

IL TEMA DEL DECLINO ECONOMICO DI TRIESTE NEGLI INTERVENTI DI DIEGO DE CASTRO SU “LA STAMPA” (1948-1981)*

GIOVANNI LEPORE

Università di Torino

Dipartimento di Scienze Economiche e Finanziarie “G. Prato”

INTRODUZIONE

Benché la figura di Diego de Castro, tra le personalità più insigni espresse dall'Istria nel corso del Novecento, si sia contraddistinta per una straordinaria poliedricità, ed egli sia stato tra l'altro uno statista di fama europea, il suo nome rimane indissolubilmente legato alle vicende storiche relative alla cosiddetta ‘questione di Trieste’,¹ la questione cioè della definizione del confine italo-jugoslavo quale essa venne a configurarsi nel periodo 1943-1954.² Di tali vicende de Castro fu, oltreché un protagonista, un profondo conoscitore, una «vera e propria enciclopedia vivente».³

In merito ai molteplici aspetti della questione di Trieste e della storia veneto-giuliana, il Nostro, nella seconda parte della sua lunghissima vita, vergò diverse monografie, alcuni opuscoli, un'infinità di articoli e saggi su quotidiani e riviste, nonché «una inimmaginabile serie di prefazioni e postfazioni, di introduzioni, di presentazioni, di commenti di critica» ad opere altrui.⁴ All'interno di questo enorme *corpus* di scritti, rivestono una particolare importanza gli interventi pubblicati su “La Stampa” tra il 1948 e il 1981, interventi che, a Trieste e dintorni, furono sempre «molto seguiti» e fecero sempre «molto discutere».⁵ A proposito di tali interventi, Giulio De Benedetti, che del quotidiano torinese fu direttore dal 1948 al 1968,⁶ confidò una volta a de Castro:

Io i suoi articoli li pubblico per varie ragioni: primo perché piacciono a lei; secondo perché piacciono a me; terzo perché piacciono probabilmente a cinque o sei lettori de “La Stampa” che non siano triestini o istriani. Tutti gli italiani fanno finta di interessarsi al problema di Trieste ma, in realtà, non gliene importa nulla; quarto perché quando esce un articolo suo faccio mettere sulle edicole dei giornali, a Trieste, un piccolo cartello con scritto sopra: “Oggi articolo di de Castro” e, con questo avviso, invece di vendere le abituali settecento copie giornaliera ne vendo settemila ed è quello che più mi interessa.⁷

I numerosi di essi aventi carattere economico costituiscono l'oggetto di studio del presente saggio, che è organizzato come segue. Il paragrafo 1 traccia un breve profilo biografico ed intellettuale dell'autore. Il paragrafo 2, facendo riferimento anche ad alcuni articoli apparsi su “Il Piccolo”, dà conto della ricostruzione che egli fece della storia economica di Trieste così come essa si dipanò fino al 5 ottobre 1954, allorché il *Memorandum* di Londra sancì, seppure in modo formalmente provvisorio, il ritorno della città

* Desidero ringraziare Fabrizio Bientinesi, Giovanni Pavanelli ed, in particolare, l'anonimo *referee* della rivista per le preziose osservazioni che mi hanno rivolto in merito ad una precedente versione del lavoro. La responsabilità di quanto scritto rimane ovviamente soltanto mia.

¹ KNEZ, *Diego de Castro studioso del confine orientale d'Italia*, in O. LUSA, K. KNEZ (a cura di), *Diego de Castro nel centenario della nascita: 1907-2007*, Pirano, Edizioni Il Trillo, 2007, p. 84.

² Cfr. J. B. DUROSELLE, *Le conflit de Trieste 1943-1954*, Bruxelles, Editions de l'Institut de Sociologie de l'Université Libre de Bruxelles, 1966; B. C. NOVAK, *Trieste 1941-1954. The Ethnic, Political, and Ideological Struggle*, Chicago, University of Chicago Press, 1970; A. G. DE' ROBERTIS, *Le grandi potenze e il confine giuliano 1941-1947*, Bari, Laterza, 1983; G. VALDEVIT, *La questione di Trieste 1941-1954. Politica internazionale e contesto locale*, Milano, Franco Angeli, 1987.

³ S. LUSA, *Diego de Castro (1907-2003)*, in R. PANELLI (a cura di), *Diego de Castro*, Torino, Daniela Piazza Editore, 2010, p. 89. Nella sua *Storia d'Italia* Indro Montanelli ne fa addirittura il «massimo esperto» mondiale dell'argomento. I. MONTANELLI – M. CERVI, *L'Italia del miracolo (14 luglio 1948 – 19 agosto 1954)*, Milano, Rizzoli, 1987, p. 230.

⁴ D. DE CASTRO, *Prefazione* a S. LUSA, *Italia-Slovenia (1990-1994)*, Pirano, Edizioni Il Trillo, 2001.

⁵ M. BONIFACIO, *L'ultimo de Castro. Il passato insegna a costruire il futuro*, in R. PANELLI (a cura di), *Diego de Castro*, cit., p. 36.

⁶ Su Giulio De Benedetti, cfr. A. PAPUZZI, *Gidibì. Giulio de Benedetti. Il fascino e il potere del giornalismo*, Roma, Donzelli, 2008.

⁷ D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne. Trieste e l'Istria*, Trieste, Mgs Press, 1999, p. 229.

adriatica all'Italia. Il paragrafo 3 ha per tema il piano economico varato il 14 ottobre 1954 dal governo Scelba allo scopo di far uscire Trieste dalla grave crisi economica nella quale versava, ed in generale la politica economica attuata dall'Italia a favore di essa tra il 1954 e il 1958. Il paragrafo 4 il regresso economico e demografico della città rispetto al resto del Paese nella seconda metà degli anni '50 e nei primi anni '60. Il paragrafo 5 le sue possibili prospettive di sviluppo all'indomani dello smantellamento del Cantiere San Marco deciso nell'ambito del piano IRI-CIPE di riordino della cantieristica pubblica del 1966. Il paragrafo 6 infine verte sull'accordo sullo sviluppo della cooperazione economica fra Italia e Jugoslavia allegato al trattato di Osimo, che il 10 novembre 1975 suggellò il carattere definitivo del confine italo-jugoslavo e sulla protesta popolare che ne seguì.

1. DIEGO DE CASTRO: UN PROFILO BIOGRAFICO ED INTELLETTUALE

Diego de Castro (Pirano, Istria, 19/8/1907 – Roletto di Pinerolo, Torino, 13/6/2003) fu innanzitutto uno dei maggiori statistici italiani del XX secolo. Laureatosi in Giurisprudenza a Roma nel '29, conseguì la libera docenza in Statistica nel '31. Successivamente salì in cattedra da incaricato dapprima a Messina, poi a Napoli, e infine a Torino, dove, dal '36, fu ordinario alla Facoltà di Economia e commercio, e tenne anche i corsi di Demografia. In tale Facoltà fondò nel '38 l'Istituto di Statistica, che diresse fino al '72, allorché passò ad insegnare a Roma. Qui nel '82 concluse, per raggiunti limiti di età, la propria carriera accademica, venendo nominato, l'anno seguente, professore emerito dall'allora Presidente della Repubblica Sandro Pertini.⁸ Tra il 1927 e il 1997 fu autore di 142 pubblicazioni scientifiche, che spaziano in ogni ramo della Statistica: giudiziaria, della criminalità, economica, sociale, docimologica, sindacale, dell'alimentazione, ecc.⁹ Del de Castro statistico non si può infine dimenticare l'attivo impegno nelle società scientifiche:¹⁰ alla fine degli anni Trenta entrò a far parte della Società Italiana di Economia, Demografia e Statistica, della quale fu anche presidente. Nel 1946 venne nominato *Fellow* della Royal Statistical Society; in seguito divenne socio onorario della Società Italiana di Statistica e membro titolare a vita dell'International Institute of Statistics.¹¹

Ma de Castro fu anche, seppure in senso lato, un economista. Subito dopo essersi laureato, divenne assistente presso la cattedra di Economia politica dell'ateneo romano, di cui era titolare Rodolfo Benini. Nel '34 prima vinse un concorso per dirigente dell'ufficio economico della Confederazione provinciale dei lavoratori dell'industria di Torino. Poi venne posto a capo dell'ufficio economico della Confederazione nazionale. Rimase consulente della medesima anche dopo il '36, anno nel quale, come abbiamo visto, divenne professore ordinario. Nel '42 fu chiamato anche a far parte della segreteria del Comitato interministeriale di coordinamento per gli approvvigionamenti, la distribuzione ed i prezzi.¹²

Durante la sua vita sviluppò anche un importante percorso rivolto all'attività diplomatico-politica, che prese l'avvio quando gli eventi bellici lo costrinsero ad interrompere la sua attività accademica e professionale.¹³ Alla fine del '43 fu tra i fondatori del Comitato giuliano di Roma. Ritenendo che l'attività di tale Comitato dovesse incentrarsi in azioni più concrete che non soltanto quella di raccogliere informazioni, pensò di rendersi utile facendosi richiamare in Marina, dove era stato tenente tra il '41 e il '42. Da qui venne mandato al Servizio Informazioni Segrete (S.I.S.), dove gli fu affidato il compito di occuparsi di tutto ciò che concerneva i problemi del confine orientale. Dall'aprile del '45 cominciò a collaborare con l'ottava Armata britannica, in rotta sulla Venezia Giulia. Gli inglesi chiesero alle nostre Forze armate un ufficiale

⁸ Sulla carriera accademica di de Castro, cfr. Ivi, p. 62; *, *Biografia di Diego de Castro*, in O. LUSA, K. KNEZ (a cura di), *Diego de Castro nel centenario della nascita: 1907-2007*, cit., pp. 13-14; R. P.[ANELLI], *Cenni biografici*, in IB. (a cura di), *Diego de Castro*, cit., pp. 14-15; K. KNEZ, *Pirano, Trieste e il confine orientale d'Italia. Diego de Castro tra impegno politico, storiografico e culturale*, in ivi, p. 78; S. LUSA, *Diego de Castro (1907-2003)*, cit., pp. 90-91.

⁹ *, *Biografia di Diego de Castro*, in O. LUSA, K. KNEZ (a cura di), *Diego de Castro nel centenario della nascita: 1907-2007*, cit., p. 14.

¹⁰ R. CAGIANO DE AZAVEDO, *Ricordo di Diego de Castro*, in R. PANELLI (a cura di), *Diego de Castro*, cit., p. 43.

¹¹ *, *Biografia di Diego de Castro*, in O. LUSA, K. KNEZ (a cura di), *Diego de Castro nel centenario della nascita: 1907-2007*, cit., p. 14.

¹² D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne. Trieste e l'Istria*, cit. pp. 62-64.

¹³ Sull'attività diplomatico-politica di de Castro, cfr. ivi, pp. 75-190; *, *Biografia di Diego de Castro*, in O. LUSA, K. KNEZ (a cura di), *Diego de Castro nel centenario della nascita: 1907-2007*, cit., p. 15; K. KNEZ, *Diego de Castro studioso del confine orientale d'Italia*, in ivi, pp. 89-109; R. P.[ANELLI], *Cenni biografici*, in ID. (a cura di), *Diego de Castro*, cit., pp. 16-17; K. KNEZ, *Pirano, Trieste e il confine orientale d'Italia. Diego de Castro tra impegno politico, storiografico e culturale*, in ivi, pp. 78-79; S. LUSA, *Diego de Castro (1907-2003)*, cit., pp. 91-94.

superiore italiano per ogni provincia occupata: de Castro ottenne in un solo giorno la promozione da tenente a maggiore. Destinato di passaggio a Trieste e poi a Fiume, una volta giunto a Padova, non poté proseguire, perché la mattina del 1° maggio le truppe titoiste avevano occupato la città. Allorché gli jugoslavi, il 12 giugno, abbandonarono Trieste, il Ministero della Marina ve lo inviò come osservatore in borghese. Nel gennaio del '46 partì per Londra allo scopo di far conoscere i termini esatti del problema giuliano e la posizione italiana. Rimase nella capitale inglese fino ai primi di agosto. Tra agosto e dicembre soggiornò negli Stati Uniti, per preparare il terreno a una visita ufficiale di Vittorio Emanuele Orlando, e per fare un'intensa propaganda a favore dell'Italia in previsione del Trattato di pace. Benché non potesse farne parte integrale, in quanto non iscritto ad alcun partito, dal '47 collaborò con il Comitato di Liberazione Nazionale dell'Istria, del quale fu anche consulente economico per la zona di Trieste. Nel luglio del '52 il presidente del Consiglio Alcide De Gasperi lo nominò rappresentante diplomatico dell'Italia presso il Governo Militare Alleato a Trieste e Consigliere politico del Comandante della Zona, gen. Winterton.¹⁴ Da tale carica de Castro si dimise nell'aprile del '54, ufficialmente per il cattivo funzionamento dell'amministrazione italiana presso il GMA.¹⁵

In seguito agli incarichi svolti come diplomatico, che, come abbiamo visto, lo portarono a «vivere, talvolta in posizione di responsabilità, i problemi giuliano e triestino, sin dal loro nascere, dopo la conclusione dell'armistizio del 1943»,¹⁶ divenne un profondo conoscitore di tali problemi, in merito ai quali pubblicò, dal 1944-45 in poi, numerosi studi, tra i quali è d'obbligo menzionare *Il problema di Trieste. Genesi e sviluppi della questione giuliana in relazione agli avvenimenti internazionali (1943-1952)*, che si dice De Gasperi tenesse sempre a portata di mano sul tavolo,¹⁷ e *La questione di Trieste. L'azione politica e diplomatica italiana dal 1943 al 1954* (1981), un'opera di oltre duemila pagine, rilegate in due poderosi volumi, che viene generalmente considerata un contributo storiografico imprescindibile all'argomento.

Egli svolse infine una lunga ed intensa attività di pubblicista sulla stampa quotidiana, redigendo più di cinquecento interventi.¹⁸ Nell'immediato dopoguerra pubblicò su “Il Giornale di Trieste”, nonché sulla “Gazzetta del Popolo”.¹⁹ Nel '48 cominciò a collaborare a “La Stampa”, della quale rimase editorialista per più di un trentennio.²⁰ Lasciato spontaneamente nel '81 il quotidiano torinese perché, parole sue, «non esisteva più quel clima di assoluta libertà nella scelta degli articoli che c'era al tempo di De Benedetti»,²¹ continuò a scrivere fino al 2002 su «Il Piccolo», dove suoi pezzi erano apparsi sin dal '52.

2. TRIESTE TRA LE DUE REDENZIONI (1918-1954): STORIA DI UN DECLINO ECONOMICO

Nella ricostruzione fattane de Castro, che è sostanzialmente in linea con quelle fornite da Marco Polla e Carlo Schiffrer,²² la storia economica di Trieste nel periodo anteriore al 1954, l'anno del suo ritorno all'Italia (alla quale già era appartenuta tra il 1918 e il 1947), è la storia del «modo precipitoso in cui la città è sorta in due secoli – a partire dal 1719 – e di quello non meno precipitoso nel quale è decaduta dal 1914 in poi».²³

Secondo quanto scritto da de Castro su “La Stampa” ed “Il Piccolo”, la moderna Trieste, la cosiddetta ‘città nuova’,²⁴ nacque con la funzione specifica di principale sbocco sul mare dell'Impero austro-

¹⁴ De Castro conosceva personalmente De Gasperi: ad avvicinarlo allo statista trentino era stato al termine della seconda guerra mondiale Giulio Andreotti, del quale il professore istriano era amico da anni. Cfr. R. CORRADETTI, *Presentazione*, in R. PANELLI (a cura di), *Diego de Castro*, cit., p. 9.

¹⁵ In realtà, de Castro era avvilito dalle voci relative all'andamento dei negoziati per la spartizione del Territorio libero di Trieste in corso a Londra, e dalla percezione del fatto che, per l'Italia, l'Istria fosse ormai perduta.

¹⁶ D. DE CASTRO, *Prefazione*, in R. PUPO, *Fra Italia e Jugoslavia. Saggi sulla questione di Trieste (1945-1954)*, Udine, Del Bianco, 1989, p. 7.

¹⁷ D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne. Trieste e l'Istria*, cit., p. 112.

¹⁸ Cfr. la sezione “Bibliografia” del sito ufficiale di de Castro (www.diegodecastro.it).

¹⁹ D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne. Trieste e l'Istria*, cit., p. 90.

²⁰ Sull'attività di editorialista de “La Stampa” di de Castro cfr. S. RODA, *Uno specchio della realtà sociale*, in R. PANELLI (a cura di), *Diego de Castro*, cit., pp. 128-134.

²¹ D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne. Trieste e l'Istria*, cit., pp. 238-239.

²² M. POLLA, *Gli aspetti economici della questione di Trieste*, Trieste, Stabilimento Tipografico Nazionale, 1953; C. SCHIFFRER, *Il problema economico: pregiudizi e realtà* (ed. orig. 1954), in ID., *Dopo il ritorno dell'Italia. Trieste 1954-1969. Scritti ed interventi polemici presentati da Giorgio Negrelli*, Udine, Del Bianco, 1992, pp. 39-55.

²³ D. DE CASTRO, *Considerazioni sul futuro di Trieste*, in *Il confine riscoperto. Beni degli esuli, minoranze e cooperazione economica nei rapporti dell'Italia con Slovenia e Croazia*, a cura di T. Favaretto, E. Greco, Milano, Franco Angeli, 1997, p. 154.

²⁴ A. ARA, C. MAGRIS, *Trieste. Un'identità di frontiera*, Torino, Einaudi, 1987, p. 18.

ungarico.²⁵ Tra il 1719, quando Carlo VI le concesse la patente di porto franco, e il 1914, la città di San Giusto attraversò un periodo di «florida, esuberante, magicamente rapida prosperità»,²⁶ e i suoi abitanti, che passarono da 7.000 a 240.000,²⁷ vissero in una specie di «paradiso economico».²⁸ A creare «tanto benessere» non furono soltanto l'«indubbiamente notevolissima» imprenditorialità dei triestini²⁹ e lo spirito d'iniziativa «dei grandi armatori, degli attivissimi spedizionieri, dei commercianti di larghe vedute»,³⁰ ma anche i favori della monarchia asburgica, che applicava alle merci transitanti per il porto dazi preferenziali e tariffe ferroviarie speciali.³¹

Seguendo de Castro, subito dopo la fine della Grande Guerra, con il collasso della realtà statale che ne aveva sin lì alimentato artificialmente i traffici, il porto di Trieste rimase esposto alla concorrenza degli scali anseatici (Amburgo, Brema, ecc.)³² nei confronti dei quali si trovò a scontare una peggiore situazione orografica:

Le Alpi rappresentano una barriera da attraversare, mentre la meravigliosa rete di grandi fiumi e di canali, che esiste dietro di esse, favorisce il molto meno costoso trasporto per via fluviale verso i porti situati sul Mare del Nord.³³

²⁵ D. DE CASTRO, *Gli accordi per Trieste e il principio regionale*, «La Stampa», 16 Ott. 1954; ID., *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, «Il Piccolo», 15 Gen. 1955; ID., *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, «La Stampa», 5 Mag. 1955; ID., *Il porto di Trieste*, ivi, 23 Nov. 1955; ID., *Pensare a Trieste*, ivi, 22 Giu. 1961; ID., *È interesse di tutta Italia fermare la decadenza di Trieste*, ivi, 18 Nov. 1961; ID., *Trieste ha davanti a sé un avvenire come «ponte» coi paesi afro-asiatici*, ivi, 8 Dic. 1967.

²⁶ D. DE CASTRO, *Trieste non vive a spese dello Stato*, «La Stampa», 9 Set. 1960.

²⁷ D. DE CASTRO, *Una città ingessata da un male antico: la sua "triestinità"*, «Il Piccolo», 12 apr. 1997.

²⁸ D. DE CASTRO, *Inquietudini a Trieste fra delusioni e speranze*, «La Stampa», 10 Feb. 1960.

²⁹ D. DE CASTRO, *Una città ingessata da un male antico: la sua "triestinità"*, cit.

³⁰ D. DE CASTRO, *Trieste non vive a spese dello Stato*, cit.

³¹ D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit.; ID., *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit. L'analisi fin qui svolta da de Castro necessita di alcune rettifiche ed integrazioni: 1) la storia economica di Trieste sotto l'Impero austro-ungarico si presenta molto più articolata di quanto traspaia da tale analisi. Al suo interno, è possibile distinguere quantomeno tre diversi periodi. Nel corso del primo, che giunge sino al 1850-60, il porto franco mutò le basi economiche di Trieste, che, da piccolo scalo di transito, divenne un grande emporio internazionale, ed i traffici portuali, fatto salvo l'arresto subito durante gli anni della dominazione napoleonica, si svilupparono gradualmente ma ininterrottamente. Il secondo periodo, che va dal 1850-60 al 1880-90, si caratterizzò per una lunga crisi di passaggio, che riportò progressivamente il porto giuliano al suo carattere originario, rifacendo dell'emporio uno scalo di transito. All'origine di essa vi fu un fenomeno universale, lo sviluppo di nuovi mezzi di comunicazione e di trasporto, che rivoluzionò i commerci: il telegrafo, la nave a vapore e la ferrovia resero sempre più stretti i rapporti tra il produttore e il consumatore, fino a rendere inutile la funzione di intermediazione del commerciante. Il terzo ed ultimo periodo, che si esplica tra il finire dell'Ottocento e la prima guerra mondiale, fu per Trieste un'era di grande crescita economica. L'ampia strategia economica messa in campo dai governi austriaci dopo l'abolizione del porto franco, avvenuta nel 1891 (ampliamento dei collegamenti ferroviari, introduzione di tariffe ferroviarie differenziali e cumulative e di dazi doganali preferenziali, sovvenzioni all'industria cantieristica, provvidenze fiscali ecc.), seppe stimolare, accanto alla ripresa dei traffici portuali, l'industrializzazione della città; 2) per quanto concerne i fattori economici che concorsero in epoca asburgica allo sviluppo economico di Trieste, non può essere sottaciuto il ruolo svolto dai settori assicurativo e bancario. Sulle vicende economiche di Trieste tra il 1719 e il 1914, cfr. A. VIVANTE, *Irredentismo adriatico: contributo alla discussione sui rapporti austro-italiani*, Firenze, Libreria della Voce, 1912, pp. 171-181; M. ALBERTI, *La fortuna economica di Trieste ed i suoi fattori*, Trieste, Pozzetto, 1913, pp. 3-14; A. CABIATI, *Trieste e l'economia danubiana*, «La Riforma Sociale», a. XLI, vol. XLV, n. 6, Nov.-Dic. 1934, pp. 625-628; M. POLLA, *Gli aspetti economici della questione di Trieste*, cit., pp. 3-4; C. SCHIFFRER, *Il problema economico: pregiudizi e realtà*, cit., p. 41-45; G. ROLETTO, *Problemi dell'economia triestina. Traffici e trasporti*, «Bancaria», a. XI, n. 5, Mag. 1955, p. 554; S. ADDOBATI, *Il porto di Trieste – Trasporti e comunicazioni (Origini e mezzo secolo di attività)*, in CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRIESTE (a cura di), *Cinquant'anni di vita economica a Trieste, 1918-1968*, Trieste, Stabilimento Tipografico Nazionale, 1968, pp. 101-119; B. COCEANI, *L'ascesa industriale*, in ivi, pp. 289-306; A. MILLO, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891-1938*, Milano, Franco Angeli, 1989, pp. 21-222; D. ANDREOZZI, L. PANARITI, *L'economia in una regione nata dalla politica*, in R. FINZI, C. MAGRIS, G. MICCOLI (a cura di), *Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 829-833; R. FINZI, L. PANARITI, G. PANJEK (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste. Vol. II. La città dei traffici (1719-1918)*, Trieste, Lint, 2003; A.M. HAMETZ, *Making Trieste Italian, 1918-1954*, Woodbridge, Boydell Press, 2005, pp. 47-49; A. SCARTABELLATI, *Prometeo inquieto. Trieste 1855-1937. L'economia, la povertà e la modernità oltre l'immagine della letteratura*, Roma, Aracne, 2006, pp. 27-34; 93-100. Sulle assicurazioni, cfr. G. CARDINALI, *Servizi assicurativi – crediti speciali – capitali di rischio*, in CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRIESTE (a cura di), *Cinquant'anni di vita economica a Trieste, 1918-1968*, cit., pp. 530-532; A. MILLO, *Trieste, le assicurazioni, l'Europa. Antonio Frigessi di Rattalma e la Ras*, Milano, Franco Angeli, 2004, pp. 13-59. Sul sistema bancario e finanziario, cfr. E. MÄRZ, *Austrian Banking and Financial Policy. Creditanstalt at a Turning Point, 1913-1923*, New York, St. Martins Press, 1984.

³² D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit.

³³ D. DE CASTRO, *Considerazioni sul futuro di Trieste*, cit., p. 157. Cfr. C. SCHIFFRER, *Il problema economico: pregiudizi e realtà*, cit., pp. 42-43; M. CATARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*, Bologna, Il Mulino, 2007, p. 347n. In realtà, già nel periodo

Per di più, la sua ubicazione geografica, «felicissima» nell'Impero austro-ungarico, risultava «infelice» nel Regno d'Italia:³⁴ nella nostra penisola, quello di Trieste è «un porto periferico, meno facile da raggiungere [di altri] e quindi più costoso».³⁵ In ogni caso, tra le due guerre, la città adriatica riuscì a «campare, più o meno bene».³⁶

L'Italia, con una serie di accordi bilaterali conclusi tra il 1919 ed il 1930, cercò di porre un riparo alla concorrenza dei porti nordici³⁷ e, inoltre, mutò la rotta della politica economica triestina, favorendo l'industrializzazione della Venezia Giulia, attraverso molte facilitazioni.³⁸ In tal modo Trieste, da città prevalentemente commerciale, divenne pure una importante regione industriale.³⁹ Fu così che, nel 1937, il traffico totale raggiunse 5.400 mila tonnellate, contro un massimo di 6.150 mila nel 1913 e, quello del solo porto, nel 1938, toccò 3.381 mila tonnellate, contro 3.450 mila del 1913. Per quanto si riferisce allo sviluppo industriale, mentre, nel 1911, tutto il Litorale austriaco (comprendente Gorizia, Cervignano e l'intera Istria) contava 2.304 industrie con 27.192 addetti, nel 1939 il solo Comune di Trieste superava le 4.500 industrie ed i 34.000 addetti.⁴⁰

Dopo la seconda guerra mondiale «la posizione della città divenne non solo militarmente, ma anche economicamente insostenibile».⁴¹ Tutto quanto l'Italia, «con tanta fatica, aveva creato», venne distrutto: «fu

asburgico, Trieste aveva incontrato enormi difficoltà a sostenere la concorrenza degli scali anseatici. Prima del 1857, quando, con la costruzione del tratto Trieste-Lubiana, fu completata la prima ferrovia Trieste-Vienna (Meridionale o *Südbahn*), la città di San Giusto «doveva ritirare le merci dall'interno o trasportarvele su gran carrettoni pesanti tirati da cavalli». Mentre i porti del Nord, sin dal 1851, «possedevano una congiunzione ferroviaria che li metteva in diretta relazione col centro della monarchia a.-u.». Nei decenni successivi, Trieste permase «in condizioni di inferiorità» rispetto ad essi: «I noli, nella congiunzione ferroviaria con l'interno dello Stato, erano elevati e quasi proibitivi, non solo a causa dello sfruttamento finanziario della linea da parte della compagnia privata che la possedeva; quant'anche e forse soprattutto, perché la linea vecchia non era idonea, non era razionale, non si adattava ai bisogni della piazza, giacché era stata costruita avendo in mente tutt'altri scopi [considerazioni d'ordine politico-militare] che quello di tener conto delle necessità del porto, cui si doveva finir col metter capo». E anche dopo l'introduzione, negli anni '90, dei congegni tariffari e daziari richiamati da de Castro, «la sfera d'azione e d'influenza dell'emporio triestino trov[ò] sempre] nella direzione verso l'Europa centrale una barriera all'altezza di Praga»: i territori «ricchi, popolosi, industriali» situati al di là di questa continuarono a gravitare commercialmente su Amburgo, Anversa, Rotterdam ecc. M. ALBERTI, *La fortuna economica di Trieste ed i suoi fattori*, cit., pp. 9; 12. Cfr. R. L. RUDOLPH, *Banking and Industrialization in Austria-Hungary. The role of banks in the industrialization of Czech Crownlands, 1873-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 1976, p. 35, laddove l'autore sostiene che nel 1898 il *dumping* ferroviario tedesco era così forte che «a firm in Bohemia found it more profitable to ship its product to a Steiermark consumer across Germany to Hamburg, have it shipped from Hamburg to Trieste, and thence through Trieste to Steiermark, rather than to use Austrian rail lines to ship commodities directly».

³⁴ D. DE CASTRO, *L'economia di Trieste è sana ma i triestini scoraggiati*, «La Stampa», 19 Dic. 1956.

³⁵ D. DE CASTRO, *Considerazioni sul futuro di Trieste*, cit., p. 158.

³⁶ D. DE CASTRO, *Una città ingessata da un male antico: la sua "triestinità"*, cit.

³⁷ Oltre agli accordi commerciali ai quali fa riferimento de Castro (ne vennero stipulati fino al 1938 e spesso interessarono più di due Stati alla volta), giova ricordare la conferenza di Roma del 1923 per il riordinamento delle Ferrovie meridionali austriache (*Südbahn*), la guerra tariffaria del 1925 tra la Lega adriatica (alla quale aderivano Italia, Austria e Cecoslovacchia) e le Ferrovie di Stato germaniche (*Reichsbahn*), nonché le conferenze di Amburgo del 1926 e di Monaco del 1928 per la spartizione della Cecoslovacchia in zone d'influenza tra i porti di Trieste e Fiume, da un lato, e di Amburgo e Brema dall'altro. Cfr. S. ADDOBATI, *Il porto di Trieste – Trasporti e comunicazioni (Origini e mezzo secolo di attività)*, cit., pp. 122-128.

³⁸ In aggiunta alle sovvenzioni creditizie e agli sgravi fiscali concessi all'industria e alla navigazione, vennero istituiti un punto franco portuale (1925) e una zona franca industriale per i comuni di Trieste, Muggia e Monfalcone (1928). Cfr. G. SAPELLI, *Il profilo del «destino economico»*, in E. APIH (a cura di), *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1988, pp. 209-238.

³⁹ In realtà, il *take off* industriale di Trieste, come abbiamo visto, aveva avuto luogo in epoca asburgica (precisamente nell'ultimo decennio del XIX secolo), e già nel 1915 la città adriatica, contrariamente all'opinione generale, traeva «gli elementi della sua esistenza più dalle industrie che dai commerci e dai trasporti»: gli occupati nel settore manifatturiero erano 24.967, a fronte dei 10.385 del commercio, dei 4.473 dei trasporti e dei 762 di banche e assicurazioni. M. ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, Roma, Associazione fra le Società Italiane per Azioni, 1916, p. 54.

⁴⁰ D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit. Sulle vicende economiche di Trieste nel periodo tra le due guerre mondiali cfr., oltre ai lavori già citati, M. PULLA, *Gli aspetti economici della questione di Trieste*, cit., pp. 4-6; S. CIRRINCIONE, *Il contributo della marina mercantile italiana all'economia nazionale*, in CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRIESTE (a cura di), *Cinquant'anni di vita economica a Trieste, 1918-1968*, cit., pp. 166-242; B. COCEANI, *L'ascesa industriale*, in *ivi*, pp. 307-321; R. PICCINI, *Lo sviluppo dell'attività creditizia e finanziaria nel contesto economico locale*, in *ivi*, pp. 490-503; G. CARDINALI, *Servizi assicurativi – Crediti speciali – Capitali di rischio*, in *ivi*, pp. 530-535; A. MILLO, *L'élite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891-1938*, cit., pp. 223-348; G. SAPELLI, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano, Franco Angeli, 1990, pp. 17-170; G. MELLINATO, *Crescita senza sviluppo: l'economia marittima della Venezia Giulia tra impero asburgico ed autarchia, 1914-1936*, San Canzian d'Isonzo, Consorzio Culturale del Monfalconese, 2001; A.M. HAMETZ, *Making Trieste Italian, 1918-1954*, cit., pp. 49-70; A. SCARTABELLATI, *Prometeo inquieto. Trieste 1855-1937. L'economia, la povertà e la modernità oltre l'immagine della letteratura*, cit., pp. 165-170; 222-232.

⁴¹ D. DE CASTRO, *Considerazioni sul futuro di Trieste*, cit., p. 158.

devastata dai bombardamenti buona parte delle industrie; fu affondata la quasi totalità delle navi mercantili». ⁴² Per di più, a guerra finita, Trieste si trovò distaccata da «quasi tutto» il suo storico *hinterland* mittel-europeo: con la discesa della cortina di ferro, gli Stati che lo formavano, con la sola eccezione della «piccola» Austria, vennero a gravitare nell'orbita economica dell'Unione Sovietica, ed i loro commerci a defluire verso di essa. ⁴³ D'altra parte, con il passaggio, sancito dal trattato di pace di Parigi del febbraio 1947, di Fiume, del territorio di Zara, delle isole di Lagosta e Pelagosa, di gran parte dell'Istria, del Carso triestino e goriziano, e dell'alta valle dell'Isonzo, alla Jugoslavia, la città venne privata del proprio mercato regionale, con grave danno del commercio al dettaglio e della piccola e media industria. ⁴⁴ Infine, essa fu invasa dalla marea di profughi che lasciavano case e terre nei territori assegnati all'Italia nel 1919, o fuggivano dai Paesi comunisti: i circa 40 mila di essi che vi si stanziarono la «appesantirono economicamente», aggravandovi il problema degli alloggi e della disoccupazione. ⁴⁵

Se nei diciannove mesi di occupazione tedesca (settembre 1943 – aprile 1945) e nei «quaranta giorni» di occupazione jugoslava (1° maggio – 12 giugno 1945) Trieste languì in uno stato prossimo all'«agonia economica», ⁴⁶ nei nove anni di amministrazione militare alleata (1945-1954) essa visse in un clima artificioso di «effimera floridezza». ⁴⁷

Allorché, nel settembre 1948, vi giunse come inviato speciale de «La Stampa», de Castro trovò – parole sue – una città «linda e pulita», nella quale i servizi pubblici funzionavano perfettamente, i cinema, i caffè e i teatri erano «pieni di gente», il pane «candido», le automobili «lucide», e le ragazze passeggiavano radiose sottobraccio al loro «*boy-friend* alleato». Addirittura, ci si lagnava che con la tessera si ricevesse «troppa roba» e si lasciava parte della merce nei negozi. ⁴⁸

Il fatto è che sotto il Governo militare alleato (GMA) i redditi, in «buona parte», non venivano prodotti in modo «economicamente sano», ⁴⁹ ma erano piuttosto il frutto di un'«economia fittizia»: ⁵⁰ per dirla con de Castro, c'era chi pagava, e Trieste faceva «la mantenuta». ⁵¹

Innanzitutto, un numero «enorme» di persone viveva di stipendi e salari pagati da Enti pubblici (al 20 ottobre 1954, essi ammontavano a 31.020, su una popolazione attiva di 86.869 individui). ⁵² Inoltre, nell'ambito della Ricostruzione, la zona A del Territorio libero di Trieste (TLT) «ebbe aiuti tali quali forse nessun paese del mondo riuscì ad avere». Dal 1948 al 1951, gli anni del Piano Marshall, vennero ad essa

⁴² D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit. Sui danni di guerra, cfr. R. SERRA, *Luci ed ombre nell'economia triestina*, Trieste, Smolars, 1954, pp. 55-56; G. SABINI, *Crisi e risanamento dell'economia triestina*, «Trieste», a. IV, n. 19, Mag.-Giu. 1957, p. 4. S. CIRRI, *Il contributo della marina mercantile giuliana all'economia nazionale*, in CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRIESTE (a cura di), *Cinquant'anni di vita economica a Trieste, 1918-1968*, cit., pp. 252-253; B. COCEANI, *L'ascesa industriale*, in *ivi*, pp. 321-327.

⁴³ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, «La Stampa», 22 Ago. 1954; ID., *Gli accordi per Trieste e il principio regionale*, cit.; ID., *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, «La Stampa», 14 Gen. 1955; ID., *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit.; ID., *La crisi economica di Trieste*, «La Stampa», 28 Apr. 1955. Cfr. M. POLLA, *Gli aspetti economici della questione di Trieste*, cit., p. 6; C. SCHIFFRER, *Il problema economico: pregiudizi e realtà*, cit., p. 47; G. SABINI, *Crisi e risanamento dell'economia triestina*, cit., pp. 3-4; F. BEDNARZ, *Crisi economica e governo della società*, in L. GANAPINI (a cura di), ... *anche l'uomo doveva essere di ferro. Classe e movimento operaio a Trieste nel secondo dopoguerra*, Milano, Franco Angeli, 1986, p. 284.

⁴⁴ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.; ID., *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *La crisi economica di Trieste*, cit. Cfr. C. SCHIFFRER, *Il problema economico: pregiudizi e realtà*, cit., pp. 40-41; R. SERRA, *Luci ed ombre nell'economia triestina*, cit., p. 58; G. SABINI, *Crisi e risanamento dell'economia triestina*, cit., p. 4.

⁴⁵ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.; ID., *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit. In merito al tema dei profughi, esiste una letteratura consolidata. Per un'introduzione, cfr. G. OLIVA, *Profughi. Dalle foibe all'esodo: la tragedia degli italiani d'Istria, Fiume e Dalmazia*, Milano, Mondadori, 2005.

⁴⁶ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.

⁴⁷ D. DE CASTRO, *Una città ingessata da un male antico: la sua "triestinità"*, cit.

⁴⁸ D. DE CASTRO, *I triestini si lagnano per le razioni abbondanti*, «La Stampa», 9 Set. 1948.

⁴⁹ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.

⁵⁰ D. DE CASTRO, *I triestini si lagnano per le razioni abbondanti*, cit.; ID., *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit.

⁵¹ D. DE CASTRO, *I triestini si lagnano per le razioni abbondanti*, cit.

⁵² D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.; ID., *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit. Cfr. G. SABINI, *Crisi e risanamento dell'economia triestina*, cit., p. 5, in particolare laddove l'autore scrive che «l'Amministrazione militare alleata procedette dopo il suo insediamento a costituire un corpo di polizia ed un'amministrazione sua particolare accanto all'amministrazione statale che esercitava già i suoi poteri in loco e che essa intendeva controllare e dirigere. A tale scopo essa assunse in massa nuovo personale in modo da occupare oltre dodicimila dipendenti nei più diversi e numerosi servizi».

assegnate forniture ERP per un valore di 37,5 milioni di dollari (in termini *pro capite* tre volte l'aiuto concesso all'Italia). Queste merci concorsero a formare un fondo di contropartita di 22 miliardi di lire, mediante il quale vennero concessi mutui alle imprese. A questi miliardi vanno aggiunti i 71,5 che il Tesoro spese tra il 1948 e il 1953 per ripianare il bilancio del GMA, costantemente in *deficit*. Se si tenesse conto pure delle «altre erogazioni fatte dal Governo italiano per assistenza post-bellica e simili», si superebbero ampiamente i cento miliardi.⁵³ De Castro calcola poi in 4÷5 miliardi quanto veniva annualmente speso *in loco* dalle truppe di occupazione e dalle loro famiglie.⁵⁴ Senza contare che anche il regime di vita del porto era, sotto certi aspetti, «artificiale ed aleatorio»: sulle statistiche degli unici commerci possibili, quelli da e per l'Austria, incidevano in misura notevole le merci UNRAA, le merci ERP ed il traffico militare degli eserciti anglo-americani.⁵⁵

Nonostante gli ingenti aiuti economici e finanziari ricevuti, ed i numerosi dipendenti pubblici, nei primi anni '50, tuttavia, la città contava circa 17 mila disoccupati⁵⁶ (con un tasso di oltre il 16%). Ciò non dipendeva soltanto dalla pressione esercitata sul mercato del lavoro dai profughi. Poiché «l'incertezza sul destino della zona scoraggiava gli investimenti a lunga durata, malgrado l'appoggio finanziario che ad essi veniva dato»,⁵⁷ la produzione industriale non era mai tornata al livello prebellico. «Le industrie, secondo il censimento del 1951, risultarono, nella Zona A, in numero di 3.868 con 36.449 addetti e, nel comune di Trieste, se ne censirono 3.529 con 33.130 addetti; meno cioè che nel 1939».⁵⁸ E nemmeno il traffico portuale, che invece, sin dal 1949, aveva superato in volume quello prebellico e quello del 1913, era stato più in grado di dare lavoro allo stesso numero di addetti di prima della guerra. Da un lato, «non solo per ragioni locali, ma soprattutto per modificazioni connesse a mutamenti generali nelle tendenze del commercio internazionale, il transito triestino da “commerciato” [era divenuto] “puro”, cioè dalla trasformazione e manipolazione delle merci [si era passati] ad occuparsi del loro semplice transito». Dall'altro, le merci erano diventate «sempre meno pregiate, passando da prodotti di qualità a prodotti di massa».⁵⁹

Dopo la conclusione del piano Marshall, poi, ciò che vi era di precario nell'economia triestina, venne a galla. Nel 1953, l'indice della produzione industriale fece registrare rispetto al 1952 un sensibile calo «in quasi tutti i settori».⁶⁰ E i traffici con l'Austria subirono un «gravissimo tracollo».⁶¹ Così, nel momento stesso in cui il *Memorandum* di Londra ne sancì il ricongiungimento all'Italia (5 ottobre 1954),⁶² la città adriatica versava in uno stato di «grave depressione economica».⁶³ Senza contare che le prospettive di breve periodo erano improntate al più cupo pessimismo: con la partenza degli anglo-americani, sarebbero venuti a mancare i miliardi di lire che in precedenza «rimanevano sul posto per acquisti fatti dai soldati e dalle loro famiglie» e sarebbe cessato «ogni lavoro per quelle 4000 persone di origine locale che lavoravano per i due eserciti».⁶⁴

⁵³ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.; ID., *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit. Sugli aiuti ricevuti da Trieste dal 1948 in poi, cfr. M. POLLA, *Gli aspetti economici della questione di Trieste*, cit., pp. 19-23; R. SERRA, *Luci ed ombre nell'economia triestina*, cit., pp. 58-61; F. BEDNARZ, *Industria, classe operaia e società a Trieste, 1945-1970. Problemi e ipotesi interpretative*, «Qualestoria», n.s., a. XI, n. 1, Feb. 1983, pp. 24-28; D. ANDREOZZI, L. PANARITI, *L'economia in una regione nata dalla politica*, cit., pp. 848-849; G. MELLINATO, P. A. TONINELLI, *Marshall allo specchio: l'Erp nel Territorio libero di Trieste*, in A. COVA (a cura di), *Il dilemma dell'integrazione. L'inserimento dell'economia italiana nel sistema occidentale (1945-1947)*, Milano, Franco Angeli, 2008, pp. 365-369.

⁵⁴ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.; ID., *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit. Cfr. G. VALDEVIT, *Trieste. Storia di una periferia insicura*, Milano, Bruno Mondadori, 2004, p. 84.

⁵⁵ D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit. Cfr. C. SCHIFFRER, *Il problema economico: pregiudizi e realtà*, cit., p. 46.

⁵⁶ D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit.

⁵⁷ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.

⁵⁸ D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.

⁶¹ D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit.

⁶² Seppure in modo formalmente provvisorio. Nel *Memorandum* non si parlava di passaggio di sovranità, ma soltanto di passaggio di amministrazione (della Zona A del Tlt all'Italia, della Zona B alla Jugoslavia).

⁶³ D. DE CASTRO, *Il problema dell'autonomia regionale e gli interessi di Trieste e del Friuli*, cit. Sulla crisi del 1953-54, cfr. B. COCEANI, *L'ascesa industriale*, cit., p. 112; F. BEDNARZ, *Industria, classe operaia e società a Trieste, 1945-1970. Problemi e ipotesi interpretative*, cit., p. 29; ID., *Crisi economica e governo della società*, cit., pp. 306-307; D. ANDREOZZI, L. PANARITI, *L'economia in una regione nata dalla politica*, p. 851.

⁶⁴ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.

3. DOPO IL RITORNO ALLA MADREPATRIA: UN «PIANO PER TRIESTE» (1954-1955)

Il 14 ottobre 1954, subito dopo la stipulazione del *Memorandum* di Londra, il Consiglio dei ministri, presieduto da Mario Scelba, varò il cosiddetto ‘piano per Trieste’,⁶⁵ tramite il quale ci si proponeva di dare «una rinnovata vitalità» all’economia locale, di fare della città adriatica «un elemento fondamentale dello sviluppo economico nazionale», e di favorire in essa «la massima occupazione». Tale piano, nello specifico, contemplava: I) la costituzione di un fondo di rotazione atto a sostenere gli investimenti privati nel campo delle «industrie grandi, medie e piccole, comprese quelle navali», attraverso la concessione di mutui a tasso agevolato. A tale fondo si intendeva attribuire le disponibilità di cassa ed i rientri, per il rimborso del capitale e degli interessi, dei prestiti concessi mediante i fondi ERP (22 miliardi), la sezione mutui del GMA ed il bilancio della Zona A del TLT (6 miliardi) e il fondo di incremento edilizio (4 miliardi). In tal modo, come si disse, sarebbero stati «permanentemente legati» all’economia triestina 32 miliardi di lire; II) la costituzione di un fondo prestiti per le piccole e medie imprese, e l’erogazione di 500 milioni a favore di esso; III) l’erogazione di 5 miliardi per l’esecuzione di opere di bonifica fondiaria finalizzate alla sistemazione dei profughi; IV) l’esecuzione di un vasto programma di opere pubbliche, che includeva, tra l’altro, l’elettrificazione e il raddoppio dei binari della linea ferroviaria Trieste-Venezia, per una spesa complessiva di 8 miliardi; V) un contributo straordinario di 2 miliardi al Comune di Trieste per la costruzione di scuole, opere igieniche ecc. VI) un contributo straordinario di 700 milioni per il completamento degli edifici e delle attrezzature dell’Università di Trieste; VII) una serie di speciali provvidenze volte a promuovere lo sviluppo dei traffici portuali; VIII) l’autorizzazione alla costruzione di una turbonave da 11 mila tonn. e di una motonave da carico di circa 5 mila tonn.; IX) la concessione della riduzione del 50% delle tariffe passeggeri per Trieste; X) la rinuncia ai crediti vantati dallo Stato nei confronti dell’azienda portuale dei Magazzini Generali (2,6 miliardi), dell’Azienda Comunale dei servizi Elettricità, Gas, Acqua e Tranvie (1,7 miliardi) e della Fiera di Trieste (330 milioni); XI) alcuni provvedimenti diretti ai dipendenti del GMA, della Pubblica Amministrazione e degli Enti Locali, con la direttiva di non dar luogo a licenziamenti; XII) l’erogazione di un fondo speciale di 2 miliardi a favore del Commissario generale del Governo a Trieste, per metterlo in grado di fronteggiare eventuali situazioni di emergenza.

Per coprire le spese previste dal Piano, il Consiglio dei ministri deliberò, contestualmente ad esso, l’immediata emissione di un Prestito nazionale di 30 miliardi.⁶⁶

Dell’esistenza del ‘piano per Trieste’ de Castro diede notizia su “La Stampa” già nell’agosto 1954, quando i suoi contenuti erano ancora segreti. Nell’occasione egli si augurò che il Governo Scelba «spend[esse] con più oculatezza e con maggior profitto» di quanto fatto dal GMA tra il 1948 e il 1953.⁶⁷ Era sua opinione difatti che talune delle spese sostenute in quegli anni, come quelle «per la più che esuberante polizia, per la costruzione di caserme ed analoghe», fossero state «assolutamente improduttive».⁶⁸ E che, nonostante i mutui erogati nell’ambito dell’ERP ed «i tanti miliardi italiani distribuiti da mani alleate», spesso a fondo perduto, le imprese triestine non fossero state «sanate».⁶⁹

Allorché, in ottobre, il piano venne reso pubblico, il Nostro, alludendo alla consistenza delle risorse stanziare, affermò testualmente che esso faceva «veramente onore al nostro Paese».⁷⁰

Nel gennaio 1955, dopo avere ribadito che il Governo Scelba, con Trieste, era stato «larghissimo di aiuti, con un piano che, realisticamente considerato sotto l’aspetto finanziario, è[ra] senza dubbio molto notevole», reclamò una «rapida messa in atto» dello stesso: ai suoi occhi, l’economia locale palesava

⁶⁵ *Il piano per Trieste*, «Stampa Sera», 15-16 Ott. 1954; M. FRANZIL, *Un piano per Trieste*, «Trieste», a. V, n. 24, Mar.-Apr. 1958, pp. 1-6.

⁶⁶ *Trenta miliardi di prestito nazionale per lo sviluppo economico di Trieste*, «Corriere della Sera», 15 Ott. 1954.

⁶⁷ D. DE CASTRO, *Luci ed ombre nella vita economica*, cit.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ D. DE CASTRO, *La crisi economica di Trieste*, cit. Qui l’autore non tiene nella dovuta considerazione il fatto che il GMA non sovvenzionava le aziende triestine con l’obiettivo di risanarle, ma di mantenerne «livelli di occupazione superiori al necessario», nonché di «sostenere i redditi dei ceti operai». La disoccupazione costituiva, di fatto, «il principale problema di carattere economico e sociale agli occhi dell’amministrazione alleata, non soltanto in quanto tale, ma anche perché veniva considerata un terreno di coltura ideale dell’instabilità sociale, delle idee comuniste e filojugoslave, già molto diffuse tra le fila dei lavoratori industriali». A. PANJEK, *Ricostruire Trieste: politiche e pratiche migratorie nel secondo dopoguerra*, Trieste, EUT, 2006, pp. 36; 39.

⁷⁰ D. DE CASTRO, *Gli accordi per Trieste e il principio regionale*, cit.

inequivocabili «sintomi di fiacchezza»: a denotare la «scarsa attività e fiducia degli operatori» stavano segnatamente la riduzione delle anticipazioni della Banca d'Italia, la modesta entità dei fidi bancari, l'aumento dei fallimenti e dei protesti, ma anche, paradossalmente, l'eccessivo ammontare e l'incremento continuo tanto dei saldi dei depositi a risparmio quanto delle spese per consumi voluttuari («per spettacoli d'ogni genere, per il totocalcio, per le corse ecc.»), indicanti l'esistenza di redditi che non avevano il «coraggio di trovare un investimento produttivo».⁷¹

E lo stesso fece in aprile, con riferimento questa volta al principale problema economico che affliggeva la città, quello di «una pesantissima disoccupazione che, tra registrata ed occulta, si calcola, dagli esperti, in 23-25 mila unità».⁷²

Fin da subito, tuttavia, de Castro espresse anche le proprie perplessità in merito alla «distribuzione dei fondi per settori»:⁷³ in particolare, «un po' troppo modesto» gli appariva il fondo di 500 milioni riservato alle piccole e medie imprese, data la «grave crisi» in cui queste versavano da quando i soldati anglo-americani e le loro famiglie avevano lasciato la città.⁷⁴

E, nei mesi e negli anni successivi, deplorò più volte la laboriosità dell'iter parlamentare di approvazione dei singoli provvedimenti,⁷⁵ in particolare di quelli relativi al fondo di rotazione⁷⁶ e alla sistemazione degli ex-dipendenti del GMA.⁷⁷

A proposito del fondo di rotazione, de Castro nel maggio 1955 sostenne che esso sarebbe risultato uno strumento consono ad «invogliare» e «facilitare» gli investimenti industriali e a dar lavoro «ad una parte almeno» dei disoccupati» soltanto ove si fossero tenuti presenti «alcuni principi fondamentali»: interessi non superiori al 3-3½ per cento, durata dei prestiti non inferiore a 15 anni, concessione di garanzie ai prestiti bancari sul capitale circolante, rapide evasioni delle domande ecc.⁷⁸

Il provvedimento relativo a tale fondo venne approvato dal Parlamento pochi mesi dopo, con la legge n° 908, del 18 ottobre 1955. La legge in questione permetteva alle imprese triestine di accedere a mutui di un valore pari al 50% della spesa prevista, restituibili in 15 anni ad un tasso del 5%.

Il Nostro ritornò sull'argomento nel novembre 1956, per far notare, con riferimento ai 4,8 miliardi di lire che ancora rimanevano in cassa, che il fondo, contrariamente alle previsioni e alle speranze sue e dei triestini, non si fosse rivelato l'«arma adatta per vincere la battaglia economica» della città⁷⁹ (ma nel settembre 1960, contraddicendo se stesso, si sarebbe lamentato di come quella stessa cassa fosse ormai vuota, e ne avrebbe auspicato un rapido rifinanziamento).⁸⁰

Ma al di là dei giudizi espressi sul piano e sui singoli provvedimenti che lo componevano, la sensazione di de Castro era che la politica economica intrapresa dallo Stato italiano non fosse in grado di contrastare efficacemente il declino economico di Trieste. Poiché non si erano inquadrati i problemi della città da un punto di vista «storico-demografico-politico-economico», e nemmeno si era tentato di farlo, tale politica mancava di un «ubi consistam»: ciò spiegava perché le misure assunte mancassero di organicità e si finisse sempre e soltanto «con il tamponare le falle, man mano che si present[avano]»,⁸¹ con il «fare e disfare», il «perdere tempo prezioso», il «lasciar che situazioni si pregiudic[assero] fino all'instabilità», il

⁷¹ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit. Cfr. ID., *La crisi economica di Trieste*, cit.

⁷² *Ibid.* Cfr. D. DE CASTRO, *Provvedimenti d'urgenza da prendere per salvare l'economia di Trieste*, «La Stampa», 3 Mag. 1955.

⁷³ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.

⁷⁴ D. DE CASTRO, *Gli accordi per Trieste e il principio regionale*, cit.

⁷⁵ D. DE CASTRO, *Provvedimenti d'urgenza da prendere per salvare l'economia di Trieste*, cit. A dire il vero, il Consiglio dei Ministri non aveva posto scadenze alla realizzazione di tali provvedimenti. Cfr. M. FRANZIL, *Un piano per Trieste*, cit., p. 1.

⁷⁶ D. DE CASTRO, *Disperazione psicologica*, «La Stampa», 8 Set. 1955.

⁷⁷ *Ibid.*; D. DE CASTRO, *Aiuto per Trieste*, «La Stampa», 25 Ott. 1955; ID., *Trieste chiede un aiuto deciso per non pesare più sull'Italia*, ivi, 27 Nov. 1956; ID., *L'economia di Trieste è sana ma i triestini scoraggiati*, ivi, 19 Dic. 1956; ID., *Le promesse non mantenute e il malcontento di Trieste*, ivi, 9 Ott. 1957; ID., *I problemi degli impiegati triestini già al servizio del governo militare*, ivi, 29 Lug. 1958; ID., *Trieste attende da molti anni che le promesse diventino realtà*, ivi, 26 Set. 1959; ID., *Inquietudini a Trieste fra delusioni e speranze*, ivi, 10 Feb. 1960; «L'Italia non ha chiesto Trieste perché ci morisse tra le braccia», ivi, 8 Set. 1960. La vertenza giunse a soluzione solo nel dicembre 1960 (legge n.1600).

⁷⁸ D. DE CASTRO, *Provvedimenti d'urgenza da prendere per salvare l'economia di Trieste*, cit.

⁷⁹ D. DE CASTRO, *Trieste chiede un aiuto deciso per non pesare più sull'Italia*, cit. Cfr. ID., *L'economia di Trieste è sana ma i triestini scoraggiati*, ivi, 19 Dic. 1956.

⁸⁰ D. DE CASTRO, *Trieste non vive a spese dello Stato*, cit.

⁸¹ D. DE CASTRO, *Non dissanguare Trieste*, «La Stampa», 10 Set. 1955.

«correre ai ripari quando spesso è[ra] troppo tardi». ⁸² Ciò, e l'incomprensione della funzione strategica che Trieste avrebbe potuto svolgere nel contesto della guerra fredda, quella di «avamposto del mondo occidentale verso quello orientale», ⁸³ una funzione di cui i suoi abitanti avevano «coscienza precisa», ⁸⁴ acui tra l'altro la «grande sfiducia» di questi ultimi, la loro «disperazione psicologica». ⁸⁵

Per tale motivo, nel corso del 1955, de Castro sviluppò su «La Stampa» «concetti e programmi atti ad aiutare il Governo [Segni I] a predisporre un piano idoneo a risolvere per sempre un problema che minaccia[va] di divenire cronico ed incurabile». ⁸⁶

Tutto il ragionamento di de Castro traeva origine dall'assunto che, nel caso di Trieste, fosse soltanto la sua «grande forza etnica» a sottrarla dal pericolo di venire «lentamente fagocitata» dalla Jugoslavia, ovvero il «nucleo statale che la rinserra[va]». ⁸⁷ E che, di conseguenza, l'idea, avanzata da «alcuni uomini politici» romani, di operare un «ridimensionamento demografico» della città, smistando nel resto del Paese i profughi che vi si erano stabiliti, e assecondando, o addirittura favorendo, l'emigrazione dei suoi cittadini verso l'Australia, ⁸⁸ fosse insensata. ⁸⁹

Se si voleva mantenere sul posto una popolazione numerosa, com'era quella triestina «artificialmente accresciuta dai profughi», bisognava far sì che essa vivesse «prospera e tranquilla», assicurandole «lavoro e mezzi di sussistenza» in quantità sufficiente. Doveva essere quindi «il problema storico-demografico a condizionare quello economico e non viceversa»: si trattava di accrescere le sussistenze affinché fossero sufficienti alla popolazione esistente, e non di ridurre la popolazione al livello delle sussistenze disponibili. ⁹⁰

Ma non era possibile trovare adeguati mezzi di sussistenza a tutti gli abitanti di Trieste senza risolvere «*ab imis*» i gravi problemi economici della città, ⁹¹ problemi determinati «dalla sua posizione geografica e dai tanti e tristi eventi storici» di cui era stata involontaria protagonista. ⁹² A tal fine, occorreva, secondo de Castro, coordinare «le varie azioni» in un programma «logico e concatenato», che comportasse uno sforzo finanziario «unico, massiccio ed immediato». ⁹³

I provvedimenti da assumere erano di due ordini. Da un lato, provvedimenti «urgenti e contingenti» atti a «tamponare le falle inferte dalla guerra e dal dopoguerra al pericolante vascello dell'economia triestina», affinché non colasse a picco da un momento all'altro: ⁹⁴ I) unificare in capo ad un unico soggetto istituzionale le competenze romane in merito ai problemi economici di Trieste, allora suddivise «tra un numero di Ministeri che varia[va] da sei a otto»; II) adoperarsi affinché, «per alcuni semestri ancora», il bilancio del comune di Trieste rimanesse autonomo, e le sue entrate, ammontanti a 32 milioni di lire, fossero amministrate «*in loco*»; III) iscrivere in tale bilancio uno stanziamento annuo di 40÷50 milioni con cui fare fronte alle difficoltà delle piccole e medie imprese; IV) evitare di sopprimere la Sezione Lavoro e Assistenza ai Disoccupati del Dipartimento dei lavori pubblici (SELAD), un ente che «dà[va] a molti di essi lavoro» e «ad altri insegna[va] un mestiere, nei corsi di riqualificazione»; V) creare una Cassa per la Venezia Giulia, «analoga a quella per il Mezzogiorno». ⁹⁵ Dall'altro, provvedimenti «strutturali ed a lunga scadenza» atti a

⁸² D. DE CASTRO, *Disperazione psicologica*, cit. Giudizi simili sono contenuti in: C. SCHIFFRER, *Luci ed ombre di una situazione*, (ed. orig. 1958), in ID., *Dopo il ritorno dell'Italia. Trieste 1954-1969*, cit., p. 102; B. COCEANI, *L'ascesa industriale*, cit., p. 346; E. APIH, *La storia politica e sociale*, in ID. (a cura di), *Trieste*, cit., p. 187.

⁸³ D. de Castro, *Un avamposto dell'Occidente*, «La Stampa», 10 Set. 1955. Nel pensiero di de Castro, la parola 'avamposto' non implica «nulla di militare», ma viene riferita «alla pacifica possibilità di influsso della civiltà, della cultura, della democrazia occidentale verso il mondo totalitario, sì che le popolazioni viventi al di là della cortina di ferro potessero almeno conoscere i nostri sistemi di vita e confrontarli con i propri». *Ibid.*

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ D. DE CASTRO, *Disperazione psicologica*, cit.

⁸⁶ D. DE CASTRO, *Non dissanguare Trieste*, cit.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Tra il 1954 e il 1958, furono circa 16 mila gli individui che lasciarono la città, in gran parte per tale Paese. Cfr. E. APIH, *La storia politica e sociale*, cit., p. 186.

⁸⁹ *Ibid.* Cfr. D. DE CASTRO, *È necessario salvare l'economia triestina*, cit.; ID., *Aiuto per Trieste*, cit.

⁹⁰ D. DE CASTRO, *Non dissanguare Trieste*, cit. Per un'analoga impostazione della 'questione di Trieste' così come si era venuta a configurare dopo il 1954, cfr. C. SCHIFFRER, *Il problema economico: pregiudizi e realtà*, cit., p. 48.

⁹¹ D. DE CASTRO, *Non dissanguare Trieste*, cit.

⁹² D. DE CASTRO, *Trieste chiede un aiuto deciso per non pesare più sull'Italia*, cit.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ D. DE CASTRO, *Provvedimenti d'urgenza da prendere per salvare l'economia di Trieste*, cit. Cfr. ID., *La crisi economica di Trieste*, cit.

⁹⁵ D. DE CASTRO, *Provvedimenti d'urgenza da prendere per salvare l'economia di Trieste*, cit.

mettere lo stesso in condizione di «navigare da sé e fuori dai pericoli». ⁹⁶ Per ridare una «completa vitalità» all'economia triestina, ⁹⁷ ed impedire che essa rimanesse «eternamente parassitaria nei riguardi dello Stato italiano» ⁹⁸ e divenisse «un impaccio ed un peso perpetuo per la Nazione», ⁹⁹ era necessario rilanciarne i due settori-chiave, quello portuale e quello industriale, ¹⁰⁰ disfacendo quanto la storia aveva fatto e correggendo, «con speciali provvidenze», i «difetti» della geografia coeva. ¹⁰¹

L'economia portuale stava attraversando un periodo di profonda crisi: l'Austria, che nel secondo dopoguerra era giunta ad alimentare in certi momenti fin quasi l'80 per cento del traffico di Trieste, ¹⁰² si stava sempre più «orientando» sugli scali nordici e su Fiume: ¹⁰³ tra il 1951 e il 1954 l'ammontare delle merci austriache movimentate dal porto giuliano era diminuito sensibilmente, passando da 2.038.858 a 1.486.025 tonn. ¹⁰⁴ Inoltre, se nel 1937 era transitato da Trieste il 40 per cento del totale del tonnellaggio mercantile italiano; nel 1954 tale percentuale era scesa al 15. ¹⁰⁵

Allo scopo di incrementare i traffici, o quantomeno di impedire che diminuissero ulteriormente, era essenziale: I) stringere accordi commerciali con l'Austria e con i Paesi d'oltrecortina, malgrado le difficoltà che, nel secondo caso, sarebbero certamente sorte; ¹⁰⁶ II) ridurre le tariffe portuali. ¹⁰⁷ In concreto, era auspicabile concedere sovvenzioni statali all'azienda dei Magazzini generali, che si occupava dell'imbarco, sbarco, recezione e magazzinaggio delle merci, per permetterle di esercitare i propri servizi sottocosto. Il porto di Trieste era l'unico in Italia dove transitavano merci che, nella quasi totalità, arrivavano dall'estero e proseguivano per l'estero: ciò significava acquisire valuta pregiata in cambio di servizi, e sostenere la bilancia dei pagamenti. «Considerando che i Magazzini generali hanno una funzione pubblica [...] non deve troppo preoccupare il passivo del loro bilancio: lo ha, e gravissimo, il Comune, certo con molto minor beneficio per l'economia triestina; eppure non sembra che il suo *deficit* venga considerato una cosa tragica»; ¹⁰⁸ III) agire anche sulle tariffe ferroviarie, segnatamente su quelle da e per l'Austria: ¹⁰⁹ «quello che sarà sacrificato sulle ferrovie sarà più che guadagnato dal porto»; ¹¹⁰ IV) potenziare le linee ferroviarie che collegavano il porto al resto del Paese, nonché quelle che lo collegavano al suo grande retroterra mittel-europeo; ¹¹¹ V) intensificare i servizi marittimi regolari sia per merci che per passeggeri: ¹¹² «Ora, può essere

⁹⁶ D. DE CASTRO, *Disperazione psicologica*, cit.

⁹⁷ D. DE CASTRO, *La crisi economica di Trieste*, cit.

⁹⁸ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit. Cfr. ID., *Tre problemi per Trieste*, «La Stampa», 5 Feb. 1955; ID., *Far conoscere agli italiani la vera situazione di Trieste*, ivi, 22 Apr. 1955.

⁹⁹ *Ibid.* Cfr. D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.

¹⁰⁰ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Tre problemi per Trieste*, cit.; ID., *Provvedimenti d'urgenza da prendere per salvare l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.

¹⁰¹ D. DE CASTRO, *Trieste chiede un aiuto deciso per non pesare più sull'Italia*, cit.

¹⁰² D. DE CASTRO, *Il porto di Trieste*, cit.

¹⁰³ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.

¹⁰⁴ D. DE CASTRO, *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.

¹⁰⁵ *Ibid.* Il 1937 era stato l'anno della seconda riorganizzazione nazionale delle grandi società di navigazione che fruivano di sovvenzioni governative (la prima era avvenuta nel 1932, per far fronte al crollo dei noli seguito alla crisi mondiale del 1929). Sull'argomento, cfr. M. DE VERGOTTINI, *Commercio*, in P. LUZZATO-FEGIZ (a cura di), *L'economia della Venezia Giulia*, Trieste, Stabilimento Tipografico Nazionale, pp. 78-89.

¹⁰⁶ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit. L'accordo relativo a facilitazioni nell'uso del porto di Trieste siglato con l'Austria a Roma il 22 ottobre 1955 verrà giudicato da Castro «la prima mossa abile fatta in merito dall'Italia». D. DE CASTRO, *Il porto di Trieste*, cit. Sull'accordo, cfr. *, *Accordo italo-austriaco per il porto di Trieste*, «La Stampa», 9 Nov 1955.

¹⁰⁷ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.; ID., *Il porto di Trieste*, cit.

¹⁰⁸ D. DE CASTRO, *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.

¹⁰⁹ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.; ID., *Il porto di Trieste*, cit.

¹¹⁰ D. DE CASTRO, *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.

¹¹¹ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit. Nel secondo dopoguerra, il problema della sistemazione dei collegamenti ferroviari tra Trieste e il l'Europa centrale si presenta, a dir la verità, come «un'opera estremamente complessa». La rete conserva ancora «la stessa fisionomia» assunta nei primi anni del secolo: la linea Meridionale (Trieste-Postuma-Graz-Vienna) operava dal 1857; la Pontebbana (Trieste-Udine-Tarvisio) dal 1879; la Transalpina (Trieste-Gorizia-Piedicolle-Jesenice-Villaco-Linz-Praga) dal 1909. Inoltre, la sua disposizione reca «un'impronta che rispecchia non solo le esigenze topografiche, ma specialmente quelle che sono state le necessità politiche, economiche e militari dell'ex Impero austro-ungarico». Infine, delle tre linee che abbiamo elencato, soltanto la seconda rimane completamente sotto il controllo italiano. P. PELLIS, *Ferrovie*, in P. LUZZATO-FEGIZ (a cura di), *L'economia della Venezia Giulia*, cit., p. 142. Nel marzo 1958 il Parlamento approva la cosiddetta «legge dei 45 miliardi», attraverso la quale si stanziavano appunto 45 miliardi di lire, ripartiti in 7 esercizi finanziari, per

vero o può non essere vero che le linee marittime regolari richiamino i traffici e non viceversa, ma è certo che, con la eccellente attrezzatura portuale che ha Trieste, se le navi a disposizione tornassero al livello prebellico le cose potrebbero cambiare»;¹¹³ VI) convocare la conferenza internazionale consultiva per il porto di Trieste prevista dall'art. 5 del *Memorandum* di Londra,¹¹⁴ ed ottenere «ragionevoli risultati» nell'ambito di essa.¹¹⁵

Nella visione di de Castro, tuttavia, il rilancio del porto avrebbe determinato al massimo «un incremento nell'occupazione operaia». La «strada» da imboccare per far uscire Trieste dalla crisi economica passava per l'applicazione dell'art.116 della Costituzione e l'istituzione della Regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia. Soltanto la regione avrebbe avuto la possibilità di prendere «l'unico provvedimento veramente decisivo» in tal senso: l'abolizione della nominatività dei titoli azionari per società con sede in zona.¹¹⁶

Nelle sue *Memorie di un novantenne* de Castro racconta che, ogniqualvolta, nella seconda metà degli anni Cinquanta, gli capitava, per ragioni private, di tornare a Trieste, il Commissario del Governo Giovanni Palamara gli faceva recapitare in albergo un biglietto con l'invito ad andarlo a trovare. «Mi spiegò, una volta, di aver mandato alle cinquanta principali industrie italiane l'invito a stabilire qualche filiale o a costruire qualche stabilimento a Trieste. «Non crederà – mi disse – ma ho ricevuto una sola risposta e anche quella piena di dubbi». Gli dissi che mi stupivo anche di quella arrivata».¹¹⁷ Il problema di quelle industrie, secondo de Castro, era «uno solo: rischio»:¹¹⁸ la posizione geografica della città di San Giusto, situata «a tiro di fucile – e non per modo di dire → dal confine con la Jugoslavia, faceva sì che «nessuno» avesse il «coraggio» di investirvi grandi capitali.¹¹⁹

La tesi di de Castro era che l'abolizione della nominatività dei titoli azionari sarebbe servita a «polverizzare il rischio»:¹²⁰

Il conto è presto fatto: il 50% del capitale fisso viene dato dal fondo di rotazione. Il 49% delle azioni nominative potrà essere, e sarà subito venduto, come avviene pure in Sicilia. E poiché 50 e 49 fanno il 99 per cento, chi non verrebbe a rischiare l'un per cento del capitale fisso o poco più di tanto se i fondi di rotazione non bastassero per le infinite iniziative destinate a sorgere? È con

l'esecuzione di infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali nel territorio di Trieste e del Friuli-Venezia Giulia. Le opere previste sono la costruzione del molo settimo del porto, l'autostrada Trieste-Venezia con la diramazione per Udine in attesa della Udine-Tarvisio, la sistemazione del parco ferroviario, la galleria ferroviaria sotto la città, la rettifica della ferrovia per Tarvisio, preludio al futuro raddoppio della Pontebbana, e l'ampliamento della strada statale per l'Austria. A tale legge su «La Stampa» de Castro fa riferimento una sola volta, ed esclusivamente per sostenere che non si tratta di una «largizione fatta a dei questuanti», che i 45 miliardi Trieste «se li paga da sè», e che essi «vanno in parte a beneficio delle province vicine, per le quali passano o passeranno strade e ferrovie, congiungenti il porto giuliano con le zone del retroterra». D. DE CASTRO, *Non è vero che Trieste viva a spese dello Stato italiano*, «La Stampa», 26 Lug. 1958. In ogni caso, l'insieme delle realizzazioni subirà ingenti ritardi, venendosi a sovrapporre alla crisi dell'attività cantieristica ed armatoriale di metà anni '60. Cfr. M. CATARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*, cit., p. 330.

¹¹² D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.; ID., *Il porto di Trieste*, cit.

¹¹³ D. DE CASTRO, *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit. «Nel 1914 partivano da Trieste, per le linee sovvenzionate dallo Stato, 1077 navi e ne partono oggi 312». D. DE CASTRO, *Trieste chiede un aiuto deciso per non pesare più sull'Italia*, cit.

¹¹⁴ D. DE CASTRO, *Quattro misure urgenti per l'economia di Trieste*, cit.; ID., *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit.; ID., *Non dissanguare Trieste*, cit. Il Nostro invocò a più riprese la convocazione di tale conferenza, salvo poi sostenere, all'indomani della sua conclusione (22 novembre 1955), che essa era stata «svuotata, in precedenza, da ogni significato, dall'accordo del 22 ottobre, relativo a facilitazioni nell'uso del porto triestino, intervenuto tra l'Italia e l'Austria». Cfr. ID., *Il porto di Trieste*, cit.

¹¹⁵ D. DE CASTRO, *Tre problemi per Trieste*, cit.

¹¹⁶ D. DE CASTRO, *Opportuna per Trieste l'autonomia regionale*, cit. La Regione Friuli-Venezia Giulia verrà istituita nel 1963, ma il provvedimento preconizzato da de Castro non verrà mai varato.

¹¹⁷ D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne*, cit., p. 230.

¹¹⁸ D. DE CASTRO, *Non dissanguare Trieste*, cit.

¹¹⁹ D. DE CASTRO, *L'economia di Trieste è sana ma i triestini scoraggiati*, cit. Questa tesi, che a noi, dato il carattere provvisorio del confine italo-jugoslavo e il contesto della Guerra Fredda, pare condivisibile, venne confutata aspramente da Carlo Schiffrer: «Quando si prospetta il problema dell'industrializzazione, ci si sente spesso rispondere che la posizione periferica della città, ad un tiro di schioppo da un confine che nel recente passato è stato tutt'altro che tranquillo, non invita agli investimenti. Un tale ragionamento però denota o pigrizia mentale o cattiva volontà. Nella situazione politica attuale quel confine è uno dei più tranquilli ed ha tutta la probabilità di rimanere tale. In caso di crisi generale poi, la distruzione di centri come Milano Torino Parigi o Londra «paga» un missile balistico della testata nucleare, la distruzione di Trieste no! Sicché, sotto questo punto di vista, si arriva alla conclusione che da noi il rischio è minore che altrove». C. SCHIFFRER, *S.O.S. 1960* (ed. orig. 1958), in ID., *Dopo il ritorno dell'Italia. Trieste 1954-1969*, cit., p. 107.

¹²⁰ D. DE CASTRO, *Non dissanguare Trieste*, cit.

la Regione che si risolvono il problema economico e, di rimando, quello storico-demografico di Trieste, senza costo per i triestini, senza costo per gli italiani.¹²¹

Quanto all'idea di trasformare Trieste in una zona franca integrale, idea all'epoca invocata dalle segreterie locali di tutti i partiti dell'arco costituzionale, nonché da larghi strati della cittadinanza quale toccasana per i problemi economici della città (dalla realizzazione di tale progetto ci si aspettava la riduzione dei costi, l'incremento della produzione industriale, il potenziamento dei traffici portuali, il richiamo di capitali, il risveglio dell'iniziativa privata, lo sviluppo del turismo e l'assorbimento dei disoccupati!), de Castro la giudicava «utilissima nell'ambito della regione», ma «non atta, da sola» a risolvere i problemi (senza tuttavia motivare tale giudizio).¹²²

4. DOPO IL RITORNO ALLA MADREPATRIA: IL «REGRESSO RELATIVO» DELLA CITTÀ RISPETTO AL RESTO DEL PAESE (1954-1961)

La Trieste ritratta da de Castro su “La Stampa” sul finire degli anni Cinquanta,¹²³ era una città che, tutto sommato, stava «ancora bene finanziariamente», e vantava, come da tradizione, un tenore di vita molto elevato:

Nella graduatoria delle province italiane per indici di consumo e spese medie per abitante, Trieste è seconda solo a Milano; altissimo è il suo risparmio bancario e postale; il reddito per abitante è notevolmente superiore alla media italiana.

Ma il cui benessere era, in un certo senso, «strano e temporaneo»:

In ben pochi grandi centri il 21,3% del reddito è dato dalla pubblica amministrazione ed è, perciò, un reddito sotto certi aspetti fittizio. Il 10-12% di disoccupati rispetto alle forze di lavoro è quasi il doppio della media italiana.

Ed era, cosa ben più grave, «declinante»:

Il reddito medio individuale – pur sempre elevato, come si diceva – dal 1952-54 in poi è cresciuto meno che in ogni altra provincia italiana.

E la cui popolazione stava diminuendo ed invecchiando:

Trieste è l'unica città d'Italia in cui, oggi, la popolazione decresca; è quello, tra i grandi centri, che ha avuto il minore aumento demografico dal 1911 al 1951; i morti superano, di solito, i nati e gli emigrati superano gli immigrati; un quinto della popolazione sorpassa i sessant'anni ed i giovani sotto i 21 anni, che nella nostra Repubblica costituiscono il 33% degli abitanti, toccano a Trieste solo il 21,4%.

Il tema del declino economico e demografico di Trieste domina la riflessione di de Castro negli articoli concernenti la città adriatica da egli pubblicati sul quotidiano torinese negli anni immediatamente a cavallo del 1960. Declino inteso dal Nostro come «regresso relativo» della città rispetto al Paese considerato nel suo complesso.¹²⁴

Del fatto che, dopo il 1954, Trieste fosse magari progredita, ma non avesse tenuto il «passo» del resto della nazione,¹²⁵ il Nostro ebbe una vivida e dolorosa impressione fisica nel settembre del 1960, allorché tornò nella città di San Giusto per compiere l'ennesima inchiesta per conto del quotidiano torinese:

Molti osservano che l'Italia, quella piena di febbrile attività e di progresso economico, finisce, sulla sponda adriatica, a Mestre, vicino Venezia. E, difatti, dopo Mestre, il turista trova una strada dal fondo ondulato, dalle curve ad angolo retto, paurosamente stretta tra il duplice colonnato e la volta dei platani secolari, che la rendono romantica quanto inattuale; spesso essa è costeggiata da treni che sferracchiano sull'unico binario e la tagliano nei tanti passaggi a livello. Ma anche quando la città si avvicina, quando

¹²¹ *Ibid.*

¹²² D. DE CASTRO, *Disperazione psicologica*, cit. La Commissione costituita dal Governo Scelba per esaminare la richiesta relativa alla zona franca, espresse parere sfavorevole al progetto, ritenendo che il problema fondamentale di Trieste non fosse tanto quello di migliorare le condizioni di vita degli elementi già inseriti nel processo produttivo, bensì quello di assicurare la piena occupazione. Il Comitato cittadino formatosi nell'ottobre del 1954 allo scopo di promuovere tale progetto decise allora, nel gennaio 1957, di soprassedere. Cfr. B. COCEANI, *L'ascesa industriale*, cit., p. 342-345.

¹²³ D. DE CASTRO, *Trieste attende da molti anni che le promesse diventino realtà*, cit.

¹²⁴ D. DE CASTRO, *Pensare a Trieste*, «La Stampa», cit.; ID., *È interesse di tutta l'Italia fermare la decadenza di Trieste*, cit.; ID., *Occorre prendere iniziative che diano impulso a Trieste*, Ivi, 10 Lug. 1962.

¹²⁵ D. DE CASTRO, *Pensare a Trieste*, cit.

la strada diviene maestosa, a picco sul mare, invano si aspetta un aumento del traffico, quell'aumento che si verifica all'ingresso di tutte le grandi città; Trieste, un tempo tanto viva, affaccendata, operosa, accoglie il turista in silenzio, nel quieto silenzio di una città malata. E se chi arriva a Trieste vi è nato o vi è a lungo vissuto o l'ama e la ricorda vitale e tumultuosa, non può non sentire una stretta al cuore.¹²⁶

E un eloquente conferma dal 10° censimento generale della popolazione e delle abitazioni, svoltosi nell'ottobre del 1961:

Tra il censimento del 1951 e quello del 1961, la popolazione triestina è cresciuta dello 0,74%, quella italiana del 6,26%. Il numero indice della produzione industriale (base 1953) è giunto in Italia a 179,7 nel 1960 ed a Trieste a 164,8. Dal 1954 al 1961 l'occupazione operaia è aumentata, nell'intera nazione, del 17,58%, nel territorio giuliano del 6,19%; per contro, la disoccupazione è diminuita del 48,72% nella repubblica e del 27,86% nella città adriatica. Il movimento commerciale ferroviario, sempre fra le stesse date, dimostra un aumento nazionale del 97,3% ed uno locale del 12,37; il movimento marittimo presenta un minor dislivello: gli sbarchi, nella nazione, hanno un incremento del 59,09%, a Trieste del 48,27; gli imbarchi rispettivamente del 53,20 e del 28,66%. Scendendo a singole produzioni, si notano squilibri molto intensi: ad esempio la produzione dell'acciaio ha un aumento nazionale del 93,61%, quella locale dell'1,93; per la ghisa le cifre sono 113,52 e 478,35%. I depositi delle casse postali, sempre dal 1954 al 1961, sono cresciuti in Italia del 251,24 per cento, a Trieste del 44,16 per cento; i conti correnti postali del 148,78 e rispettivamente dell'88,53. Il numero di telegrammi è diminuito sia in Italia che a Trieste, ma, in quest'ultima, 80 volte di più che nella nazione. Si potrebbe ancora aggiungere che, secondo il nuovo censimento, il numero delle imprese è cresciuto in Italia, dal 1951, del 15%; è calato, a Trieste, di circa il 4%. Passando al settore dei consumi si nota, in tutti, una diminuzione notevole tra il 1954 e il 1961, rispetto alla loro proporzione sul totale dei consumi italiani.¹²⁷

Per quanto concerne l'attività portuale, estremamente modesto era stato lo sviluppo dei traffici provenienti dall'estero e diretti all'estero, «i più importanti per la città»,¹²⁸ a causa della concorrenza, «non sufficientemente valutata» né contrastata, dello scalo di Fiume, le cui tariffe portuali non raggiungevano la metà di quelle di Trieste, e dell'«intelligentissima, lungimirante, ampia ed audace» politica marittima della Jugoslavia, che l'aveva fortemente potenziato e ne aveva esteso le linee di navigazione all'Africa e all'Asia.¹²⁹

Per Trieste, nel 1954, transitavano da e per l'estero 1,9 milioni di tonn. di merci e, per Fiume, ne passavano 106 mila; nel 1960, le cifre per i due porti sono rispettivamente passate a 2,1 ed 1,9 milioni.¹³⁰

L'eventuale passaggio di questi traffici «in mano jugoslava» non era cosa che potesse lasciare indifferente il nostro governo, dato che avrebbe comportato un deterioramento della bilancia dei pagamenti:

Giova ricordare che il traffico portuale della città giuliana ha dato un apporto valutario che si calcola in 30 miliardi nel 1960 ed in 35-40 miliardi nel 1957.¹³¹

Allo scopo di incrementare i traffici, de Castro ribadiva l'opportunità di stringere accordi con i paesi confinanti, di concedere sovvenzioni statali ai Magazzini Generali e di migliorare le comunicazioni per treno, per strada, per autostrada della città con il proprio *hinterland*.¹³²

D'altra parte, come dimostrano le cifre già esposte, l'attività industriale, a Trieste, presentava «una dinamica molto ritardata rispetto a quella di tutta l'Italia». ¹³³ Tutta la vita produttiva della città soffriva a causa della penuria di investimenti privati, il cui ammontare annuo era passato dagli 8-10 miliardi di lire del 1952 ai 6 del 1959.¹³⁴ Da un lato, Trieste non riusciva, se non in misura molto modesta, a richiamare capitali dall'esterno:

Chi osa investire in una città posta al limite più instabile della patria dimostra coraggio; e non meno grave è il problema del come investire, perché la zona non ha produzioni proprie di materie prime di sorta, è priva di territorio nazionale, ha un'agricoltura irrisoria, ecc. ecc.¹³⁵

¹²⁶ D. DE CASTRO, "L'Italia non ha chiesto Trieste perché ci morisse tra le braccia", «La Stampa», 8 Set. 1960.

¹²⁷ D. DE CASTRO, *Occorre prendere iniziative che diano impulso a Trieste*, cit.

¹²⁸ D. DE CASTRO, *Pensare a Trieste*, cit.

¹²⁹ D. DE CASTRO, *Trieste non vive a spese dello Stato*, «La Stampa», 9 Set. 1960.

¹³⁰ D. DE CASTRO, *Pensare a Trieste*, cit.

¹³¹ *Ibid.*

¹³² *Ibid.*

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ D. DE CASTRO, *Trieste attende da molti anni che le promesse diventino realtà*, cit.

¹³⁵ *Ibid.*

Dall'altro, i capitali autoctoni stentavano a mettersi in moto:

La depressione psicologica esistente a Trieste crea incertezza e sfiducia, frena gli investimenti produttivi, frena lo spirito di iniziativa che costituiva, un tempo, la caratteristica dei grandi armatori, degli attivissimi spedizionieri, dei commercianti di larghe vedute, che crearono la florida, esuberante, magicamente rapida prosperità del porto adriatico.¹³⁶

A sua volta, il morale degli operatori economici si abbassava man mano che la città decadeva:

Non si può negare che ogni nuova iniziativa resti scoraggiata non solo da mille ostacoli – purtroppo, spesso, soltanto burocratici – ma spesso dall'esempio di vecchie istituzioni private e, talvolta, pubbliche, che prendono il volo verso altre regioni.¹³⁷

In questo modo, la città adriatica rimaneva prigioniera di un drammatico circolo vizioso. In sostanza, avveniva come nei malati:

il progresso di una malattia reale peggiora lo stato d'animo, e lo stato d'animo peggiora la malattia.¹³⁸

È sì che, in linea teorica, il solo reddito prodotto *in loco* sarebbe stato sufficiente a creare, secondo i calcoli di de Castro, mille nuovi posti di lavoro l'anno:

Infatti, la formazione netta annua di capitale pubblico e privato si valuta sui 10-12 miliardi e perciò vi sono 10-12 milioni disponibili per ogni occupato. E, con dieci milioni per operaio da impiegare, si possono creare industrie altamente qualificate.¹³⁹

Allo scopo di mobilitare i capitali nazionali ed esteri, creare fiducia, e vivificare di conseguenza l'economia della città adriatica, de Castro auspicava: I) che lo Stato desse il «buon esempio» ai privati, potenziando le industrie di proprietà dell'IRI e dell'ENI presenti sul territorio, creandone di altre, ed assicurando a tutte quante «un sufficiente lavoro»;¹⁴⁰ II) che si istituisse anche per Trieste, Gorizia ed il Friuli una specie di “Cassa per il Mezzogiorno”, un organo cioè che «semini miliardi come si seminano in Sicilia e nel Meridione, dove un chicco di milione renderà spighe di miliardi come li renderà qui»;¹⁴¹ III) che si sburocratizzasse e rifinanziasse il fondo di rotazione, il quale «non ha personalità giuridica, usa di procedure antiquate ed anelastiche, e, soprattutto, è un fondo ormai senza fondi».¹⁴²

Un provvedimento che intanto, secondo de Castro, andava nella giusta direzione era stato quello mediante il quale, il 23 dicembre del 1959, il Commissario del Governo aveva istituito nel comprensorio dell'Ente Porto Industriale un punto franco industriale, vale a dire un'area dove sarebbe stato possibile compiere tutte le operazioni portuali, di deposito, contrattazione, manipolazione e trasformazione delle merci in un regime di completa libertà da ogni vincolo doganale.¹⁴³ Il Nostro riteneva che tale strumento avrebbe richiamato a Trieste «molti miliardi anche stranieri».¹⁴⁴

5. LE POSSIBILI PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'ECONOMIA TRIESTINA DOPO L'APPROVAZIONE DEL PIANO IRI-CIPE DEL 1966

Nei primi giorni dell'agosto 1966 Trieste venne paralizzata da uno sciopero generale indetto dalle segreterie locali della CGIL, CISL e UIL per protestare contro la decisione dei vertici dell'IRI, assunta nell'ambito del piano di riordino della cantieristica navale pubblica annunciato in giugno dal presidente

¹³⁶ D. DE CASTRO, *Trieste non vive a spese dello Stato*, cit.

¹³⁷ *Ibid.*

¹³⁸ D. DE CASTRO, “L'Italia non ha chiesto Trieste perché ci morisse tra le braccia”, cit.

¹³⁹ D. DE CASTRO, *Trieste attende da molti anni che le promesse diventino realtà*, cit.

¹⁴⁰ D. DE CASTRO, *Pensare a Trieste*, cit.

¹⁴¹ D. DE CASTRO, *Trieste non vive a spese dello Stato*, cit.

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ Cfr. COMMISSARIATO DEL GOVERNO NELLA REGIONE FRIULI-VENEZIA GIULIA, *L'attività del Commissariato del Governo a favore dello sviluppo economico e sociale di Trieste dal 1955 al 1967*, Trieste, Stabilimento Tipografico Nazionale, 1968, pp. 80-81.

¹⁴⁴ D. DE CASTRO, *Inquietudini a Trieste fra delusioni e speranze*, «La Stampa», 10 Feb. 1960. C'è da osservare che la zona franca industriale istituita nel 1928 non aveva sortito gli effetti sperati: “l'aumentato valore della lira diminuiva le possibilità di concorrenza con l'estero e neppure la riduzione dei costi avrebbe agevolato uno sviluppo, mentre il cielo s'offuscava per le nubi della grande depressione, che avrebbe radicalmente mutato il volto sociale del complesso economico e civile dell'economia triestina”. G. SAPELLI, *Il profilo del «destino economico»*, cit., p. 223.

dell'ente Giuseppe Petrilli, di chiudere il Cantiere San Marco e di trasferire a Genova la direzione dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico.¹⁴⁵

Su "La Stampa", in un intervento pubblicato con l'intento di esporre ai lettori del quotidiano torinese le ragioni dello sciopero, de Castro espresse la propria preoccupazione circa le ricadute che la dismissione del cantiere San Marco avrebbe avuto sulle sorti di una città che si trovava da tempo, come aveva riconosciuto anche Francesco Forte intervenendo alla Conferenza economica di Trieste del gennaio 1965,¹⁴⁶ in una condizione di 'regresso relativo' rispetto al resto del Paese, e si avviava lentamente a morire:

Molte ditte create dall'iniziativa locale hanno lasciato la città (le assicurazioni, un'industria alimentare, l'azienda tabacchi, ecc.). I transatlantici per il Nord e il Sud America ch'erano quattro, sono ora uno; perfino all'Università, la neo-istituita Facoltà di Medicina non dipende più dal comitato locale.¹⁴⁷

E, proprio rifacendosi a Forte, sostenne la necessità da parte dello Stato di adottare nei confronti della città adriatica una «terapia d'urto», abbandonando la «politica di copertura di disavanzi» condotta dal 1954 in poi – politica che, come abbiamo visto, egli stesso aveva tuttavia auspicato in precedenza nel caso dell'azienda portuale e delle industrie di Stato – in favore di una politica di forti investimenti e/o incentivi che le consentisse di esaltare l'enorme «patrimonio economico e di qualificazione professionale» che essa aveva ereditato dal suo glorioso passato: si trattava, in sostanza, di rinnovare le attrezzature portuali, impiantare nuove linee marittime, migliorare strade e ferrovie, costruirne di nuove, per una spesa complessiva che de Castro valutava nell'ordine di 150÷160 miliardi.¹⁴⁸ Oppure di fare «ampie e straordinarie concessioni come la zona franca integrale, la non nominatività delle azioni (esistente in Sicilia) e via di seguito».¹⁴⁹

Per una Trieste che fosse stata dotata delle più moderne infrastrutture, e fosse stata opportunamente collegata al resto d'Italia e d'Europa, de Castro riusciva ancora ad immaginare, nel dicembre del 1967, un radioso avvenire. La città avrebbe potuto fungere da testa di ponte per l'imponente corrente di traffico commerciale che da lì a breve si sarebbe prevedibilmente instaurata fra l'Europa centro-meridionale e i Paesi afro-asiatici:

I paesi dell'Est europeo, infatti, sono in via di rapida industrializzazione. I nostri interscambi odierni si basano, invece, sull'esportazione di prodotti industriali italiani contro materie prime e produzioni agricole, essendo, per ora, le economie complementari. Ma quando i paesi in questione si saranno industrializzati la complementarità andrà, man mano, diminuendo e decrescendo andrà anche l'ammontare degli scambi. Sarò questo il momento nel quale sia l'Italia che i paesi ormai industrializzati dell'Est si troveranno nella necessità di rivolgere le loro esportazioni verso gli Stati in via di sviluppo, che costituiranno il nuovo mercato per la produzione di quelli ad alto livello industriale. Com'è noto, la maggior parte dei primi si trova situata nel vicino e lontano Oriente e nell'Africa. Ora la direttrice di traffico marittimo più rapida e più comoda tra il Centro-Europa e la zona oltre il Canale di Suez è proprio quella che passa per Trieste.¹⁵⁰

¹⁴⁵ Il piano, che contemplava la fusione delle società Ansaldo, Cantieri Riuniti dell'Adriatico e Navalmeccanica in un'unica azienda con sede e direzione a Genova (l'Italcantieri), la concentrazione della produzione nei soli tre stabilimenti di Sestri, Monfalcone e Castellamare, con l'attuazione di programmi di rinnovamento degli impianti, nonché la cessazione dell'attività in quelli di San Marco e di Muggiano, si era di fatto reso necessario alla luce della crisi di sovrapproduzione che, a livello europeo, interessava la navalmeccanica e degli accordi MEC sull'abolizione degli aiuti di Stato al settore. Nella sua versione definitiva, quella che sarebbe stata approvata in ottobre dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), il piano, per quanto concerne Trieste, avrebbe previsto la trasformazione del San Marco da cantiere di costruzioni navali in arsenale per riparazioni e, in contropartita, la localizzazione nel capoluogo giuliano della sede dell'Italcantieri e di una nuova fabbrica (la Grandi Motori) dove concentrare tutta la produzione italiana pubblica (Fincantieri) e privata (FIAT) di motori a ciclo diesel. Sullo sciopero, cfr. U.[GO] S.[ARTORI], *Sciopero generale a Trieste oggi e domani per i cantieri*, «La Stampa», 2 Ago. 1966; ID., *Migliaia di persone in corteo sfilano per le strade deserte*, ivi, 3 Ago. 1966; SARTORI U., *La disciplinata protesta dei lavoratori triestini*, ivi, 4 Ago. 1966. Sul piano IRI-CIPE, cfr. R. GALISI, *Dai salvataggi alla competizione globale. La Fincantieri dal 1959 al 2009*, Milano, Franco Angeli, 2011, pp. 88-93. Sulla Grandi Motori, cfr. L. LANZARDO, *Grandi Motori. Da Torino a Trieste: culture industriali a confronto (1966-1999)*, Milano, Franco Angeli, 2000. Da un punto di vista storico, il piano di riordino della cantieristica navale pubblica del 1966 s'inquadra nella stagione della programmazione economica. Sul tema, cfr. P. CIOCCA, *Ricchi per sempre? Una storia economica d'Italia (1796-2005)*, Torino, Bollati Boringhieri, 2007, pp. 266-278.

¹⁴⁶ Cfr. F. FORTE, *Un caso di economia in regresso relativo: l'economia triestina*, «Rivista Internazionale di Scienze Economiche e Commerciali», a. XII, n. 8, Ago. 1965, pp. 791-814.

¹⁴⁷ D. DE CASTRO, «L'erba crescerà sui moli», «La Stampa», 4 Ago. 1966.

¹⁴⁸ D. DE CASTRO, «L'erba crescerà sui moli», cit. Cfr. F. FORTE, *Un caso di economia in regresso relativo: l'economia triestina*, cit., pp. 804-808; 813-814.

¹⁴⁹ D. DE CASTRO, «L'erba crescerà sui moli», cit.

¹⁵⁰ D. DE CASTRO, *Trieste ha davanti a sé un avvenire come «ponte» coi paesi afro-asiatici*, «La Stampa», 8 Dic. 1967.

Oppure avrebbe potuto costituire la cerniera di raccordo tra le due principali correnti di traffico del Vecchio Continente:

La più forte corrente commerciale che giunge verso l'Europa è quella che, provenendo dalle rotte atlantiche, si riversa sui grandi porti del Nord-Ovest europeo; tali porti sono collegati con il famoso "triangolo d'oro" Londra-Parigi-Francoforte, che accentra la massima ricchezza esistente nel nostro continente. La zona più ricca per attrezzature industriali, per infrastrutture, per sviluppo del settore terziario, scende verso Sud e termina nel triangolo industriale Torino-Genova-Milano, sicché i traffici principali seguono, in questo settore, la linea dei meridiani. Un'altra grande linea di commerci segue, a sua volta, i meridiani e scende dai porti del Nord-Est dell'Europa (Gdynia, Danzica, Königsberg e Stettino) verso quelli bulgari e romeni sul Mar Nero (Costanza e Varna); questi, a loro volta ancora, attraverso il sistema idroviario, penetrano profondamente nell'hinterland continentale, seguendo, specialmente, il Danubio.¹⁵¹

Ma nel febbraio 1969 de Castro dovette constatare che il declino di Trieste andava facendosi sempre più evidente:

Tra tutti i grandi porti italiani, quello che ha meno aumentato il traffico commerciale (petroli esclusi)¹⁵² è Trieste, che l'ha visto anzi diminuire del 5% nel 1968. La manodopera occupata, nell'ultimo anno, si è ulteriormente ridotta; i protesti cambiari sono aumentati; l'incremento dei depositi è maggiore di quello degli investimenti; il reddito netto, nel 1968, è cresciuto del 4,9% contro l'8,3% nel resto dell'Italia; la permanenza media dei turisti diminuisce; il Comune ha un bilancio di previsione con 4,5 miliardi di deficit; il prossimo riordinamento delle Società di navigazione italiane porterà, probabilmente, altra disoccupazione; il traffico di Fiume si avvia, ormai, ad essere quasi il doppio di quello di Trieste.¹⁵³

E che i provvedimenti governativi assunti in favore del capoluogo giuliano seguitavano ad essere settoriali, disorganici, e ad essere attuati in ritardo rispetto alle scadenze previste:

La «Grandi Motori» è in ritardo e si è ridimensionato, intanto, il «Cantiere S. Marco», che poteva vivere e potrebbe vivere anche come scalo a terra, nel momento in cui bisogna drasticamente rinnovare la nostra flotta, se si vuole che sopravviva. Il cantiere dava lavoro ad una miriade di industrie artigianali, oggi in stato di disoccupazione occulta, di sottoccupazione. In ritardo è il bacino di carenaggio per navi grandissime. Poco si occupano gli uffici romani per ottenere, in sede internazionale, l'assegnazione del protosincrotono che darebbe lavoro a centinaia o migliaia di persone. Il doppio binario della ferrovia tra Venezia e Trieste, distrutto dai tedeschi nel 1945, non è terminato. Il centro ortofrutticolo internazionale è ancora allo stato di bellissimo sogno, e speranze, per ora, sono una nuova raffineria di olii minerali, l'ampliamento di quella esistente, l'aumento di lavoro dell'Italsider, ecc. ecc.¹⁵⁴

La sensazione di de Castro era che, nonostante Trieste, come avevano dimostrato le entusiastiche manifestazioni per il 50° anniversario della sua 'redenzione', fosse ancora la città 'martire' e 'cara al cuore degli italiani', i suoi gravi problemi economici continuassero a rimanere nell'oblio o quasi. E che «il culto del mito» la rendesse simile ad «una strana entità evanescente e spirituale, che si onora con gli incensi delle parole alate, ma si dimentica nella realtà della vita concreta».¹⁵⁵

6. LA PROTESTA CONTRO GLI ACCORDI DI OSIMO DEL 1975 E LA LISTA PER TRIESTE

In termini diplomatici, la 'questione di Trieste' si concluse formalmente il 10 novembre 1975, allorché a Osimo, una piccola località nei pressi di Ancona, i ministri degli Esteri di Italia e Jugoslavia Mariano Rumor e Miloš Minić firmarono un trattato che attribuiva ai rispettivi Stati la piena sovranità sui territori che il *Memorandum* di Londra aveva assegnato ad essi in regime di amministrazione civile (Zona A e Zona B del TLT) e sanciva il carattere definitivo dei confini ivi stabiliti.¹⁵⁶ Tale trattato fu lo sbocco di

¹⁵¹ *Ibid.* Cfr. D. DE CASTRO, *Le ragioni della protesta*, «La Stampa», 26 Mar. 1969. A proposito di queste ipotesi, a dir poco ottimistiche, di de Castro, non è fuori luogo richiamare le parole di Cataruzza in merito alla «costante sopravvalutazione – da parte di taluni commentatori – delle reali potenzialità delle strutture portuali triestine» e di come venisse «ciclicamente rilanciato il mito di un'estensione dell'hinterland di dimensioni pressoché continentali, che non sta[va] in alcun rapporto con la modesta realtà dei traffici della città altoadriatica». M. CATARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*, cit., pp. 347-348.

¹⁵² Nel 1967 era stato inaugurato l'Oleodotto Transalpino (Tal), che collegava il porto di Trieste alla città bavarese di Ingolstadt.

¹⁵³ D. DE CASTRO, *Trieste ignorata dallo Stato?*, «La Stampa», 27 Feb. 1969.

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ *Ibid.* Cfr. D. DE CASTRO, *Il mito di Trieste*, «La Stampa», 12 Mar. 1969. A proposito dell'argomento, si veda: E. BETTIZIA, *Mito e realtà di Trieste*, Milano, All'Insegna del Pesce d'Oro, 1966.

¹⁵⁶ Sul trattato di Osimo manca, a tutt'oggi, una monografia. In ogni caso, il tema è affrontato in modo piuttosto ampio in: G. VALDEVIT, *Trieste. Storia di una periferia insicura*, cit., pp. 112-136; M. CATARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*, cit., p. 335-354.

trattative segrete avviate nel 1962.¹⁵⁷ Contestualmente al trattato vero e proprio, Rumor e Minić sottoscrissero a Osimo un 'accordo sullo sviluppo della cooperazione economica', nell'ambito del quale venne tra l'altro assunto l'impegno di istituire una zona franca industriale sull'altipiano carsico (ZFIC), in un'area situata immediatamente alle spalle di Trieste, e comprendente sia territorio italiano che territorio jugoslavo.

Trattato sui confini e accordo di cooperazione economica erano stati concepiti come un tutt'uno inscindibile, che il Parlamento poteva soltanto accettare o respingere in blocco.

A Trieste, dove il malcontento nei confronti dello Stato covava da tempo, gli accordi di Osimo ebbero l'effetto di «un cerino acceso su un bidone di benzina».¹⁵⁸ All'origine della protesta, che divampò non appena i termini degli stessi vennero resi noti e ricevette ampio spazio sulle colonne de "Il Piccolo",¹⁵⁹ vi fu certamente la rabbia di molti triestini per il fatto di non essere stati interpellati in merito a decisioni fondamentali per la vita della loro città, e per la rinuncia ufficiale dello Stato a territori considerati storicamente ed etnicamente italiani. Ma gli strali della contestazione si appuntarono sul progetto relativo all'istituzione della ZFIC, che si temeva potesse avere conseguenze negative sul fronte ambientale, demografico ed economico.¹⁶⁰

Nel volgere di pochi mesi, tra l'aprile e il dicembre 1976, un comitato di cittadini illustri, il cosiddetto 'Comitato dei Dieci', raccolse ben 65 mila firme in calce ad una proposta di legge di iniziativa popolare volta a rigettare la ZFIC e a richiedere, in alternativa, la trasformazione della provincia di Trieste in una zona franca integrale. Successivamente alla conclusione, da parte del Parlamento, dell'*iter* di ratifica degli accordi (febbraio 1977) e all'impegno del Governo di rimeditare il progetto della ZFIC, queste firme vennero utilizzate per costituire, nel maggio 1978, una lista civica autonomista, la Lista per Trieste (LPT), che alle elezioni comunali del successivo 25 giugno avrebbe raccolto il 27,5% dei voti, divenendo il primo partito cittadino, e avrebbe dominato per alcuni anni la politica locale. Il progetto della ZFIC sarebbe rimasto sulla carta per l'inaspettata opposizione che aveva provocato e per il sostanziale disinteresse della Jugoslavia, che nel 1980 avrebbe liberalizzato i propri rapporti commerciali con i paesi del MEC. Né miglior fortuna avrebbe arriso alla richiesta della zona franca integrale, che, convertita nel luglio 1979 dalla stessa LPT in quella più modesta di contingenti agevolati di carburante, nel febbraio 1981 sarebbe stata respinta all'unanimità dalla Commissione Finanze della Camera.

Il 6 giugno 1978, a poche settimane dalla tornata elettorale alla quale si è fatto riferimento, de Castro pubblicava sulla prima pagina de "La Stampa" un editoriale volto a far conoscere al grande pubblico le proprie opinioni in merito agli accordi di Osimo e alla protesta, nonché le ragioni per le quali aveva rifiutato l'invito a candidarsi per la LPT e riteneva che a Trieste non convenisse «mettersi su quella strada».¹⁶¹ In esso, il Nostro giustificò il risentimento dei triestini nei confronti del governo e dei partiti facendo riferimento alla «quasi fisiologica incapacità» dello Stato italiano di impiegare in modo proficuo i «tanti e tanti» miliardi spesi dal 1954 in poi, alle «infelici ristrutturazioni» che avevano danneggiato «intere categorie economiche», alla incomprensione del fatto che Trieste andasse considerata «una delle "vetrine" del mondo occidentale su quello orientale», una specie di Berlino Ovest dell'Adriatico, e che il «rendimento» di tali vetrine non si misurasse soltanto in termini economici, ma anche politici, sociali, culturali. E riconosceva che la ZFIC fosse un'«invenzione economica sotto molti aspetti imprecisa e poco felice».¹⁶² Ma, per contro, rimproverò agli «antichi amici di altissimo valore» della LPT di non rendersi conto dei pericoli che stavano per far correre alla città. Egli temeva che, nel caso «non affatto improbabile» in cui una lista del genere, di tipo «nettamente qualunquista», e tale non per gli scopi ai quali mirava, ma per

¹⁵⁷ E. APIH, *La storia politica e sociale*, cit., p. 193.

¹⁵⁸ M. CATARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*, cit., p. 349.

¹⁵⁹ Cfr. G. VALDEVIT, *Trieste. Storia di una periferia insicura*, cit., pp. 120-121.

¹⁶⁰ Le preoccupazioni della cittadinanza riguardavano, per la precisione, «l'immigrazione massiccia di mano d'opera jugoslava (trenta-cinquanta mila unità?) che sarebbe [stata] la sola a trovare occupazione in quanto meno costosa e immune dal ricorso allo sciopero. Lo squilibrio etnico che ne [sarebbe] deriv[ato] per Trieste [...]. La distruzione sul Carso di una riserva naturale di valore inestimabile. I pericoli dell'inquinamento che si [sarebbe] rovesc[iato] dall'altipiano sulla città per via atmosferica e per infiltrazione delle acque sotterranee. La concorrenza che le industrie operanti in condizione di vantaggio nella zona franca [avrebbero] esercit[ato] a danno delle produzioni regionali: in particolari su quelle friulane. A. TODISCO, *Perché il Carso rischia di morire*, «Corriere della Sera», 27 Nov. 1976.

¹⁶¹ D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne. Trieste e l'Italia*, cit., pp. 233-234.

¹⁶² D. DE CASTRO, *I pericolosi entusiasmi della "lista per Trieste"*, «La Stampa», 6 Giu. 1978. Quanto al trattato sui confini, de Castro lo giudicava «non nocivo e anzi necessario» nel clima di distensione creatosi tra Occidente e blocco comunista dopo la 'Conferenza sulla Sicurezza e la Cooperazione in Europa' di Helsinki (luglio-agosto 1975).

l'eterogeneità dei propri componenti, fosse stata chiamata a governare, l'attività amministrativa avrebbe rischiato la paralisi:

Quale concordia nell'amministrare potrà trovare un gruppo costituito da democristiani, socialisti, socialdemocratici, repubblicani, liberali che hanno lasciato i loro partiti, uniti agli indipendentisti, forse a frange di comunisti, di slavi, di aderenti al pdup, di politicamente agnostici? La concordia si trova facilmente quando un sentimento di critica negativa accomuna. Ma come si raggiungeranno i necessari accordi per risolvere i problemi spiccioli, concreti e positivi che si presentano quotidianamente ad un'amministrazione comunale?¹⁶³

E che l'«esasperato» autonomismo di cui essa si era fatta portavoce non rappresentasse una soluzione credibile ai gravi problemi economici della città:

Trieste ha bisogno di avere dietro a sé un grande Stato che la sorregga, ma la sorregga, soprattutto, con entusiasmo e larghezza di mezzi. La città giuliana costituisce il porto del bacino centro europeo e danubiano soltanto dal punto di vista geografico. Si legge, in una relazione ufficiale preoccupata e preoccupante, scritta già nel 1865, che i noli da Praga a Trieste erano tripli di quelli da Praga stessa ad Amburgo. Finché esiste la rete di fiumi e canali navigabili del Centro Europa, Trieste fu, è, e sarà uno sbocco marittimo non economico per quel bacino. Ma chi può risolvere il problema di accordi internazionali per tariffe ferroviarie preferenziali, come quelle che esistevano ai tempi dell'Austria-Ungheria? Chi potrebbe creare il pur, per ora, utopico collegamento dell'Adriatico con il sistema fluviale centro europeo? Questi problemi li può risolvere soltanto un grande Stato.¹⁶⁴

CONCLUSIONI

In questo saggio, abbiamo esaminato i contenuti dei numerosi tra gli «articoli triestini»¹⁶⁵ pubblicati da Diego de Castro su «La Stampa» tra 1948 e il 1981 aventi carattere economico. È possibile riassumere le considerazioni svolte dall'autore in quattro punti:¹⁶⁶

1. nel momento stesso in cui Trieste ritornò all'Italia (5 ottobre 1954), la sua economia era in pieno declino. Nella ricostruzione di de Castro, il declino economico della città era cominciato alla fine della Grande Guerra, quando, con la dissoluzione dell'impero austro-ungarico, che ne aveva sin lì alimentato artificialmente i traffici mediante un sistema di dazi preferenziali e tariffe ferroviarie speciali, il porto si era trovato esposto alla concorrenza degli scali anseatici, che godono rispetto ad esso di una migliore situazione orografica. Nel secondo dopoguerra, la discesa della cortina di ferro aveva determinato il distacco dello stesso da quasi tutto il suo storico *hinterland* mittel-europeo, ed i traffici si erano fatti ancora più incerti che nel primo. Inoltre, il passaggio, sancito dal trattato di pace di Parigi del 1947, della Venezia Giulia, nella sua quasi totalità, alla Jugoslavia, aveva fatto venir meno l'unità del mercato locale città-campagna, con grave danno del commercio al dettaglio e della piccola e media industria. Per diversi anni, sotto il Governo Militare Alleato (1945-54), le attività produttive avevano evitato la paralisi soltanto in virtù di ingenti iniezioni di aiuti esterni. Poi, nel 1952, allorché erano cessati gli effetti del piano Marshall, quanto nell'economia locale vi era di precario era venuto a galla, e la città era entrata in recessione;
2. dal 1954 fino alla fine degli anni '60, l'economia triestina, benché in crescita, non riuscì a reggere «il passo con lo sviluppo dell'economia italiana e, rimanendo indietro, accentu[ò] il proprio declino».¹⁶⁷ E che il suo insufficiente sviluppo dipese principalmente da due fattori: I) la crescita esponenziale, a partire dal 1947, dello scalo jugoslavo di Fiume; II) la difficoltà della città, situata a ridosso del confine con uno Stato comunista, di richiamare capitali privati dall'esterno;
3. i provvedimenti assunti dall'Italia a favore di Trieste in tale arco temporale furono sempre «ritardati, discussi, frazionati e, si potrebbe dire, disordinati; tali, cioè, che non ri[uscirono] a risolvere i problemi [della città]»;¹⁶⁸
4. per affrontare efficacemente tali problemi, occorreva attuare un piano di interventi strutturali volto a rilanciare i due settori-chiave dell'economia locale, quello portuale e quello industriale. Per incrementare

¹⁶³ D. DE CASTRO, *I pericolosi entusiasmi della "lista per Trieste"*, cit..

¹⁶⁴ *Ibid.* Tra l'altro, nel corso degli anni, de Castro aveva maturato un sentimento di forte contrarietà alla zona franca integrale: «In quel tempo [la seconda metà degli anni '70], l'ottanta per cento del traffico triestino riguardava l'Italia. Creare una barriera doganale tra Trieste e la madrepatria significava creare un intralcio agli otto decimi del traffico di una città la cui economia era già molto languente». D. DE CASTRO, *Memorie di un novantenne. Trieste e l'Istria*, cit., p. 233.

¹⁶⁵ La locuzione è di Sergio Roda. S. RODA, *Uno specchio della realtà sociale*, cit., p. 129.

¹⁶⁶ D. DE CASTRO, *Trieste attende da molti anni che le promesse diventino realtà*, cit.

¹⁶⁷ D. DE CASTRO, *Pensare a Trieste*, cit.

¹⁶⁸ D. DE CASTRO, *Trieste attende da molti anni che le promesse diventino realtà*, cit.

i traffici, era necessario rinnovare le attrezzature portuali, impiantare nuove linee marittime, potenziare le infrastrutture viarie che collegavano la città al resto del Paese e al Centro-Europa, ridurre le tariffe portuali e quelle ferroviarie. Per aumentare la produzione industriale, giungere all'abolizione della nominatività dei titoli azionari per le società con sede in zona.

Come si è evidenziato nel corso del testo, l'analisi di de Castro non è priva di giudizi opinabili né di incongruenze. Ma al di là di ciò, non si possono non riconoscere all'autore diversi meriti. Primo, l'aver ricostruito in modo fondamentale corretto la storia economica di Trieste tra il 1719 e il 1954; secondo, l'aver constatato il regresso economico della città rispetto al resto d'Italia nel 1961, quattro anni prima cioè di Francesco Forte; terzo, l'essere stato tra i primi ad individuare quelli che secondo la storiografia furono i fattori negativi che le impedirono, dopo il ricongiungimento al nostro Paese, di svilupparsi adeguatamente e di conoscere il *boom*, e quelli che furono i limiti della politica economica attuata in suo favore; da ultimo, l'essere stato sul serio, come quando nel giugno 1978 stigmatizzò il qualunquismo e l'autonomismo della Lista per Trieste, quell'«intellettuale fuori dal coro» di cui ha scritto Giampaolo Valdevit.¹⁶⁹

Giovanni Lepore, *Il declino economico di Trieste negli interventi di Diego de Castro sulla «Stampa» (1948-1981)*, in “Il Pensiero economico italiano”, a. XX, n. 1, 2012, pp. 143-170.

¹⁶⁹ G. VALDEVIT, *Trieste. Storia di una periferia insicura*, cit., p. 83.