bibliografia citata. Si vedano anche E. Apih, *Trieste*, Roma-Bari 1988 e, sulla cantieristica, P. Fragiaco, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town 1860-1940*, Milano 1997 e G. Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra impero asburgico ed autarchia (1914-1936)*, San Canzian d'Isonzo 2001.

**12** D. Kuzmin, *Nova Gorica. Genesis di una città*, in "Banca & Periodico di economia, attualità e cultura", 27 (2003), pp. 8 – 13. *Občina Nova Gorica 1947-1977*, Nova Gorica 1977, p. 11. Negli ultimi anni, la contiguità con la città slovena, arricchitasi molto grazie alla presenza di numerosi casinò frequentati da una clientela proveniente da tutto il nord-est italiano, ha portato all'individuazione e alla messa in opera di consistenti progetti, finanziati dalla Comunità europea, che hanno come obiettivo una riconversione socio-economica integrata della fascia confinaria italo-slovena specie per quanto riguarda la scomparsa delle attività caratteristiche di tali zone come la dogana e l'import-export.

**13** Per la storia dell'economia goriziana rimandiamo a Andreozzi e Panariti, *L'economia*, cit., pp. 815 – 827, 857 – 866 e 881 – 884 e alla bibliografia ivi citata.

**14** Sull'uso dell' "età dell'oro" vedi A. Smith, *The 'golden age' and national renewal*, in Hosking e Schöpflin (eds.) *Myths*, cit., pp. 36 – 59 e, soprattutto per quanto concerne l'utilizzo che ne fanno le città, B. Lepetit, *La storia urbana in Francia. Scenografia di uno spazio di ricerca*, in "Società e storia", 25 (1984), in particolare pp. 642 – 645. Va rilevato che negli ultimi anni tra gli sloveni si va diffondendo il mito dell'origine veneta (su questo M. Verginella, *Uso della storia nella Sonderweg slovena*, in "Storica", 19 (2001), pp. 97 – 116).