

## LA DEBOLEZZA DELLO STATO ITALIANO NELLA VICENDA DEL CONFINE ORIENTALE

*Dalla carente coscienza nazionale nello Stato unitario fin dalla sua costituzione, alla folle politica di aggressione del fascismo, dalla dissoluzione dello Stato nazionale l'8 settembre 1943 alle foibe, dalla sconfitta bellica sancita dal Trattato di pace all'esodo, dal Trattato di Osimo all'illusione del rilancio economico dell'area di confine nel volume di Marina Cattaruzza "L'Italia e il confine orientale".*

**On. Alessandro Maran**

La tragedia degli italiani istriani, consacrata nel 2004 come giornata della memoria nel calendario repubblicano, ha forse contribuito a sottrarre dall'oblio anche la storia del confine orientale dell'Italia, rimasta a lungo una materia di studi specialistici che pochissima eco hanno avuto al di fuori del mondo accademico.

Nel 2007, la Giornata del Ricordo è stata celebrata da una novantina di località italiane grandi e piccole con conferenze nelle scuole, convegni, tavole rotonde, proiezioni di filmati. Ma, in un certo senso, la commemorazione rimane sfocata: in primo piano c'è il vissuto di dolore delle vittime ed il pentimento per averlo a lungo trascurato. Ad esempio, un libro molto bello come *"Il dolore e l'esilio"* di Guido Crainz, che considera le vicende dell'esodo istriano emblematiche dei trasferimenti forzati di popolazione nell'Europa del secondo dopoguerra, prende spunto e occasione dal dramma del nostro confine orientale per porre finalmente domande sul "dolore degli altri".

C'è però il rischio di eludere ancora una volta i nodi centrali della storia nazionale (la partecipazione italiana alla seconda guerra mondiale nell'ambito dell'Asse, la dissoluzione delle articolazioni dello Stato nazionale l'8 settembre 1943 e la sconfitta bellica sancita dal trattato di pace), tra i quali forse il più importante è quello della debolezza strutturale dello Stato, che si è manifestata in forme clamorose nelle alterne vicende del confine orientale. Quel che, in altre parole, rimane da chiedersi – superato il rischio di una guerra diplomatica con la Croazia innescata dall'accusa di razzismo lanciata dal presidente croato al presidente Giorgio Napolitano in occasione del suo discorso nella Giornata del Ricordo – è se la vicenda sia stata adeguatamente storicizzata.

A tale lacuna intende ovviare il volume di Marina Cattaruzza, *"L'Italia e il confine orientale"*, edito da Il Mulino. E il successo del libro, che ricostruisce per la prima volta in una sintesi storica, scritta con stile sobrio e concreto, l'intera vicenda del confine orientale dell'Italia fa ben sperare: mostra che per molti italiani il confronto con la propria storia non si esaurisce nelle celebrazioni delle giornate del ricordo.

Secondo Marina Cattaruzza, docente di storia contemporanea nell'*Historisches Institut* dell'Università di Berna, il lungo silenzio dopo il 1954 non dipese soltanto da necessità diplomatiche, per non inasprire un contenzioso con il regime comunista di Tito. Il silenzio era, in un certo senso, la rivelazione di una più antica carenza dello Stato italiano, che risaliva all'epoca dell'unificazione. E soltanto una storia di lungo periodo, come quella

proposta dal libro della Cattaruzza, consente di mettere in luce «*i tratti caratterizzanti della storia "italiana" di tali territori, i quali, a loro volta, offrono un'utile chiave di lettura per la parabola nazionale nel suo complesso*». Per questo motivo «*L'Italia e il confine orientale*» non è soltanto una sintesi della storia del confine più controverso e tormentato dell'Italia unita, ma offre molti temi di riflessione al dibattito sul problema della nazione italiana e sulla debolezza della coscienza nazionale nello Stato unitario, fin dalle sue costituzione, e non solo dopo la seconda guerra mondiale.

Su questi problemi, la studiosa triestina esprime con grande chiarezza il proprio giudizio: «*La storia del confine orientale italiano nella prima metà del Novecento mette a nudo con incontrovertibile evidenza la realtà di uno Stato debole, scarsamente in grado di radicare nell'area di confine le proprie istituzioni e imporvi in termini indiscutibili la propria sovranità, rendendo quindi palese quanto fosse limitata la capacità di assolvere compiti e funzioni considerati essenziali per la caratterizzazione di un moderno Stato nazionale*», compresa la funzione di promuovere una salda coscienza nazionale nella popolazione italiana della Venezia Giulia, la quale, osserva Cattaruzza, «*persino nelle componenti irredentiste e nazionaliste rimase legata al retaggio mentale e culturale tardo-asburgico*».

La studiosa, che fa parte del consiglio scientifico per il settore della storia moderna dell'Accademia austriaca delle scienze, non rinuncia inoltre a gettare uno sguardo sull'oggi e si sofferma sull'illusione del rilancio economico dell'area di confine e sull'«*abbaglio collettivo*» circa la valenza strategica e il potenziale di sviluppo del porto di Trieste. Di fatto, osserva Marina Cattaruzza, «*i politici italiani di ogni livello tendevano costantemente a sopravvalutare i vantaggi economici che sarebbero derivati all'area confinaria dall'indipendenza della Slovenia (e, in subordine, della Croazia). Al di fuori di ogni realistica e documentata analisi della situazione e delle linee di tendenza dipingevano euforici e infondati scenari di crescita economica e ripresa di un ruolo strategico per l'area triestina rispetto all'interscambio dell'area centroeuropea*». «*E' comunque interessante rilevare - insiste Cattaruzza - come prevalga nell'immaginario una costante sopravvalutazione delle reali potenzialità delle strutture portuali triestine e come venga ciclicamente rilanciato il mito di un'estensione dell'hinterland di dimensioni pressoché continentali, che non sta in alcun rapporto con la modesta realtà dei traffici della città altoadriatica. Gli articoli dell'accordo economico di Osimo relativi alle misure di rilancio dell'attività portuale si collocano dunque nell'ambito di un wishful thinking ormai plurisecolare, che costantemente sottovaluta sia gli svantaggi di posizione del porto (territorio montuoso, assenza di vie d'acqua navigabili), che quelli geopolitici (frantumazione dell'hinterland quale dato permanente almeno a partire dal 1918)*».

Il volume riporta la valutazione sulla realtà portuale triestina del colonnello Dennis S. Birkensteth, delle forze di occupazione alleate (1947), che vale la pena di citare: «*Trieste è una creazione artificiale dell'Impero austro-ungarico, costruita da quell'Impero in quanto era il miglior accesso al mare. Ma in quei giorni la maggior parte del traffico dell'Austria-Ungheria e della Cecoslovacchia fu artificialmente diretto a Trieste, dal momento che le migliori rotte naturali erano le vie d'acqua interne verso i porti del Nord. Anche nei giorni beati dell'Impero asburgico era necessario prevedere alcuni speciali sussidi ferroviari per il trasporto e (per) permettere a Trieste di svilupparsi; sotto gli italiani quei sussidi furono incrementati, ma nonostante ciò la città decadde*». L'acume del colonnello americano mancava evidentemente alla maggioranza dei politici italiani (e triestini). Dopo il 1945, il porto scontò il primo luogo il mancato rinnovo delle infrastrutture ferroviarie che

inevitabilmente avrebbero potuto venire potenziate solo d'accordo con il riottoso vicino jugoslavo; e, a tutt'oggi, i progetti avveniristici (Corridoio 5) rimangono sulla carta e si presenta difficoltoso perfino il completamento delle infrastrutture ferroviarie fra Trieste e Capodistria: 6 chilometri di distanza.