



# Dagli archivi storici di Roma: la Compagnia di Antivari dopo la Grande Guerra (1918-1929)

**Fabrizio Rudi**

Luiss "Guido Carli" – Roma

*Saggio scientifico originale*

*Marzo 2021*

## RIASSUNTO

Il saggio tenta di ripercorrere le difficili e complesse vicende della Compagnia di Antivari dalla fine della Grande Guerra, quindi dalla nascita del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, fino alla proclamazione del Regno di Jugoslavia nel 1929. La sua esistenza e le sue attività erano regolate ai sensi di due documenti fondamentali: la convenzione italo-montenegrina del 27 giugno 1906, che garantiva al Porto di Antivari e all'area circostante lo *status* di zona franca, e la convenzione fra la Compagnia stessa e il Ministero delle Poste e delle Comunicazioni italiano del 25 luglio 1909, in forza della quale il Regno d'Italia avrebbe accordato una quota annua alla Compagnia per le proprie attività e ne vietava nel modo più assoluto la fusione o la cessione senza il proprio beneplacito. Da quando il Montenegro venne conglobato forzatamente entro la compagine territoriale serbo-croato-slovena, la validità di queste due fondamentali convenzioni venne messa in dubbio, e con esse anche l'esistenza della Compagnia di Antivari quale ente commerciale e finanziario italiano in territorio straniero, sulla quale le vicende di politica internazionale che si susseguirono nel decennio indicato, dal Trattato di Rapallo al Trattato di Roma, da un lato, e quelle interne al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, dalla promulgazione della Costituzione del Vidovdan sino all'assassinio di Stjepan Radić, dall'altro, qui trattate da sfondo alla vicenda ricostruita, ebbero un influsso non indifferente.

## PAROLE CHIAVE

Compagnia di Antivari, Convenzione italo-montenegrina del 1906, relazioni diplomatiche italo-jugoslave, diritti di riscossione italiani, diritti di gestione italiani

## ABSTRACT

*FROM ROME'S ARCHIVES: THE COMPAGNIA DI ANTIVARI AFTER THE GREAT WAR (1918-1929)*

The essay tries to retrace the hard and complex vicissitudes of the Compagnia di Antivari from the end of the Great War, id est from the birth the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes, until the proclamation of the Kingdom of Yugoslavia in 1929. Its existence and its activities were regulated by two fundamental documents: the Italian-Montenegrinian Convention of June 27th, 1906, which guaranteed the Port of Antivari and its surrounding area the status of free zone, and the agreement between the Compagnia itself and the Italian Ministry of Posts and Communications of July 25th, 1909, pursuant to which the Kingdom of Italy would have guaranteed an annual fee to the Compagnia for its activities and strictly prohibited its merger or sale without its consent. Since Montenegro was forcibly incorporated in the Serbo-Croatian-Slovenian territorial structure, the validity of these two fundamental conventions was called into question, and with them also the existence of the Compagnia di Antivari as an

Italian commercial and financial entity in foreign territory, on which the events of international politics that followed one another in the decade indicated, from the Treaty of Rapallo to the Treaty of Rome, on the one hand, and those within the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes, from the promulgation of the Vidovdan Constitution until the assassination of Stjepan Radić, on the other hand, here treated as a background to the reconstructed events, had a not inconsiderable influence.

## KEYWORDS

“Compagnia di Antivari”, 1906 Italo-Montenegrinian Covenant, Italo-Yugoslavian diplomatic relationships; Italian tax collection rights, Italian managing rights

I rapporti fra l'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni negli anni successivi alla Grande Guerra possono ripercorrersi anche alla luce dei destini seguiti dal più noto tentativo di penetrazione economica italiana nei Balcani occidentali all'inizio del XX secolo, ossia la Compagnia di Antivari<sup>1</sup>, la principale realizzazione imprenditoriale del celebre gruppo finanziario veneziano, rappresentato dal commendator Giuseppe Volpi<sup>2</sup>. Al di là dell'Adriatico inferiore, in quei tempi operavano già la Società per il monopolio del tabacco in Montenegro, presieduta dal commendatore Roberto Paganini, e di una Società per le miniere d'Oriente, presieduta dal senatore Niccolò Papadopoli, le quali, com'è noto, sarebbero confluite in un Sindacato italo-montenegrino fondato il 31 gennaio 1903 dal commendator Volpi e dal conte veneziano Piero Foscari. Questo nuovo sindacato godeva, grazie alle disposizioni del suo statuto, della concessione alla navigazione del lago di Scutari e allo sfruttamento delle foreste circostanti, e aveva come suo fine la creazione di una ferrovia che congiungesse la città di Antivari al centro abitato di Vir Pazar, affacciato proprio sul lago di Scutari. Scopo principale di questo progetto ferroviario era attutire la pressione politica e finanziaria austro-ungarica sul Montenegro, per altro solo parzialmente legittimata

1 Per un quadro generale sulle relazioni economiche italo-jugoslave negli anni prescelti, si può vedere l'ottimo saggio di G. LATINOVIĆ, *Yugoslav-Italian Economic Relations (1918-1929): Main Aspects*, in “Balcanica”, 46, 2015, pp. 171-194.

2 Su Giuseppe Volpi si vedano: O. MOSCA, *Volpi di Misurata*, Roma, Casa Editrice Pinciana, 1928; F. SARA-ZANI, *L'ultimo doge. Vita di Giuseppe Volpi di Misurata*, Milano, 1972; S. Romano, *Giuseppe Volpi. Industria e finanza fra Giolitti e Mussolini*, Venezia, 1997.

dall'articolo XXIX del Trattato di Berlino<sup>3</sup> – articolo abrogato il 19 aprile 1909, al termine della crisi bosniaca, iniziata l'anno precedente<sup>4</sup> –, e il suo rilievo, in generale, è spiegato nel dettaglio dallo stesso commendator Volpi in un lungo dispaccio che egli destinava al Ministero degli Esteri italiano di allora, Tommaso Tittoni, il 28 settembre 1908:

Per 43 km, quanti corrono cioè fra Antivari e Vir Bazar, la ferrovia si svolge con arditezza, che ha pochi confronti in linee simili, attraverso una sola montagna costituita da terreni fra i più accidentati e fra i più vari che si conoscano. Eppure essa è già così compiuta e lo sarà certamente entro l'estate prossima, mentre attendiamo di giorno in giorno

- 3 Esso recitava: “ Antivari et son littoral sont annexés au Monténégro sous les conditions suivantes : Les contrées situées au sud de ce territoire, d'après la délimitation ci-dessus déterminée, jusqu'à la Bojana, y compris Dulcinjo, seront restituées à la Turquie. La commune de Spica, jusqu'à la limite septentrionale du territoire indiqué dans la description détaillée des frontières, sera incorporée à la Dalmatie. Il y aura pleine et entière liberté de navigation sur la Bojana pour le Monténégro. Il ne sera pas construit de fortifications sur le parcours de ce fleuve, à l'exception de celles qui seraient nécessaires à la défense locale de la place de Scutari, lesquelles ne s'étendront pas au delà d'une distance de six kilomètres de cette ville. Le Monténégro ne pourra avoir ni bâtiments ni pavillon de guerre. Le port d'Antivari et toutes les eaux du Monténégro resteront fermées aux bâtiments de guerre de toutes les nations. Les fortifications situées entre le lac et le littoral sur le territoire monténégrin seront rasées, et il ne pourra en être élevées de nouvelles dans cette zone. La police maritime et sanitaire, tant à Antivari que le long de la côte du Monténégro, sera exercée par l'Autriche-Hongrie au moyen de bâtiments légers garde-côtes. Le Monténégro adoptera la législation maritime en vigueur en Dalmatie. De son côté l'Autriche-Hongrie s'engage à accorder sa protection consulaire au pavillon marchand monténégrin. Le Monténégro devra s'entendre avec l'Autriche-Hongrie sur le droit de construire et d'entretenir à travers le nouveau territoire monténégrin une route et un chemin de fer. Une entière liberté de communications sera assurée sur ces voies”.
- 4 Sul punto, per le fonti coeve si vedano: A. BALDACCI, *L'Italia e il nostro commercio col Montenegro e coll'Albania superiore*, Atti del IV Congresso geografico Italiano, Milano, 1902, pp. 1-23; Id., *Spizza e l'articolo 29 del Trattato di Berlino*, Roma, 1909; G. RAZZANI, *Montenegro e Albania. Cenni per la formazione di una Società italiana d'Esportazione e d'Importazione*, Milano, 1903; V. MANTEGAZZA, *Compagnia di Antivari. Il porto di Antivari, la ferrovia Antivari-Vir, il Lago di Scutari*, Milano, 1910; per le fonti successive: R. WEBSTER, *Studio sul prefascismo*, Torino, Einaudi, 1974 (edizione inglese *Industrial Imperialism in Italy, 1908-1915*, Berkeley, California, 1975); A. TAMBORRA, *The rise of Italian Industry and the Balkans (1900-1914)*, “The Journal of European Economic History”, 3, 1974, 1, pp. 87-120; M. VERNASSA, *Opinione pubblica e politica estera. L'interessamento italiano nei confronti dell'area balcanica (1897-1903)*, “Rassegna Storica del Risorgimento”, 63, 1976, pp. 338-364; D. MOLINO, *Le iniziative italiane nella penisola balcanica: la Compagnia di Antivari*, in “L'Universo”, 57, 1977, 1, pp. 9-28; E. Sori, *La penetrazione economica italiana nei territori degli Slavi del Sud, 1896-1914*, “Storia contemporanea”, 12, 1981, pp. 217-270; S. BURZANOVIĆ, *Antonio Baldacci e il Montenegro*, in *Contesti Adriatici, Studi di italianistica comparata*, a cura di Vesna Kilibarda e Julijana Vučo, Roma, 2008, pp. 69-87; Lj. ALEKSIĆ-PEJKOVIĆ, *Italija i Crna Gora tokom poslednje dve decenije XIX veka*, “Istorijski Časopis”, 45-46, 1998-1999, pp. 149-176; S. BURZANOVIĆ, O. POPOVIĆ, *Vico Mantegazza e il Montenegro*, “Acta Histriae”, 24, 2016, 3, pp. 511-526; *Prove di imperialismo. Espansionismo economico italiano oltre l'Adriatico a cavallo della Grande guerra*, a cura di E. Costantini e P. Raspadori, Quaderni monografici di “Proposte e ricerche”, XLI, Macerata, 2017, pp. 73-88; K. CHESTER, *The Railways of Montenegro. The Quest for a Trans-Balkan Railway*, Malmö, 2016.

la notizia del buon incontro nella perforazione del tunnel lungo quasi 1 km e mezzo, e che in così breve percorso ferroviario farà passare i treni oltre il livello di 60 m pure partendo da Antivari ed arrivando a Vir Bazar a livello del mare. È una ferrovia che fa veramente onore all'Italia e al progettista onorevole Roberto Paganini, Presidente della Società. Essa sarà la via quasi esclusiva di penetrazione di esportazione in tutto il Montenegro e della alta e media Albania, in un territorio vergine cioè, e pur pieno di tante risorse, abitato già oggi da oltre mezzo milione di abitanti. Scutari specialmente è sin d'ora un grande mercato dove l'Italia ha fatto già grandi progressi commerciali in questi ultimissimi anni, malgrado sia stata costretta a servirsi della pessima e saltuaria via offerta dal fiume Boiana. Venezia che dovrebbe essere, e lo è già in parte, il centro di approvvigionamento di quei paesi, per quanto riguarda ogni prodotto manifatturiero della fiorente industria italiana, è oggi qualche volta distante più di un mese di viaggio da Scutari e del territorio albanesi circostante, mentre la ferrovia Antivari-Vir avrà invece il grande merito di ridurre a soli tre giorni la distanza che separa Venezia da Scutari<sup>5</sup>.



*Il Commendator Giuseppe Volpi di Misurata nel 1925, come Ministro delle Finanze del Regno d'Italia*

5 Archivio Storico del Ministero degli Esteri, Roma (d'ora in poi ASMAE), Gabinetto Tittoni, b. 5, N. 21724, Volpi a Tittoni, Roma, 28 settembre 1908, Allegato: *Compagnia di Antivari. Società Anonima. Capitale corone 4.000.000. Porto di Antivari Ferrovia Antivari-Lago di Scutari. Navigazione postale e commerciale sul lago di Scutari e sulla Bojana*, a cura di Giuseppe Volpi. In generale, per un quadro completo della diplomazia italiana nei primi anni del Novecento, si veda F. TOMMASINI, *L'Italia alla vigilia della guerra. La politica estera di Tommaso Tittoni*, Bologna, 1935-1941, 5 voll. Sempre sullo stesso argomento: G. FERRAIOLI, *Politica e diplomazia in Italia fra XIX e XX secolo. Vita di Antonino di San Giuliano (1852-1914)*, Soveria Mannelli, 2007.

Lo Statuto della Compagnia di Antivari venne firmato il 20 dicembre 1905, e subito si procedette alla stipula di una convenzione fra il vecchio Sindacato italo-montenegrino e la neocostituita Compagnia<sup>6</sup>, la cui nascita venne poi sancita in maniera ufficiale il 17 febbraio 1906 presso la Banca Commerciale Italiana di Milano: ne era presidente il conte Roberto Paganini e consigliere delegato il commendator Volpi<sup>7</sup>. Membri della Compagnia divennero esponenti di tutta la classe dirigente italiana, compresi uomini di scienza e della politica, a testimonianza del fatto che in essa si riuniva *in nuce* una simbolica volontà di partecipazione dell'Italia nel suo insieme ai destini della stessa<sup>8</sup>. I servizi che la Compagnia avrebbe dovuto garantire in un Paese straniero da allora in avanti, ossia la navigabilità del lago di Scutari, servita attraverso due piroscafi, il *Nettuno* e il *Vranina*, la creazione di una zona franca attorno alla nuova città di Antivari, progettata dall'ingegner Enrico Coen Cagli, lo scavo del traforo del monte Sutorman, e la progettazione della su citata ferrovia, vennero poi disciplinati con la fondamentale convenzione italo-montenegrina conclusa a Cettigne il 14 / 27 giugno 1906. Grazie ad essa, la Compagnia di Antivari regolava la riscossione delle tasse portuali per le merci in entrata e la loro redistribuzione fra sé e l'erario montenegrino, e, in generale, le ragioni della propria esistenza in quanto propaggine del capitalismo italiano entro lo Stato che la ospitava<sup>9</sup>. La Compagnia, infine, in forza di un accordo con il Ministero dei Trasporti e delle Poste italiano del 25 luglio 1909, stabilì le modalità attraverso cui, per tramite della Banca Commerciale Italiana, e in ultima istanza, della Banca d'Italia, avrebbe da allora in avanti proceduto per la ricezione delle sovvenzioni statali, *sotto l'assoluto divieto di fusione o cessione anche parziale della stessa ad altro ente senza l'espresso beneplacito di Roma*<sup>10</sup>: in altre parole, le sorti

6 S. BURZANOVIĆ, *Italijansko-crnogoski sindikat – Barsko Društvo (1903-1916)*, tesi di laurea discussa presso la Facoltà di Lettere dell'Università di Belgrado nel 1999, p. 61.

7 Archivio Centrale dello Stato Roma (d'ora in poi ACS), *Compagnia d'Antivari*, b. 23, Verbale del Consiglio d'amministrazione, Milano, 17 febbraio 1906.

8 Fra i nomi di maggiore spicco si segnalano: il senatore Rossi Martini, consigliere di amministrazione della Banca Commerciale Italiana, Vico Mantegazza in persona, l'inventore Guglielmo Marconi, Giovanni Baldacci, fratello di Antonio, e soprattutto l'amministratore delegato della Ditta Alberto Treves di Venezia. ASMAE, Gabinetto Tittoni, b. 5, N. 21724, Volpi a Tittoni, Roma, 28 settembre 1908, Allegato: *Compagnia di Antivari*, cit.,

9 Per il testo della convenzione: *Convention relative à la construction et à l'exploitation du Port franc d'Antivari avec la zone franche y annexée et du chemin de fer de Pristane jusqu'au Lac de Scutari ainsi que du service de navigation à propulsion mécanique sue le Lac de Scutari*, Cetinje, 14 / 27 juin 1906, Split, 1930.

10 Vedi per il testo completo e definitivo della convenzione ACS, Presidenza del Consiglio dei Ministri (d'ora in poi PCM), 1909, b. 386, *Convenzione pel trasporto delle corrispondenze e dei pacchi nonché delle merci*

della Compagnia risultavano, da quel momento, strettamente legate alle volontà dello Stato italiano. Ciò non toglieva che il circondario del Porto di Antivari dovesse continuare a figurare come zona franca, per la tutela della quale il Ministero delle Finanze e dei Lavori Pubblici Montenegro emise, il 26 settembre 1909, un regolamento apposito in 149 articoli<sup>11</sup>.

L'importanza delle convenzioni del 1906 e del 1909 emerge già in un importante *promemoria* del commendator Volpi datato 15 aprile 1919. In esso, si ricordava che, in base alla convenzione del 1909, e di quella successiva del 18 dicembre 1912, lo Stato italiano avrebbe sovvenzionato la Compagnia di Antivari per nove anni di lire 520.000 annue. A ciò avrebbe dovuto aggiungersi una convenzione segreta che avrebbe conferito alla Compagnia il diritto "di prelevare annualmente per lire 85.000 di materiale di consumo delle Ferrovie dello Stato Italiano, oltre altri patti speciali col Regio Ministero degli Esteri". Con lo scoppio della Grande Guerra, la Compagnia fu trasformata in un solido organico ausiliario per la guerra. Ne ricevette, inevitabilmente, le prime ferite, e rifiutò non solo la consegna dei suoi impianti al Governo Montenegro, ma anche il trasferimento a quest'ultimo dell'indennità stabilita dalle convenzioni del 1909 e del 1912. Nei primi giorni del 1916, tuttavia, l'invasione austro-ungarica di quelle regioni la obbligò a sgombrare il paese<sup>12</sup>. A tal proposito, Volpi segnalava che durante l'invasione austro-ungarica del Montenegro, veniva sospesa anche la sovvenzione postale e commerciale italiana, che, ove fosse stata liquidata, avrebbe permesso alla Compagnia "di costituirsi una riserva per affrontare le prime spese delle ricostruzioni e riorganizzazioni che si sarebbero rese necessarie il giorno della liberazione"<sup>13</sup>.

L'11 novembre 1919, in un'istanza diretta al Ministero dei Trasporti italiano, Volpi forniva alcune precise informazioni circa l'impiegato effettuato, in tempo di guerra, del Porto e della ferrovia di Antivari: fino al 4 novembre 1918, il Porto di Antivari fu retto prima da un Comando di Base e poi da un Capitano di Porto italiano, e venne utilizzato con relativa intensità. Per

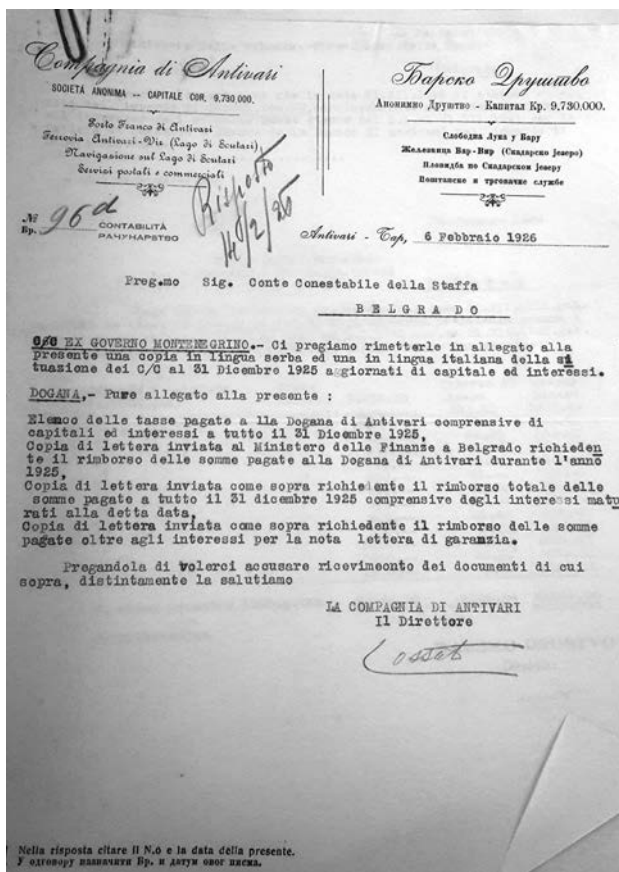
*e dei passeggeri [sic] da Antivari (Montenegro) pel Montenegro e per l' Albania*, firmato Paganini e Celisano, 25 luglio 1909.

11 Ministarstvo Financija i Građevina Crne Gore, *Pravilnik za eksploataciju slobodne barske luke i njoj pridodate slobodne zone*, Cetinje, 26 Settembre 1909, Dubrovnik, 1912.

12 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1446, non numerato, Volpi a Sonnino, Roma, 15 aprile 1919; Affari Politici 1919-1930, b. 1444, Telegramma in partenza N. 8943, Sonnino alla Delegazione Italia a Parigi, al Comando Supremo Truppe Albania, Valona, Roma, 23 aprile 1919.

13 *Ivi*, b. 1446, Senza numero di progressione né di posizione, Volpi a Scialoja, Roma, 8 maggio 1920.

ordine del Regio Ministero della Marina, venne inoltre stabilito che la Compagnia non esigesse alcuna tassa portuale. Questa disposizione, tuttavia, sembra non sia stata trasmessa in maniera trasparente alla Compagnia, la quale, in questo modo, si vide privata dei consueti introiti provenienti dalla riscossione del dazio e dalle manipolazioni delle merci<sup>14</sup>.



*Dispaccio del 1926 del Direttore della Compagnia di Antivari, Cossato, al rappresentante della Compagnia a Belgrado, Conestabile della Staffa - Archivio Centrale dello Stato (per gentile concessione), Archivi di Enti Pubblici e Società, Compagnia di Antivari (1903-1954), b. 19*

14 Cfr. *Documenti Diplomatici Italiani* (d'ora in poi DDI), Serie VI, 1918-1922, Vol. I, N. 31, Sonnino a Bonin Longare, Imperiali e a Diaz, Roma, 6 novembre 1918; N. 89, Piacentini a Sonnino, Zona di guerra, 10 novembre 1918; N. 405, Thaon di Revel a Sonnino, Roma, 30 novembre 1918; N. 726, Diaz a Orlando, Italia, 1° gennaio 1918; N. 843, Badoglio a Sonnino, Italia, 11 gennaio 1919. Vedi anche ASMAE, *Affari Politici, 1919-1930*, b. 1444, N. 31/P, Perricone al Ministro degli Affari Esteri, al Capo di Stato Maggiore della Marina, al Ministro della Marina, al Comandante Superiore delle Forze Italiane nei Balcani, Valona, Scutari, 1° febbraio 1919.



Scopo di questo studio è ricostruire, sulla base della documentazione primaria inedita reperita presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma e l'Archivio Storico del Ministero degli Esteri, una vicenda storica praticamente ignorata nella storiografia italiana, perché ritenuta, da un lato, superflua e marginale a fronte degli eventi di alta politica internazionale espressi nel primo dopoguerra, e perché considerata, dall'altro, il riflesso di un diletantismo congenito all'imprenditoria italiana in atto a cavaliere fra Ottocento e Novecento, ovvero in una fase storica definita da taluni storici "prefascista"<sup>15</sup>. La vicenda della Compagnia di Antivari è, invero, chiaramente indicativa degli sforzi fatti dalla finanza e dalla diplomazia italiana per riaffermare i propri interessi d'oltre Adriatico dopo la Grande Guerra e delle ricadute che le principali vicende dei rapporti fra il Regno di Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, dal 1929 Regno di Jugoslavia, ebbero su di essi. La ricostruzione che segue mostrerà cosa significò per la Compagnia di Antivari gestire il proprio diritto all'esistenza concesso, a suo tempo, dal Principato, poi Regno, del Montenegro, e negato dal Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il cui agire in politica interna era basato sull'impegno di tenere unite, sotto la propria egida, non solo tre etnie e tre confessioni differenti, ma anche due Stati prima indipendenti e larghe porzioni meridionali della *Cis-* e della *Transleithania* austro-ungariche, e le cui scelte in politica estera erano segnate da una perpetua ed onerosa conflittualità con i Paesi contermini, e soprattutto con l'Italia stessa.

## 1. LE PRIME GRANDI DIFFICOLTÀ

Con la firma dell'armistizio di Villa Giusti, le truppe italiane, vittoriose, prendevano possesso dei territori destinati all'Italia dal Trattato di Londra e dalle rispettive clausole armistiziali. Il 4 e 5 novembre occuparono le isole di Lissa, Lagosta, Melàda e Curzola senza incontrare ostilità, il 6 sbarcarono a Sebenico, incontrando disappunto nella locale popolazione croata, il 7 approdarono a Fiume, e, il 9 il contrammiraglio Leopoldo Notarbartolo proclamava l'occupazione di tutta la Dalmazia fino a Capo Planka da parte dell'Italia a nome delle potenze dell'Intesa e degli Stati Uniti d'America. L'ultima occupazione riguardò l'isola di Pago, il 21 novembre. A ricoprire

15 Vedasi, in particolare R. WEBSTER, *L'imperialismo industriale italiano, 1908-1915*, cit.

la carica di governatore della Dalmazia fu nominato il viceammiraglio Enrico Millo<sup>16</sup>. L'occupazione, tuttavia, procedette lentamente e si protrasse anche per tutto il mese di dicembre 1918 e gennaio 1919, per concludersi con l'occupazione del distretto di Knin. Era obiettivo del viceammiraglio Millo portare il confine della Dalmazia italiana fino al fiume Narenta<sup>17</sup>. Il 4 novembre il *Narodno Vijeće* (Consiglio Nazionale)<sup>18</sup> di Zagabria inviava al presidente Wilson una nota di protesta il cui nucleo era il seguente:

Poiché, contro questi grandi principi, l'Italia sta occupando le nostre cose con le loro truppe, il Consiglio Nazionale, interpretando le aspettative e i desideri dell'intero suo popolo, prega il presidente della grande repubblica americana di concedere il proprio aiuto affinché lo stato dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni rimanga unito e con il plauso della Serbia e del Montenegro favorisca l'unificazione completa del nostro popolo<sup>19</sup>.

16 Cfr. L. MONZALI, *Gli Italiani di Dalmazia e le relazioni italo-jugoslave nel Novecento*, Venezia-Mestre, 2015, pp. 115-116; ID., *Il sogno dell'egemonia. L'Italia, la questione jugoslava e l'Europa centrale (1918-1941)*, Firenze, 2010; ID., *Antonio Tacconi e la comunità italiana di Spalato*, Venezia, 2007; S. CRESPI, *Alla difesa d'Italia in guerra e a Versailles (Diario 1917-1919)*, Milano, 1937, pp. 196-207. Su Millo si veda O. DI GIAMBERARDINO, *L'ammiraglio Millo dall'impresa dei Dardanelli alla passione dalmatica*, Livorno, 1950. Sui rapporti italo-jugoslavi di questi tempi, vedasi anche A. GIANNINI, *Documenti per la storia dei rapporti fra l'Italia e la Jugoslavia*, Roma, 1934; H. J. BURGWIN, *Italian foreign policy in the interwar period, 1918-1940*, London, 1997. Inoltre, vedasi anche la recente monografia di F. IMPERATO, *La "chiave dell'Adriatico". Antonio Salandra, Gaetano Salvemini, la Puglia e la politica balcanica dell'Italia liberale durante la Grande Guerra (1914-1918)*, Soveria Mannelli, 2020. Per i rapporti italo-inglesi durante questo periodo, inoltre: L. MICHELETTA, *Italia e Gran Bretagna nel primo dopoguerra. Le relazioni diplomatiche tra Roma e Londra dal 1919 al 1922*, Roma, 1999. Infine: F. LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'Italia e il sistema internazionale. Dalla formazione del governo Mussolini alla Grande Depressione (1922-1929)*, Roma, 2016, 2 voll. Sui Balcani fra le due guerre: V. VINAVER, *Jugoslavia i Francuska između dva svetska rata (Da li je Jugoslavija bila francuski "satelit")*, Beograd, 1985; A. BASCIANI, *L'illusione della modernità. Il sud-est dell'Europa tra le due Guerre mondiali*, Soveria Mannelli, 2016.

17 DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. I, N. 30, Bonin Longare a Sonnino, Parigi, 6 novembre 1918. Sulle occupazioni predette si vedano, in particolare: F. FAVRE, *La Marina nella grande guerra*, Udine, 2008, pp. 267-269; P. G. HALPERN, *La grande guerra nel Mediterraneo*, Gorizia, 2009, 2 voll., II, pp. 486-487; R. PUPO, *La vittoria senza pace. Le occupazioni militari italiane alla fine della Grande Guerra*, Bari, 2014. Particolare interesse dal punto di vista croato è B. KRIZMAN, *Grada o talijanskoj okupaciji Rijeke, Istre i Hrvatskog Primorja 1918 godine. Iz spisa Narodnog vijeća Slovenaca, Hrvata i Srba u Državnom arhivu u Zagrebu*, I, 1956, pp. 255-269. Sull'inizio della diffidenza italo-slava dovuta al controllo dell'Adriatico, e sull'evoluzione dei rapporti fra Roma e Belgrado rimane di riferimento la monografia di M. BUCARELLI, *Mussolini e la Jugoslavia (1922-1939)*, Bari, 2006. Infine, vedere anche R. PUPO, *Fiume città di passione*, Roma-Bari, 2018.

18 Sulla storia e sul funzionamento del *Narodno Vijeće*, vedasi Z. MATIJEVIĆ, *Narodno vijeće Slovenaca, Hrvata i Srba u Zagrebu. Osnutak, djelovanje i nestanak (1918-1919)*, in *Narodno vijeće Slovenaca, Hrvata i Srba u Zagrebu (1918-1919: izabrani dokumenti)*, Hrvatski državni arhiv, Zagreb, 2008, pp. 35-66.

19 *Dokumenti o postanku kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1914-1919*, cit. N. 139, Protesta dell'As-

Nell'autunno del 1918, Antivari si trovava in un territorio di occupazione interalleata<sup>20</sup>, e rientrava nell'area di presidio militare che aveva per centro la città di Scutari, occupata sulla base dell'accordo fra le Grandi Potenze del 1913<sup>21</sup>. Il Comandante di quel settore era un francese, il colonnello Joseph Marie François Albert Bardy de Fourtou, non particolarmente favorevole agli Italiani, come lo era, del resto, la diplomazia francese in generale nei riguardi della politica estera italiana nei Balcani occidentali, accusata di sostenere le rivendicazioni ungheresi, bulgare e romene a sfavore dei Serbo-Croato-Sloveni<sup>22</sup>. Fu molto difficile, per questa ragione, affermare l'autorità e l'influenza che di diritto spettava all'Italia in quel porto. Allo scopo, il Ministero della Marina italiano decise che a reggere la Capitaneria di Porto di Antivari doveva essere destinato un ufficiale di porto col grado di Tenente Colonnello<sup>23</sup>.

L'ispettore generale della Compagnia di Antivari, Pietro Lanino, riteneva, sulla base della documentazione militare pervenutagli da Valona, Cattaro e Scutari, che i Francesi intendevano fare di Antivari una loro base navale, ciò che avevano tentato di fare, a metà del mese di novembre, per Fiume stessa, la quale sarebbe dovuta divenire punto strategico di rifornimento per l'*Armée d'Orient*<sup>24</sup>. "Frattanto", scrive l'ispettore, "è certo che rinunciano al loro primitivo progetto di approvvigionare Scutari e il Montenegro da Cattaro via mare-Boiana", proponendosi invece di utilizzare il Porto di Antivari e i mezzi

semblea Nazionale al presidente Wilson contro l'occupazione italiana Pribičević e Pavelić, Zagabria, 4 novembre 1918. Si veda anche lo studio di D. ŽIVOIJNOVIĆ, *"La Dalmazia o morte". Italijanska okupacija jugoslovenskih zemalja (1918-1923)*, Beograd, 2012.

20 DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. I, N. 89, N. 79, Bonin Longare a Sonnino, Parigi, 9 novembre 1918; Piacentini a Sonnino, Zona di guerra, 10 novembre 1918; N. 110, Bonin Longare a Sonnino, Parigi, 11 novembre 1918; N. 157, Pignatti a Sonnino, Berna, 14 novembre 1918.

21 Ivi, N. 737, Sonnino a Bonin, Roma, 24 ottobre 1918; N. 766, Sonnino a Diaz e Bonin, Roma, 26 ottobre 1918.

22 Cfr. L. MONZALI, *Gli Italiani di Dalmazia* cit., p. 135.

23 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1446, N. 5611, Ordine del Sotto Capo di Stato Maggiore della Marina, Giovanni Sechi, Roma, 22 marzo 1919.

24 Ciò è particolarmente chiaro in questo documento: "L'Addetto Navale di Francia ha avvertito ieri il Ministero della Marina che un ufficiale superiore dell'Esercito francese deve recarsi a Fiume. Ieri disse che ne ignorava il motivo, oggi 19 scrive che il tenente colonnello Fischer ed il capitano Cambefort devono recarsi a Fiume per studiare la sistemazione in quel porto di una base per il rifornimento dell'Armata francese e truppe alleate, che si trovano alla sinistra dell'Armata di Oriente [...]. Si deve ritenere che la Francia vuole sempre più legarsi agli jugoslavi, e diventare la madrina della loro futura marina da guerra e da commercio, che spera di costituire con tutto o almeno buona parte del naviglio già austro-ungarico. A tale Marina essa darà istruttori, fornirà armi, ingegneri per i futuri cantieri e via dicendo: l'Italia dopo una dura lotta per liberarsi dalla prepotente vicinanza austro-ungarica, si troverà di fronte ad una nuova potenza antagonista.". DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. I, N. 238, l'ammiraglio Alberto Del Bono, ministro della Marina, a Sonnino, Roma, 19 novembre 1918.

ferroviari e lacustri<sup>25</sup>.

Le strutture che le truppe italiane erano riuscite a recuperare per sé erano le seguenti: gli edifici dei radiotelegrafisti, dei piloti e della sanità, i tre magazzini sulla banchina, la stazione marittima, il forno e le due baracche ad esso adiacenti, gli uffici della direzione, la casa degli impiegati, l'Hôtel Marina, l'ambulatorio, la stazione, la centrale elettrica e i magazzini<sup>26</sup>.

Le maggiori difficoltà incontrate da Lanino risultarono, comunque, le trasferite da lui fatte a Podgorica presso il Palazzo del Monopolio dei Tabacchi e a Cettigne, per recuperare l'archivio della Compagnia. Anche qui, infatti, egli trovò delle serie azioni ostative da parte dei militari francesi. In effetti, a Cettigne continuava l'occupazione franco-serbo-americana, mentre alle truppe italiane era stato impedito l'ingresso in Montenegro ed imposta la quarantena a Krsac<sup>27</sup>. Volpi gridò allo scandalo dinanzi a questo fatto, nel timore, soprattutto, di una occupazione del porto imminente da parte dei Francesi e dei suoi alleati<sup>28</sup>.

Dopo l'armistizio, inoltre, la Compagnia di Antivari aveva chiesto al Regio Governo crediti per un primo elenco di danni accertati per circa lire 2.500.000, ai quali si doveva aggiungere l'importo delle sovvenzioni ammontante a 1.500.000 in contanti e 2.457.000 di lire per i danni ferroviari<sup>29</sup>. Il 3 febbraio 1919 il Consiglio di Amministrazione della Compagnia, consapevole che non avrebbe potuto produrre prove di eseguito servizio per il biennio 1916-1918, decise di proporre al Regio Ministero dei Trasporti che l'effetto della convenzione del 1912 fosse sospeso per i tre anni intercorsi fra il 1916 e il 1918, e che il vigore del contratto fosse prolungato almeno sino al 1921<sup>30</sup>.

In questo contesto, la ferrovia Antivari-Vir Pazar era stata rimessa in esercizio nel mese di dicembre del 1918 per essere impiegata dal Comando Ita-

25 Il tutto sarebbe proseguito per lungo tempo. Cfr. DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. IV, N. 33, Montagliari a Tittoni, Parigi, 29 giugno 1919.

26 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1446, Promemoria senza numero di posizione né di protocollo, Cosato a Sechi, Antivari, 24 marzo 1920.

27 "Oggi era qui di passaggio il tenente italiano che funge a Cattaro da aiutante del generale francese Vend, il quale si rifiutò di trasportarmi a Cettigne con l'automobile che egli aveva a disposizione per rientrare a Cattaro, dichiarandomi che a Cettigne non può entrare nessun italiano, e tanto meno alla Regia Legazione, la quale è stata messa sotto sequestro (sono parole testuali) dai Serbi e da loro esclusivamente piantonate". *Ivi*, b. 1444, Senza numero di posizione né di protocollo, Lanino a Volpi, Antivari, 25 gennaio 1919.

28 *Ivi*, Senza numero di posizione né di protocollo, Volpi a Manzoni, Roma, 1° febbraio 1919.

29 *Ivi*, Senza numero di posizione né di protocollo, Volpi a Sonnino, Antivari, 30 gennaio 1919.

30 *Ivi*, Senza numero di posizione né di protocollo, Volpi a Tittoni, Roma, 15 aprile 1919.

liano e messa in condizioni funzionare sotto il suo controllo. La Compagnia, per questo, dovette sostenere ingenti spese di trasporto, anche perché la stazione terminale di Vir Pazar aveva iniziato ad essere impiegata per l'accantonamento delle truppe. Il commendator Volpi, su questo punto, poneva una prima, precisa richiesta: che le autorità competenti liquidassero alla Compagnia il giusto compenso ad essa dovuto, curandone la successiva ripartizione fra gli alleati. Un'ulteriore richiesta prevedeva "un conveniente interesse ed ammortamento dei capitali investiti negli impianti lacuali ed un prezzo di requisizione per i due battelli superstiti Nettuno e Vranina, dai Francesi requisiti". Alla Compagnia, tuttavia, spettava un indennizzo di gran lunga maggiore, dovuto alla mancata manutenzione delle opere portuali e delle attrezzature nautiche "conseguente al rifiuto di consegnarle i mezzi d'opera coi quali [sic] avrebbe potuto e dovuto provvedersi", allo sviamento del traffico dalle vie predisposte dalla Compagnia, al mancato pagamento durante il 1918, della sovvenzione commerciale e postale dovutale dal Regio Ministero dei Trasporti. Infine, un'ultima richiesta, ma non meno importante, riguardava "la generica violazione di un patto fondamentale della Compagnia", ossia quello che le dava il diritto esclusivo della Navigazione sul Lago di Scutari<sup>31</sup>.

Ora, il 6 marzo 1919 il generale Fourtou rimarcava la necessità, per la ripresa della vita civile ad Antivari, e, in generale, nello stesso Montenegro, di una diligente riparazione della ferrovia – si intende, implicitamente, con capitali francesi – per il trasporto di 200-300 tonnellate mensili di vettovaglie<sup>32</sup>. Il 1° maggio, tuttavia, giungeva al Regio Ministero della Guerra italiano un telegramma dal contenuto catastrofico:

Governo Serbo-Croato-Sloveno ordinò locale Comandante Serbo assumere controllo porto ferrovia ora esercitato da Comando Italiano che chiese istruzioni superiori. Oggi fu ordinato dai francesi ripristino Comando Interalleato Montenegro e Cattaro<sup>33</sup>.

Ciò si doveva alla decisione, forse troppo corriva, ed eseguita il 30 aprile,

31 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1444, Senza numero di posizione né di protocollo, Volpi a Sonnino, Roma, 3 gennaio 1919.

32 *Ivi*, Senza numero di posizione né di protocollo, Fourtou a Volpi, Antivari, 6 marzo 1919.

33 *Ivi*, Telegramma in partenza N. 6332, Roma, 12 maggio 1919.

di evacuare il Montenegro del presidio militare italiano<sup>34</sup>. Si era in un momento estremamente critico della Conferenza di Pace di Parigi: dopo che il 19 aprile il governo di Roma aveva rivendicato l'annessione dei territori compresi entro il dislivello delle Alpi a giustificazione delle sue richieste su Fiume, la delegazione italiana aveva, il 23 aprile, abbandonato la capitale francese dopo che il presidente Woodrow Wilson aveva proditoriamente diffuso il celebre *Messaggio agli Italiani*, di fatto prevaricandone il rispettivo governo. Orlando e Sonnino erano giunti, specialmente su spinta francese, a rinunciare a tutta la Dalmazia a costo di guadagnare l'Istria e Fiume a tutti i costi, e, dopo l'abbandono della Conferenza, furono costretti a ritornarvi pena il venir meno del valore del Trattato di Londra<sup>35</sup>.

L'ambasciatore italiano a Parigi, Lelio Bonin Longare, cercò, quindi, di porre un rimedio alla situazione, e inviò il 5 giugno un promemoria al ministro degli Esteri francese Stéphen Pichon<sup>36</sup> per affrontare una circostanza che rischiava di divenire a dir poco imbarazzante: il Comando francese si era impossessato di quasi tutto ciò che aveva trovato nel corso delle sue operazioni di occupazione dei territori prima rientranti nel *Militärgeneralgouvernement* austro-ungarico di Albania e Montenegro<sup>37</sup>, specialmente nella sua parte meridionale. Secondo quanto denunciato dal Capitano di Corvetta Ugo Pericone, ciò era stato fatto senza il beneplacito degli alleati, "alienando materiale e facendo temere specialmente per i piroscafi del lago, arbitrariamente requisiti". All'uopo venne creata una commissione di accertamento formata da un ufficiale italiano, uno francese e uno inglese, proveniente dallo Stato Maggiore del Generale Phillips<sup>38</sup>. Tutto ciò accadeva mentre in Italia soprav-

34 *Ivi*, Telegramma N. 215, Piacentini a De Facendis, Valona, 20 aprile 1919. Vedi anche DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. III, N. 40, Cavallero a Sonnino, Parigi, 26 marzo 1919; N. 103, Manzoni a Sonnino, Roma, 3 aprile 1919.

35 DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. III, N. 247, Appunti del Segretario Generale della Delegazione per la pace, Aldrovandi Marescotti, Parigi, 19 aprile 1919, anche in L. ALDROVANDI MARESCOTTI, *Guerra diplomatica*, Milano, 1940, pp. 221-239. In generale, sulla Conferenza di Pace di Parigi, vedasi anche: I. J. LEDERER, *La Jugoslavia dalla Conferenza della Pace al Trattato di Rapallo, 1919-1920*, Milano, 1966 (edizione originale, *Yugoslavia at the Paris Peace Conference*, New Haven and London, 1963). Da considerare anche le seguenti monografie: M. G. MELCHIONNI, *La vittoria mutilata: problemi ed incertezze della politica estera italiana sul finire della Grande Guerra (ottobre 1918 – gennaio 1919)* in Id., *Il confine orientale italiano, 1918-1920*, Roma, 1981; L. RICCARDI, *Francesco Salata tra storia, politica e diplomazia*, Udine, 2001; N. LA MARCA, *Italia e Balcani fra le due guerre. Saggio di una ricerca sui tentativi italiani di espansione economica nel Sud Est europeo fra le due guerre*, Roma, 1979.

36 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1444, Bonin a Sonnino, Parigi, 5 giugno 1919.

37 M. B. FRIED, *Austro-Hungarian War Aims in the Balkans during World War I*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014, pp. 139-140.

38 "Il Comando delle Truppe Italiane in Albania con i telegrammi annessi segnala le difficoltà della situazio-

veniva la crisi di governo che determinava l'avvento del governo presieduto da Francesco Saverio Nitti, con Tommaso Tittoni nuovamente al Ministero degli Esteri<sup>39</sup>.

Fra ciò che i Francesi avevano requisito nella baia di Antivari vi erano, come visto, i due piroscafi impiegati per la navigazione del lago di Scutari. Si venne a creare una situazione incresciosa: il comando italiano insistette affinché i due piroscafi fossero fatti figurare come materiali requisiti; il comando francese, naturalmente, si oppose, ritenendo che quei piroscafi sarebbero dovuti essere restituiti ai Serbi, in quanto "requisiti da loro"; l'ufficiale inglese, infine, cercò di mediare sospendendo il contenzioso, ma sostenendo, implicitamente, la tesi italiana<sup>40</sup>.

Frattanto, gli equilibri militari e diplomatici nell'Adriatico erano cambiati: il 29 luglio 1919 Tittoni ed Eleutherios Venizelos concordavano una conciliazione dei reciproci interessi degli Stati che rappresentavano nell'Adriatico inferiore e nel Mediterraneo orientale, mentre il 10 settembre l'Italia assicurava la stabilità del proprio confine tirolese e carnico firmando con l'Austria il Trattato di Saint-Germain, mentre due giorni dopo Gabriele D'Annunzio, con il grado di tenente colonnello, partiva da Ronchi dei Legionari iniziando l'occupazione di Fiume<sup>41</sup>. Nel settembre 1919 alcuni graduati serbi assunsero, specialmente nei circondari di Kanina, in Albania, atteggiamenti provocatori nei riguardi degli Italiani: "Gravità ed insistente provocazione, come grida di 'Abbasso Italia', 'Abbasso Vittorio Emanuele'; messo anche davanti comando caserma italiana non possono essere ulte-

ne delle nostre truppe a Cattaro e la possibilità di sorprese e conflitti provocati dai jugoslavi. Invero non sembra a questo Ministero possibile che improvvisamente e prima che giungano istruzioni dal loro Governo i Serbi aprano di loro iniziativa le ostilità contro il nostro presidio di Cattaro e perciò preoccupazioni in tal senso possono sembrare esagerate, specialmente se si tiene presente che nella rada di Cattaro stazionano nostre navi". ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1444, Telegramma in partenza N. 14805, Albricci alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Roma, 20 settembre 1919.

39 Su Nitti: F. BARBAGALLO, *Francesco Saverio Nitti*, Torino, 1984, pp. 318 ss.

40 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1444, protocollo N. 457, il Capitano di Corvetta Perricone a Tittoni, Scutari, 23 novembre 1919.

41 Cfr.: DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. IV, N. 179, Accordo Tittoni-Venizelos, Parigi, 29 luglio 1919; G. GIURIATI, *Con Millo e D'Annunzio alla difesa dell'Adriatico*, Firenze, 1954; E. ANGELINI, *Gabriele D'Annunzio e l'impresa fiumana*, Roma, 1940. P. ALATRI, *Nitti, D'Annunzio e la questione adriatica (1919-1920)*, Milano, 1959; *Lo Statuto della Reggenza Italiana del Carnaro. Tra storia, diritto internazionale e diritto costituzionale*, a cura di A. Sinagra, Atti del Convegno, Università degli Studi di Roma "La Sapienza", 21 ottobre 2008, Milano; F. GERRA, *L'impresa di Fiume*, Milano, 1974; G. GIURIATI, *Con Millo e D'Annunzio alla difesa dell'Adriatico*, Firenze, 1954; L. E. LONGO, *L'esercito italiano e la questione di Fiume (1918-1921)*, Roma, 1996; D. MASSAGRANDE, *I verbali del Consiglio Nazionale Italiano di Fiume e del Comitato Direttivo, 1918-1920*, Roma, 2014.

riormente tollerate senza compromettere onore nostra divisa”<sup>42</sup>. I Serbi, inoltre, avevano occupato Cattaro, e intendevano impadronirsi di Antivari con il dolo, dopo aver proceduto all’annessione del Montenegro con un plebiscito giudicato dai vertici militari italiani “farsesco”, il 19 novembre 1918, e a costo di ineffabili violenze<sup>43</sup>.

Nell’ottobre del 1919 la Delegazione serbo-croato-slovena presso la Conferenza di Pace, guidata da Nikola Pašić, Milenko Vesnić e Ante Trumbić, produceva un documento dai contenuti poi rivelatisi poco attendibili, secondo il quale la popolazione montenegrina risultava scontenta della presenza degli Italiani nel loro territorio: doveva essere, quella, una falsa notizia diffusa per giustificare l’occupazione serba della città di Scutari<sup>44</sup>. Il Comandante delle truppe italiane in Albania, tenente generale Settimio Piacentini, negava recisamente questo fatto. Non mancò l’azione di mestatori e provocatori atta ad arrecare danni alle infrastrutture di servizio della Compagnia di Antivari: il 18 agosto 1919, infatti, fu attaccato il presidio italiano presso il traforo del Sutorman e venne fatto saltare un tratto della Antivari-Vir Pazar, ciò che rese necessario il rinforzo dei presidi locali<sup>45</sup>. A suffragio di ciò, il Ministro della Guerra italiano, il generale Alberico Giuseppe Albricci, mandava al collega agli Esteri, Tommaso Tittoni, un dispaccio che a chiare lettere esponeva “la relativa poca sicurezza della regione in cui si svolge il tronco ferroviario Antivari-Vir Bazar, gestito dalla citata compagnia”<sup>46</sup>. Tale situazione imponeva di munire i treni che percorrevano il tronco stesso “di una congrua scorta militare, fornita, in varia misura, dalle truppe interalleate di guarnigione ad Antivari”, e lasciava intendere che “l’azione delle autorità militari francesi nei Presidi interalleati dell’Albania settentrionale e del Montenegro” non era ispirata “a sincero e disinteressa-

42 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1444, Copia di telegramma in arrivo senza numero, Garruccio al Ministero della Guerra, Kanina, 11 settembre 1919.

43 “La città di Antivari che, secondo i patti dell’armistizio, doveva essere per i serbi una semplice base provvisoria di rifornimento, è diventata invece una rocca forte della loro occupazione militare, dove permangono costantemente il 29° Reggimento Fanteria serbo, forte di oltre 1000 uomini, compagnie mitragliatrici e batterie d’artiglieria”. ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1444, N. 5330, Il Comando delle Truppe d’Albania al Ministero degli Esteri, al Ministero della Guerra e al Comando Supremo, Janina, 23 settembre 1919, Annesso: N, 351, il Comando Presidio Italiano a Valona al Comando delle Truppe d’Albania, Antivari, 5 settembre 1919. Sulle sorti del Montenegro, si veda, poi, F. CACCAMO, *Il Montenegro negli anni della prima guerra mondiale*, Roma, 2008.

44 DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. IV, N. 605, Bonin Longare a Pichon, Parigi, 15 ottobre 1919.

45 ASMAE, *Affari Politici 1919-1930*, b. 1444, Comando Truppe Albania, N. 8934, Piacentini al Ministero della Guerra, 17 ottobre 1919.

46 *Ivi*, N. 16931, Albricci a Tittoni, Roma, 31 ottobre 1919.



to spirito di cameratismo e di cordiale amicizia, ma piuttosto intesa a creare agli Italiani “imbarazzi e difficoltà, alimentando le passioni e gli odi dei partiti che non ci sono favorevoli”<sup>47</sup>. Il segretario generale della Compagnia di Antivari, Umberto Calzavara, invece, ci informava che

Il Comando Francese di Antivari ha fatto precisa richiesta verbale alla nostra Direzione dei Servizi di incaricarsi da solo della scorta dei treni e della linea: nel quale caso, a suo avviso, sarebbe stata evitata ogni possibilità di incidenti. Tale *démarche* che non fu gradita né dalla Compagnia né dal Comando Italiano da essa informato, può dimostrare come sia fondato il giudizio espresso dalla Direzione dei Servizi nella allegata del 12 c.m. e cioè che possa essere attribuito ad ingerenza francese il peggioramento della nostra situazione in Montenegro, allo scopo di avere, ed avendolo di passare ai Serbi, il controllo della ferrovia e del Porto<sup>48</sup>.

La Compagnia di Antivari, quindi, riprendeva possesso dei suoi impianti in Montenegro soltanto al principio del novembre del 1919, ai tempi in cui la crisi diplomatica dovuta all'impresa a Fiume raggiungeva la sua acme, cui seguirono, pure, la vittoria dei socialisti alle elezioni politiche del 16 novembre e le dimissioni di Tommaso Tittoni dal suo ultimo incarico di Ministro degli Esteri, il 25 novembre<sup>49</sup>. La Compagnia, quindi, iniziava a erogare, nei limiti del possibile, i servizi previsti dalle sue convenzioni con il precedente governo del Montenegro, per rinegoziarle con il Regno dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni, in qualità di Stato successore. Un problema piuttosto serio, in questo senso, consisteva nella violazione della convenzione in forza della quale si permetteva che le merci consumate nella zona franca fossero esenti da qualsiasi diritto doganale; al contrario, ancora nel dicembre del 1919, esse venivano tassate dal nuovo Ministero delle Finanze serbo-croato-sloveno.

Era opportuno che il nuovo governo di Belgrado finisse per “riconoscere la sovranità territoriale serba nel Montenegro”, perché terminasse lo stato

<sup>47</sup> *Ibidem*.

<sup>48</sup> *Ivi*, N. 16931, Calzavara a Tittoni, Roma, 21 ottobre 1919.

<sup>49</sup> Il documento di dimissioni è reperibile in DDI, Serie VI, 1918-1922, Vol. IV, N. 792, Tittoni a tutti i capi missione all'estero, Roma, 25 novembre 1919. Sul rilievo di quelle elezioni, si veda R. DE FELICE, *Mussolini il rivoluzionario, 1883-1920*, Torino, 1965, pp. 568-598.

di guerra doganale intrapreso da Belgrado ai danni del Porto di Antivari, e nella speranza che quel disagio non venisse esteso anche a “quella zona che oltre ad essere porto franco è ancora occupata militarmente dagli Italiani”, e, ciò che era più importante di ogni altra cosa, “a vantaggio della concorrenza francese, inglese e americana”, che già da oltre un anno utilizzava gratuitamente, e a danno dell’Italia, il Porto di Antivari e la Navigazione sulla Bojana e sul Lago di Scutari<sup>50</sup>. In altre parole, bisognava restituire alla città adriatica il suo *status* di *porto franco*<sup>51</sup>.

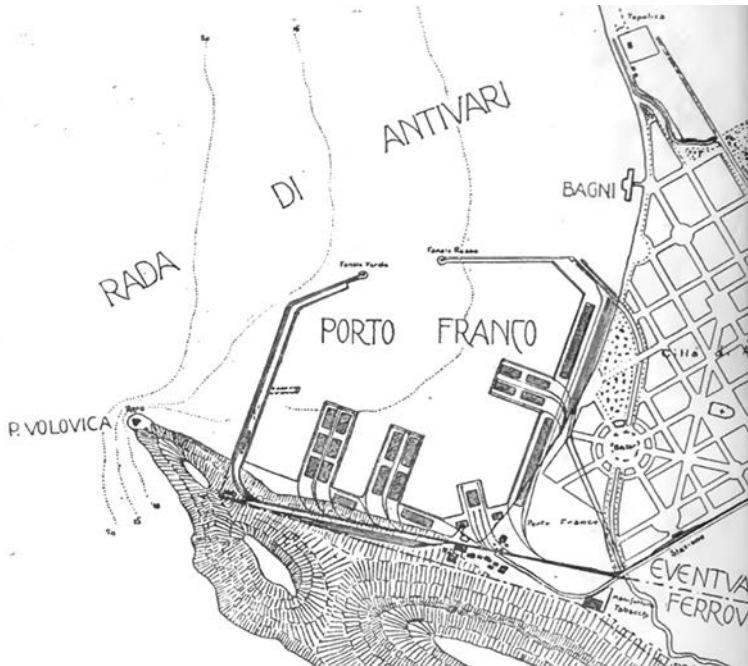
All’inizio del 1920 iniziarono, quindi, a mostrarsi alcuni gravi inconvenienti per la Compagnia. Da qualche tempo a quella parte, alcuni operai delle unità di trazione – specialmente quelli di origine montenegrina –, “malgrado gli ultimi aumenti avuti”<sup>52</sup>, avevano cominciato ad accusare sempre maggiori scontenti sul posto di lavoro, specialmente da quando si era interrotto l’incasso dei ricavi derivanti dalle tasse portuali, dai servizi di navigazione sul lago di Scutari e dall’esercizio della ferrovia, mentre il Comando del Presidio Militare Italiano di Antivari imponeva entro il 10 gennaio una composizione del dissidio sugli stipendi. La Compagnia era, inoltre, in attesa dei compensi che il Ministero dei Trasporti italiano doveva erogare a suo favore, e la relativa vertenza doveva essere ancora in sospeso nel mese di marzo, allorché il commendator Volpi aveva chiesto al nuovo ministro degli Esteri, Vittorio Scialoja, di volerne assumere personalmente l’iniziativa. Le somme di questi compensi, alla fine, giunsero, ma dimidiate: ciò fu dovuto, scrive con rammarico Volpi l’8 maggio 1920, al fatto che il servizio di navigazione sul Lago di Scutari non poteva essere sfruttato “a causa della prepotenza francese e serba”<sup>53</sup>.

50 *Ivi*, senza numero di progressione né di protocollo, Calzavara a Volpi, Roma, 4 dicembre 1919.

51 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1445, N. 40, protocollo riservato, Il Tenente colonnello Enrico D’Amore al Prefetto di Antivari, al Comandante delle truppe serbe, al comandante del porto, al Direttore della Compagnia di Antivari, Antivari, 31 gennaio 1920. Dopo il ritiro, tuttavia, delle guarnigioni francesi dall’Albania, imposto alle truppe jugoslave il divieto di penetrare nella zona internazionale di Scutari. Cfr. *Documents Diplomatiques Français*, (d’ora in poi DDF), 1920, Tomo I (10 gennaio – 18 maggio), N. 159, Paléologue a De Fontenay, Parigi, 23 febbraio 1920.

52 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1445, uso interno, Calzavara a Scialoja, Roma, 24 gennaio 1920.

53 *Ivi*, N. 1081/543, Cossato a D’Amore, Antivari, 8 gennaio 1920; N. 7/R, Cossato a D’Amore, Antivari, 10 gennaio 1920; uso interno, Cossato a D’Amore, Antivari, 23 gennaio 1920; Senza numero di progressione né di protocollo, Volpi a Scialoja, Roma, 22 marzo 1920, Senza numero di protocollo né di progressione, Volpi a Scialoja, Roma, 8 maggio 1920.



*Il Porto di Antivari nella progettazione italiana*

Ora, in quel momento il Comando del Presidio Militare Italiano stava verificando se la Compagnia non stesse subendo “segrete interessate dirette influenze di questa Autorità jugoslava”, tendendo “costantemente a sfuggire al controllo del Comando Italiano”, e favorendo “in ogni momento gl’interessi del movimento ferroviario dei serbi, facendo concessioni di materiali mobili per lo scarico delle merci delle Navi, e per il deposito di esse in sesta sui vagoni ad Antivari-Porto, contrattando direttamente all’insaputa di questo Comando”<sup>54</sup>. Pertanto, nel mese di marzo, esso diede preciso ordine di non agevolare gli alleati nell’uso dei mezzi di trasporto italiani per il loro rifornimento. Inoltre, poiché da qualche tempo non era più possibile “re-spingere le richieste dei trasporti, dato che i trasporti costituiscono evidenti ineluttabili danni agli interessi italiani”, diede esplicita disposizione di: 1. “disimpegnare il servizio della concessione dei materiali e del movimento con le maggiori limitazioni possibili, sia rispetto al tempo sia alla ‘messa a disposizione del materiale’ stesso”; 2. fare economia del combustibile.

54 *Ivi*, N. 84/ R.S., D’Amore al Comando delle Truppe in Albania in Valona, Antivari, 7 marzo 1920.

Il ministro del Tesoro di allora, Carlo Schanzer, a conoscenza delle enormi difficoltà create dal mutamento delle condizioni politiche del Montenegro, il quale era da considerarsi, oramai anche diplomaticamente, parte integrante del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, fece in modo che, dal principio del 1920, la consegna alla Compagnia di 100 tonnellate di carbone annui ad essa spettanti non fosse più autorizzata dalla Direzione Nazionale delle Ferrovie, ma dalla Direzione Generale dei Combustibili<sup>55</sup>. Frattanto, il 7 marzo 1920 Perricone diede notizia per cui i Francesi avrebbero riconsegnato alla Compagnia i piroscafi *Vranina* e *Nettuno* solo quando fosse stata fornita una risposta sulle sorti dell'occupazione militare italiana dell'Albania<sup>56</sup>. In quello stesso giorno si era tenuto, per altro, un colloquio a Parigi fra Essad Paša e il Principe Reggente Alessandro Karađorđević: il primo chiedeva l'appoggio jugoslavo ad un'eventuale candidatura sul trono albanese, e, in caso di guerra, dichiarava che si sarebbe messo dalla parte dei Serbo-Croato-Sloveni. Gli Albanesi confidavano nell'aiuto di Belgrado anche in un altro frangente: nello scoppio di una rivolta interna che attirasse l'attenzione delle grandi Potenze, soprattutto degli Stati Uniti. In buona sostanza, la posizione italiana nell'Adriatico doveva essere irrimediabilmente compromessa<sup>57</sup>.

Si venne a sapere, inoltre, che il piroscavo *Vranina* non era mai stato affondato dagli Austriaci durante l'occupazione del Montenegro, ma da un uragano – *relata referimus* – e che la Compagnia non aveva fatto alcun atto di abbandono, non avendo potuto iniziare i lavori di salvataggio per il rapido incedere delle operazioni militari nemiche. Quegli stessi battelli erano stati, poi, requisiti dai Serbi stessi<sup>58</sup>. Per questa ragione, il servizio postale fra Antivari e Vir Pazar era affatto irregolare. La richiesta formale di restituzione avvenne alla fine del mese di marzo, negli stessi momenti in cui circolava la notizia, artatamente diffusa dai Francesi, al momento di sgomberare Antivari e Vir Pazar, per cui la Compagnia fosse stata venduta al governo serbo-croato-sloveno. Vittorio Scialoja cercò, quindi, di fare chiarezza sull'*iter*

55 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1445, N. 1264/76, Cossato a Sechi, Antivari, 10 gennaio 1920; N. 37173, Schanzer a Scialoja, Antivari, 27 febbraio 1920; N. 71/R, D'Amore a Cossato, Antivari, 9 marzo 1920.

56 *Ivi*, Riservato-Confidenziale, non numerato, Aloisi a Nitti, Parigi, 9 marzo 1920, Comunicazioni di Nikola Pašić.

57 Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), Carte Nitti, 1915-1925, b. 25, Riservato-Confidenziale, non numerato, Aloisi a Nitti, Parigi, 9 marzo 1920, Comunicazioni di Nikola Pašić.

58 *Ivi*, N. 126, Perricone a Calzavara, Scutari, 7 marzo 1920.

politico che aveva portato i due battelli in mano ai Serbi, e chiese al commissario politico italiano a Vienna, Pietro Tomasi della Torretta, delucidazioni su questi punti: se le truppe austro-ungariche avessero esercitato un diritto di preda a carico dei due piroscafi, e se fosse stato redatto un verbale dal quale risultasse una legittimazione di confisca dinanzi a un tribunale militare<sup>59</sup>.

Nel frattempo, il ministro della Guerra del quinto governo Giolitti, Ivanoe Bonomi, aveva dato i seguenti, improrogabili ordini:

1. L'assegnazione di uno stazionario, od anche l'impianto di una base navale e di un Consolato ad Antivari, per la protezione degli Italiani di laggiù, e di tutto il lavoro che dagli Italiani è stato colà compiuto fino ad oggi, anche in circostanze oltremodo difficili;
2. Il ristabilimento delle comunicazioni radiotelegrafiche con Antivari, interrotte col ritiro di quel nostro ritiro;
3. Il rifornimento di Antivari da Bari e da Brindisi, e la costituzione di una congrua scorta in Antivari stessa;
4. La sovvenzione in denaro alla Compagnia, da parte della più vicina cassa militare, nella misura del bisogno, per non mettere la Compagnia stessa nella necessità di sospendere il proprio lavoro con evidente danno anche ai fini della nostra penetrazione;
5. il regolare mantenimento delle comunicazioni marittime con Antivari;
6. il regolare rifornimento del combustibile alla Compagnia;
7. infine tutti i provvedimenti atti a far sentire agli italiani di laggiù la protezione del nostro Governo<sup>60</sup>.

Finalmente, il 28 luglio 1920, giunse notizia per cui le stazioni di radiotelegrafia installate nel porto di Antivari erano state ristabilite e, dunque, restituite<sup>61</sup>. Rimaneva la riconsegna dei due sunnominati piroscafi. Per lo

59 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1446, N. 1321/825, Cossato a D'Amore, Antivari, 26 marzo 1920; Telegramma N. 1662, Piacentini a Scialoja, Valona, 3 aprile 1920; b. 1445, senza numero di protocollo né posizione, Piacentini ai Ministeri della Guerra, degli Esteri e allo Stato Maggiore del Regio Esercito, Valona 17 marzo 1920. Telegramma N. 227, Piacentini a Scialoja, Valona, 30 marzo 1920; N. 363, Scialoja a Tomasi della Torretta, 18 maggio 1920.

60 *Ivi*, N. 12247, Bonomi a Cossato, Roma, 2 luglio 1920.

61 *Ivi*, Senza numero di progressione né di protocollo, Calzavara a Scialoja, Roma, 28 luglio 1920. Vedi anche ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1445, Telegramma-Posta N. 538, Bonin Longare a Scialoja,

scopo venne inviata alla Commissione per le Riparazioni di Parigi le copie dei seguenti cinque documenti: l'Atto Costitutivo della Compagnia, lo Statuto sociale, la Convenzione col Governo Montenegrino, il contratto di vendita dei due piroscafi (il *Nettuno* era stato ribattezzato come *Pionier*, poi come *Ribble Queen*)<sup>62</sup>. Sfortunatamente, la Conferenza delle Riparazioni si proclamò incompetente per la risoluzione del problema<sup>63</sup>, che fu lasciato così, sospeso. Del resto, quell'estate era particolarmente calda sotto molti rispetti. Subito dopo il ritorno al governo di Giovanni Giolitti, al quinto mandato, il 15 giugno 1920, la rivolta dei bersaglieri, scoppiata subito dopo ad Ancona, innescò una catena di eventi militari e diplomatici che condussero al ritiro delle truppe italiane dall'Albania, con il protocollo di Tirana del 2 agosto 1920 e alla denuncia degli accordi Tittoni-Venizelos, sostituiti dagli accordi cosiddetti Bonin Longare-Venizelos in vista della firma del fondamentale Trattato di Sèvres, otto giorni dopo<sup>64</sup>. Lo sgombero di Valona e l'eventuale non annessione di Fiume erano due atti che il governo di Belgrado doveva giustamente apprezzare, ma che avrebbero certamente obbligato Roma a non transigere sulle garanzie militari assicurate dal confine terrestre. Eppure, l'8 settembre 1920 era proclamata, a Fiume, la Reggenza Italiana del Carnaro.

## 2. L'AMBIGUA ESECUZIONE DEL TRATTATO DI RAPALLO

Le difficoltà generali della Compagnia furono, dunque, rese ancora più gravose dal venir meno delle forniture di carbone, fino a quel momento garantite all'Italia, in buona misura, dall'Inghilterra. Nella seduta del 30 luglio 1920, fu quindi deciso che a Roma dovessero essere inoltrate alcune specifiche, vitali richieste, fra le quali:

- il pagamento, da parte della Divisione dello Stato Maggiore del Ministero della Guerra, del succitato sussidio mensile "come acconto a quello che la Compagnia deve ricevere": quella sovvenzione era stata sospesa col ces-

Parigi, 28 luglio 1920.

62 *Ivi*, N. 12247, La Compagnia di Antivari a Scialoja, Roma, 13 ottobre 1920.

63 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1445, N. 1196, Bonin a Sforza, Parigi, 10 ottobre 1920.

64 Cfr. R. GIACOMINI, *La rivolta dei bersaglieri e le Giornate Rosse - I moti di Ancona dell'estate del 1920 e l'indipendenza dell'Albania*, Ancona, 2010. Vedere anche: A. GIANNINI, *L'ultima fase della questione orientale, 1913-1939*, Milano, 1941, (II edizione), pp. 385-387. F. LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'Italia e il sistema internazionale. Dalla formazione del governo Mussolini alla Grande Depressione*, cit., I, pp. 96-100.

sare del funzionamento della Cassa del deposito di San Giovanni di Medua in seguito al ritiro delle truppe italiane da Antivari; poiché, per il momento quella spesa non era inserita nel bilancio del Ministero della Guerra, essa doveva essere indicata come “spesa straordinaria”;

- una quantità di carbone corrispondente a un massimo di 150 tonnellate al mese;
- una provvigione per gli Italiani di Antivari;
- il reintegro della sovvenzione annua di lire 520.000;
- la ricostruzione della stazione radiotelegrafica di Antivari demolita durante la guerra.

Bisognava, inoltre, garantire l'esistenza di un magazzino a Bari per il deposito delle derrate alimentari da destinarsi, grazie a sbarchi regolari, all'albergo della Compagnia, e ricorrere, nel caso in cui questo servizio non fosse stato assicurato, al Commissariato per gli Approvvigionamenti e i Consumi, parte del Ministero dell'Interno italiano. Per lo scopo, era utile prorogare sino al 1924 la concessione data a suo tempo al governo di Cettigne per la ferrovia Antivari – Vir Pazar, “tenuto conto dei tre anni (dai primi del 1916 al Novembre del 1918) in cui per l'occupazione nemica del territorio del Montenegro, la Compagnia non poté funzionare”<sup>65</sup>.

Nel mese di ottobre 1920, quindi, la Compagnia avanzò al Ministero delle Finanze italiano la richiesta per una tonnellata di nafta, la quale, purtroppo, venne respinta. Dopo quel diniego, essa si appellò direttamente al ministro Scialoja perché questi intercedesse favorevolmente presso il Ministero delle Finanze per una seconda richiesta<sup>66</sup>. Egli, non potendo indugiare ancora, chiese al Comando Superiore italiano nei Balcani di fornire un rapporto il più dettagliato possibile sullo stato effettivo delle strutture della Compagnia: ciò fu fatto, ma sulla base di documenti risalenti alla fine del 1918 e all'intera durata del 1919<sup>67</sup>.

Così, in forza del primo comma dell'articolo VII del Trattato di Rapallo<sup>68</sup>,

65 *Ivi*, Affari Politici 1919-1930, b. 1446, senza data, né numero di protocollo, seduta della Compagnia di Antivari del 30 luglio 1920.

66 *Ivi*, senza data, né numero di protocollo, la Compagnia di Antivari al Ministero degli Esteri, Roma, 13 dicembre 1920.

67 *Ivi*, N. 66939, Il Ministero del Tesoro al Ministero degli Affari Esteri, Roma, 11 dicembre 1920, Appendice, Comando del Genio del XVI Corpo d'Armata, Zona di Guerra, 1° dicembre 1918.

68 Il primo comma del detto articolo recitava: “Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes déclare reconnaître, en faveur des citoyens italiens et des intérêts italiens en Dalmatie, les dispositions suivantes: 1. Les concessions de caractère économique accordées par le Gouvernement et par des institutions publiques des États, auxquels a succédé le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, à des sociétés ou

iniziarono le interlocuzioni fra i Ministeri serbo-croato-sloveni delle Finanze e della Guerra sul riconoscimento dei diritti portuali a vantaggio della Compagnia, e soprattutto sull'esenzione per i relativi funzionari e operai "dalla enorme spesa di vidimazione dei passaporti"<sup>69</sup>. La Compagnia auspicava che il nuovo Regno dei Serbi, Croati e Sloveni riconoscesse come ancora valida la vecchia convenzione italo-montenegrina del 27 giugno 1906. Non era scontato, infatti, che lo Stato successore dell'allora Principato, poi Regno, dal 1910, del Montenegro si sarebbe mosso in quella direzione con tanta semplicità e disinvoltura: l'ordinanza n. 217, emessa il 2 ottobre 1920, della Direzione Generale delle Dogane serbo-croato-slovene aveva, infatti, stabilito che tutti i materiali occorrenti ai lavori interni alla Compagnia sarebbero stati sottoposti al regime doganale stabilito dal governo di Belgrado<sup>70</sup>.

Non casualmente, il 26 ottobre 1920 il presidente del Consiglio dei Ministri montenegrino in esilio, Jovan Plamenac, il quale aveva guidato una violenta rivolta antiserba al principio del gennaio 1919, aveva scritto a Carlo Sforza, al tempo Ministro degli Esteri, due settimane prima che egli sottoscrivesse il Trattato di Rapallo, che un Montenegro indipendente ben volentieri avrebbe stipulato con l'Italia un'alleanza politico-militare ventennale e un trattato commerciale molto vantaggioso per Roma. Per favorire qualcosa del genere, Plamenac aveva persino stipulato con la Reggenza Italiana del Carnaro, da poco proclamata, un accordo riguardante le bocche di Cattaro, ai sensi del quale Gabriele D'Annunzio si sarebbe impegnato a mettere a disposizione del Montenegro "in vista di un'azione militare, una certa quantità di materiale di guerra e una piccola somma d'argento"<sup>71</sup>.

citoyens italiens, ou les concessions dont jouissaient jusqu'au 12 novembre 1920 des sociétés ou des citoyens italiens, en vertu de titres de cession légaux, seront respectées sans réserves, le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes s'engageant à observer toutes les obligations assumées par les Gouvernements antérieurs".

69 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, Senza numero di progressione né di protocollo, Calzavara a Conestabile della Staffa, 27 novembre 1920.

70 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1449, Gazzetta Ufficiale, Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, del 2 ottobre 1920, N. 217; b. 1448, N. 7098, Il Ministero della Guerra al Ministero degli Esteri, Roma, 24 settembre 1921.

71 Ivi, Affari Politici 1919-1930, b. 1445, Senza numero di progressione né di protocollo, Confidenziale, Plamenac a Sforza, Roma, 26 ottobre 1920. In generale, sulla politica estera di Carlo Sforza, si vedano: C. SFORZA, *Jugoslavia. Storia e ricordi*, Milano, 1948; ID., *L'Italia dal 1914 al 1944 quale io la vidi*, Verona-Milano, 1944; M. G. MELCHIONNI, *La politica estera di Carlo Sforza nel 1920-21*, in "Rivista di Studi Politici Internazionali", XXXVI, 1969, 4, pp. 538-570; *Europa adriatica. Storia, relazioni, economia*, a cura di F. Botta e I. Garzia, Roma-Bari, 2004.



Nel mese di dicembre, nel frattempo, dal Ministero della Guerra serbo-croato-sloveno la Compagnia iniziò a ricevere un acconto di soli 100.000 dinari sull'importo dei trasporti ferroviari<sup>72</sup>. Ciò implicava che il governo di Belgrado non aveva riconosciuto integralmente i diritti della Compagnia, e che avrebbe corrisposto alla medesima l'ammontare delle tariffe in vigore nei propri porti, con l'esclusione delle entrate per i trasporti militari, da Belgrado considerate da non pagare. Era, questa, una situazione del tutto provvisoria, che sarebbe dovuta, in ogni caso, essere correlata alla importante contingenza del riacquisto non solo del porto, ma anche dei due piroscafi, il 1° marzo 1921, superstiti per la navigazione del Lago di Scutari, oltre che dell'avanzato stato di progettazione del primo tratto della ferrovia transbalcanica progettata dall'ingegnere napoletano Giacomo Buonomo, o almeno di quel tratto che avrebbe avuto come proprio sbocco Antivari<sup>73</sup>.

Dopo lunghi indugi, il rappresentante della Compagnia a Belgrado, Carlo Conestabile della Staffa, riceveva da Volpi queste istruzioni:

ottenere lo sgombero e la restituzione degli scali sul lago [di Scutari], facendo valere le riserve già avanzate per le conseguenze che il ritardo della restituzione sia dei mezzi d'opera che degli scali ebbe per la Compagnia, e cioè: deperimento degli scali, interrimento dei canali, perdita totale di galleggianti affondati che avrebbero potuto essere recuperati, violazione a nostro danno delle esclusive concessioni di navigazione a propulsione meccanica sul Lago di Scutari<sup>74</sup>.

Circa, invece, le nuove tariffe serbo-croato-slovene, chiese quanto segue:

1. Escludere l'esenzione del pagamento per 20 giorni alle navi che già abbiano fatto il pagamento in porto Slavo;
2. Che abbia completamente effetto la disposizione degli articoli 32

<sup>72</sup> ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, Senza numero di progressione né di protocollo, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 14 dicembre 1920.

<sup>73</sup> *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 24 marzo 1921. Sulla transbalcanica: E. RITROVATO, *Alle origini dei corridoi pan-europei. La ferrovia transbalcanica italiana (1890-1940)*, Bari, 2006. Sul progetto del Buonomo vedasi ASMAE, *Affari Politici 1919-1930*, b. 714, non numerato, Giacomo e Riccardo Buonomo a Sonnino, Napoli, 4 gennaio 1916, Annesso: *La ferrovia Valona-Monastir*.

<sup>74</sup> ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Roma, 29 aprile 1921.

e 35 del nostro regolamento che prescrivono le tasse con assoluta indipendenza della provenienza delle navi, e per tale questione è necessario ottenere dal Governo una esplicita dichiarazione come condizione sine qua non per l'applicazione delle tariffe jugoslave;

3. Ottenere altra dichiarazione esplicita circa il Funzionario di capitaneria incaricato di derimere [sic] le eventuali vertenze<sup>75</sup>.

Finalmente, il 3 maggio 1921 giunse la lieta notizia per cui il Ministero delle Poste e dei Telegrafi italiano aveva disposto che fosse attivato un servizio postale fra Bari e Antivari, che ripristinasse, in questo modo, un servizio invero già esistente<sup>76</sup>. Tuttavia, Calzavara, pur segnalando che i pagamenti per parte delle Autorità Militari serbo-croato-slovene venivano effettuati con sufficiente puntualità, non riteneva conveniente applicare le tariffe serbo-croato-slovene “ove non venga esclusa” - così scriveva a Conestabile della Staffa - “l'esenzione del pagamento per 20 alle navi che abbiano già fatto pagamento di tasse portuali in porti Slavi”<sup>77</sup>, e raccomandava di attenersi alle tariffe *ante bellum*, ragguagliate, cioè, secondo il cambio in corso prima del 1915, ossia, quando i pagamenti venivano fatti in corone oro<sup>78</sup>. L'approvazione, il 28 giugno del 1921, della “Costituzione di San Vito”, diede a Conestabile della Staffa la speranza che le trattative potessero procedere con maggiore speditezza<sup>79</sup>. Calzavara non si fece troppo scoraggiare dal fatto che nel Trattato di Rapallo non si parlava esplicitamente del Montenegro<sup>80</sup> - ma non sapeva, forse, quali dure pressioni erano

<sup>75</sup> *Ibidem*.

<sup>76</sup> *Ivi*, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Roma, 3 maggio 1921.

<sup>77</sup> *Ivi*, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Roma, 19 maggio 1921.

<sup>78</sup> *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 22 maggio 1921.

<sup>79</sup> *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 29 giugno 1921.

<sup>80</sup> La Costituzione del Vidovdan citava, in realtà, il Montenegro nell'articolo CXXV: “De même, si la division se fait en vertu du décret prévu dans cet article, le Monténégro de 1913 et le Kotor des Bouches de Cattaro, sans les départements de Plevlié et Bielo Polié, seront considérés comme région et auront les attributions de la région selon la présente Constitution. En vertu de la loi sur la délimitation des régions, la Bosnie et l'Herzégovine seront divisées en régions dans leurs limites actuelles. Les départements en Bosnie et Herzégovine seront considérés comme régions jusqu'à ce que la loi en dispose autrement. Une décision des assemblées des régions intéressées prise à la majorité des deux tiers des voix pourra effectuer la fusion de ces régions dans les limites fixées par le troisième alinéa de l'article 95 de la Constitution. Différentes communes ou différents arrondissements peuvent se détacher de leur région et s'incorporer à une autre dans les limites actuelles de la Bosnie-Herzégovine, ou en dehors de ces limites, si leur représentation autonome y consent par une décision prise à la majorité des trois cinquièmes des voix et si cette décision est approuvée par l'Assemblée nationale”.

state fatte a Cettigne ai tempi della Costituente<sup>81</sup>, grazie ai cui lavori l'unione del Montenegro al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni doveva oramai considerarsi un fatto compiuto<sup>82</sup>. “Non ha importanza alcuna per noi”, scrive Calzavara a Conestabile della Staffa “dal momento che lo stesso Governo di Belgrado ammette che anche le Aziende Italiane nel Montenegro siano quelle cui [sic] il trattato di Rapallo protegge”. Da ciò, Calzavara si convinse che il pieno riconoscimento della Convenzione da parte del governo di Belgrado sarebbe avvenuto in breve tempo<sup>83</sup>.

Così, nel settembre del 1921 si recava ad Antivari il Segretario del Governo Marittimo di Buccari, dottor Spehar, incaricato di “proporre una soluzione dal lato dei Servizi Marittimi affidati alla Compagnia”, e di interloquire direttamente con Cossato, a Buccari o a Fiume, per l'applicazione della Convenzione del 1906<sup>84</sup>. Il colloquio, lungo ed esauriente, non condusse, tuttavia, ai risultati attesi, specialmente dopo che il dottor Spehar ebbe spiegato perché il problema postogli era impossibile a risolversi nell'immediato e con la sperata efficacia. A quel punto Calzavara scrisse a Conestabile quello che segue: “riteniamo sempre pericoloso lo spezzettare la difesa dei nostri diritti in molte piccole pratiche, mentre preferiamo sempre affrontare l'intero problema rassegnandoci a vedere lesi i nostri diritti per questioni di dettaglio, purché risultino chiare le nostre proteste”<sup>85</sup>. Il 20 ottobre, frattanto, il Ministero degli Esteri italiano si muoveva con una certa sollecitudine per far recapitare alla Compagnia, e d'urgenza, un quantitativo di 300 tonnellate di carbone<sup>86</sup>.

Gli indugi continuarono, e la situazione rimase praticamente invariata<sup>87</sup>, fino a quando Conestabile della Staffa non ebbe a ricordare a Pietro Tomasi Della Torretta – come visto, già commissario politico a Vienna, e dal 7 luglio 1921 Ministro degli Esteri del governo presieduto da Ivanoe Bonomi – che grazie alla ratifica del Trattato di Rapallo la Convenzione con il Montene-

81 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1445, N. 76/28, Montagliani a Sforza, Parigi, 7 dicembre 1920.

82 *Ivi*, Telegramma N. 7231, Montagliani a Sforza, Parigi, 22 dicembre 1920.

83 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Roma, 30 luglio 1921. Vedi anche ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1448, uso interno, Emilio Rosa al Ministero della Guerra, Roma, 23 agosto 1921.

84 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 9 giugno 1921.

85 *Ivi*, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Roma, 20 ottobre 1921.

86 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1448, Telespresso N. 64051, Il Ministero degli Affari Esteri alla Direzione Generale Ferrovie dello Stato, Roma, 20 ottobre 1921.

87 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Ufficio di Venezia, 18 novembre 1921.

gro del 1906 era stata, finalmente, riconosciuta, salvo alcuni privilegi<sup>88</sup>. Ciò permetteva a Conestabile di elencare i crediti che l'Italia aveva emesso, fino a quel momento, a favore della Compagnia, con un tasso di cambio di 100 lire contro 95,50 corone d'anteguerra – dunque, con un cambio più vantaggioso per l'Italia<sup>89</sup>.

Al principio del 1922, quasi in concomitanza con le trattative per la firma di un futuro Trattato di Commercio, Conestabile della Staffa ebbe diverse conversazioni private con Vojislav Marinković, a quel tempo Ministro dell'Interno serbo-croato-sloveno, il quale, nel corso delle stesse, aveva fatto in modo da deferire ogni decisione sulla questione del porto franco ad un funzionario della Banca Nazionale serbo-croato-slovena. La situazione, in generale, era oltremodo ambigua, se, il 3 gennaio 1922, Conestabile scriveva a Calzavara che per i danni di guerra non v'era alcunché da fare, dato che i termini per farne domanda erano scaduti, e che sarebbe stato il governo di Belgrado stesso a pagare i crediti di guerra a suo tempo emessi dal governo montenegrino. Calzavara, protestando vivamente, consigliò a Conestabile della Staffa di informarsi se al competente ufficio fossero pervenute, da Antivari, le comunicazioni dei danni di guerra sopportati dagli enti infrastrutturali montenegrini durante la guerra, e se fra esse fossero comprese anche quelli riguardanti l'Italia.

La Compagnia, inoltre, subiva forme di velate vessazioni istituzionali dalla capitaneria di porto di Buccari, se addirittura quest'ultima lamentava, sempre il 3 gennaio, un impiego non opportuno dei fanali di posizione dei piloti di porto durante le ore serali<sup>90</sup>. Marinković, come soluzione di compromesso, aveva frattanto proposto di trasformare la Compagnia di Antivari in una Società Italo-Serba ed estenderne l'attività in Albania, ciò, che, tuttavia, non avrebbe assolutamente contribuito a migliorare la posizione degli Italiani ad Antivari.

Non tutti i membri del terzo governo presieduto da Nikola Pašić – quindicesimo, se in continuità con la cronotassi dei regi governi serbi<sup>91</sup> –, erano ben disposti verso l'Italia: il Ministro degli Esteri, Momčilo Ninčić, decisa-

88 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 19 dicembre 1921.

89 *Ivi*, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Roma, 5 dicembre 1921; Ufficio di Venezia, Calzavara a Conestabile della Staffa, 23 dicembre 1921.

90 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, non numerati: Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 2 gennaio 1922; Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 3 gennaio 1922; Calzavara a Conestabile della Staffa, Roma, 10 gennaio 1922; N.7, Boro Đurasković a Cossato, Antivari, 3 gennaio 1922.

91 Esso durò dal 24 dicembre 1921 al 16 dicembre 1922.



*Inaugurazione di una locomotiva presso la Stazione Ferroviaria di Antivari*

mente italofilo nei primi giorni della sua carriera, pareva avesse fatto “marcia indietro”, pur essendosi mostrato favorevole, anche grazie ai consigli del Ministro delle Finanze, Kosta Kumanudi, al riconoscimento dei monopoli a suo tempo affidati alla Compagnia. Molto più favorevoli alle istanze italiane erano invece Velizar Janković, capo degli esperti della Delegazione recatasi a Genova in vista della stipula del Trattato di Commercio, il quale, ai tempi in cui era Ministro delle Comunicazioni aveva riconosciuto il pieno valore della Convenzione del 1906 e un esperto del Ministero delle Comunicazioni, De Rocco, un Italiano poi divenuto cittadino serbo<sup>92</sup>.

Fortunatamente, si apriva il processo che, a Belgrado, doveva determinare l'accertamento dei danni in luogo di guerra, e dove era stato deciso di soprassedere sulla nazionalità della Compagnia di Antivari – che, per ragioni di pragmatica, fu definita “o ignota o montenegrina”<sup>93</sup>. Sembrava, in altre parole, che il governo di Belgrado non volesse compromettersi eccessivamente con la Compagnia, né volesse impegnarsi troppo rigidamente a

92 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 3 aprile 1922.

93 *Ivi*, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 11 giugno 1922. Vedi anche ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1448, documento a uso interno, Menada, Pinzauti, Rosmini, Coen Cagli, Gullini e Bernardi a Volpi, Roma, 3 giugno 1922.

pagarne i danni di guerra, visto che dal mese di luglio le tariffe interne per i trasporti ferroviari erano aumentate del 50%. A tale scopo, Conestabile della Staffa insistette affinché questi aumenti fossero concessi anche alla Compagnia, e, dunque, non a suo danno<sup>94</sup>. Pure, non fece in tempo a formulare richiesta alcuna in questo senso: il 17 luglio 1922 il Tribunale di Belgrado statuiva che, in assenza di un trattato di reciprocità con l'Italia, la liquidazione dei danni di guerra alla Compagnia spettava ad essa<sup>95</sup>.

A tal proposito, Conestabile della Staffa scriveva, con apprensione:

la questione della competenza per il pagamento dei danni è preoccupante, giacché l'appello in proposito potrebbe indurre la Corte ad annullare tutta la sentenza perché non volendo noi riconoscere l'applicazione della legge nei nostri riguardi, non abbiamo nemmeno diritto di usufruire di quella parte di essa che ci concede la constatazione dei danni da parte del Tribunale *ad hoc*<sup>96</sup>.

Giunse, inoltre, la notizia per cui il 16 ottobre si era riunita, nella Sezione per la Esecuzione dei Trattati Internazionali al Ministero degli Esteri del Regno dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni, una Conferenza fra i Ministri delle Comunicazioni, delle Finanze, della Guerra e della Marina, dei Lavori Pubblici e degli Esteri, nella quale venne deciso che l'intera questione della Compagnia dovesse essere deferita, per intero, al Consiglio dei Ministri. Conestabile della Staffa ritenne che quello fosse il momento giusto per compiere un buon passo in avanti: a suo avviso, portare il problema all'attenzione del Ministero degli Esteri italiano, in vista di una trattativa con la Legazione del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni a Roma, avrebbe comportato un intervento di ben altra tipologia. In realtà, le cose stavano diversamente, dato che Conferenza interministeriale aveva deciso ben altro: "la maggioranza fu d'avviso", scrive Conestabile sempre a Cossato, "di non doversi riconoscere la Convenzione, essendo mutate le condizioni politiche e non dovendo il Governo rinunciare alla sua sovranità, e con voto unanime poi si è deliberato di proporre al Consiglio dei Ministri che l'intera industria sia acquisita allo Stato"<sup>97</sup>.

94 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 21 giugno 1922.

95 *Ivi*, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 17 luglio 1922.

96 *Ibidem*.

97 *Ivi*, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 18 ottobre 1922; Conestabile della staffa a

Intanto, la Commissione per le riparazioni a Parigi, il cui delegato italiano era Mariano D'Amelio, aveva deciso di accettare il protocollo del testo concordato fra il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e il Governo Albanese per la Navigazione sul Lago di Scutari e lungo la Boiana, previo consenso del Governo Italiano. Era un segnale di allarme, che, pure, Conestabile della Staffa sperò di ridimensionare indicando il provvedimento come preso da un governo dimissionario, e, probabilmente, non eseguito dal successivo. Contro tali aspettative, il 16 dicembre 1922 si sarebbe formato il quarto (sedicesimo) governo Pašić<sup>98</sup>: si trattava di un ministero composto per la maggior parte da esponenti del partito radicale, dunque potenzialmente coeso; ciò avrebbe sicuramente permesso al ministro plenipotenziario italiano a Belgrado, marchese Lazzaro Negrotto Cambiaso<sup>99</sup>, di tornare seriamente in trattative con il governo serbo-croato-sloveno<sup>100</sup>.

### 3. DALLA SALITA AL POTERE DI MUSSOLINI SINO AL TRATTATO DI ROMA

Benito Mussolini, ministro degli Esteri *ad interim*, fu sin dall'inizio, in merito alla questione della Compagnia, assai più deciso e concreto dei precedenti governi presieduti da Ivanoe Bonomi e Luigi Facta. La stessa opinione pubblica serbo-croato-slovena aveva, per altro, espresso in maniera abbastanza chiara una specifica disposizione d'animo collettiva relativa all'avvento del fascismo al potere, se, il 2 novembre 1922, giusta quanto riferito dall'incaricato d'affari italiano a Belgrado, Consalvo Summonte gli "ultimi avvenimenti d'Italia e nuovo Governo" avevano "allarmato questi circoli politici che temevano e temono ancora spedizione fascisti a Sussak

Cossato, Belgrado, 24 ottobre 1922.

98 *Ivi*, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 9 novembre 1922; Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 15 novembre 1922.

99 Figlio di Pier Francesco, detto Pierino, già incaricato d'affari a Belgrado durante la crisi bosniaca del 1908.

100 *Ivi*, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 17 dicembre 1922. Mussolini, il 28 dicembre, si esprimeva in questi termini: "Accanto alle questioni relative alla Compagnia di Antivari, altre ve ne sono che vanno classificate nello stesso gruppo, Voglio alludere alle questioni pendenti con lo Stato S.H.S. nella sua qualità di successore dello Stato Montenegrino. Accenno tra le altre alla liquidazione del monopolio tabacchi, agli interessi finanziari della Banca Commerciale, alla intrapresa delle bonifiche di Dulcigno, ed a tutti quei reclami dello stesso ordine che siano o possano venire a conoscenza di questo Ministero o di codesta Legazione". Vedi anche ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1448, ACS, N. 72160/718, Mussolini a Negrotto Cambiaso, Roma, 28 dicembre 1922.

e in Dalmazia” e si preoccupavano “soprattutto del risveglio anti-serbo in Ungheria, Albania e in Montenegro mercè aiuto italiano”<sup>101</sup>.

Ad ogni modo, come prima cosa, Mussolini pretese “una relazione esatta su tutti gli affari che il Governo locale non ha definito in relazione al Trattato di Rapallo, e, quantunque la Compagnia non possa andar soggetta ai patti del medesimo, è stata accennata la situazione in cui trovasi”. Il 15 gennaio 1923, infatti, il governo di Belgrado avrebbe dovuto rispondere sul suo modo di intendere gli affari relativi ai danni e alla Compagnia<sup>102</sup>, e per questa ragione Negrotto Cambiaso fu energicamente incaricato di porre alla Commissione Interministeriale di Belgrado le seguenti, precise richieste:

1. Riconoscimento il più completo della Convenzione; 2. Nomina di una Commissione con pieni poteri per definire le questioni di ogni genere col passato e presente Governo in Montenegro tutt’ora pendenti; 3. La Commissione dovrà ultimare le trattative coi rappresentanti debitamente autorizzati entro il 1° aprile p.v.; 4. L’esecuzione di ogni singolo eventuale accordo tra le parti concernente l’applicazione dei patti della Convenzione, dovrà volta a volta effettuarsi entro 15 giorni dalla Conclusione dell’accordo stesso<sup>103</sup>.

Tanta decisione da parte della politica estera italiana si doveva, certamente, al fatto che a Belgrado, il 18 marzo, si sarebbero tenute le elezioni politiche: il partito di Stjepan Radić, il Partito contadino croato, avrebbe conseguito il 21,8% dei voti e, il 18 aprile, ben 70 seggi su 320 presso la *Narodna Skupština*, rinforzando notevolmente la sua politica di opposizione al partito radicale popolare serbo e le sue tendenze antitaliane, benché meglio lasciasse sperare la politica conciliativa di Momčilo Ninčić, il Ministro degli Esteri del momento, specialmente in vista degli esiti favorevoli

101 DDI, Serie VII, 1922-1935, Vol. I, N. 36, Summonte a Mussolini, Belgrado, 2 novembre 1922. In generale, vedansi: E. DI NOLFO, *Mussolini e la politica estera italiana, 1919-1933*, Padova, 1960; R. DE FELICE, *Mussolini il fascista*, Torino, 1966, 2 voll., I. Interessante è anche A. CASSELS, *Mussolini's early diplomacy*, Princeton, 1970; G. CAROCCI, *La politica estera dell'Italia fascista (1925-1928)*, Roma-Bari, 1969.

102 ACS, *Compagnia di Antivari*, b. 11, uso interno, Conestabile della Staffa a Cossato, Belgrado, 28 dicembre 1922. Sul punto vedi anche il parere di M. RISTOVIĆ, *Relazioni politiche ed economiche fra il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e il Regno d'Italia*, in *Prove di espansionismo: espansionismo economico italiano oltre l'Adriatico a cavallo della Grande Guerra*, cit., pp. 89-110: 94-95.

103 ACS, *Compagnia di Antivari*, b. 11, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 3 gennaio 1923.



della Conferenza di Abbazia<sup>104</sup>. Conveniva, del resto, tanto per Roma quanto per Belgrado mantenere anche in questo frangente un buon vicinato: il 12 febbraio 1923 i due governi avevano sottoscritto gli accordi di Santa Margherita Ligure, e Mussolini si avviava risolvere le vertenze italo-balcaniche gradualmente e con una certa energia, dato che, per il quadrante adriatico, uno degli scopi precipui della sua azione diplomatica a breve termine doveva essere l'annessione di Fiume<sup>105</sup>, alla quale Ninčić fece riferimento, in un colloquio con Negrotto Cambiaso del 17 marzo 1923, condotto con molta compostezza<sup>106</sup>.

In questa maniera, vennero ricapitolate alcune questioni di interesse vitale per l'Italia. Per prima cosa, solo all'inizio del 1923 il governo Mussolini viene a conoscenza della convenzione Trumbić-Bertolini del 7 settembre 1920<sup>107</sup>, di cui inizialmente non si conosceva nemmeno il contenuto. Si sapeva soltanto che era stato concluso quando l'unione del Montenegro al Regno dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni non era stata ancora riconosciuta dalle Potenze. Poco dopo, si seppe che essa regolava la ripartizione fra l'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni delle navi mercantili già inserite nei registri della Marina Mercantile austro-ungarica: fortunatamente, in questi registri, non figuravano - e del resto, non potevano - in alcun modo le navi e i galleggianti della Compagnia di Antivari. Mussolini in persona si interessò delle condizioni della Compagnia, e comunicò al Ministro del Tesoro, Alberto De Stefani, che il Ministero della Marina aveva preparato un progetto di legge riguardante i nuovi rapporti fra lo Stato italiano e la Compagnia di Antivari, inviato proprio al Ministero del Tesoro<sup>108</sup>.

Accanto a tutto ciò, arrivava nel frattempo la risposta del governo di Belgrado alle richieste di Conestabile della Staffa del 3 gennaio: ancora una volta, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni non era disposto a riconoscere la validità della Convenzione italo-montenegrina del 1906 nella sua interezza, dato che intendeva, piuttosto, entrare in trattative per il riscatto, ovvero

104 DDI, Serie VII, 1922-1935, Vol. I, N. 614, Negrotto Cambiaso a Mussolini, Belgrado, 16 marzo 1922.

105 Sugli accordi, vedansi DDI, Serie VII, 1922-1935, Vol. I, N. 494, Negrotto Cambiaso a Mussolini, Belgrado, 12 febbraio 1923; N. 526, Negrotto Cambiaso a Mussolini, Belgrado, 19 febbraio 1923. M. BUCARELLI, *Mussolini e la Jugoslavia (1922-1939)*, Bari, 2006, pp. 27-28.

106 DDI, Serie VII, 1922-1935, Vol. I, N. 621, Negrotto Cambiaso a Mussolini, Belgrado, 17 marzo 1922.

107 Essa disciplinava la ripartizione del naviglio austro-ungarico fra le marine italiana e serbo-croato-slovena.

108 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1449, Mussolini a De Stefani, Roma, 28 gennaio 1923. Sul significato della convenzione, vedasi: Giulio Benedetti, *Rivendicazioni adriatiche*, Milano, Libreria d'Italia, 1929, pp. 176-177.

l'acquisto, delle opere e delle infrastrutture della Compagnia<sup>109</sup>. Il Tribunale *ad hoc* per il risarcimento dei danni di guerra stava, infatti, per emettere la propria sentenza definitiva: si vociferava una quota di 19 milioni di dinari, 2 milioni in meno rispetto a quelli accordati nella sentenza di appello. Inoltre, al ministro Kumanudi era succeduto, con il quarto (sedicesimo) governo Pašić, Milan Stojadinović, futuro primo ministro dal 1935 al 1939, e fino a quel momento direttore della Banca anglo-serba: fu con lui che Conestabile della Staffa decise di conferire per il 10 gennaio, ma senza addivenire a conclusioni di una certa importanza<sup>110</sup>. Calzavara, quindi, ebbe sentore di uno stato di cose ben preciso:

Noi pensiamo che una pressione a Roma avrebbe particolare efficacia se partisse dal Marchese Negrotto, il quale colla sua sensibilità politica ha certamente compreso che una piccola dose di energia porterebbe facilmente in porto la vertenza Regia e Compagnia, sgombrando così il terreno alle altre trattative. È d'altra parte certo che per facilitare la risoluzione del problema di Fiume noi dobbiamo oggi più che mai far valere l'arma di Antivari, che per essere poco conosciuta in Italia, non è per questo meno efficace anche come eventuale materia di scambio<sup>111</sup>.

A questo punto di vista, Conestabile della Staffa, quindi, replicò, il 1° maggio, nel modo che segue:

Il Marchese Negrotto fa quanto può: egli è favorevole alla minaccia di arbitrato, ma a Roma nulla prospetta in merito. Considerando che l'attuale Governo è di un sol partito, il meno sfavorevole a noi, e che durerà qualche mese insisto sulla proposta di cui alla mia del 2 aprile. Forse in tal modo si supererà il punto morto di non voler decidere da ambe le parti e quando veramente si voglia trattarne contemporaneamente alla questione di Fiume, nessuna occasione sarebbe migliore di un ultimatum per far sì che gli stessi Yugoslavi la portino sul tappeto, dandoci così qualche punto di vantaggio<sup>112</sup>.

109 *Ivi*, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 6 gennaio 1923.

110 *Ivi*, uso interno, Conestabile della staffa a Cossato, Belgrado, 9 gennaio 1923.

111 *Ivi*, uso interno, Calzavara a Conestabile della Staffa, Venezia, 13 aprile 1923.

112 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 1° maggio 1923.

Conestabile della Staffa inviò, quindi, un dettagliato *dossier* al Ministero delle Comunicazioni serbo-croato-sloveno<sup>113</sup>, quando giunse una notizia a dir poco esplosiva: il governo di Belgrado stava negoziando un prestito da contrarsi con gli Stati Uniti per 20 milioni di dollari per un progetto ferroviario che avrebbe congiunto, appunto, Belgrado con Antivari<sup>114</sup>, notizia presto smentita da Conestabile della Staffa, secondo il quale le trattative erano in corso, piuttosto, con l'Inghilterra<sup>115</sup>.

#### 4. LA SENTENZA DEL TRIBUNALE DI PODGORICA

Nel frattempo, la Commissione Interministeriale serbo-croato-slovena, aveva attentamente vagliato le singole richieste del governo italiano, il quale era arrivato a concludere che il costo del Porto era troppo elevato, anche se esso era stato ricostruito per ben due volte<sup>116</sup>, e che era stato commesso il gravissimo errore di detrarre dal costo complessivo delle opere da ripararsi quello del riavvio degli impianti nella loro piena efficienza<sup>117</sup>. Infine, aveva compreso che la Compagnia era stata definitivamente messa nell'impossibilità di esercitare la propria industria grazie a due provvedimenti: una disposizione del dicembre 1920 che, equiparando la Compagnia alle Società industriali del Regno dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni, concedeva a essa di importare in franchigia solo una parte dei materiali ad essa occorrenti, e un'ordinanza del febbraio del 1923 che restringeva ancora di più le merci in franchigia, con risultati ancora più compromettenti<sup>118</sup>. La Direzione delle Dogane serbo-croato-slovene, dal canto suo, aveva attribuito all'omologo Ministero delle Comunicazioni la responsabilità per la risoluzione di questo problema<sup>119</sup>.

Ciò lasciava trapelare una prospettiva ben precisa: la Compagnia doveva essere lasciata libera di esercitare, oppure doveva essere comprata. Escluso il secondo caso, per il primo il Governo serbo-croato-sloveno avrebbe dovuto comunque pagare un gran numero di indennizzi e compensi, con-

113 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 2 giugno 1923.

114 *Ivi*, uso interno, Volpi a Cossato, Roma, 19 luglio 1923.

115 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 26 luglio 1923.

116 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Cossato, Belgrado, 30 settembre 1923.

117 *Ivi*, uso interno, Cossato a Conestabile della Staffa, Roma, 5 ottobre 1923.

118 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 7 novembre 1923.

119 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 5 marzo 1924.

travvenendo al “principio indiscutibile ed in via di attuazione che nessuna ferrovia del Regno deve essere in proprietà di capitalisti stranieri”<sup>120</sup>.

Ciò era giudicato un grosso passo, anche se non definitivo, e lasciava aperte speranze del seguente tenore:

Pensa il nostro Consiglio che, sistemata la questione di Fiume, ripresi i traffici l'antica via, dovrà la Jugoslavia constatare come quel Porto non risolve che in parte lo sbocco adriatico del Regno: e tramontato il sogno strategico, mai economico, di Cattaro, si avvedrà che il vero Porto per il traffico meridionale è Antivari, e l'unica via di penetrazione al Danubio è quella a suo tempo propugnata dal compianto nostro Presidente, Senatore Paganini, e cioè la via del Drin. Allora soltanto il problema di Antivari sarà impostato su di una base per noi soddisfacente, e del resto in modo lungimirante dalla Compagnia previsto: allora soltanto le sue vie che si apriranno a noi saranno egualmente invitanti, tanto da poter permettervi di ascoltare le preferenze del Governo S.H.S. o la via del riscatto, nel qual caso il giusto valore della nostra fatica ci sarebbe con facilità riconosciuto<sup>121</sup>.

La Delegazione italiana presso la Commissione delle Riparazioni di Parigi, inoltre, stava discutendo, nel 1923, la possibilità di far pagare anche all'Austria e all'Ungheria – sulla base della valutazione dei danni subiti dall'Italia e ai propri beni, diritti e interessi, prima dell'entrata in guerra – in forza del paragrafo 4 dell'articolo 249 del Trattato di Saint-Germain e dell'articolo 232 del Trattato del Trianon<sup>122</sup>. Era, quello, un momento assai favorevole per la politica adriatica di Mussolini: nel mese di settembre del 1923, era stata stipulata una prima intesa italo-serbo-croato-slovena in difesa dello *status quo* dell'Europa balcanica, contro il revisionismo dei due trattati sopraindicati e in favore di una politica di reciproca collaborazione che, pure, avrebbe avuto breve durata<sup>123</sup>. Si attendeva, inoltre, che l'ingegner Buonomo desse finalmente seguito al proprio progetto di ferrovia transbalcanica, perché l'intera questione potesse chiudersi favorevolmente per l'Italia in questo senso.

120 *Ibidem*.

121 *Ivi*, uso interno, Cossato a Conestabile della Staffa, Roma, 15 marzo 1924.

122 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1449, N. 7907, la Delegazione italiana alla Commissione delle riparazioni a Calzavara, Parigi, 17 settembre 1923.

123 M. BUCARELLI, *Mussolini cit.*, pp. 28-29.

Frattanto, Conestabile della Staffa aveva accusato stupore per gli effetti a breve termine sortiti dai negoziati per il Trattato di Roma. Egli sperava che le istruzioni di Mussolini al Segretario di Legazione a Belgrado, Ugo Sola, potessero finalmente dare lumi sulla corretta interpretazione dell'articolo VII del Trattato di Rapallo. Era, per altro, giunta la buona notizia che, anche grazie alla firma del predetto Trattato, la Compagnia di Antivari era stata dispensata dall'ingiunzione al pagamento, entro il 4 febbraio, di ben tre milioni di dinari al governo di Belgrado. Finalmente, Cossato ebbe ad ammettere una verità fondamentale: ciò che l'Italia qualificava come danni di guerra erano, in realtà, "risarcimenti dovuti per l'uso fatto dopo lo scoppio della guerra, prescindendo da quelli arrecatici a guerra finita"<sup>124</sup>.

Le buone prospettive, tuttavia, erano, per quel momento, chimeriche. L'Alta Corte di Podgorica, l'organo giudiziario più alto di ciò che un tempo era il Montenegro, aveva emesso, nel giugno del 1924, la sentenza definitiva sulla questione della Compagnia: la Convenzione del 1906 non era riconosciuta<sup>125</sup>. In verità, il Tribunale Superiore per l'indennità di Guerra alle Imprese Industriali e Minerarie di Belgrado, presieduto da Mihajlo Jovanović, il 2 gennaio 1923 aveva emesso la sentenza definitiva vera e propria sui risarcimenti danni e sulle clausole di riparazione:

il danno della "Società di Antivari" [ricalco letterale di *Barsko Društvo*, come veniva chiamata la Compagnia in lingua serba e croata] da Antivari nel Montenegro, sul nostro territorio importa 1.042.000. – un milione quaranta due mila dinari come danno effettivo sofferto, in base al valore d'anteguerra e 20.468.00. – venti milioni quattro cento sessanta otto mila dinari, in spese complementari, con ciò che all'atto del pagamento gli si deve difalcare il 10% a titolo di uso e consumo delle macchine danneggiate e sulla somma di 657.000. – seicento cinquanta sette mila dinari, quanto esse valevano prima della guerra. Questa indennità viene con la presente sentenza soltanto constatata senza obbligo da parte del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni di risarcire la stessa alla Società danneggiata<sup>126</sup>.

124 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 25 gennaio 1924; Cossato a Conestabile della Staffa, Roma, 30 gennaio 1924; Cossato a Conestabile della Staffa, Venezia, 8 febbraio 1924.

125 *Ivi*, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 10 giugno 1924.

126 ASMAE, Affari Politici 1919-1930, b. 1449, Sentenza del Tribunale Superiore per la indennità di guerra

Ormai non c'erano dubbi: il Ministero degli Esteri italiano era ben consapevole che il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni non avrebbe mai riconosciuto i privilegi della Compagnia, la cui esistenza si sarebbe da allora in poi giustificata per scopi prettamente politici. Scriveva, infatti, Conestabile a Cossato, il 2 gennaio 1924:

sta di fatto che, oltre all'onere che la Compagnia rappresenta per l'erario, essa costituirà sempre una fonte di discussioni, di attriti, di incidenti con Governo Jugoslavo, per non essere nelle nostre mani che un peso morto una importanza negativa, in quanto varrà ad intralciare l'opera che la Jugoslavia intenda eventualmente di compiere nella regione<sup>127</sup>.

Per ciò che concerneva, invece, la Compagnia, le proteste per i mancati rimborsi delle gabelle pagate presso la dogana di Antivari e i danni provenienti dal mancato riconoscimento del porto franco continuarono, infatti, per tutto il 1925 e tutto il 1926<sup>128</sup>. A tal proposito, Cossato constatava che parte degli impianti di Rijeka Crnojevića erano in mano alla neocostituita Banca serbo-albanese, per autorizzazione della Amministrazione militare serbo-croato-slovena, e senza che la Compagnia ne fosse stata avvertita<sup>129</sup>, ciò a cui egli si oppose vivamente, dal momento che risultava del tutto contrario al dettato della Convenzione del 1906, anche in considerazione dell'assoluta irregolarità dei servizi e della lunga giacenza sui carri di trasporto, prima dello scarico, delle merci<sup>130</sup>. La prima grande umiliazione in tal senso giunse alla Compagnia allorché il Ministero delle Comunicazioni serbo-croato-sloveno ebbe iniziato a gestire il servizio ferroviario attivo fra Podgorica e Plavnica. Le proteste di Cossato, questa volta, furono infuoca-

alle Imprese Industriali, Minerarie ed altre in base alla richiesta della Società d'Antivari, da Antivari nel Montenegro dello Stato dei Serbi, Croati e Sloveni, rappresentato dal Sig. Mil. A. Petrovich, Giudice del Tribunale di Prima Istanza di Belgrado, N. 1544, Belgrado, 2 gennaio 1924.

127 ACS, Compagnia di Antivari, b. 11, uso interno, Conestabile della Staffa a Calzavara, Belgrado, 11 dicembre 1924, Allegato, marzo(?) 1924, Pro memoria di Marchetti (?).

128 *Ivi*, b. 19, N. 117/294, Cossato a Conestabile della Staffa, Antivari, 28 febbraio 1926.

129 *Ivi*, Allegato, Cossato al Ministero delle Comunicazione del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, Antivari, 27 febbraio 1926. La banca serbo-albanese venne fondata a Cettigne nel 1922 come strumento di contenimento per la penetrazione italiana commerciale e finanziaria in Albania. Cfr. S. MIŠIĆ, *Serbo-Albanian Bank in Albania, 1924-1927*, in "Balcanica", 37, 2006, pp. 249-263.

130 ACS, Compagnia di Antivari, b. 19, uso interno, Cossato a Conestabile della Staffa, Antivari, 27 febbraio 1926.

te:

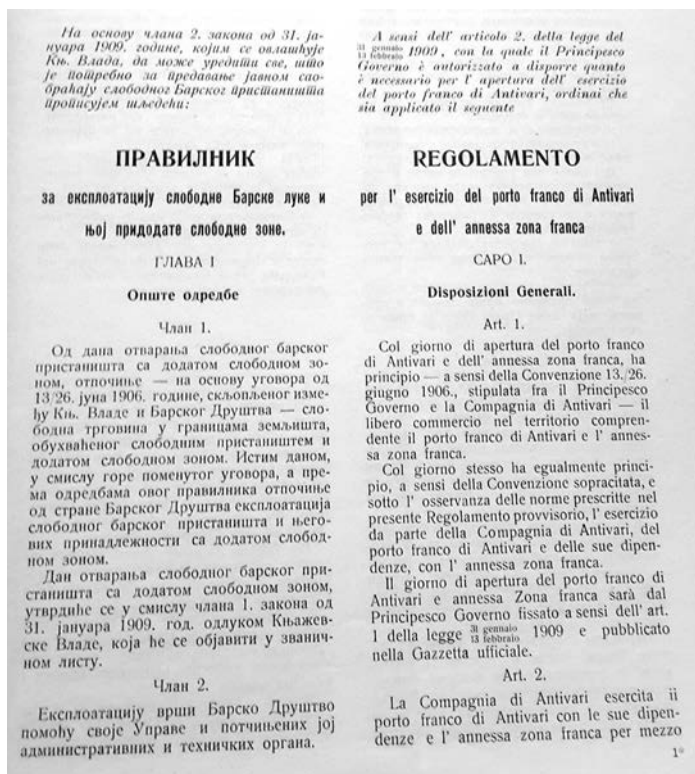
- 1) perché nella nota Convenzione fra il Governo Montenegrino e la Compagnia di Antivari del 14 / 27 Giugno 1906 la costruzione e l'esercizio della ferrovia Podgorica-Plavnica era assicurata alla Compagnia;
- 2) perché lo Stato senza il consenso della Compagnia ha occupato ed usufruisce dei seguenti impianti di sua esclusiva proprietà:
  - a) banchina e piazzale di sbarco sito a Plavnica e costruito dalla Compagnia per il servizio sul lago;
  - b) fabbricati esistenti sul piazzale in questione (magazzino ed agenzia);
  - c) rilevato lungo metri 1.600 e largo 15, costruito dalla Compagnia per allacciare la Dogana di Plavnica con la banchina di sbarco sopracitata, collocandovi i binari della nuova ferrovia;
  - d) tutto il terreno di proprietà della Compagnia sito presso la Dogana di Plavnica sistemandovi binari, costruendovi fabbricati, costituendovi depositi di materiale etc. etc. Inoltre, ha reso alla Compagnia impossibile l'uso del proprio magazzino costruito su detto terreno perché esso viene a trovarsi completamente isolato in mezzo agli impianti ferroviari dello stato<sup>131</sup>.

Il colpo più duro, invero, arrivò per gli impiegati privati della Vecchia Serbia e del Montenegro: un terribile regime di tassazione, ammontante al 41% del loro stipendio annuo<sup>132</sup>. La Compagnia si disse sin dall'inizio non obbligata a pagare alcuna tassa aggiuntiva, non potendo ammettere che "l'eventuale computo della tassa fatta dall'autorità di Finanza per sue ragioni speciali" fosse "fatto in base a dati non rispondenti al vero". Tutto questo accadeva a dispetto della Convenzione di Nettuno del 20 luglio 1925, la quale doveva regolare le condizioni degli Italiani residenti in Dalmazia e in altre regioni costiere del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e, tuttavia, non venne ratificata dalla *Narodna Skupština* proprio a causa dell'opposizione del Partito Rurale Croato, ciò che avrebbe portato ad un ulteriore dissidio con il Partito Radicale Popolare Serbo<sup>133</sup>. La reazione diplomatica italiana, a tutto questo, non si sarebbe fatta attendere.

131 Ivi, N. 443/80, Cossato a Conestabile della Staffa, Antivari, 25 agosto 1926, Allegato, N. 108/98, Cossato al Ministero delle Comunicazioni del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, Antivari, 2 settembre 1926.

132 Ivi, N. 147/371, Cossato a Conestabile della Staffa, Antivari, 20 marzo 1926.

133 Cfr. DDI, Serie VII, 1922-1935, Vol. I, N. 349, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 27 giugno 1926.



*Prima pagina del Regolamento per l'esercizio commerciale del porto franco di Antivari del 1912 - Министарство [Црне Горе] финансија и грађевина, Правилник за експлоатацију слободне барске луке и њој придодате слободне зоне, Дубровник, Штампано у српској дубровачкој штампарији, 1912/ Министарство [Crne Gore] finansija i građevina, Pravilnik za eksploataciju slobodne barske luke i njoj prododate slobodne zone, Dubrovnik, Štampano u srpskoj dubrovačkoj štampariji, 1912*

Il 16 agosto 1926, quindi, Cossato inviava a Conestabile la traduzione dell'istruzione data dal Ministro delle Finanze serbo-croato-sloveno di allora, Ninko Perić<sup>134</sup>, per il calcolo della nuova imposta, per dare al suo destinatario più chiara contezza di quanto accadeva<sup>135</sup>. Dieci giorni dopo, giungeva ad Antivari da Belgrado il Direttore delle Finanze per i territori del Montenegro

134 Apparteneva al secondo governo presieduto da Nikola Uzunović, succeduto al ventiduesimo governo Pašić (quest'ultimo sarebbe, per altro, morto il 10 dicembre 1926).

135 *Ivi*, N. 457/70, Cossato a Conestabile della Staffa, Antivari, 16 agosto 1926, Allegato, Istruzione per la commisurazione della imposta alle Società per azioni nella Serbia ed il Montenegro, Ministero delle Finanze del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, Sezione Generale Imposte Dirette, N. 26331 del 1° luglio 1926.



e dell'Erzegovina, con la notizia per cui il Ministero delle Finanze serbo-croato-sloveno aveva disposto un nuovo calcolo della tasse della Compagnia in base ai bilanci. Poiché la presentazione di questi ultimi non sembrava essere strettamente obbligatoria, Cossato pensò di dare notizia agli uffici competenti di Antivari dell'imminente consegna dell'opportuna documentazione, salvo poi ritardarla per fare in modo che venisse procrastinata, a sua volta, la riunione della Commissione di imposta da convocarsi allo scopo<sup>136</sup>.

Andava da sé che queste condizioni e il venir meno dei benefici dati ad Antivari dal suo *status* di porto franco diminuirono drasticamente il volume dei commerci. In un documento che Cossato dirigeva a Conestabile il 1° aprile 1926 si legge quello che segue:

Negli anni antecedenti alla guerra le toccate fisse erano 520 (T. 222.000) e quelle ebdomadarie 180 (T. 10.000) trasportanti in media 4000 passeggeri e 40.000 tonnellate di merci. La diminuzione di 30.000 T. di merci è da attribuirsi in massima parte alla abolizione del porto franco. Negli anni 1911-13 la spesa media annuale per il porto fu di corone 90.000 e gli introiti salirono a 150.000 corone oro: pertanto prima della guerra nel periodo del porto franco l'utile netto del porto si aggirava su 60.000 corone oro; ora invece il nostro bilancio portuale si chiude con una perdita di circa 15.000 dinari oro, giacché contro una spesa effettiva per il porto di 32.000 corone oro (manutenzione, personale, illuminazione, spese generali etc.) non abbiamo che un introito medio di 17.000 dinari oro. Pertanto fra mancanza di utile e perdita effettiva la Compagnia rimette circa 75.000 corone oro in confronto all'ante guerra per il solo porto<sup>137</sup>.

La situazione era, dunque, critica, e difficilmente recuperabile, sebbene proprio nel 1925 Benito Mussolini avesse conferito al commendator Volpi l'incarico di Ministro delle Finanze. È verosimile che proprio questo allontanamento del commendatore veneziano dalle sorti di oltre Adriatico abbia favorito un ulteriore aggravamento della situazione contingente, in ispecial modo dopo che il governo di Belgrado ebbe stabilito che, stante un diritto di sconto del 30% per i dazi doganali, i trasporti di merci di Stato da Anti-

136 *Ivi*, N. 443/80, Cossato alla Compagnia di Antivari, sede di Venezia, Antivari, 25 agosto 1926.

137 *Ivi*, N. 162/347, Cossato a Conestabile della Staffa, Antivari, 1° aprile 1926.

vari a Vir Pazar non sarebbero stati più affidati ad alcun ente appaltatore di trasporti, ma sarebbero stati fatti direttamente dallo Stato<sup>138</sup>.

Cossato chiese, quindi, al Ministero delle Finanze serbo-croato-sloveno che quello sconto venisse prolungato oltre il 1° gennaio 1927, nella speranza di renderlo valido *sine die*<sup>139</sup>. Ma una delle ragioni principali per il peggioramento delle relazioni italo-serbo-croato-slovene a quei tempi era un altro: la firma del Trattato di Tirana, del 27 novembre 1926. Come già noto, per la firma di quel trattato, il governo albanese, su spinta di re Zogu, cercò fare dei rinvii che molto spiacquero a Mussolini, il quale, inoltre, sospettò che dietro queste delazioni agisse proprio il governo di Belgrado. Quest'ultimo, infatti, doveva essere informato dell'avvenuta firma di quel trattato con la maggior cautela possibile, e per ragioni facilmente intuibili<sup>140</sup>.

La Compagnia subì un ulteriore duro colpo allorché il 1° luglio 1927 Conestabile della Staffa ebbe ricevuto l'ordine di allontanarsi da Antivari per uno scandalo del quale fu accusato: quello di aver organizzato una rete di spionaggio, di concerto con la Legazione italiana a Belgrado<sup>141</sup>, a danno del ministro plenipotenziario francese nella capitale. Erano, quelli, i tempi che preludevano ai coevi trattati di alleanza franco-serbo-croato-sloveno di Parigi e italo-albanese di Tirana. Il conte fu poi prosciolto dalle sue accuse, e gli fu concesso di ritornare in territorio serbo-croato-sloveno, ma venne trasferito in altro ufficio, e a quel punto, per la Compagnia di Antivari, le cominciarono, apparentemente, a cambiare. Un evento come quello, secondo le parole del nuovo ministro plenipotenziario italiano a Belgrado, Alessandro Bodrero, che con ogni sincerità si sentiva completamente estraneo all'increscioso evento, si doveva anche ad un cambiamento profondo della disposizione di spirito del ministro Marinković al quale i circoli militari e le "correnti massoniche internazionali ed antifasciste" davano man forte in funzione antitaliana<sup>142</sup>.

138 Ivi, N. 529/162, Cossato al Ministero delle Finanze di Belgrado, Antivari, 17 ottobre 1926.

139 Ivi, N. 529/162, Cossato al Ministero delle Finanze di Belgrado, Antivari, 8 dicembre 1926.

140 DDI, Serie VII, 1922-1935, Volume IV, N. 502, Mussolini ad Aloisi, Roma, 27 novembre 1926; N. 507, Mussolini a Bodrero, Roma, 30 novembre 1926. Vedi anche: M. BUCARELLI, *Mussolini e la Jugoslavia (1922-1939)*, cit., pp. 27-28. Vedere anche: P. PASTORELLI, *Italia e Albania, 1924-1927*, Napoli, 1969. Sui tentativi di miglioramento successivi delle relazioni italo-serbo-croato-slovene, vedansi, soprattutto: DDI, Serie VII, 1922-1935, Vol. V, N. 51, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 6 marzo 1927; N. 115, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 2 aprile 1927; N. 147, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 16 aprile 1927; N. 178, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 3 maggio 1927; N. 179, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 3 maggio 1927; N. 195, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 11 maggio 1927.

141 Così in Latinović, *Yugoslav-Italian Economic Relations (1918-1929)*, p. 191.

142 DDI, Serie VII, 1922-1935, Volume IV, N. 447, Bodrero a Mussolini, Belgrado, 3 ottobre 1927.

Dopo la vicenda del conte Conestabile, sotto il profilo puramente organizzativo, la Direzione dei Servizi Generali in Antivari venne affidata a Cosato, mentre venne istituito a Belgrado un ufficio della Compagnia, di cui fu eletto titolare il ragioniere Giovanni Miletta, suddito italiano, e già dal 1922 residente in Antivari quale Capo contabile della Società. Grazie a questa nuova direzione, una risoluzione, comunque influente, del problema, arrivò, finalmente, nel 1928. La delibera fatta nel 1924 la Direzione Generale delle Dogane serbo-croato-slovene aveva deliberato che tutti i diritti doganali a carico della Compagnia venissero eccezionalmente accreditati sopra una lettera di garanzia della Banca Franco-Serba, il che, con ogni evidenza, significava sottostare a volontà terze rispetto all'amministrazione pubblica e alla finanza italiana. I termini della delibera, tuttavia, furono rinnovati nel 1926 ancora una volta con scadenza entro il 31 maggio 1928, e a quel punto i successori di Conestabile della Staffa capirono di esser stati invischiati in un compromesso non proprio soddisfacente, ma che, comunque, non mancava di una sua convenienza<sup>143</sup>. Ora, poiché ogni vertenza di quel genere era del tutto affidata al Ministero delle Comunicazioni serbo-croato-sloveno, in forza di un accordo speciale con la Compagnia stessa, il 7 maggio di quell'anno l'amministrazione della Compagnia, allora provvisoriamente retta da Giovanni Miletta, chiese al ministro Bodrero di esortare i Ministri delle Finanze e delle Comunicazioni serbo-croato-sloveni ad impegnarsi affinché quei diritti doganali venissero accreditati alla Compagnia nel modo su citato per un tempo indeterminato<sup>144</sup>.

Poco dopo l'assassinio di Stjepan Radić durante la seduta della *Narodna Skupština* del 20 giugno 1928, contestuale alla gravissima crisi interna seguita alle fatidiche elezioni politiche dell'11 settembre 1927, in seguito alle quali emersero in tutta la loro forza tutti i dissidi nazionali interni alla compagine statale serbo-croato-slovena<sup>145</sup>, Miletta poté regolare con il Direttore generale delle Dogane serbo-croato-slovene la dilazione del termine di scadenza fino alla fine di quell'anno. Per il rinnovo della garanzia, gli fu detto che erano possibili soltanto due vie: quella allora già percorsa, con l'aggiunta di una tassa di registrazione mensile del 3%, equivalente

143 Cfr. M. BUCARELLI, *Mussolini e la Jugoslavia (1922-1939)* cit., pp. 98 ss.

144 ACS, Compagnia di Antivari, b. 19, uso interno, Miletta alla Regia Legazione italiana presso il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, Belgrado, 7 maggio 1928.

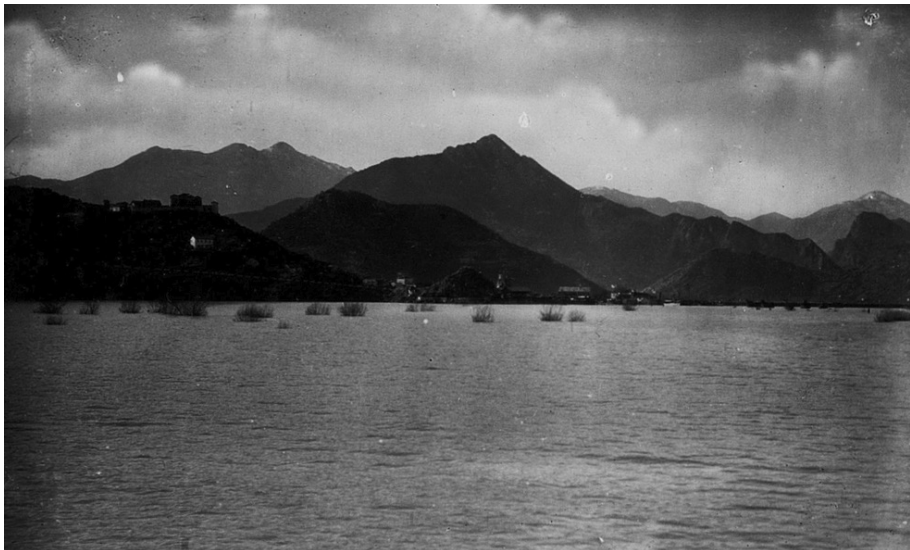
145 Sul rilievo di quelle elezioni vedere N. POPOVIĆ, *Srpske parlamentarne stranke u Kraljevini SHS 1918-1929*, in "Istorija 20. veka", II, 2008, pp. 84-108.

colle spese accessorie, a circa il 7,5%., e quella *dell'acquisto di obbligazioni di Stato e consegna delle stesse a garanzia del loro credito*. Per lo scopo, Miletta specificava che le obbligazioni venivano accettate “al valore di borsa colla diminuzione del 10% e non al valore nominale”, e che i titoli adatti sarebbero stati quelli dei danni di guerra, con rendita del 2,5%: si trattava di titoli solidi, e in progressivo aumento<sup>146</sup>. Finalmente, il 20 luglio, Miletta poté serenamente annunciare a Cossato che “l'acrobatica questione delle tasse doganali” era finalmente regolata: la data fu dunque prorogata al 31 dicembre 1928, e il Governo di Belgrado avrebbe probabilmente rimborsato una cifra che si aggirava attorno ai 70.000 dinari<sup>147</sup>.

Fu, quindi, solo con la proclamazione del regime personale di re Alessandro, nell'ottobre del 1929, che almeno la questione delle tasse doganali per il porto di Antivari sarebbe stato regolarizzato, secondo la procedura sopra indicata, ma sulla base di un rinnovo annuo, e, dunque, con tutte le incertezze della situazione. La Compagnia di Antivari, oramai, agiva a pieno come organo interno, perché nazionalizzato, alla nuova compagine statale jugoslava: ogni sua ragione di esistenza dipendeva da essa, e ogni suo legame con l'Italia, la quale, frattanto, aveva pur continuato a perseguire una propria peculiare politica balcanica stipulando singoli trattati bilaterali con tutti gli Stati balcanici, era destinato ad affievolirsi di anno in anno.

146 ACS, Compagnia di Antivari, b. 19, uso interno, Miletta a Cossato, Belgrado, 26 giugno 1928.

147 *Ivi*, uso interno, Miletta a Cossato, Belgrado, 20 luglio 1928.



*(Sopra) Un convoglio della ferrovia Antivari - Virpazar*

*(Sotto) Il lago di Scutari dal porto di Virpazar*

**SAŽETAK**

*IZ RIMSKIH POVIJESNIH ARHIVA: BARSKO DRUŠTVO NAKON VELIKOG RATA (1918.-1929.)*

Esej nastoji prikazati teška i složena zbivanja koja su pratila Barsko društvo (*Compagnia di Antivari*) od kraja Velikog rata i nastanka Kraljevine SHS pa sve do proglašenja Kraljevine Jugoslavije 1929. Njegovo postojanje i djelovanje bili su regulirani odredbama dvaju temeljnih dokumenata: Talijansko-crnogorskom konvencijom od 27. lipnja 1906. koja je luci Bar i okolnom području jamčila status slobodne zone, te konvencijom između same tvrtke i talijanskog Ministarstva pošte i veza od 25. srpnja 1909., temeljem koje je Kraljevina Italija dodjeljivala godišnju dotaciju Društvu za rad i apsolutno zabranjivala njegovo spajanje ili prijenos vlasništva bez njenog odobrenja. Budući da je Crna Gora prisilno pripojena u teritorijalni ustroj Kraljevine SHS, dovedena je u pitanje valjanost ovih dviju temeljnih konvencija, a samim time i postojanje Barskog društva kao talijanske trgovačke i financijske ustanove na stranom teritoriju. Znatno utjecaj su imali međunarodni politički događaji koji su se nizali u naznačenom desetljeću, od Rapalskog do Rimskog sporazuma, te oni unutar same Kraljevine SHS, od proglašenja Vidovdanskog ustava do atentata na Stjepana Radića, koji se ovdje razmatraju kao pozadina rekonstruirane priče.

**POVZETEK**

*IZ ZGODOVINSKIH ARHIVOV V RIMU: DRUŽBA 'COMPAGNIA DI ANTIVARI' PO PRVI SVETOVNI VOJNI (1918-1929)*

Razprava si prizadeva predstaviti teške in zapletene dogodke družbe *Compagnia di Antivari* od konca prve svetovne vojne, torej od nastanka Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev, pa vse do razglasitve Kraljevine Jugoslavije leta 1929. Njen obstoj in dejavnosti sta urejala dva dokumenta bistvenega pomena: italijansko-črnogorski sporazum z dne 27. junija 1906, ki je pristanišču Bar in okolici zagotavljal *status* prostocarinskega območja, in sporazum med samo družbo in italijanskim Ministrstvom za pošto in komunikacije z dne 25. julija 1909; v skladu s sporazumom bi Kraljevina Italija dodelila družbi letni znesek za njene dejavnosti, najstrožje ji je tudi prepovedoval združevanja ali odprodajo brez privolitve Kraljevine. Ko je bila Črna Gora prisilno pridružena srbsko-hrvaško-slovenski ozemeljski skupnosti, je bila veljavnost teh dveh sporazumov postavljena pod vprašaj, z njima pa tudi obstoj družbe *Compagnia di Antivari* kot italijanske trgovske in finančne ustanove na tujem ozemlju, na katero so mednarodni politični dogodki, ki so sledili v navedenem desetletju, od rapalske do rimske pogodbe na eni strani, in notranji dogodki v Kraljevini SHS, od razglasitve vidovdanske ustave do umora Stjepana Radića na drugi strani, ki jih tukaj obravnavamo le kot zakulisje rekonstruiranega dogodka, imeli pomemben vpliv.