

H a n n s H a a s

TRIESTE E AUSTRIA ALLA CONFERENZA DI PACE A PARIGI 1919

Il porto di Trieste era in una situazione desolata, quando alla metà di dicembre del 1918 giunsero nella città ufficiali di marina americani per organizzare dei preparativi tesi all'approvvigionamento alimentare dell'Europa centrale. Per tre anni le gru idrauliche e i moli erano stati inattivi. Dall'occupazione italiana in poi non era successo praticamente nulla. La situazione giuridica di molte imprese commerciali e portuali austriache non era chiara. Solo all'inizio di gennaio del 1919 il porto fu riattivato sotto la direzione americana, in modo da poter espletare i suoi futuri compiti. La centrale di approvvigionamento americana considerava Trieste come „logical way to provision Austria, Bohemia and Hungary“². Già all'inizio dell'anno giunsero le prime navi cariche di derrate alimentari. Trieste riottenne in breve tempo il suo antico ruolo di anello di congiunzione con il continente, e ciò nell'ambito di un piano strategico europeo, teso a combattere sommosse sociali e tendenze bolsceviche con l'invio di cibo nei paesi affamati.

Gli Stati Uniti furono la vera potenza vincitrice della Prima guerra mondiale e il loro predominio nell'approvvigionamento fu espressione della loro cresciuta importanza politica. Il governo italiano seguì questo sviluppo non senza qualche sospetto. Dopo lo sfacelo della Monarchia asburgica, l'Italia si proponeva di estendere la propria sfera d'influenza sui Balcani e l'Europa centrale. La dominazione della nuova e rimpicciolita Austria era un mezzo per realizzare questi ambiziosi piani. In questo senso si giunse perfino a trattative italo-austriache riguardanti il trasferimento delle azioni austriache nei Balcani.³ Per quanto si trovasse essa stessa in una situazione alimentare assai precaria, l'Italia fu la prima potenza alleata a inviare derrate alimentari in Austria.

Politici americani considerarono questa politica italiana giustamente come prova di egoistici interessi di potenza.⁴ D'altro canto anche la „open door policy“ americana fu espressione di interessi egoistici, dato che serviva ad aprire tutta l'Europa al commercio americano. Nei mesi successivi crebbero da questi inconciliabili punti di posizione delle tensioni notevoli, dato che gli

Italiani non volevano lasciarsi sfuggire di mano il controllo delle spedizioni di derrate alimentari verso l'Austria. Essi inoltre pretendevano la conservazione del blocco commerciale decretato durante la guerra contro l'Austria-Ungheria anche dopo la conclusione dell'armistizio, mentre gli Americani desideravano l'abolizione del blocco nell'interesse del loro commercio. Alla lunga furono gli Americani ad averla vinta, dato che essi soli avevano a disposizione derrate alimentari sufficienti e dato che non erano disposti a permettere all'Italia di condurre una politica nazionale con i mezzi di soccorso americani. Oltre a ciò i conflitti sociali a Vienna e a Budapest nella primavera del 1919 s'intensificarono, fatto che spinse gli alleati ad impegnarsi di comune accordo ad arginare il pericolo bolscevico.⁵ Così venne abolito all'inizio di marzo 1919 — contro la volontà italiana — il blocco contro l'Austria.

Un mezzo per controllare i rapporti commerciali era quello di avere a disposizione le linee ferroviarie. Gli Americani preferivano un controllo interalleato delle ferrovie come anche del porto di Trieste.⁶ Essi sfruttarono una breve interruzione delle linee ferroviarie, dovuta ai contrasti italo-jugoslavi, per ottenere il 7 marzo 1919 una specie di internazionalizzazione delle linee, che congiungevano Trieste con il suo retroterra.⁷ Inoltre fu stabilito che personale alleato si sarebbe installato a Trieste e Fiume.⁸ Alla fine fu costituita a Trieste una missione interalleata con l'incarico di controllare la spedizione di derrate alimentari. Il governo austriaco ebbe parecchie volte occasione di trattare con questa missione a proposito di ulteriori invii di beni di consumo.

Senza dubbio si può dunque affermare che subito dopo la guerra, Trieste riacquistò la sua tradizionale funzione di porto principale dell'Austria. L'Austria non aveva alcun accesso diretto al mare e aveva perso in seguito al trattato di pace l'intera flotta commerciale nell'Adriatico.⁹ Trieste rimase però tramite nei rapporti tra l'Austria ed i paesi d'oltremare.

Il trattato di pace di St. Germain non fece che confermare questa situazione. Le delegazioni americana e britannica alla conferenza di pace riconobbero l'importanza di Trieste per il suo retroterra, e si fecero un dovere di conservare tale funzione nell'interesse della libertà di commercio. Un mezzo a questo proposito consisteva nel garantire il traffico ferroviario attraverso Trieste senza intoppi. „All the Allies wished to promote the trade of Trieste“, affermò il delegato britannico Balfour, e soggiunse: „It was the business of the Conference to see that direct and free railway communications be assured between Trieste, German-Austria and the north generally“.¹⁰

Com'è noto sono tre le linee ferroviarie che collegano Trieste con il suo retroterra: la linea meridionale attraverso Lubiana, la linea di Bohinj attraverso Jesenice e Rosenbach e la linea attraverso Gorizia-Udine-Tarvisio-Villach. La prima linea rimase quasi inutilizzata per il commercio con l'Austria dopo la costituzione della Jugoslavia. Per assicurare un traffico ferroviario ininterrotto sulle altre due linee, il governo italiano cercò di assicurare il proprio controllo su di loro fino alla frontiera austriaca in modo che esse non corressero in alcun tratto sul territorio jugoslavo. Il ministro degli esteri Sonnino già nel gennaio del 1919 attirò l'attenzione della commissione d'armistizio italiana

a Vienna su una questione di grande importanza per l'Italia: nell'interesse dei circoli commerciali triestini la ferrovia lungo la Val di Canale non avrebbe dovuto in nessun caso passare per il territorio jugoslavo.¹¹ Per assicurare comunicazione diretta con l'Austria, il tracciato carinziano di questa linea venne occupato il 12 giugno 1919 dai soldati italiani, che vollero in tal modo impedirne l'occupazione militare da parte degli Jugoslavi.¹² La conferenza di Pace assegnò infine questa linea esclusivamente all'Austria e all'Italia.

Più complessa era la questione della ferrovia di Bohinj, che anche se correva in gran parte attraverso il territorio richiesto dall'Italia secondo il trattato di Londra (e diventato poi parte integrante dello stato italiano) nella vallata della Sava attraversava per 25 km il territorio jugoslavo. L'appartenenza territoriale di questo cosiddetto triangolo di Jesenice fu discussa più volte alla Conferenza — soprattutto dopo la proposta italiana di assegnarlo all'Austria. A questo proposito gli Alleati sottolinearono più volte la loro intenzione „to develop Trieste“ senza decidersi però ad accogliere la proposta italiana.¹³ La decisione sul triangolo di Jesenice venne così differita e la questione venne risolta solo con il trattato di Rapallo a favore della Jugoslavia.¹⁴ Trieste rimase così legata all'Austria solo da una linea completamente italiana.

Si parlò inoltre di un ulteriore collegamento ferroviario dalla valle dell'Isonzo attraverso il Predil nella Val di Canale. L'Austria secondo il trattato di stato doveva consegnare all'Italia tutti i piani preparati per la costruzione di quella linea.¹⁵ Tuttavia la delegazione di pace italiana già nel 1919 considerò la costruzione di questo tratto per il momento non realizzabile.¹⁶

Gli alleati pensarono anche di assicurare a Trieste attraverso trattati internazionali dei precisi privilegi. Il governo austriaco aveva favorito i porti adriatici per mezzo di tariffe speciali, le cosiddette „tariffe adriatiche“. Il trattato di stato impegnò l'Austria a continuare questa politica tariffaria, al di là dei cambiamenti che nel frattempo erano intervenuti.¹⁷ Tutti i membri del Conseil des Quatre alla Conferenza di Pace erano convinti che tale disposizione a favore dei porti adriatici avrebbe impedito la deviazione delle vie commerciali verso i porti del mare del Nord.¹⁸

La delegazione austriaca rifiutò, sebbene invano, questa decisione. A questo riguardo bisogna ricordare che il trattato di stato aveva imposto all'Austria di garantire ai traffici alleati la parità di diritti e ogni sorta di facilitazioni, senza compensi di sorta.¹⁹ Considerato da questo punto di vista, l'articolo menzionato, concluso a favore di Trieste, fu un'ulteriore prova per la richiesta rinuncia dell'autonomia tariffaria. La delegazione austriaca al Congresso di Pace a Parigi lo considerò pertanto come una delle disposizioni che „creano uno stato di dipendenza completamente nuovo, mai visto prima“. ²⁰

L'Austria fu inoltre costretta a riconoscere allo stato cecoslovacco il diritto a far passare i suoi treni attraverso i tratti austriaci di due linee ferroviarie internazionali. Si trattava della linea Budejovice-Trieste attraverso Linz, Klagenfurt, Jesenice ovvero Tarvisio, come anche della linea che correva attraverso l'Ungheria occidentale e congiungeva Bratislava a Fiume, la quale però dopo il plebiscito di Sopron non attraversò più il territorio austriaco. Lungo que-

ste linee l'amministrazione ferroviaria cecoslovacca ottenne dei privilegi straordinari, così il diritto di stabilirvi posti di servizio e di insediarvi personale proprio.²¹ Questo intervento „nei suoi traffici che non ha uguali nella storia delle ferrovie europee“, fu decisamente, ma invano respinto dalla delegazione austriaca.²² In verità tuttavia l'internazionalizzazione prevista delle suddette linee ferroviarie non venne mai realizzata.

L'Austria dovette impegnarsi anche a conservare quelle facilitazioni doganali che erano state in vigore per le merci importate attraverso i porti della monarchia, a favore naturalmente degli stessi porti.

Mentre le disposizioni politiche finora menzionate riguardanti le ferrovie danneggiarono l'Austria per quanto riguarda il volume del suo traffico e le sue tariffe, un altro articolo inerente le ferrovie le dava dei diritti straordinari. Questo articolo le assicurava infatti „il libero accesso al mare adriatico“, e a questo fine la „libertà di transito“ negli ex porti austro-ungarici.²³

La genesi di questo articolo non è senza interesse. A quanto mi consta esso venne proposto per la prima volta dal capo della delegazione britannica David Lloyd George, il quale era dell'avviso che la clausola sulla libertà del traffico, inserita nel trattato di pace non fosse sufficiente, per assicurare all'Austria lo sbocco al mare. La delegazione italiana accettò l'articolo senza obiezioni.²⁴ Esso del resto presentava dei lati vantaggiosi non solo per l'Austria ma anche per l'Italia. La delegazione austriaca lo accettò pertanto, non senza sottolineare, di approvare una disposizione che „non favoriva soltanto interessi dell'Austria tedesca“.²⁵

Nell'insieme si può dire che il tratto di stato ha cercato, con l'aiuto di disposizioni particolari, di preservare gli ancora stretti contatti tra l'Austria e gli ex porti adriatici della monarchia. Per l'Austria ciò significava comunque un notevole peso, poiché non si era giunti a trattative con l'Italia sulla base dell'uguaglianza, ma le disposizioni suddette furono imposte senza possibilità di modificazioni. Nelle proprie istruzioni per la Conferenza di Pace la delegazione austriaca ebbe l'incarico „di attendere per quanto riguarda l'internazionalizzazione di Trieste... le offerte degli altri, in primo luogo degli Italiani“.²⁶ A St. Germain invece la delegazione non potè far altro che prendere conoscenza delle decisioni della Conferenza di Pace.

Solo in occasione dell'incontro romano tra il cancelliere Renner ed il Presidente del Consiglio Nitti nell'aprile 1920 si giunse a trattative riguardanti questioni economiche e di traffici tra Italia ed Austria. Com'è noto Nitti era uno strenuo assertore della tesi sulla necessità di una intesa tra i vinti e i vincitori. La via per la ricostruzione dell'Europa conduceva a suo avviso attraverso l'accantonamento delle molte barriere politiche ed economiche in seno al continente. Egli vedeva una delle ragioni dei problemi economici contemporanei nello sfacelo del territorio economico austro-ungarico, e ne sentivano le conseguenze anche Trieste e Fiume che avevano perduto il rispettivo „Hinterland“.²⁷ Nell'accordo Renner-Nitti del 12 aprile 1920 le questioni economiche ebbero pertanto una posizione centrale.²⁸ Un protocollo aggiunto, elaborato dagli esperti, regolava il trasporto delle merci austriache attraverso

Trieste. L'Austria venne liberata da imposte doganali per quanto riguarda l'import, l'export e il transito delle merci, e le furono concessi a Trieste dei magazzini per le sue merci. Le promisero anche dei terreni per la costruzione di cisterne di petrolio e inoltre le venne assicurato che nel Porto franco essa avrebbe ottenuto una „Zollexpositur“.²⁹ Tutti questi punti vennero proposti al dibattito dalla stessa delegazione austriaca. Un'unica richiesta austriaca venne respinta e cioè quella riguardante la concessione di un tratto costiero nel porto di Trieste che avrebbe dovuto servire al miglioramento, all'armamento e allo scarico delle navi austriache. Un anno più tardi l'Italia le concesse tuttavia anche questi diritti. Per ragioni economiche l'Austria tuttavia non fu in grado di sfruttare queste concessioni.³⁰ Nell'Accordo Renner-Nitti l'Austria si impegnò inoltre a far passare almeno il 50% e possibilmente anche di più del suo commercio d'oltre mare attraverso Trieste.³¹

L'Accordo Renner-Nitti assicurò dunque al porto di Trieste la posizione particolare assegnatagli dal trattato di St. Germain nell'ambito del commercio austriaco, contemporaneamente concesse però anche all'Austria alcuni diritti per quanto riguarda l'uso del porto. L'Austria si impegnò inoltre ed elaborare in tempi brevi un accordo sulla tariffa ferroviaria provvisoria riguardante il traffico ferroviario austriaco attraverso Trieste.³² Questo impegno venne mantenuto un anno più tardi, quando l'amministrazione ferroviaria austriaca pubblicò delle tariffe particolari (Verbandgütertarife) riguardanti il traffico Trieste—Austria, Trieste—Cecoslovacchia e Trieste—Germania.³³

La „Statistica della navigazione e del commercio di Trieste“ attesta, che il porto di Trieste raggiunse nel 1925, per quanto riguarda le merci importate verso l'Austria, quasi il livello prebellico, l'export invece raggiunse a causa della difficile situazione austriaca solo il 60% di tale livello.³⁴ Esperti economici ascrissero l'affermazione di Trieste quale principale porto dell'Austria in primo luogo alla conservazione della tariffa adriatica sancita dal trattato di pace.³⁵ L'Italia d'altro canto concesse alle merci austriache dirette a Trieste tariffe particolari come pure magazzini gratuiti nel porto per alcune merci.³⁶ In tal modo rimasero praticamente in vigore i privilegi a favore di Trieste concessi ai tempi absburgici. Trieste fu favorita anche dallo straordinario aumento delle tariffe tedesche verso la metà degli anni venti, che impedirono lo sviaamento del flusso di merci austriache verso i porti del mare del Nord. Secondo alcuni calcoli ai tempi della monarchia il commercio marittimo di quelle regioni alpine che costituirono più tardi la repubblica austriaca passava in gran parte attraverso Trieste.³⁷ La conservazione delle tariffe adriatiche favorì senz'altro il mantenimento di questi rapporti anche dopo il 1918. La propaganda nazionale tedesca nel periodo tra le due guerre rifiutò pertanto decisamente le tariffe adriatiche. In caso di un „Anschluss“ dell'Austria al Reich si richiedevano delle misure tariffarie tali da incanalare finalmente il commercio marittimo austriaco verso i porti tedeschi. Questo rifiuto della propria storia (del proprio passato) è caratteristico del resto per i nazionalisti tedeschi, in tutta la loro attività.

NOTE

1. Rapporto del Sovrintendente Generale americano del 14 gennaio 1919. *Organization of American Relief in Europe 1918-1919*. Documents Selected and Edited by Suda Lorena Bane and Ralph Haswell Lutz. — Stanford 1943, pag. 185
2. Rapporto al commissario americano al vettovagliamento Herbert Hoover, del 30 dicembre 1918, *Ibid.* pag. 133
3. Hanns Haas, *Le relazioni italo-austriache dall'Armistizio di Villa Giusti al Trattato di Saint Germain*, in *Storia e Politica*, 12, 1973, pag. 416
4. Herbert Hoover, *Memoiren. Jahre der Abenteuer 1874-1920*, Mainz 1951, pagg. 257-262
5. Hanns Haas, *Die Pariser Friedenskonferenz und das Ende der ungarischen Räterepublik*, in *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 29, 1976, pagg. 363-410
6. Dragan R. Živojinović, *America, Italy and the birth of Yugoslavia (1917-1919)*, New York 1972, pag. 235
7. Silvio Crespi, *Verlorener Sieg. Italien und die Alliierten 1917-1919*, München 1937, pag. 186
8. *Ibid.*
9. Articolo 182 del Trattato di stato di Saint Germain. *Bericht über die Tätigkeit der deutschösterreichischen Friedensdelegation in St. Germain-en-Laye*, Vol. 2, pag. 462
10. 10 maggio 1919. *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. The Paris Peace Conference*. Vol. 4, Washington 1969, pagg. 698 e 700
11. Papers Sidney Sonnino, film 42, telegramma 52
12. Martin Wutte, *Kärntens Freiheitskampf*, 2. ed., Weimar 1943, pag. 278
13. Vedi in particolare *Papers Relating, Paris Peace Conference*, vol. 4, pagg. 701-703, 10 maggio 1919
14. Ivo J. Lederer, *Yugoslavia at the Paris Peace Conference. A Study in Frontiermaking*, New Haven, London 1963, pagg. 221-222; in effetti l'Austria non era interessata ad ottenere il triangolo di Jesenice anche se incitata in questo senso da Sonnino. Sonnino Papers, film 42, telegramma 307.
15. Articolo 321 del Trattato di stato di St. Germain, *Bericht*, vol. 2, pag. 577
16. *Papers Relating, Paris Peace Conference*, vol. 4, pag. 701
17. Articolo 312 del Trattato di stato di St. Germain, *Bericht*, vol. 2, pag. 573: "L'Autriche s'engage à maintenir sur ses propres lignes le régime des tarifs existants avant la guerre pour le trafic des ports de l'Adriatique et de la mer Noire, au point de vue de leur concurrence avec les ports allemands du Nord".
18. Paul Mantoux, *Les délibérations du Conseil des Quatre (24 mars-28 juin). Notes de l'Officier Interprète*, vol. 2, Paris 1955, pagg. 64-67, 14 maggio 1919
19. Controproposte del 12 luglio 1919, vedi nota 9, *Bericht*, vol. 1, pagg. 401-402
20. *Ibid.* pag. 412; in un commento interno al primo abbozzo delle condizioni di pace inviato al governo, l'ufficio statale per le comunicazioni non aveva in effetti respinto fondamentale-mente l'articolo, ma voleva condizionare il traffico commerciale cecoslovacco con i porti adriatici mediante una politica tariffaria, che si orientava su basi risalenti ancora al periodo asburgico, *Ausserung des Staatsamtes für Verkehrswesen zu den Bedingungen des Friedens mit Österreich*, vol. 1, Eisenbahnen — Wien 1919, pag. 3
21. Articolo 322—324, *Bericht*, vol. 2, pagg. 577—578
22. Controproposta del 12 luglio 1919, *Ibid.* Le corporazioni economiche dell'Austria tedesca interpretarono l'articolo succitato del trattato di pace addirittura come un "tentativo di cecchizzazione", affermando che il personale (boemo/ceco) delle ferrovie, residente in Austria, avrebbe potuto richiedere la tutela come minoranza.
23. Articolo 311, *Bericht*, vol. 2, pag. 572
24. Mantoux, vol. 2, pagg. 67—68, 14 maggio 1919
25. 12 luglio 1919, *Bericht*, vol. 1, pag. 411

26. Saint Germain, im Sommer 1919. *Die Briefe Franz Kleins aus der Zeit seiner Mitwirkung in der österreichischen Friedensdelegation Mai-August 1919*, Salzburg 1977, pag. 50 (*Quellen z. Geschichte des 19. und 20. Jhdts.* 1)
27. Francesco Nitti, *Der Niedergang Europas. Die Wege zum Wiederaufbau*, Frankfurt/Main, vol. 1, pag. 277
28. Stefan Malfèr, *Wien und Rom nach Ersten Weltkrieg. Österreichisch-italienische Beziehungen 1919—1923*, Wien, Köln, Graz 1978, pagg. 37—38
29. Gertrude Bourcel, *Die österreichisch-italienischen Wirtschaftsbeziehungen 1918—1923*, Phil. Diss., Wien 1979, pagg. 84—85
30. Viktor Ondraczek, *Der Anschluss Österreichs, Eisenbahnen und Schifffahrt*, Wien 1926, pag. 53 (*Österreichisch-Deutsche Arbeits-gemeinschaft*)
31. Sessione del comitato per gli affari esteri del parlamento austriaco del 16 aprile 1920.
32. Bourcel, *Wirtschaftsbeziehungen*, pag. 84
33. *10 Jahre Wiederaufbau. Die staatliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung der Republik Österreich 1918—1928*, Wien 1928, pag. 51
34. Ondraczek, *Anschluss*, pagg. 58—59
35. *Ibid.*
36. *Ibid.*
37. *Ibid.*, pagg. 54—57