



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI ROMA "TOR VERGATA"

DOTTORATO DI RICERCA IN CULTURA E TERRITORIO

XXVII CICLO

Trieste

funzione di quadrivio e nuove prospettive
di una centralità geopolitica

Michele Pigliucci

A.A. 2013/2014

Tutor: Prof. Franco Salvatori

Indice:

<i>La funzione di quadrivio di Trieste</i>	2
Trieste e la sua regione	18
La centralità nella storia	18
Il confine orientale nel Novecento	34
La «testa senza corpo»	53
Una nuova centralità geopolitica	69
Il ritorno dei Balcani	69
L'Alto Adriatico e la regione alpino-danubiana	101
Agenda per la centralità geopolitica di Trieste	130
Lo snodo energetico del Mediterraneo	134
Il futuro del porto	167
La città dei corridoi	198
La valorizzazione delle risorse	210
Una conclusione: verso una nuova centralità?	217
Bibliografia	224
Emerografia	240



Carta della regione Giulia, o Forum Iulii (poi Friuli) nel 1573
 (fonte SELVA O., UMEK D., op. cit. p. 71)

La *funzione di quadrivio* di Trieste

In occasione del XV Congresso Geografico Italiano che si svolse a Torino il 14 aprile 1950, quando il destino di Trieste era ancora soggetto a una grande incertezza, il geografo Giorgio Roletto dipinse con efficacia la questione del ruolo geografico della città:

«pochi punti attivi dell'ecumene hanno come quello di Trieste il non confortante privilegio di vedere le sorti della loro vita e il potenziamento delle loro attività alla mercé delle bizze e del tormento della politica non soltanto economica. In altre parole la posizione geografica di Trieste è teoricamente molto interessante, ma assume aspetti negativi e anziché cerniera, o zona di contatto, almeno rispetto alla direttrice più tradizionale nord-sud, può diventare talvolta un *cul de sac*»¹.

Con poche parole il geografo riassumeva così il carattere costante e principale, la realtà ontologica stessa di questa città, costretta dalla storia a subire il destino di una centralità mai completamente espressa, di una funzione sempre sottintesa, alla cui realizzazione hanno concorso attori impegnati dalle opposte parti di una trincea continua,

¹ ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste* in «Atti del XV Congresso Geografico Italiano, Torino 11-16 aprile 1950», ITER, Torino 1950, pag. 718. Si veda anche MAGGI G., BORRUSO G. *Fondazione e sviluppo del porto di Trieste*, in «I porti dell'Alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume», LINT, Trieste. p. 13.

sottomettendo il destino della città alle complicate e irrisolte vicende dell'agone politico regionale e continentale.

Trieste è infatti una città unica al mondo, un «centro che vive come pochi altri di geografia»² ma che proprio per via della sua posizione geografica si è trovata nelle diverse epoche al centro di un conflitto continuo, talora latente talora evidente, tra la propria centralità geopolitica e l'ininfluenza di un *cul de sac*, evidenziando così la fortuna e la sfortuna della propria posizione sul globo, «teoricamente molto interessante» ma praticamente soggetta a una continua pressione data dalle alterne e incontrollabili vicende politiche. Per Roletto la posizione geografica della città è «ottima» soltanto

in sede teorica, quando cioè teniamo dinanzi una fredda carta senza considerarvi la presenza dell'uomo attivo, interessato e spinto all'azione dalle sue necessità politiche, economiche e sociali. Nella pratica tale posizione soggiace, succube, alle alterne vicende della storia in quel mondo che gravita geograficamente (nel senso puro e cioè non reso complesso dalla presenza dell'attività dell'uomo) tanto che spesso l'«ottima» posizione rivoltata il suo lato positivo in quello negativo, e cioè si presenta «à double face» e diventa «pessima» o «inerte».³

² ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste*, cit., pag. 723.

³ ROLETTO G., *Trieste ed i suoi problemi*, Eugenio Borsatti Editore, Trieste 1952, pp. 15. Cfr. ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, in «Atti del XVIII Congresso Geografico Italiano. Trieste 4-9 aprile 1961», Istituto di Geografia dell'Università, Trieste 1963, p.104.

Battisti fa proprie le valutazioni di Roletto e cita la definizione di Charles Nodier secondo il quale, da un punto di vista geografico, la posizione della città sarebbe potuta somigliare anche a una prigione⁴, racchiusa fra le alte pareti dell'altopiano e il mare.

Al netto delle differenti interpretazioni, la realtà geografica di Trieste è un elemento di grande interesse per via della propria originalità, dell'asprezza della sua esperienza storica, dell'unicità della propria composizione antropica e del grande portato simbolico ed emozionale di cui, da due secoli a questa parte, è inconsapevole depositaria.

Un simbolismo che si riflette, inevitabilmente, sul dibattito scientifico: non è un caso d'altronde se, dalla vasta letteratura scientifica e divulgativa esistente attorno alla questione di Trieste genericamente intesa, sia sempre difficile estrapolare studi e valutazioni completamente libere dai condizionamenti sentimentali, dalle opinioni politiche, dalle valutazioni pregiudiziali o più banalmente dalle illusioni e delusioni derivanti dall'esperienza personale dei diversi autori: Trieste in questo senso è portatrice di un vasto portato emozionale, di una «mistica geografica»⁵ dalla quale anche i più attenti scienziati hanno difficilmente saputo discostarsi⁶. Non è dato individuare con certezza se la travagliata e lunga storia

⁴ BATTISTI G., *La centralità geografica di Trieste*, Italo Svevo, Trieste 1986

⁵ ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste*, cit., pag. 716; ROLETTO G., *Trieste ed i suoi problemi*, cit., p 14.

⁶ ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, cit. pp.104-105.

che nei secoli ha bagnato di sangue il golfo di Trieste sia la causa o piuttosto la conseguenza di questa particolarità; certo è che chi scrive – pur avendo un vantaggio di obiettività dato dal non essere originario del luogo oggetto di studi – non ha la pretesa o la presunzione di risultare completamente neutrale⁷, libero da detti condizionamenti, obiettivo che sarebbe tuttavia auspicabile; lo si potrà forse considerare peccato veniale in quanto, se di «mistica geografica» si tratta, essa è da considerare pur sempre un rivolo proveniente dal grande fiume della geografia, che è il campo nel quale intendiamo muovere la ricerca. Ciò da cui invece intendiamo discostarci fermamente, assumendo una posizione chiara che funga da impostazione metodologica, è quel determinismo geografico di cui si era resa colpevole, agli occhi di Roletto, buona parte della ricerca scientifica sulla regione Giulia, che tendeva ad attribuire l'origine delle diverse eventualità occorse alla travagliata regione alla conformazione fisica della stessa sul continente e sul mare, quasi che la responsabilità umana non avesse a che fare con il suo destino: l'uomo, nelle parole del Nostro, era il fattore vittorioso e quindi dominatore della «battaglia contro un ambiente difficile e ribelle» quale in particolare risultava essere l'Alto Adriatico⁸.

La scelta metodologica di questo studio intende partire sì dall'analisi della posizione di Trieste sull'ecumene, delle

⁷ Si noti a riguardo il giudizio *tranchant* riservato da Bonetti al presunto "neutrale" Moodie, in BONETTI E., *Il confine italo-jugoslavo secondo un «neutrale»*, in «Rivista Geografica Italiana», Ann. LIV, Fasc. 1, marzo 1947, pp. 42-46.

⁸ ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, cit., pp.103.

caratteristiche, delle opportunità e dei limiti derivanti da questa posizione, ma considerando questo elemento come la base di partenza per meglio comprendere le dinamiche umane che hanno condizionato radicalmente, nel bene e nel male, lo sviluppo e il mancato sviluppo della città e del suo territorio, e che sole possono spiegare – nella multiforme unicità della volontà umana – la realtà unica di questo «non luogo»⁹. Questa umile interpretazione intende quindi rispettare la tradizione culturale della scuola geopolitica italiana e triestina in particolare, la cui essenza è caratterizzata da quell'«antideterminismo»¹⁰ che a Trieste si trasforma nell'«assoluta necessità (...) che il fattore uomo sia prevalente e dominante»¹¹. E tanto è più convinta questa impostazione quanto più è sostenuta da convinzioni autorevoli fra le quali valga, a titolo di sintesi, l'opinione di Battisti:

«Trieste sembra la negazione stessa del determinismo ambientale. Avesse dovuto contare sulle risorse immediate, non sarebbe mai cresciuta oltre i limiti attuali delle cittadine costiere dell'Istria. La ricerca di una coincidenza sul territorio di caratteri fisici ed antropici, tale da determinare per essa – anche in

⁹ MORRIS J., *Trieste and the Meaning of Nowhere*, Faber and Faber, London 2001.

¹⁰ MASSI E., *Geopolitica: dalla teoria originaria ai nuovi orientamenti*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Ser. XI, Vol. III, 1986, pp.18-20. Si veda anche VALUSSI G., *L'opera scientifica di Giorgio Roletto*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Serie IX, Vol. VI, Roma 1965, pp. 313-326.

¹¹ ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, cit., pp.104-105.

riferimento alla storia – una “regione integrale”, è dunque destinata all’insuccesso». ¹²

La storia è infatti conclusione dell’agire politico, che è a sua volta il «risultato di movimenti umani e fattori geografici, di sfide sempre incerte e tali da dischiudere strade sempre nuove»¹³. In questo senso il nostro studio si muoverà principalmente in quel filone della geografia che è la «fase dinamica della geografia politica»¹⁴ integrata e sostenuta dalla geopolitica, cioè da quella

«dottrina che ricerca ed elabora le componenti geografiche interagenti nell’analisi interdisciplinare degli spazi politici, con particolare riguardo alle strutture, ai limiti e alla dinamica»¹⁵.

Nel far questo si è inteso muovere proprio a partire dallo studio di Roletto e in particolare dalla sintesi effettuata nell’ambito del già citato congresso geografico di Torino quando, analizzando la posizione di centralità di Trieste rispetto a due mondi agenti da nord verso sud (il mondo germanico) e da ovest verso est (il mondo italico), individuava

¹² BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, Del Bianco, Udine, 1979. p. 13.

¹³ BONETTI E., MICELLI F., *Ancora sul concetto di geopolitica: le lezioni di Giorgio Roletto nell’anno accademico 1943-1944*, in FERRO G. (a cura di), «Dalla geografia politica alla geopolitica. Atti del Convegno. Roma, 30-31 marzo 1993», Società Geografica Italiana, Roma 1994. pp. 69-77.

¹⁴ MASSI E., *La rivalutazione della geopolitica*, in PALAGIANO C. (a cura di), «La lettura geografica, il linguaggio geografico, i contenuti geografici a servizio dell’uomo: studi in onore di Osvaldo Baldacci», Patron, Bologna, 1991. Si veda anche Bertani che riprende Ziegler e Haushofer nel definire la geopolitica «la scienza del legame territoriale dei processi politici». BERTANI P.L., *Il problema dell’Alto Adriatico*, L’Economia, Roma. P. 7.

¹⁵ *ibidem*.

l'efficace immagine della «funzione di quadrivio»¹⁶: una funzione geopolitica intrinseca dovuta alla posizione geografica della città stessa¹⁷, che ha causato quegli «appetiti»¹⁸ all'origine dell'ininterrotto conflitto che ha caratterizzato la storia della città assumendo, a seconda delle epoche, ora il carattere evidente e caldo di una guerra combattuta, ora quello silenzioso e freddo ma non meno aspro di una guerra commerciale e doganale. È a nostro parere da ricercare nel controllo e nello sfruttamento di questa funzione la finalità ultima della pressione politico-militare a cui la città alabardata è stata soggetta, sia da un'aggressiva Venezia gelosa di una posizione più fortunata, sia da un mondo austriaco agognante uno sbocco sui mari caldi e sui traffici mediterranei, sia in ultimo da un arcipelago slavo¹⁹ ansioso di imporre il proprio peso balcanico sullo scenario adriatico ed europeo; tuttavia è nella medesima funzione da ricercare l'origine della centralità²⁰ della città e della sua regione²¹ a livello geopolitico, sia su scala

¹⁶ ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste*, cit., pag. 717.

¹⁷ ROLETTO G., *Trieste ed i suoi problemi*, op. cit., p. 16.

¹⁸ *Ivi*, p. 15.

¹⁹ Usiamo in questa sede il termine "slavo" per semplicità di concetto, senza sottovalutare l'importanza delle caratterizzazioni nazionali dei popoli balcanici e senza, tantomeno, attribuire all'aggettivo quel carattere dispregiativo più volte denunciato. Cfr. a riguardo VERČ I., *Confine orientale: di linee, aree e volumi*, in «Between», vol. I, n. 1, maggio 2011. P. 5-6.

²⁰ Sul concetto di centralità ivi utilizzato rimandiamo a BATTISTI G., *La centralità geografica di Trieste*, cit., pp. 21-22.

²¹ Sull'uso del termine "regione" diamo per assunto il dibattito scientifico già affrontato in diverse sedi e in particolare l'idea della regione di Trieste non come regione tradizionale ma come «regione dell'avvenire» in MARINELLI O., *La divisione dell'Italia in regioni e province con particolare riguardo alle Venezie*, in «L'Universo», Firenze 1923. MARINELLI O., *Sul concetto di Regione Giulia*, in «Atti dello VIII Congresso Geografico Italiano tenuto in Firenze dal 29 marzo al 6 aprile 1921», cit. Istituto di edizioni artistiche Fratelli Alinari, Firenze 1923, pp. 170-173. BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, cit., e in BONETTI E., *La teoria delle località centrali*, Università degli studi di Trieste, 1964. Sull'esistenza di una regione di Trieste si veda ROLETTO G., *Trieste ed i suoi*

regionale sia su scala continentale, e al tempo stesso il motore ultimo dello sviluppo economico, sociale e culturale di cui abbiamo visto capace questa terra non appena i capricci della storia hanno stabilito di lasciarne libera l'evoluzione e la piena realizzazione delle potenzialità allora inesprese.

A riguardo è importante prevenire recisamente eventuali contestazioni riguardo l'uso della geopolitica come categoria nello studio del ruolo di una città sul mondo: fu già Vinci ad affrontare la questione nel racconto dell'esperienza triestina di Roletto e del gruppo di geografi che, attorno alla sua rivista *Geopolitica*, avevano avviato un'importante riflessione sul valore geografico della città nel contesto universale²², superando «lo schema elementare secondo il quale la geopolitica sarebbe stata pura espressione ideologica, pura "coscienza imperiale" del fascismo»²³.

La funzione di quadrivio di Trieste sarà dunque l'oggetto principale di questo studio che non presume di saper mettere ordine tra i diversi approcci che lo hanno preceduto, ma al più di offrire una chiave di lettura attraverso una prospettiva non originale quanto diremmo ottimistica. L'interrogativo dal quale si è deciso di partire è difatti legato non alla funzione di

problemi, cit., pp. 97-110. Si veda inoltre l'analisi di Battisti a partire dal testo di Roletto, in BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, Ser. X, vol. VII, 1978, pp. 28-30. Si veda anche Moodie, che propone l'uso del termine "Regione Giulia" come termine di sintesi fra la prospettiva italiana e quella jugoslava: MOODIE A.E., *The italo-yugoslav boundary. A study in political geography*, Philip & Son, Londra 1945.

²² VINCI A.M., *Storia e geografia al confine: l'esperienza di "Geopolitica" alle soglie della seconda guerra mondiale*, in «Società e Storia», XIII (1990), pp.87-128.

²³ BONETTI E., MICELLI F., op. cit., pp. 69-77.

quadrivio di questo territorio intesa come strumento per leggerne a posteriori la storia travagliata, bensì come caratteristica intrinseca e imprescindibile e attuale, e in quanto tale in grado di rappresentare un elemento antico e innovativo nella definizione di un nuovo ruolo nell'epoca della globalità. Seguendo dunque un approccio analitico questo studio partirà da una breve disamina degli elementi a sostegno dell'esistenza di un legame fra la città di Trieste e la propria funzione, in grado di condizionarne le alterne vicende e l'evoluzione nella storia; successivamente indagheremo la violenta troncatura della funzione causata dalla situazione occorsa in seguito ai fatti bellici della prima metà del Novecento, per giungere infine alla proposta di una chiave di lettura che veda la possibilità di un nuovo ritorno di centralità della funzione in prospettiva futura, sottomettendo questa ipotesi alla risoluzione attiva di alcune criticità nodali in grado di condizionare definitivamente la realizzazione o il fallimento di questa opportunità. A riguardo ci permettiamo di offrire al dibattito un non esauriente elenco di priorità alle quali la politica dovrebbe dar seguito, una sorta di agenda per la restituzione di una centralità territoriale, economica e geopolitica alla città. In quest'ottica, dunque, dobbiamo spiegare la posizione assunta nel dibattito sulla concorrenza fra gli agenti territoriali e l'agente umano: i due pilastri sui quali si poggia la speculazione geografica – e cioè l'ambiente e l'uomo²⁴ – rappresentano due elementi

²⁴ ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste*, cit., pag. 716

fondamentali per una solida costruzione logica soprattutto ove si intendano leggere le dinamiche geografico-politiche e geopolitiche di una terra nella quale, più che altrove, l'incidenza del fattore umano e, diremmo, della volontà politica è stata maggiore di quella strettamente legata alle condizioni fisiche del territorio, pur imprescindibili per la sua applicazione concreta:

«Oltre ai fattori geografici influiscono importanti ed incontrollabili fattori d'ordine politico, morale, sentimentale. Perché oltre alla materia c'è lo spirito, oltre al territorio l'anima delle nazioni, oltre alle possibilità naturali la potenza della volontà»²⁵

È soltanto questo spirito, l'anima delle nazioni, la potenza della volontà dell'azione umana che può rappresentare il reale elemento in grado di incarnare e sfruttare in un senso o nel senso opposto le funzioni intrinseche di un territorio, né la sola azione umana – pur fondamentale – basterebbe a se stessa se a realizzarne o proibirne gli intenti non contribuisse il più o meno adeguato rapporto collaborativo con la realtà territoriale: in questo senso riteniamo di far nostra l'opinione di Roletto, il quale evidenziava la necessità di saper rispondere adeguatamente sia ai comandamenti derivati dall'ambiente fisico, sia – soprattutto nel caso di Trieste – «all'imperativo

²⁵ MASSI E., *I nuovi compiti della geografia politica*, in «Studium» n.2-4, Editrice Studium, Roma, 1931, p.5.

dell'ambiente umano e cioè alle leggi derivate dalla sua funzione geopolitica»²⁶.

La funzione di quadrivio di Trieste è dunque una particolare funzione geopolitica, intrinseca alla posizione stessa della città in una zona particolarmente interessante dell'Europa centromeridionale. Il quadrivio in questione, com'è evidente, sarebbe una sorta di crocicchio fra due direttrici uguali e contrapposte, perpendicolari fra di loro e aventi come punto di incrocio la località in oggetto.

La direttrice nord-sud rappresenta una via di comunicazione, trasporti, commerci, influenze economiche e culturali, che attraversa longitudinalmente l'Europa centrale. Volendo tracciare questa direttrice passante per il porto di Trieste noteremmo che si tratta di una linea di significativa larghezza, che collega approssimativamente il mare del Nord con il mare Mediterraneo. Questa via ha rappresentato nei secoli la principale direzione dell'espansione economica e culturale ma anche militare dei popoli principalmente germanofoni in cerca di uno sbocco sui mari caldi: l'Adriatico è, per codesti popoli, il termine naturale di una tensione verso sud, avente come obiettivo quello di impedire l'accerchiamento e di recuperare lo svantaggio geografico rispetto alle principali potenze continentali, tutte maggiormente protese verso floride rotte commerciali marittime. Questa è la ragione che ha

²⁶ ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste*, cit., pag. 723

portato Trieste ad accreditarsi nei secoli come principale punto di riferimento marittimo dell'area austriaca e come interlocutore imprescindibile per il mondo ungherese, germanico e centroeuropeo. Vista dall'altro verso, la direttrice sud-nord è anche la più breve via d'accesso all'Europa centrale e settentrionale, per chi provenisse dal mare Mediterraneo e in particolare dal Mediterraneo orientale e intendesse penetrare verso il bacino danubiano e il mar Baltico. Questa regione risulta infatti lo sbocco al mare più settentrionale e vicino ai valichi alpini più dolci: a differenza del resto dell'arco alpino, in questa zona è difficile individuare una linea di vetta in grado di rappresentare un ostacolo orografico; la fascia di rilievi della zona, infatti, svolge di fatto un ruolo di transizione più che di limite²⁷. Popolata con molta lentezza nei secoli per via delle fitte foreste e della scarsità di risorse idriche, rimase per molti secoli una vasta area di isolamento fra i popoli che la attraversavano con facilità ma difficilmente vi si fermavano, preferendovi le fertili pianure occidentali. Se le Alpi rappresentano una barriera naturale fra le genti, in questa zona sono tagliate da alcuni importanti valichi: la Valcanale presso Tarvisio (sella di Camporosso, i passi d'Idria d'Uccea sulle Alpi Giulie e soprattutto la Valle del Vipacco («la più agevole via d'accesso all'Italia»²⁸); ed è proprio la presenza di questi valichi a rendere strategico questo snodo: più a sud, infatti, il terreno

²⁷ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, I.S.I.G. Istituto di Sociologia Internazionale, Gorizia, 2000. p. 14

²⁸ *Ibidem*

si fa ancora più infido e impervio per via della conformazione carsica che rende discontinua ogni linea. Per questo motivo questa terra fu nei secoli contesa aspramente, tanto che il suo possesso fu uno degli obiettivi principali dell'Impero Germanico e del Ducato d'Austria, che attraverso questa via si garantirono l'accesso alla penisola italiana e al mar Mediterraneo²⁹.

A completare il quadrivio concorre la direttrice est-ovest: questa strada geografica rappresenta la più importante via di collegamento fra le pianure dell'Italia settentrionale e la penisola balcanica, ma anche la via verso il mar Nero, la Turchia e la Russia. Grazie ai diversi valichi di facile attraversamento questa zona di passaggio ha permesso la permeabilità dell'arco alpino secondo la direzione longitudinale, creando quel fondamentale collegamento fra la penisola italiana e l'Oriente europeo che ha rappresentato nei secoli un'imprescindibile strada di comunicazione per commerci, trasporti, ma anche contaminazioni culturali ed economiche. Attraverso essa i popoli barbarici hanno penetrato la penisola italiana, poi la Repubblica di Venezia e l'Italia sua erede hanno tentato di rafforzare i legami fra le due sponde dell'Adriatico, naturale sbocco delle aspettative commerciali, politiche e strategiche italiane.

Più di recente, da quando cioè i limiti legati alle barriere orografiche hanno ridotto la propria consistenza grazie all'introduzione di nuove tecnologie nei trasporti, la direttrice

²⁹VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., p. 16.

est-ovest ha conosciuto una nuova profondità, superando il confine occidentale delle Alpi marittime per collegare l'Oriente slavofono all'Occidente atlantico. Ne sono testimonianza i recenti progetti europei per la realizzazione di una rete di trasporti ferroviari e multimodali in grado di collegare la penisola iberica con l'entroterra russo, sfruttando la più comoda e breve via a sud delle Alpi.

L'incrocio di questo quadrivio si trova dunque nella città di Trieste e nella regione sulla quale esercita la propria influenza³⁰: questa caratteristica unica ha informato e condizionato radicalmente lo sviluppo della città, ne ha definitivamente influenzato il destino sia nel bene che nel male.

Come accennato, l'esistenza di questa funzione è all'origine della perenne condizione di conflittualità, della tensione ora fredda ora calda (a seconda dei tempi) fra i diversi popoli e le diverse autorità insistenti sul territorio. Il controllo di questo quadrivio rappresenta infatti la condizione essenziale per la superiorità geopolitica e strategica delle potenze territoriali, ed è perciò divenuto il carattere costante delle dinamiche della regione, anzi la ragione principale della pressione dalle diverse direzioni su questa zona.

«La geografia è la madre della storia e della politica»³¹, diceva Napoleone, ed è perciò necessario comprendere le

³⁰ Cfr. BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, cit., pp. 28-30.

³¹ MASSI E., *I nuovi compiti della geografia politica*, cit., p.9

ragioni intrinseche che hanno rappresentato la causa prima di ogni evoluzione storica; la regione è situata in un quadrante estremamente complesso e interessante: oltre alle caratteristiche fisiche già citate, e anzi in conseguenza di esse, si tratta del luogo di incontro di diversi ceppi culturali: il latino, il germanico e il ceppo slavo, le cui espansioni hanno trovato in questa regione il principale luogo di attrito con le concorrenti.

Dunque il combinato disposto tra la composizione etnico-linguistica della presenza antropica e la particolare caratteristica geografico-orografica hanno fatto sì che lo sviluppo di Trieste e della regione fosse fortemente condizionato dalle alterne fortune degli agenti esterni. Ricordando ancora Roletto, la teoricamente fortunata posizione della città – «una piccola porzione dell'ecumene che per la sua posizione assume la funzione di punto geopolitico»³² – diventa un elemento in grado di condizionarne lo sviluppo e di minacciarne l'esistenza stessa. Per sfruttare al meglio la funzione di quadrivio, infatti, sarebbe necessario il controllo dell'intera regione e del suo retroterra da parte di un'unica autorità, in grado di sfruttare al meglio le potenzialità relative alla funzione esercitando la sovranità e garantendo al tempo stesso la stabilità e la sicurezza, elementi fondamentali per un'adeguata soddisfazione soprattutto delle potenzialità commerciali.

³² ROLETTO G., *Trieste ed i suoi problemi*, cit. pp. 21.

Ma questa unità amministrativa non è stata mai raggiunta nella storia in maniera adeguata e sufficientemente duratura per garantire il completo sviluppo e apprezzare così i benèfici effetti sulla città e sulla regione. Al tempo stesso il raggiungimento di questo obiettivo ha comunque rappresentato il carattere dominante delle politiche di potenza dei diversi attori presenti nella zona, soffocando la realtà locale e costringendola a subire uno stato di continua conflittualità finalizzata al controllo della funzione di quadrivio³³.

³³ Cfr. a riguardo BATTISTI G., *L'economia di frontiera di una regione-problema*, cit. I.R.S.E.T., Trieste 1988. p. 52.

Trieste e la sua regione

La centralità nella storia

La regione geografica dell'Adriatico settentrionale è una delle zone maggiormente interessanti per quanto riguarda lo studio del territorio e della distribuzione dei popoli. Essa, infatti, nella storia dell'uomo è sempre stata attraversata da diversi confini politici, il cui mutamento nei secoli ha raccontato, e condizionato, l'alternativa evoluzione delle dinamiche umane, facendone il terreno di un confronto più o meno aspro fra popolazioni differenti per lingua, cultura e provenienza, che la storia nei secoli ha spinto fino a questo crocevia, facendo di esso uno snodo di primaria importanza in quanto limite orientale della diffusione dei popoli latini, confine meridionale dell'espansione dei popoli germanici e occidentale per i popoli slavi³⁴. Queste tre espansioni hanno scelto per differenti motivi queste direzioni: a un'antica presenza latina nella direttrice orientale si è andata sommando una penetrazione germanica in cerca di uno sbocco sul Mediterraneo, a cui si è aggiunta la manodopera agricola slava che, diffusa sul territorio, ha assunto nel tempo consapevolezza nazionale³⁵.

La diffusione dei tre ceppi etnici su questo territorio non è mai riuscita a risolversi in maniera definitiva: se la

³⁴ In questa fase identificheremo, per semplicità, Sloveni e Croati come un unico ceppo etnico. La consapevolezza nazionale dei due popoli, infatti, è un fatto abbastanza recente per la regione, e non ha avuto effetti concreti nella zona fino al XIX secolo. V. nota 19.

³⁵ Cfr. CATTARUZZA M., *L'Italia e il confine orientale 1866-2006*, Bologna, Il Mulino, 2007.

penetrazione germanica è stata discontinua e periodica, l'elemento latino ha privilegiato l'occupazione delle città della costa mentre gli slavi, prevalentemente contadini, si sono sparpagliati nell'agro³⁶. Questa differente distribuzione dipende in ultima analisi da un diverso approccio culturale che avrebbe poi condizionato le tensioni per il controllo della regione: se gli italiani sono portati a ritenere che la campagna segua il destino della città, viceversa gli slavi e i germanici considerano l'agro il vero centro del territorio.³⁷ La situazione di Trieste, inoltre, è complicata dalla netta separazione fra l'entroterra e il litorale, causata dall'aspra conformazione orografica del Carso immediatamente alle spalle della città. Questa particolarità fu ad un tempo la causa e l'effetto dell'incapacità di affermazione, per un periodo significativo, da parte di un potere centrale in grado di imporre unità culturale e territoriale alla regione e di condizionare così sostanzialmente e definitivamente lo sviluppo umano. Al contrario l'assenza di una barriera naturale ben riconoscibile permise il continuo spostamento delle frontiere secondo le contingenze storiche.³⁸ In particolare durante le invasioni barbariche dell'alto medioevo questa regione si rivelò sostanzialmente inadatta a ricoprire il ruolo di *limes* militare

³⁶ BONETTI E., *La teoria delle località centrali*, cit.

³⁷ SCHIFFRER C., *Italiani e slavi nella Venezia Giulia dal Medio Evo ad oggi*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», Editrice Italiana Arti Grafiche, Roma 1946. Cfr. anche BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, cit.; BONETTI E., *Rapporti tra popolamento urbano e popolamento rurale in Istria*, Lega Nazionale, Trieste 1949; NOVAK B.C., *Trieste 1941-1954. La lotta politica, etnica e ideologica*, Mursia, Torino 1973. Cfr. anche TORALDO DI FRANCIA O., *Il problema nei suoi vari aspetti*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.. Si veda anche Battisti, che individua in questa differenza il nucleo centrale della "questione di Trieste": BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, cit., pp. 24-34.

³⁸ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., p. 15-17.

che la geografia politica le attribuiva: fortificata con alti valli, fu violata ripetutamente nel V e VI secolo fino a costringere gli ultimi invasori, i Longobardi, a porre la propria linea difensiva su quello che diverrà il *limes longobardicus*, il limitare cioè fra la pianura friulana e le Prealpi Giulie. Questa linea amministrativa e militare è di grande significato perché rappresenterà da allora, almeno nella sua parte settentrionale, un confine etnico abbastanza netto fra i popoli di diritto latino e gli sloveni e croati, i primi penetrati nella zona delle Prealpi Giulie al seguito dei Longobardi, i secondi importati nella penisola istriana dai bizantini come coloni.³⁹ Questa sostanziale chiusura del confine agevolò, non appena se ne presentò l'occasione, una ritrovata centralità della zona costiera giuliana, che mantenne nei secoli la propria funzione di collegamento fra mondo germanico e mare Adriatico.

Il mare Adriatico stesso svolge da sempre una funzione di collegamento, tanto da poter essere considerato come

un fiume di inusitata larghezza, che dalle Alpi orientali si getta nel bacino principale del Mediterraneo. Una via d'acqua che nel corso dei secoli le navi cariche di merci provenienti dall'Oriente, hanno risalito fino al "limite di navigabilità", alla ricerca di un approdo che avvicinasse il più possibile quelle contrade ai mercati del centro Europa. Di conseguenza, al vertice di questo bacino interno, lungo un arco di costa di circa 150 km., vi è sempre stato uno scalo – fosse esso Aquileia, Venezia, Trieste –

³⁹ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., pp. 35-36

chiamato a svolgere un ruolo determinante nei traffici fra Europa e Levante.⁴⁰

Tergeste fu assoggettata dai Romani e unita al territorio metropolitano da Ottaviano Augusto che la incluse nella *X Regio Venetia et Histria*⁴¹. Fu a lungo sottomessa al potere temporale dei vescovi, poi passò sotto i duchi di Baviera, di Carinzia, di Andechs e poi sotto i patriarchi di Aquileia fino al 1295 quando divenne un comune autonomo. Fu allora che iniziò la lunga epoca della rivalità con Venezia: assoggettata da Enrico Dandolo, rimase per tutto il XIII secolo sottomessa alla rivale fino a quando riuscì a ribellarsi grazie all'appoggio del patriarca di Aquileia e dei conti di Gorizia. Per tutto il XIV secolo provò faticosamente a difendere la propria indipendenza che perse nuovamente nel 1368, benché aiutata dal duca d'Austria. Durante la guerra fra Venezia e Genova, si ribellò poi due volte ottenendo infine la libertà nel 1381. Consapevole di non poter difendere a lungo la propria autonomia dall'aggressiva rivale lagunare, stipulò a Graz il 30 settembre 1382 un atto con il quale offriva spontaneamente la propria dedizione al duca d'Austria Leopoldo III, legandosi così in chiave difensiva a uno di quei «potentati di terraferma, bisognosi e quindi avidi di spazi marini»⁴². Gli Asburgo unificarono buona parte del territorio rinfocolando la contesa con Venezia per il dominio

⁴⁰ BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, cit., p. 7.

⁴¹ Per una storia della regione Giulia si veda LAURENZI L., *Le terre giuliane dalla preistoria al Medio Evo*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

⁴² ROLETTO G., *Trieste ed i suoi problemi*, cit., pp. 21.

del continente e del mare, che rappresenterà il motivo dominante della storia della regione nei secoli a venire. Dalla seconda metà del XV secolo in poi l'intera regione rappresentò di fatto «una linea di equilibrio»⁴³ fra la talassocrazia⁴⁴ di Venezia e la potenza continentale dell'Austria; forti della protezione austriaca i triestini cercarono a lungo di creare un proprio canale commerciale concorrente con la storica rivale lagunare, fino a provocare una nuova guerra nel 1463 dalla quale Venezia uscì vincente, ottenendo nuove garanzie territoriali e commerciali. Caduta in disgrazia, Trieste fu poi oggetto delle attenzioni dell'imperatore Federico III d'Asburgo il quale ordinò la costruzione della fortezza sul colle di San Giusto e diede nuovo slancio ai commerci e di conseguenza alla tensione con Venezia che, dopo averla occupata nel 1508, ne contrastò lo sviluppo commerciale per tutto il XVII secolo.

Fu nel XVIII secolo che Carlo VI d'Asburgo decise di sferrare l'attacco finale all'egemonia veneta, profittando della fase di decadenza politica e militare della Serenissima⁴⁵ e diede così inizio al periodo che si può di fatto considerare a buon ragione la fondazione della Trieste moderna⁴⁶, la quale crebbe significativamente. Nel 1717 Carlo VI concesse la libera navigazione sul mare Adriatico, e due anni dopo istituì a Trieste il «porto franco», cioè l'esenzione completa dalla dogana per

⁴³ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., p. 43

⁴⁴ BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, cit., pp. 25.

⁴⁵ ROLETTO G., *Trieste ed i suoi problemi*, cit., pp. 22.

⁴⁶ Non a caso, Battisti fa partire la sua puntuale ricognizione storico-geografica della realtà triestina proprio dal 1717. BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, cit., p. 19. Si veda anche ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, cit., pp. 81-105.

tutti gli spazi portuali, che fu poi estesa da Maria Teresa a tutta la città⁴⁷: l'investimento fatto dall'Impero su questo emporio portò la popolazione a crescere dai 5.600 abitanti del 1717 ai 17.000 del 1780 e ai 24.000 del 1791 fino a quando la Repubblica di Venezia, oramai decaduta anche a causa delle politiche commerciali imperiali, cessò di esistere lasciando alla città di San Giusto, il monopolio dei traffici marittimi dell'alto Adriatico. La crescita della popolazione favorì lo sviluppo dell'intera città da un punto di vista urbanistico: racchiusa fino allora in un triangolo tra il castello di San Giusto, Porta Riborgo, Porta Cavana e il mare⁴⁸, la città esplose con i nuovi borghi Teresiano e Franceschino fuori dalla Porta Riborgo e il borgo Giuseppino fuori da Porta Cavana. Anche da un punto di vista culturale Trieste formò in questo secolo la propria identità⁴⁹, grazie alla politica riformatrice di Maria Teresa e di Giuseppe II e in particolare all'Editto di Tolleranza del 1781, con il quale si diede un forte incentivo all'immigrazione degli stranieri non cattolici che avrebbero formato nei decenni la borghesia commerciale della città⁵⁰.

⁴⁷ Sul significato simbolico di questa data cfr. Andreozzi che parla di «momento mitico – e mitizzato – della storia di Trieste»: ANDREOZZI D., *Immaginare il porto/immaginare Trieste. Strategie portuali, geografie dei traffici e saturazione del territorio e dello spazio ecologico*, in DANIELIS R. (a cura di), cit. «Il sistema marittimo-portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici», Edizioni Università di Trieste, Trieste 2011. pp. 256-267.

⁴⁸ GODOLI E., *Trieste*, Laterza, Bari 1984.

⁴⁹ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo quali fattori di identificazione della comunità triestina*, in «Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano», Torino, aprile 1983. P. 269-278.

⁵⁰ Quella stessa borghesia che nel XIX secolo aderirà agli ideali risorgimentali italiani dando vita all'irredentismo triestino e condizionando così lo sviluppo futuro della città Cfr. ROMANO R., «Lavorare in funzione del porto». *Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento*, Università degli studi di Trieste. La storiografia italiana dell'epoca bellica tende invece a sminuire o ad annullare la responsabilità austriaca nello sviluppo emporiale di Trieste. Si veda a

Dopo la dissoluzione della Repubblica Serenissima, Venezia passò nelle mani di Napoleone che istituì le Province Illiriche, con capoluogo a Lubiana: un territorio dai confini disegnati secondo ragioni di carattere militare, diviso in 7 Intendenze. Trieste diviene così il capoluogo dell'Intendenza dell'Istria che riunisce l'Istria ex veneta e il goriziano⁵¹, ma la sua economia viene seriamente ridimensionata a causa della perdita delle concessioni e del blocco continentale voluto da Napoleone. Il breve periodo napoleonico rappresenta la prima unificazione amministrativa di tutto il territorio poi chiamato Venezia Giulia, imperniato intorno alla città di Trieste⁵².

Con il Congresso di Vienna (1815) Venezia torna in mano agli Asburgo che ottengono così il controllo su tutti e tre i porti principali dell'Alto Adriatico: Trieste, Venezia e Fiume.

Attraverso i provvedimenti imperiali del XVIII secolo, che si inserirono in un contesto geopolitico positivo e ne favorirono gli sviluppi, la città di Trieste assunse così definitivamente il ruolo di località centrale dell'intera regione Giulia⁵³, divenendo formidabile polo di attrazione per tutti i territori contermini. Dopo la parentesi napoleonica, infatti, lo sviluppo dell'emporio

riguardo ALBERTI M., *Trieste e la sua fisiologia economica*, Associazione fra le Società italiane per azioni, Roma 1916. La pubblicazione è interessante perché ben argomentata e sostenuta da diversi dati, al netto della finalità propagandistica.

⁵¹ BATTISTI G., *La centralità geografica di Trieste*, cit.

⁵² BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, cit., p. 30.

⁵³ Usiamo in questa sede il termine di regione Giulia in ossequio alle valutazioni di Marinelli in occasione del VIII Congresso Geografico Italiano, e al fine di utilizzare un toponimo riconosciuto dalla geografia e al tempo medesimo non confondibile con il Friuli Venezia Giulia, i cui confini ricalcano solo in parte quelli della regione di cui parliamo. Cfr. MARINELLI O., *Sul concetto di Regione Giulia*, cit., pp. 170-173.

e del porto ripresero a gran velocità: la popolazione cittadina raggiunse rapidamente le 50.000 unità nel 1824 e poi addirittura le 80.000 nel 1840. Nacque allora la Società di Navigazione del Lloyd Triestino e le due grandi società di assicurazioni, Generali (1831) e Riunione Adriatica di Sicurtà (1838) mentre la città esplodeva sui colli circostanti e le infrastrutture portuali venivano radicalmente rinnovate con la fondazione del Porto Nuovo (1869, oggi Porto Vecchio) e del Molo V (1898)⁵⁴. Ma il monopolio sul mare Adriatico – il «mare austriaco»⁵⁵ – era destinato a durare pochi decenni: nel 1866 il neonato Regno d'Italia strappò con la III Guerra d'Indipendenza il Veneto all'Austria, ereditando la vocazione egemonica adriatica di Venezia e la conseguente tensione con l'Austria su una linea che ricalcava grossomodo lo storico confine che per secoli aveva contrapposto le due entità.

Privata dei mercati italiani (che furono recuperati a Venezia grazie ai dazi doganali unici sul territorio italiano)⁵⁶ e dello status di Porto Franco (ridotto dall'Imperatore nel 1891 al solo spazio portuale) la città giuliana subì un rallentamento nella crescita che tuttavia non le impedì di mantenere il proprio ruolo di porto centrale per l'Impero e per l'Europa intera e di sfruttare le vie commerciali aperte dal nuovo canale di Suez (1869)⁵⁷. L'avvento del nuovo secolo rappresentò il compimento

⁵⁴ GODOLI E., op. cit.

⁵⁵ MONTEBELLI S., *Adriatico in divenire: la metamorfosi del porto*, in CARDINALE B. (a cura di), «Sviluppo globale e società nei paesi del sistema adriatico. Atti del convegno internazionale (Teramo 9-11 giugno 2004)», Società Geografica Italiana, Roma 2005.

⁵⁶ ROMANO R., op. cit.

⁵⁷ ROLETTA G., *Trieste ed i suoi problemi*, cit., pp. 38.

del processo di sviluppo: la popolazione sfiorò la soglia dei 250.000 abitanti grazie alla concordia fra lo sviluppo industriale della città e la riorganizzazione del porto in chiave sia commerciale che di transito, attraverso la realizzazione di moderne infrastrutture come la ferrovia Transalpina, la stazione ferroviaria Campo Marzio e il contestuale rafforzamento della flotta delle principali famiglie di armatori, che permisero alla città di crescere⁵⁸ senza sosta fino allo scoppio della Grande Guerra, che avvenne nel periodo più florido della storia di Trieste⁵⁹. La scintilla che diede fuoco a questo conflitto fu, com'è noto, proprio il tentativo austro-ungarico di rafforzare il proprio potere sulla sponda orientale del mare Adriatico, estendendo il dominio nella regione dei Balcani con l'idea di raggiungere l'affiancamento della terza corona (di Jugoslavia) alle due corone sulle quali si fondava l'Impero⁶⁰. Allo scoppio delle ostilità l'Italia – che era un membro della Triplice Alleanza ma era svincolata dagli obblighi militari a causa del mancato rispetto di alcune clausole da parte austriaca – intavolò trattative con Vienna per portare a casa un risultato soddisfacente che risolvesse a proprio favore la concorrenza regionale, compensando l'espansione austriaca

⁵⁸ VIDULICH PREMUDA G., *I porti adriatici nord orientali e l'economia del centro Europa*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit..

⁵⁹ Per una cronologia dello sviluppo del porto si veda MAGGI G., BORRUSO G., *op. cit.*

⁶⁰ «L'Italia era fatalmente destinata ad impugnare le armi contro gli Imperi centrali se voleva difendere il suo avvenire economico oltre che politico. Vittoriosi sulla Intesa, gli Imperi centrali avrebbero accentuato vieppiù il loro programma di monopolizzazione (*sic!*) balcanico e levantino, con insanabile ferita all'economia italiana, la quale è, per la natura delle sue produzioni e per la posizione geografica, automaticamente portata ad un intenso scambio commerciale con la Balcania, il Levante, l'Oriente». ALBERTI M., *op. cit.*, p. 115.

nei Balcani con l'egemonia italiana sulla regione adriatica. Non ricevendo adeguate garanzie dall'Impero, per via dell'incompatibilità fra interessi nell'area, l'Italia ottenne dalle potenze della Triplice Intesa ampie garanzie di espansione sull'Adriatico, che furono raccolte nel Patto di Londra e che – qualora attese – ne avrebbero fatto una potenza egemonica su tutta l'area risolvendo definitivamente la convivenza territoriale della Venezia Giulia⁶¹. Affascinante a riguardo la teoria espressa da Battisti, secondo il quale il crollo dell'Impero Austro-Ungarico fu causato proprio dall'ostinazione asburgica circa il possesso di Trieste: rifiutando qualunque proposta di accordo sulla città giuliana, Vienna causò l'ingresso dell'Italia nel conflitto, evento che avrebbe sconvolto i piani austriaci al punto da provocare la sconfitta degli Imperi centrali⁶².

Com'è noto, malgrado la vittoria della guerra le ambizioni italiane dovettero subire un brusco ridimensionamento. L'ingresso degli Stati Uniti d'America nel conflitto, infatti, rese obsoleto il Patto di Londra che Wilson volle rivedere completamente seguendo un criterio fondato sulla presunta riconoscibilità della demarcazione fra le nazionalità. L'Italia ricevette comunque compensazioni territoriali nella zona sufficienti a risolvere a suo favore l'annoso conflitto con la componente austriaca che uscì di scena; al posto di Vienna comparve però, presso il nuovo confine orientale d'Italia (v. fig. 2), il Regno federativo di Serbi, Croati e Sloveni, una nuova

⁶¹ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., pp. 85-87.

⁶² BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, cit., p. 37.

entità statale comprendente il territorio abitato «in modo compatto dalla nostra nazione dai tre nomi»⁶³, che ereditò così la funzione antagonista dell’Austria nella regione.

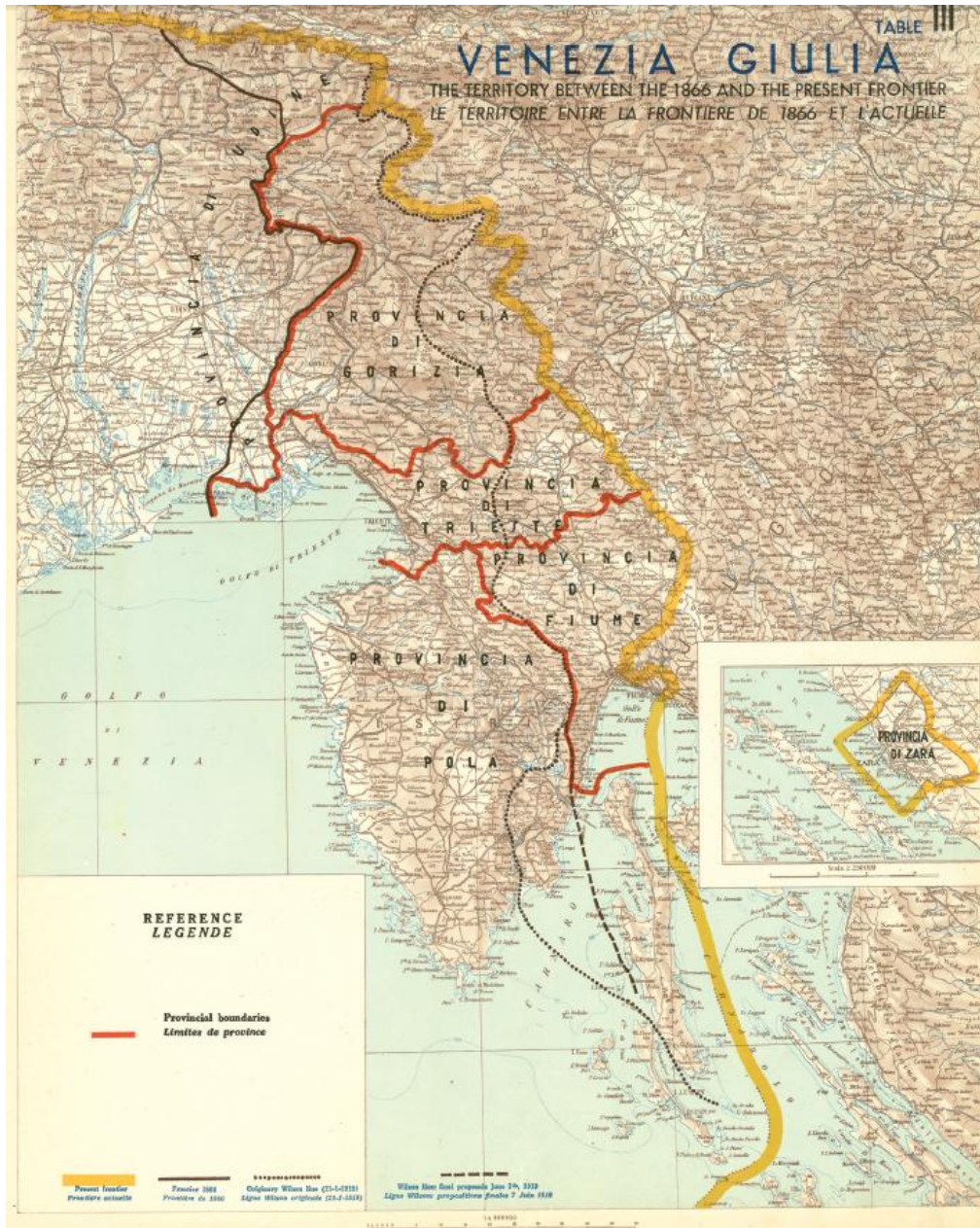


Figura 1 Il confine orientale tra il 1924 e il 1943, con le proposte di Wilson. Carta del 1946 ca. (fonte SELVA O., UMEK D., op. cit. p. 170)

⁶³ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., p. 88

Come un secolo prima, nuovamente la Venezia Giulia si trovò amministrata da un'unica entità statale, che portò nuovamente alla cessazione dello stato di concorrenza con Venezia. Tuttavia durante il periodo bellico il traffico commerciale della città era stato ridotto alla sostanziale inesistenza a causa della vicinanza con il fronte, e l'intera economia cittadina era stata gravemente ridimensionata, perdendo quasi 90.000 abitanti in soli quattro anni fra i quali, in particolare, tutta la classe dirigente e mercantile austriaca. Inoltre, alla città giuliana veniva ora a mancare la prospettiva di profondità del retroporto: alle spalle di Trieste non stava più un grande impero continentale ma la sola regione limitrofa fino alle Alpi Giulie, mentre i mercati austro-tedeschi si orientavano verso i porti nordeuropei⁶⁴. Da sbocco sul mare dell'Impero Austro-Ungarico Trieste era diventata, di colpo, uno dei tanti porti della penisola italiana, attraversato da una profonda crisi economica dovuta anche al difficile ricambio dei mercanti mitteleuropei che l'avevano lasciata⁶⁵. Tuttavia l'Italia, che aveva strappato la città al controllo imperiale a costo di enormi sacrifici, non poteva permettere un così serio ridimensionamento: si iniziò perciò a teorizzare il nuovo ruolo che la località avrebbe dovuto assumere nel recupero attivo della propria funzione di quadrivio, con particolare attenzione alle direttrici di maggior interesse italiano, che erano quelle che permettevano la penetrazione nella penisola Balcanica e

⁶⁴ BERTANI P.L., *op. cit.*, p. 9.

⁶⁵ ROMANO R. *op. cit.*

fino al mar Nero⁶⁶. Furono rafforzate le industrie e riparate le infrastrutture portuali danneggiate dalla guerra per permettere la piena realizzazione delle diverse prospettive del territorio. Il capitale pubblico iniziò ad affluire copiosamente nelle casse della città⁶⁷, in virtù del ruolo simbolico della stessa per il Regime fascista, divenendo in pochi anni l'elemento fondamentale per impedire il crollo dell'economia triestina: l'assistenzialismo statale si accompagnò a una nuova politica del Regime nei confronti del porto, concepito come snodo di puro traffico e non come porto commerciale e perciò privato della sua funzione naturale, anche a causa della crisi nei Balcani e della situazione geopolitica europea.

Ma il destino della Venezia Giulia era destinato a essere nuovamente stravolto dalla Seconda Guerra Mondiale, quando il colpo di stato jugoslavo del 1941 diede l'occasione all'Asse italo-tedesco di attaccare Belgrado. La guerra durò appena undici giorni e portò a un violento ritorno dell'influenza austro-tedesca, sparita da ventitré anni dalla penisola balcanica: a causa dell'alleanza con l'Italia, le autorità naziste non poterono subito riaffacciarsi sul mare Adriatico ma penetrarono nella penisola balcanica attraverso la Stiria e la Carinzia meridionale, storici possedimenti austriaci. L'Italia reagì occupando la Slovenia meridionale e – seppur per pochi mesi – parte della costa adriatica in Dalmazia, Montenegro, Albania e Grecia. Fu

⁶⁶ MILONE F., *L'economia della Venezia Giulia*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

⁶⁷ ROMANO R., op. cit.

tuttavia un vantaggio effimero di cui l'Italia non poté godere a causa dell'infausto esito della situazione bellica. L'intera regione fu teatro di orrori e violenze senza precedenti: nel settembre 1943, dopo la dissoluzione delle strutture amministrative italiane, i partigiani jugoslavi dichiararono da Pisino il ricongiungimento dell'Istria alla madrepatria croata, ma dovettero indietreggiare di fronte alla rioccupazione da parte dell'esercito germanico. I tedeschi approfittarono della dissoluzione dell'apparato militare e statale italiano per inglobare l'intera Venezia Giulia nel proprio territorio nazionale (attraverso la costituzione dell'*Adriatische Küstenland*), introducendo le lingue slave negli atti pubblici e favorendo gli jugoslavi collaborazionisti ai danni degli italiani, seguendo in questo le politiche dell'Impero asburgico del secolo precedente. Nel maggio del 1945 le truppe jugoslave riconquistarono per prime la regione, precedendo gli angloamericani: il Maresciallo Josip Broz "Tito", ben conscio della sua funzione strategica, aveva deciso di dare completa priorità alla conquista di Trieste, prediligendola alla stessa liberazione di Lubiana⁶⁸. Sotto l'occupazione jugoslava, la popolazione italiana della Venezia Giulia fu costretta a pagare il conto dell'italianizzazione fascista e dell'intera guerra, subendo una persecuzione molto violenta che assunse il carattere di una pulizia etnica⁶⁹.

⁶⁸ COX G., *La corsa per Trieste*, Goriziana, Gorizia 1985.

⁶⁹ La definizione è di Giovanni Sabbatucci. Cfr. AQUARO A., *Lo storico: "in Istria fu pulizia etnica. La strage alle Fosse, azione di guerra"*, «Corriere della sera», 15 agosto 1996, p. 11. Anche Verč parla, riteniamo impropriamente, di «pulizia etnica» riferendosi a «lo scioglimento di tutte le associazioni

Con la fine della Seconda Guerra Mondiale e la sconfitta dell'asse italo-tedesco, la regione fu assegnata completamente al nuovo stato di Jugoslavia, eccetto una fascia di zona costiera intorno a Trieste occupata dagli angloamericani e dagli jugoslavi sulla quale avrebbe dovuto nascere il Territorio Libero di Trieste, uno stato cuscinetto sotto l'egida delle Nazioni Unite. Nel 1954, in seguito a una violenta crisi diplomatica e ai gravi incidenti del novembre 1953⁷⁰, il Memorandum di Londra stabilì la spartizione del territorio fra Italia e Jugoslavia e il confine venne a delinearsi quale ancora oggi risulta.

La grande novità dell'assetto geografico politico del secondo dopoguerra fu poi che la cosiddetta cortina di ferro venne a calare proprio su questo storico confine, rendendolo non più una frontiera fra potenze regionali ma parte di un più vasto confine di carattere mondiale, sostanzialmente impermeabile. La Guerra Fredda fece sentire in questa zona il suo peso, dividendo villaggi ed economie che nei secoli avevano sempre gravitato attorno agli stessi poli, e che si trovarono ora a ridosso di una frontiera invalicabile, sorvegliata, tra due mondi contrapposti. Il tentativo jugoslavo di divincolarsi dall'abbraccio sovietico non si risolse mai, infatti, in un'adesione al blocco occidentale, e così non permise il venir

slovene e croate nei territori passati all'Italia, la confisca delle proprietà, la proibizione dell'uso della lingua slovena e croata e l'italianizzazione forzata (per semplice via amministrativa) di tutta la toponomastica e l'onomastica "slava" (slovena e croata)». In VERČ I., *op. cit.*, p. 6-7 nota 13.

⁷⁰ PIGLIUCCI M., *Gli ultimi martiri del Risorgimento. Gli incidenti per Trieste italiana del novembre 1953*, Edizioni Mosesti, Trieste, 2013.

meno della cesura della regione Giulia, che rimarrà divisa in due parti tra loro contrapposte fino alle guerre balcaniche.

Il confine orientale nel Novecento

Durante la Prima Guerra Mondiale l'Italia dovette porsi il problema dei futuri rapporti con le nuove entità statali che rischiavano con la propria presenza di mettere in discussione gli obiettivi egemonici italiani sulla penisola balcanica.

Per esorcizzare questo pericolo, il Governo organizzò un congresso a Roma nella primavera del 1918, allo scopo di proporsi come punto di riferimento per i paesi nascenti; l'iniziativa, alla quale parteciparono jugoslavi, polacchi, cechi e romeni, portò al raggiungimento di una formale unità d'intenti in chiave antiaustriaca, fondata su quel rispetto delle minoranze la cui mancanza era tra i principali capi d'accusa nei confronti dell'Impero. L'Italia cercava così di porre le basi per sostituirsi all'influenza asburgica sull'Alto Adriatico e sui Balcani, accreditandosi come potenza illuminata e rispettosa delle nazionalità.

Ma con il crollo, in parte impreveduto, dell'entità austroungarica, il neo-costituito regno jugoslavo aveva compreso di poter ambire a una soddisfazione maggiore e aveva presentato alla conferenza di pace di Versailles un *memorandum* contenente richieste decisamente ambiziose, che pur insoddisfatte avrebbero posto le basi per le rivendicazioni nazionali e, di conseguenza, per le future tensioni regionali: partendo dal presupposto di una compattezza etnico-linguistica slava su tutta la costa adriatica, Belgrado chiese che il confine occidentale fosse rappresentato da una linea molto simile a

quella già conosciuta fra Venezia e Austria, e cioè la linea Cormons-Gradisca-Monfalcone: pur se a maggioranza italiana, Trieste e Gorizia sarebbero dovute essere assegnate alla Regno in quanto parti integranti del territorio slavo. Le argomentazioni di Belgrado si scontrarono con le rivendicazioni dell'Italia che, forte del Patto di Londra e della propria posizione di potenza vincitrice, tentò di ottenere una porzione quanto più ampia possibile di territorio balcanico, nel tentativo di giungere a quel confine "naturale" considerato fondamentale per la protezione della frontiera orientale ma soprattutto per l'egemonia sulla Venezia Giulia e sul mare Adriatico⁷¹, considerata condizione necessaria alla stessa difendibilità della costa orientale della penisola italiana⁷². Tuttavia, sulle trattative pesò la decisa volontà di Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia di non dar seguito agli accordi di Londra nella parte relativa alla presenza italiana sull'Adriatico, probabilmente proprio con l'intento geopolitico di non permettere, all'Italia l'accesso al consesso delle grandi potenze al pari della Francia e della Gran Bretagna. Com'è noto, Roma ottenne dal Trattato di Versailles compensazioni territoriali di gran lunga inferiori a

⁷¹ PARTITO NAZIONALE FASCISTA, *L'Italia nel Mediterraneo. Testi per i corsi di preparazione politica*, La libreria dello Stato, 1936. p. 20.

⁷² La tesi è di Cattaruzza che rielabora e approfondisce una lettura di Schwabe: secondo entrambi gli storici l'opposizione di Wilson all'applicazione del Patto di Londra era motivata dalla indisponibilità del presidente americano a riconoscere all'Italia uno status analogo a quello di Francia e Gran Bretagna. La consapevolezza di questa *reductio* fu subito evidente all'ambasciatore Imperiali, che annotò quanto fosse ingiusta la differenza di trattamento tra Italia e Francia in particolare. CATTARUZZA M., *L'Italia e la questione adriatica: dibattiti parlamentari e panorama internazionale (1918-1926)*, Il Mulino, Bologna 2014.

quanto preventivato⁷³, che tuttavia le permisero di raggiungere – come già nel XIX secolo per l’Austria – una posizione sostanzialmente dominante tutta la regione alto-adriatica, che conservò per circa un ventennio. L’uscita di scena del presidente statunitense Wilson, infatti, permise all’Italia di concludere il Trattato di Rapallo (1920), un accordo bilaterale con il neonato Regno dei Serbi, Croati e Sloveni che le permise di controllare l’intera Venezia Giulia, l’Istria e la Liburnia fino a Fiume, poi inglobata nel territorio nazionale nel 1924. A riguardo è interessante riportare le parole del colonnello Italo Gariboldi, presidente della sezione italiana della Commissione internazionale per delimitazione della frontiera italo-jugoslava, che estese un *promemoria* per la delegazione italiana incaricata di trattare gli accordi di Rapallo, contenente le principali criticità geopolitiche della zona:

«Il cedere anche di poco significa togliere parte di ciò che a noi è necessario e, lasciando avvicinare il nemico ai suoi obiettivi, rendere sempre più probabile una nuova guerra, che dovremmo subire in condizioni difficili e sfavorevoli. Poiché non siamo noi gli imperialisti, ma gli jugoslavi, che anelano al mare ed a quello tenderanno sempre e con maggiore intensità quanto più sembrerà a

⁷³ Gli articoli 4, 5 e 6 del Patto di Londra prevedevano: «Art. 4: Nel Trattato di Pace, l’Italia avrà il Trentino, il Tirolo cisalpino con la sua frontiera geografica e naturale (la frontiera del Brennero); Trieste, le Contee di Gradisca e Gorizia, tutta l’Istria fino al Quarnaro compresi Volosca e le isole istriane di Cherso, Lussino, come anche le piccole isole di Plavnik, Unia, Canidole, Palazuoli, S. Pietro di Nembi, Asinello, Gruica e i vicini isolotti. (...) Art.5: L’Italia avrà anche la provincia di Dalmazia nei suoi confini amministrativi attuali. (...) Art. 6: L’Italia avrà la completa sovranità su Vallona, l’isola di Saseno e su un territorio circostante...» in BERTANI P.L., *op. cit.*, p. 14-15.

loro facile raggiungerlo, quanto più ve li lasceremo vicini (...). Occorre spingere l'avversario tanto lontano dal mare quanto basti perché la difficoltà dell'impresa affievolisca e smorzi in lui l'appetito»⁷⁴.

Il linguaggio di questo testo – ad uso interno e perciò estraneo all'ufficialità formale dei testi diplomatici – ci permette di apprezzare gli obiettivi strategici delle richieste italiane, e anche di notare come fosse evidente che quella sistemazione territoriale sarebbe stata foriera di ulteriori conflitti con quello che veniva definito “il nemico”.

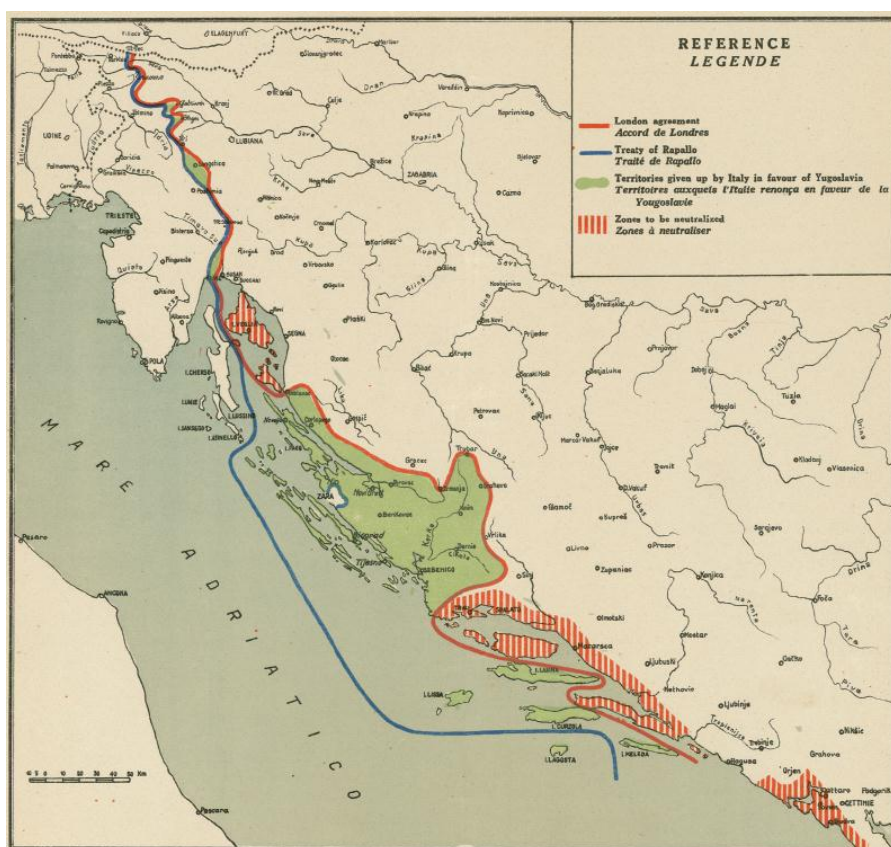


Figura 2 Il confine orientale previsto dal Patto di Londra e quello sancito dal Trattato di Rapallo. Carta del 1946 ca. (riportata in SELVA O., UMEK D. op. cit. p. 168)

⁷⁴ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., pp. 102-3

L'Italia ottenne così l'agognata supremazia politica sull'intera regione (v. fig. 3) e – come nota Roletto – la funzione di quadrivio di Trieste può allora diventare veramente operante⁷⁵: dal monte Forno al monte Nevoso Roma controllava una fascia di sovranità in Istria ben maggiore della propria linea etnica, comprendente sia importanti centri economici come le miniere di Idria e il bacino dell'Arsia, sia un apprezzabile retroterra per i porti e le città costiere. Sul mare, pur non avendo ottenuto la Dalmazia, poteva vantare tutto l'affaccio adriatico fino a Fiume, Cherso e Lussino. L'annoso e storico conflitto per il controllo della Venezia Giulia sembrava dunque risolto a favore dell'Italia.

Forte di questo risultato, e consapevole forse di doverlo ridiscutere non appena se ne fosse presentata l'occasione, il Regime fascista decise di segnare sul terreno questa vittoria integrando rapidamente la Venezia Giulia nel territorio italiano, imperniandone l'economia e la cultura attorno alla città e al porto di Trieste al fine di prevenire – come da indicazioni riassunte da Gariboldi – l'eventualità di un nuovo conflitto. Fu perciò considerato necessario procedere a un'opera di snazionalizzazione dell'elemento slavo, largamente diffuso nell'agro dalla Slavia Veneta all'Istria fino al Quarnaro. La politica, che si potrebbe definire di nazionalizzazione forzata, prevedeva la completa negazione dell'identità della popolazione slava autoctona e fu attuata sia attraverso la

⁷⁵ ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, cit., p. 92.

distribuzione di contadini italiani sul territorio, al fine di frammentare la compattezza slava dell'agro, sia attraverso l'imposizione a ogni livello, pubblico e privato, dell'uso della lingua italiana, in ossequio a una concezione culturale e non etnico-razziale della nazionalità. Questa politica nasceva, come si è visto, da motivazioni di carattere strategico – la necessità di rafforzare il controllo del territorio ai fini di una maggior difendibilità dello stesso e di una sterilizzazione di eventuali rivendicazioni da parte delle minoranze – ma anche culturale: gli italiani tendevano a ritenersi portatori di una cultura superiore e del correlato compito storico di diffonderla imponendola sulla più arretrata cultura slava, in un'ottica imperiale che potremmo definire neo-romana. Questa imposizione culturale era accompagnata da un'attività di carattere repressivo nei confronti dei neonati movimenti indipendentisti slavi e anti-italiani, che negli anni si resero responsabili di alcuni gravi attentati e furono perciò perseguitati dal Regime come terroristi.

Insomma con il radicale mutamento delle forze in campo nella regione, avvenuto in conseguenza dell'uscita di scena dell'elemento austriaco e della forte penetrazione italiana nell'entroterra slavo, si inasprì un conflitto latente nella regione fin dai tempi del Placito del Risano (804 d.C.)⁷⁶ ma

⁷⁶ Si tratta del verbale di un'assemblea giudiziaria svoltasi presso il fiume Risano nella quale i rappresentanti di alcuni borghi presentarono le proprie lamentele circa l'operato dei vescovi e del duca. Fra le lamentele figura l'insediamento di slavi nelle terre comuni: si tratta della prima testimonianza di tensioni fra latini e slavi in Istria.

destinato solo allora a divenire centrale nelle dinamiche del territorio: il conflitto etnico fra italiani e slavi.

A differenza degli italiani, gli slavi avevano raggiunto in effetti una coscienza nazionale⁷⁷ soltanto durante la seconda metà del XIX secolo, in parte contagiati dagli ideali mazziniani e dal Risorgimento italiano⁷⁸, in parte come conseguenza di una politica asburgica⁷⁹ che puntava molto sull'identità nazionale jugoslava con la quale contrastare l'elemento italiano, considerato scarsamente affidabile per via della grande diffusione degli ideali risorgimentali tra la borghesia commerciale. Il Trattato di Rapallo fu un accordo destinato a fare da base ai futuri dissapori, sia perché pose le basi per la politica di nazionalizzazione forzata da parte italiana, sia perché fu accettato dagli slavi con la viva contrarietà degli sloveni, che lo vissero come una violenta mutilazione delle proprie aspettative.

Con queste premesse, l'eredità conflittuale dell'Austria venne immediatamente raccolta dal nuovo stato jugoslavo, e l'ambizione al controllo della regione divenne nuovamente il carattere dominante del dialogo geopolitico con l'Italia.

⁷⁷ Sulla nazionalità slava si veda anche TORALDO DI FRANCIA O., *Il problema nei suoi vari aspetti*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

⁷⁸ Si veda a riguardo la citazione di Mazzini riportata in TORALDO DI FRANCIA O., *Italia e Jugoslavia di fronte alla Venezia Giulia*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

⁷⁹ D'ALESSIO V., *From Central Europe to the northern Adriatic: Habsburg citizens between Italians and Croats in Istria*, in «Journal of Modern Italian Studies», v. 13, 2008. pp. 237-258.

Il problema della definizione confinaria della regione si ripresentò in seguito alla Seconda Guerra Mondiale, quando le delegazioni italiane e jugoslave si ritrovarono a discutere sulla Venezia Giulia con rapporti di forza completamente ribaltati.

Con il fine di italianizzare la regione e spegnere il rischio di ulteriori rivendicazioni, la politica fascista aveva in realtà prodotto due effetti che si sarebbero rivelati letali per le ambizioni italiane: innanzitutto aveva permesso la completa identificazione fra Italia e Fascismo, rivendicata dal Regime, che avrebbe fornito agli jugoslavi l'occasione di accusare l'Italia di imperialismo, considerato elemento intrinseco allo stesso irredentismo. Inoltre, attraverso la repressione, il Fascismo aveva ottenuto proprio il rafforzamento di quella coscienza nazionale slava che si era andata a compattare in funzione anti-italiana (e antifascista), assumendo posizioni nazionaliste ed egemoniche.

Giunti al tavolo della conferenza di pace, sia l'Italia che la Jugoslavia decisero quindi di richiedere una sistemazione territoriale della zona che rispondesse alle rispettive teorie di confine naturale, tese a dimostrare il proprio diritto al controllo dell'intera regione Giulia. La Jugoslavia, forte della sua posizione vincente sul campo di battaglia (le truppe jugoslave occuparono per prime l'Istria, Trieste e la Venezia Giulia fino all'Isonzo) propose innanzitutto di inglobare l'intera regione alla Repubblica di Slovenia; poi, rendendosi conto delle difficoltà storico-culturali di questo progetto, mutò intendimento dichiarando di voler istituire una VII Repubblica

Federativa Jugoslava, avente per confine l'Isonzo. Il *memorandum* composto per ottenere l'accoglimento della proposta di annessione fu presentato dal ministro Edvard Kardelj⁸⁰: in esso erano elencate e motivate le opinioni jugoslave circa la situazione etnica, storica, geografica ed economica della regione Giulia, a partire dalla constatazione dell'identificazione del carattere imperialista dello Stato italiano anche prima del Fascismo, carattere che si pretendeva dimostrato dalla sostanziale imposizione del Trattato di Rapallo, al quale la Jugoslavia aveva dovuto sottostare come a un *diktat* per via della situazione di debolezza del neonato Regno; la stessa mentalità imperialista avrebbe poi portato l'Italia ad aggredire la Jugoslavia nel 1941 senza esserne stata provocata. Questo carattere che si voleva dominante la politica italiana aveva – secondo Kardelj – provocato lo snaturamento del territorio, che era stato intossicato dall'immigrazione pianificata dal Regime di parecchie decine di migliaia di italiani al fine di modificare la composizione antropica di una terra compattamente slava.

Anche da un punto di vista geografico, proseguiva il documento, sarebbe esistito un confine naturale jugoslavo, passante presso quella linea che divideva il sistema dinarico dal sistema alpino e che già aveva rappresentato il termine delle Province Illiriche durante l'epoca napoleonica: negli obiettivi jugoslavi questo confine avrebbe garantito la sovranità sulla

⁸⁰ DUROSELLE J.B., *Le conflit de Trieste 1943-1954*, Institut de sociologie, Bruxelles, 1996.

totalità del territorio abitato da slavi, anche ove essi erano minoranza. D'altronde nella lettura di Belgrado anche tutta la costa orientale dell'Adriatico, fino all'Isonzo, era da considerarsi compattamente slava, escluse alcune grandi città dell'Istria la cui componente italiana sarebbe stata tuttavia frutto dell'occupazione dei veneziani a partire dal XIV secolo: la stessa diffusione della lingua italiana non avrebbe così rappresentato prova di un'identificazione etnica, bensì un effetto dell'assimilazione sociale e culturale dei proletari slavi da parte della borghesia commerciale italiana. Le stime jugoslave parlavano perciò di una popolazione composta per tre quarti da slavi e solo per un quarto da italiani, principalmente residenti a Trieste; la stessa città, nelle argomentazioni degli jugoslavi, pur essendo abitata dagli italiani della zona, rappresentava la borghesia contrapposta ai ceti rurali: privilegiare la composizione etnica della città a scapito dell'agro diffuso, nell'attribuzione del territorio, avrebbe anche significato favorire l'arroganza borghese sul proletariato agricolo. La proposta jugoslava di composizione dei confini ricalcava quindi il *limes* austro-italiano del 1866, con qualche aggiustamento territoriale a sud a favore dell'Italia e a nord a favore della Jugoslavia.

Dal canto suo l'Italia, pur consapevole di dover cedere porzioni di territorio a titolo di compensazione, cercò di ottenere comunque il mantenimento della quasi totalità del territorio compreso nei confini naturali, considerati parte

integrante del territorio nazionale⁸¹ per diverse motivazioni riassunte in un *memorandum*⁸²; in esso veniva innanzitutto affrontata l'accusa slava di imperialismo: l'Italia – si diceva – condannava aspramente le violenze e la politica del Fascismo, e avrebbe rifiutato qualunque misura punitiva per le colpe di un Regime di cui gli stessi italiani erano stati vittime, auspicando piuttosto che la pace giusta si fondasse sulla reciproca convivenza e sul rispetto delle differenze. E una pace giusta avrebbe dovuto tenere conto delle evidenze che emergevano dalla riconoscibilità dei confini naturali⁸³: per quanto in questa zona dell'arco alpino risulti difficile identificare una linea netta, gli italiani argomentavano che questa si troverebbe facilmente nello spartiacque fra l'Adriatico e il mar Nero, nella linea cioè che dal monte Forno conduce al monte Nevoso fino a sfociare a Buccari⁸⁴ (v. fig. 4).

Anche da un punto di vista storico, poi, i delegati italiani ricordavano come buona parte della zona sarebbe sempre appartenuta all'area politica e culturale veneziana e italiana, e lo stesso toponimo "Giulia", usato anche dagli slavi, lo avrebbe

⁸¹ TORALDO DI FRANCIA O., *Il problema nei suoi vari aspetti*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

⁸² DUROSELLE J.B., *op. cit.*

⁸³ Cfr. SUSMEL C., *I confini naturali d'Italia*, Delfino, Sassari, 2011.

⁸⁴ Le argomentazioni erano sostenute da diversi contributi scientifici fra i quali quello «di maggior rilievo» era rappresentato dal volume *Saggio di una carta dei limiti nazionali italo-jugoslavi* di Carlo Schiffrer. Cfr. BATTISTI G., *Per un'analisi geografica delle aree di frontiera*, in BATTISTI G., NODARI P. (a cura di), «Atti del Convegno di Studi in onore di Giorgio Valussi. Trieste 6-7 febbraio 1992», Università degli Studi di Trieste-Dipartimento di Scienze Geografiche e Storiche, Trieste 1996. p. 10. Bonetti contesta la minore riconoscibilità del confine alpino nel settore giuliano in BONETTI E., *Il confine italo-jugoslavo secondo un «neutrale»*, cit., pp. 42-46.

di fatto confermato. Le infiltrazioni slave sarebbero avvenute nei vari secoli per motivazioni differenti e si sarebbero fatte più



Figura 3 La realtà orografica giuliana e le proposte di confine secondo la linea del displuvio. Carta del 1946 (riportata in SELVA O., UMEK D., op. cit. p. 171)

massicce nel XIX secolo a causa di una precisa politica asburgica di snazionalizzazione, che tuttavia non era riuscita a rendere gli italiani una minoranza: pur nella coabitazione, sarebbero

rimasti circa 550.000 italiani contro gli appena 400.000 slavi. Guardando poi a motivazioni di carattere economico, l'Italia riteneva di poter essere la sola in grado di provvedere allo sviluppo delle risorse minerarie esistenti in Istria, dalle quali sosteneva dipendesse la propria stessa economia⁸⁵. Lo stesso destino economico di Trieste, si diceva, non era stato pregiudicato dall'annessione italiana, e il porto avrebbe potuto continuare ad esercitare senza alcun limite il ruolo di via d'accesso dell'Europa centro-orientale. Infine l'Italia rivendicava il diritto di difendere il proprio interesse geopolitico nei confronti della regione adriatica, considerato un interesse naturale.

Perciò, non potendo l'Italia richiedere il mantenimento dei confini precedenti all'invasione jugoslava, provò la strada della cosiddetta "seconda linea Wilson", l'ultima ipotesi proposta dal presidente degli Stati Uniti d'America nel 1919 prima della sua uscita di scena, che rispetto al confine del 1924 escludeva dal territorio italiano le popolose e italiane città di Zara e Fiume, Idra con le sue miniere⁸⁶, Postumia, San Pietro del Carso, il monte Nevoso e tutto il Quarnaro fino al canale di Fianona dove il confine sarebbe caduto presso la punta *Pax Tecum*, storica frontiera della Repubblica Serenissima. In questa maniera, si argomentava, l'Italia avrebbe garantito la difendibilità del proprio territorio e conservato all'interno delle

⁸⁵ MILONE F., *L'economia della Venezia Giulia*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

⁸⁶ *Ibidem*.

proprie frontiere il minor numero possibile di jugoslavi, lasciando invece al di là una significativa fetta di territorio e un'ampia popolazione di lingua italiana⁸⁷.

La posizione italiana trovò l'appoggio degli Stati Uniti d'America (che l'avevano formulata meno di trent'anni prima) ma non quello delle altre grandi potenze occidentali, presso le quali prevalse il desiderio di rivalse nei confronti del principale alleato di Hitler. Dopo varie trattative fu scelta la proposta francese⁸⁸, molto punitiva per l'Italia, che prevedeva l'attribuzione del Friuli all'Italia ma l'assegnazione di tutta la Venezia Giulia alla Jugoslavia, con l'eccezione del territorio della storica contea di Gradisca, della città di Gorizia, di Monfalcone e Grado e di una striscia costiera da S. Giovanni di Duino al fiume Quieto, sulla quale venne decisa l'istituzione del Territorio Libero di Trieste (TLT), uno stato cuscinetto a sovranità internazionale diviso in due zone di occupazione, una angloamericana e una jugoslava, che fu definito da Bonetti «un assurdo geografico»⁸⁹. Questa decisione provocò una situazione di stallo che durò sette anni e costò all'Italia alcuni morti⁹⁰: nel 1954 il Memorandum di Londra (confermato ufficialmente dal Trattato di Osimo nel 1975) sancì poi la spartizione del TLT fra

⁸⁷ TORALDO DI FRANCIA O., *Il problema nei suoi vari aspetti*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

⁸⁸ «La politica della Francia (...) non ci fu ostile, ma per la Venezia Giulia fu infausta, per la funzione di artefici del compromesso che i nostri vicini e cugini vollero assumersi, allo scopo di far meglio apparire il loro ruolo di grande Potenza. La linea francese nella Venezia Giulia costituì un compromesso dovuto alla Francia; lo fu anche il TLT e lo fu pure lo statuto del TLT». DE CASTRO D., *La questione di Trieste*, Lint, Trieste 1981. P. 235.

⁸⁹ BONETTI E., *Il Territorio libero di Trieste*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Ser. VII, Vol. XII, Fasc. 2-3, marzo-giugno 1947, pp. 87.

⁹⁰ PIGLIUCCI M., *op. cit.*

Italia e Jugoslavia, stabilendo l'assetto confinario ancora oggi vigente.

Se analizziamo l'attuale disposizione confinaria della Venezia Giulia conseguente ai vari trattati del Novecento (il Trattato di Rapallo del 1920, il Trattato di Parigi del 1947, il Memorandum di Londra del 1954 e il Trattato di Osimo del 1975) scopriremo che la cosiddetta regione Giulia è attraversata oggi da un confine che non risolve (e non potrebbe) la composizione etnica delle zone e non permette la prevalenza di una potenza sull'altra. La situazione geografico-politica della Venezia Giulia è a tutti gli effetti una situazione di equilibrio, molto simile in questo senso all'antica condizione confinaria fra la Repubblica di Venezia e l'Impero Asburgico. Il tratto settentrionale del confine mantiene un certo vantaggio per l'Italia: dal monte Forno al monte Termine non modifica il tracciato previsto dal Trattato di Rapallo lasciandole il controllo delle importanti cave del Predil, tra i principali giacimenti di piombo e di zinco di tutta Europa, e dell'importantissima conca di Tarvisio, centro di snodo dei traffici da e per il porto di Trieste e punto di incontro tra diverse vie di comunicazione (la via del Friuli verso Udine, la via di Gorizia, la via della Carniola fino a Lubiana, e la via della Carinzia per Villaco e Klagenfurt)⁹¹. Scendendo verso meridione il confine si allontana da quello tracciato nel 1920 ma rispetta l'antico confine fra il feudo

⁹¹ Cfr. LAGO L., *Tarvisio: analisi di un centro di frontiera*, in «Rivista Geografica Italiana», Firenze 1966. Pp. 488-493.

dell'abbazia di Moggio e la Signoria di Plezzo (di origine medievale, ribadito dai capitoli di Worms nel 1521)⁹².

Nella zona del Natisone la linea perde la propria riconoscibilità geografica a favore di una frontiera storico-commerciale fra il territorio di Cividale del Friuli e quello controllato dai conti di Gorizia. La conca di Caporetto, che rappresenta un importante snodo viario di accesso all'Italia, è stata lasciata alla Jugoslavia insieme alla bassa e media valle del Natisone, mentre il Friuli ha conservato l'alta valle storicamente gravitante intorno ai propri centri. Il confine dello Judrio fu scelto sulla base di valutazioni di tipo strategico: lo spartiacque fra Judrio e Isonzo, infatti, troppo dolce e permeabile, non avrebbe permesso in alcun modo la difesa della valle dell'Isonzo, lasciando la Jugoslavia scoperta su un fianco storicamente molto accessibile.

Anche il settore del basso Collio è caratterizzato da vette sostanzialmente collinari e il confine, in questo quadrante e nel goriziano, è privo di coerenza storica e frutto di sofferti accordi politici: il complicato tracciato segue una grossolana linea etnica (in molti casi disattesa), preoccupato sostanzialmente di impedire all'Italia il controllo delle vette che dominano la valle dell'Isonzo, che vengono invece lasciate alla Jugoslavia con il loro portato strategico. La spartizione del territorio del comune di Gorizia e il suo distacco dal retroterra isontino, senza

⁹² Per l'analisi dettagliata dei confini si veda SCHIFFRER C., *Il confine orientale d'Italia*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», S. VIII, vol. XI, 1958, pp.601-606; VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., pp. 311-312.

precedenti nella storia, rappresenta poi il segno più evidente del carattere conflittuale di questa frontiera⁹³, che ha lasciato sotto sovranità italiana il capoluogo giuliano, più volte rivendicato dagli jugoslavi, lambendo però l'abitato per permettere agli jugoslavi il possesso della ferrovia transalpina, attorno alla cui stazione Gorizia-San Marco fu edificato l'agglomerato urbano di Nova Gorica. È da notare come il tracciato, pur penalizzante per l'Italia, si cura di conservare a Gorizia le proprie infrastrutture fondamentali, fra le quali la stazione centrale (collegata con Trieste e Udine), gli ospedali e il cimitero (v. fig. 5).

Il settore carsico del confine di stato segue una linea nuova, la cui ragione principale risiede nella decisione di lasciare la città di Trieste all'Italia e di fornire alla stessa un retroterra minimo di sopravvivenza, che le permetta il collegamento con l'Italia e con il Friuli. In mancanza di elementi orografici definiti, il settore settentrionale di questo confine individua come punto di riferimento l'antica strada asburgica Trieste-Gorizia, che rimane in territorio italiano. Nel seguire questo confine si può notare come non poggia sulle creste delle colline carsiche individuate come riferimento ma sul loro costone orientale, lasciando le posizioni dominanti all'Italia ed evitando l'affaccio jugoslavo sul golfo di Trieste: in questo modo la cava di pietra di Monrupino resta italiana. L'ultimo tratto di frontiera, che dal Monte Cocusso raggiunge il mare

⁹³ VALUSSI G., *Nuovi orientamenti nella geografia dei confini politici*, Arti Grafiche Giorgi & Gambi, Firenze 1976.

presso Lazzaretto, è originato dal tracciato della Linea Morgan, disegnata alla fine della Seconda Guerra Mondiale come linea di

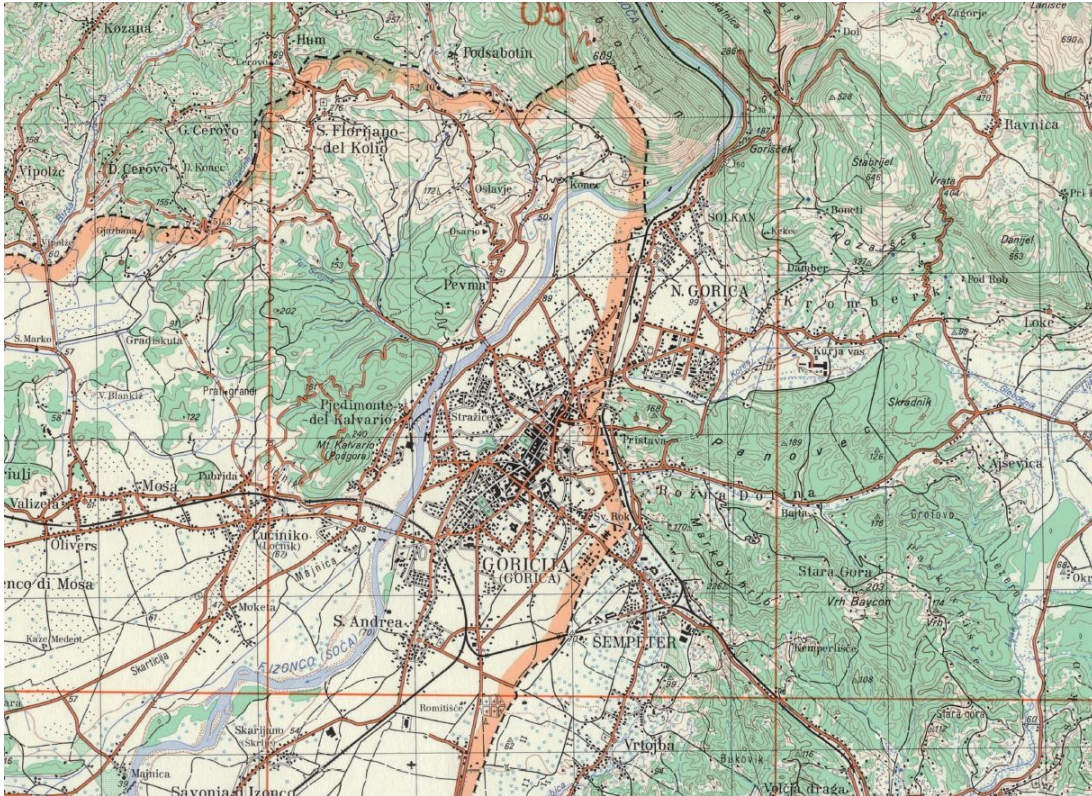


Figura 4 Il confine attuale presso Gorizia in una carta jugoslava del 1972 (riportata in SELVA O., UMEK D., op. cit. p. 184)

separazione fra la zona di occupazione Alleata e quella jugoslava. Con il Memorandum di Londra, che sancì la spartizione del TLT fra Italia e Jugoslavia e la rinuncia di quest'ultima alle pretese su Trieste, si procedette a una revisione di questa linea allo scopo di permettere la fondazione di un porto internazionale nel vallone di Capodistria che fosse in grado di competere con il porto giuliano grazie al collegamento ferroviario con lo snodo di Divaccia. La linea Morgan fu quindi rettificata per permettere questo collegamento nel tracciato più semplice e per garantire alla

Jugoslavia il controllo delle colline di Muggia, dalle quali l'avversario avrebbe altrimenti potuto dominare il nuovo porto. Il termine del confine fu così spostato da Punta Grossa a San Bartolomeo presso Lazzaretto, dove ancora oggi corre.



Figura 5 Il confine attuale presso Trieste in una carta jugoslava del 1972 (riportata in SELVA O., UMEK D., op. cit., p. 185)

La «testa senza corpo»

Come abbiamo già visto la sovranità della regione Giulia è sempre stata caratterizzata, fatte salve poche parentesi temporali, dalla compresenza di due potenze rivali che hanno rappresentato con la loro spinta competitiva una costante della storia regionale, e anche un motore di crescita per l'economia della zona.

Questa rivalità ha caratterizzato la storia della regione da diversi punti di vista: economico, perché la concorrenza degli attori in campo ha fatto da propulsore dello sviluppo di entrambe le sponde del mare Adriatico e del loro retroterra; etnico, perché come abbiamo visto la distribuzione dei popoli sul territorio non è mai riuscita a risolversi definitivamente a favore di nessuno; linguistico, perché la diffusione delle tre lingue (italiano, austriaco, sloveno-croato⁹⁴) è stata nei secoli discontinua e soggetta ai mutamenti politici, fatta salva la preponderanza culturale della lingua italiana che in quanto lingua di commercio e della borghesia seppe diffondersi anche nell'agro slavo dando vita all'istiro-veneto, un dialetto veneto contaminato da un certo numero di fonemi germanici e slavi. Il risultato è stata la formazione di un "popolo giuliano" la cui

⁹⁴ Sloveno e croato sono qui identificate per semplicità come unica lingua, in quanto provenienti da un medesimo ceppo la cui diffusione complementare non è oggetto di questo studio. A riguardo si veda anche l'osservazione di Toraldo di Francia che scrive: «Ma si vuol proprio sostenere che i rozzi idiomi sloveno e croato abbiano dignità di lingua, come la lingua italiana? Essi non sono che un po' più che dialetti e possono comparire solo in forma subordinata senza voler assurgere a carattere discriminante di due civiltà!» in TORALDO DI FRANCIA O., *Italia e Jugoslavia di fronte alla Venezia Giulia*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit., p. 145.

identità è ontologicamente informata dal concetto di confine. Ma se la storia della regione è a tutti gli effetti una storia di perpetua rivalità, questo non ha impedito la permeabilità di quei confini che hanno rappresentato limiti amministrativi più che culturali, permettendo invece l'interscambio fra i popoli limitrofi, la condivisione delle risorse, la contaminazione delle culture e delle lingue, la coabitazione delle valli e la cogestione delle montagne. In questo senso il confine è stato realmente quella «striscia che divide e che collega»⁹⁵ che ha nei secoli contrapposto le entità amministrative ma al tempo stesso ha permesso e forse agevolato il collegamento fra i popoli, contribuendo e anzi causando la creazione di una «identità di frontiera» che distingue ancora oggi i giuliani di lingua italiana e quelli di lingua slovena e croata dagli italiani e dagli sloveni e croati dei rispettivi territori nazionali⁹⁶.

Posto questo, la situazione che si è venuta a creare nella Venezia Giulia dopo il Trattato di Parigi e il Memorandum di Londra ha rappresentato una condizione radicalmente nuova: se in effetti la regione uscì dai trattati postbellici divisa nuovamente in due grandi entità, questa volta si trattò di una situazione radicalmente diversa: con la calata della «cortina di ferro» sull'Europa intera, che vedeva il proprio terminale meridionale proprio presso Trieste, la regione si trovava per la prima volta nella storia attraversata da una cesura netta, invalicabile, una frontiera quasi impermeabile, in grado di

⁹⁵ ARA A., MAGRIS C., *Trieste, un'identità di frontiera*, G. Einaudi, Torino 1982, p. 192

⁹⁶ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...* cit., pp. 269-278.

separare con violenza le diverse anime della regione e di smarrire la funzione di quadrivio. Quella striscia di terra che nei secoli aveva fatto da territorio permeabile e di passaggio diviene con l'occasione una frontiera «lineare, verticale e disgiungente»⁹⁷. Per la prima volta nella storia il confine fra due grandi entità in competizione per il controllo della regione Giulia si è trasformato in un confine chiuso, sostanzialmente inutile a entrambi i blocchi, che ha causato l'interruzione della direttrice est-ovest e di conseguenza anche di quella nord-sud, e quindi l'inevitabile perdita di centralità di questo snodo sin ora fondamentale. Abituate a uno scambio proficuo e dinamico, seppur aspro, le genti abitanti questa regione si sono trovate di colpo divise le une dalle altre, la località centrale di Trieste ridotta a una città di confine⁹⁸, le vie commerciali su cui erano adagiati i villaggi sono divenute ormai sterili, le entità locali da ambo i lati si sono trovate a essere periferie di macroregioni dai baricentri ben lontani.

Né a restituire centralità sono valsi i timidi tentativi messi in campo dai due Stati: in particolare gli accordi di Udine del 1955, attraverso i quali l'Italia e la Jugoslavia trovarono forme di interscambio confinario finalizzate a impedire la morte dei territori frontalieri, rappresentarono un semplice patto regionale utile alla riapertura delle comunicazioni economico-culturali nelle zone presso il confine, incapace di restituire alla regione il perduto ruolo geopolitico continentale. Gli accordi di

⁹⁷ VALUSSI G., *Nuovi orientamenti nella geografia dei confini politici*, cit.

⁹⁸ BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, cit.

Udine prevedevano infatti agevolazioni relative al passaggio di persone attraverso il confine con un limitato quantitativo di merci in entrata e in uscita, e lasciarono di fatto «filtrare un turismo povero, dei rapporti familiari, che non riesce a bilanciare la profonda distorsione dei flussi turistici originata dalla spaccatura tra Europa Orientale e Occidentale»⁹⁹. Gli accordi prevedevano la creazione di una fascia di transito agevolato lungo tutto il confine, permeabile attraverso alcuni valichi divisi in due categorie, accessibili ai soli residenti con un "lasciapassare" (o "*propusnica*") rilasciato dalle rispettive autorità: le misure risultarono utili a creare una sorta di regione transconfinaria, che rappresentò tuttavia un lieve ammortizzatore inefficace dalla situazione politica europea.

Il risultato del nuovo assetto fu devastante: da cuore pulsante dell'economia europea e balcanica, teatro della più spietata concorrenza commerciale e tariffaria, la regione Giulia si vide ridimensionata e costretta all'ininfluenza strategica, ed entrò nell'ombra delle regioni periferiche le cui economie sono costrette a sopravvivere grazie all'assistenza degli stati centrali.

Trieste, che della regione è stata la località centrale di ordine superiore in grado di far ruotare l'intera regione attorno a sé almeno dagli ultimi due secoli, ha da allora incarnato quasi plasticamente questo stato di minorità; già nel primo dopoguerra, a causa dell'impossibilità di sostituire

⁹⁹ VALUSSI G., *L'influenza delle variazioni di confine sul turismo nella Venezia Giulia*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, pp. 412-425.

immediatamente il sistema mercantile austriaco con elementi italiani, la città aveva rischiato il tracollo economico che era stato evitato soltanto grazie alla tenuta delle compagnie assicurative¹⁰⁰. Lo Stato italiano era allora dovuto intervenire con grande impegno per restituire a Trieste una centralità strategica e commerciale che la nuova geografia politica minacciava di negarle: attraverso il regime dei punti franchi e la guerra doganale intrapresa contro i crescenti porti nordeuropei la città aveva recuperato un proprio ruolo pur in uno scenario completamente modificato, e nell'era più aspra delle contese nazionali. Nel 1929 un accordo firmato a Monaco aveva garantito al porto triestino l'esclusiva sui mercati a sud di Praga¹⁰¹; ma la direttrice principale dei traffici triestini era, e doveva essere, l'Europa orientale¹⁰², il mar Nero e soprattutto i Balcani, verso i quali la politica del Regime fascista si rivolgeva con scarsi risultati. Fu allora che Trieste, che non poteva essere abbandonata al suo destino per via dei significati simbolici ad essa legati, aveva ricevuto i primi aiuti economici Statali, che diventeranno una costante per il mantenimento in vita dell'economia di zona in cerca della propria funzione: soltanto grazie al cospicuo intervento delle casse romane la città non subì un totale ridimensionamento, tentando di reinventarsi nel

¹⁰⁰ APIH E., *Trieste*, Laterza, Bari, 1988, p. 119.

¹⁰¹ APIH E., *Trieste*, Laterza, Bari, 1988. P. 217

¹⁰² A riprova di questa vocazione prioritaria si noti come, in seguito all'allargamento dell'Unione Europea, le esportazioni verso l'Est Europa abbiano recentemente raggiunto il 22,8% del traffico totale da Trieste. Dati Nomisma

settore dell'industria e di rafforzare il fondamentale campo delle assicurazioni.

Ma se negli anni fra le due guerre Trieste aveva mantenuto lo status di terzo porto d'Europa¹⁰³, fu nel secondo dopoguerra che la città, mutilata dell'intero retroterra, collegata alla madrepatria da una sottile striscia di costa sulla quale dovette riversare le proprie esigenze urbane, conobbe un grave declino. Dopo i primi anni dedicati principalmente alla ricostruzione delle infrastrutture portuali danneggiate dalla guerra, l'allora Territorio Libero di Trieste – che nelle intenzioni degli angloamericani doveva dotarsi di un'economia autosufficiente – riprese il proprio tradizionale traffico verso l'Italia, verso l'area danubiana e verso la Jugoslavia, grazie anche agli aiuti provenienti dal Piano Marshall.¹⁰⁴ Passando alla sovranità italiana, tuttavia, la città si trovò ridotta a «una grande testa senza corpo»¹⁰⁵ schiacciata su quella «cortina di ferro» in grado di castrarne le naturali ambizioni orientali. Mutilata della propria funzione, Trieste è stata costretta dalla Guerra Fredda a un serio ridimensionamento economico e strategico: dalla stipula del Memorandum di Londra del 1954, ma soprattutto in seguito al Trattato di Osimo, ha vissuto un processo di impoverimento demografico costante, che le ha fatto perdere 67.703 abitanti in soli 40 anni, con una media di

¹⁰³ MELLINATO G., *Il porto e la navigazione nel secondo dopo guerra*, in «Trieste anni 50», Comune di Trieste, Trieste, 2004, p.65.

¹⁰⁴ ROMANO R., op. cit.

¹⁰⁵ VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, cit., p. 175.

circa 1.700 residenti in meno ogni anno (quasi 5 al giorno)¹⁰⁶. La perdita è stata costante e significativa negli anni, con un picco di circa 16mila persone nei primi 4 anni a causa della disoccupazione, e una perdita media del 7% di popolazione ogni decennio nei primi 30 anni¹⁰⁷. Soltanto nel decennio 2001-2011

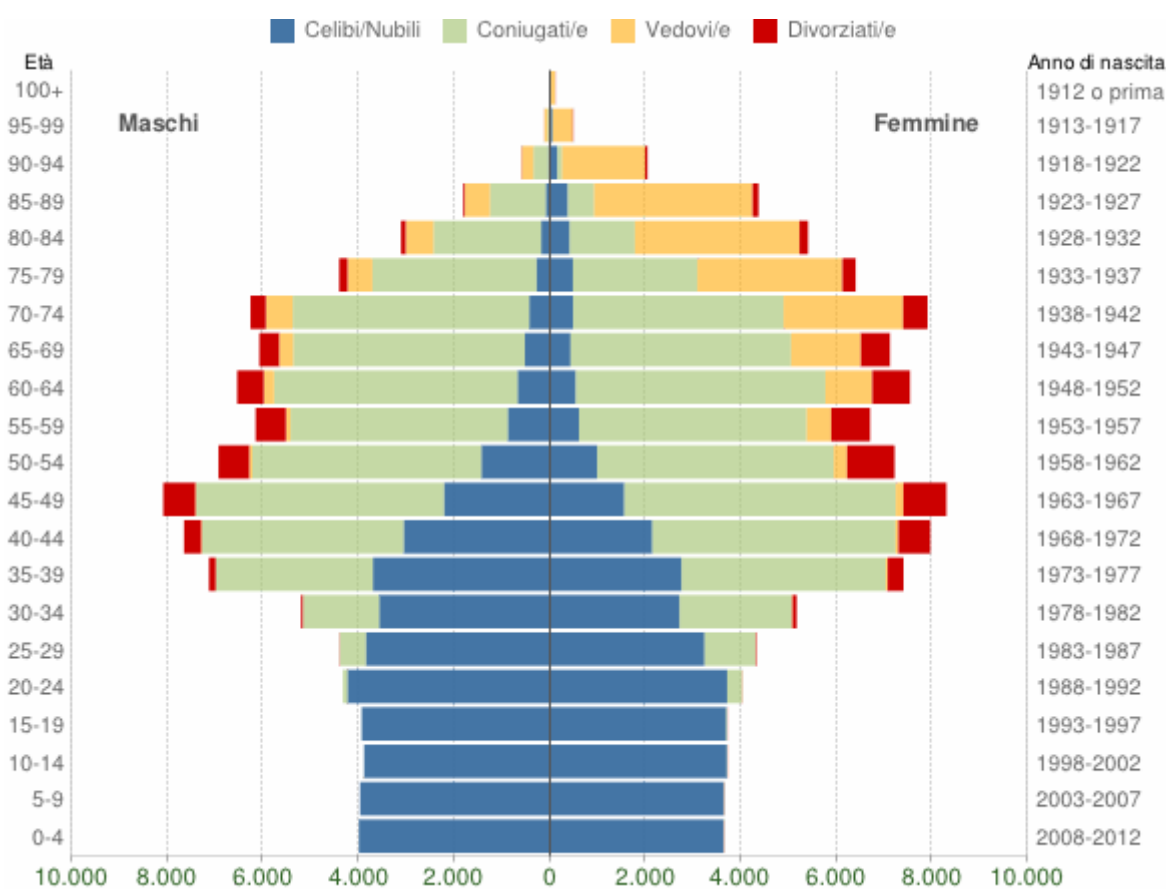


Figura 6 Popolazione del Comune di Trieste per età, sesso e stato civile, al 1 gennaio 2012 (Dati ISTAT, elaborazione tuttitalia.it)

la perdita è andata rallentando, e si è attestata intorno ai 4 punti percentuali, anche grazie al fenomeno di aumento dei

¹⁰⁶ Dati ISTAT

¹⁰⁷ Come ben esposto da Battisti, il calo ha riguardato maggiormente i comuni della fascia confinaria rispetto a quelli dell'entroterra, a dimostrazione dell'isterilimento della funzione di transito del confine. BATTISTI G., *L'economia di frontiera di una regione-problema*, cit., p. 11.

flussi migratori dall'estero che ha ridotto l'incidenza del saldo demografico negativo in tutta la penisola.

Il dato è reso maggiormente preoccupante se incrociato con i dati paralleli relativi alla composizione della popolazione di Trieste. Oltre al calo in termini assoluti, infatti, la piramide dell'età della città e della provincia subisce da decenni una trasformazione, con un sempre maggiore squilibrio fra anziani e giovani. Il tasso di dipendenza, che è cresciuto costantemente dalla seconda metà del XX secolo, ha raggiunto nel 2013 il numero di 65,1 (v. fig. 8).

Questo quadro racconta una città in costante aumento di dipendenza dallo Stato centrale, dalla cui assistenza dipende oramai inevitabilmente.¹⁰⁸

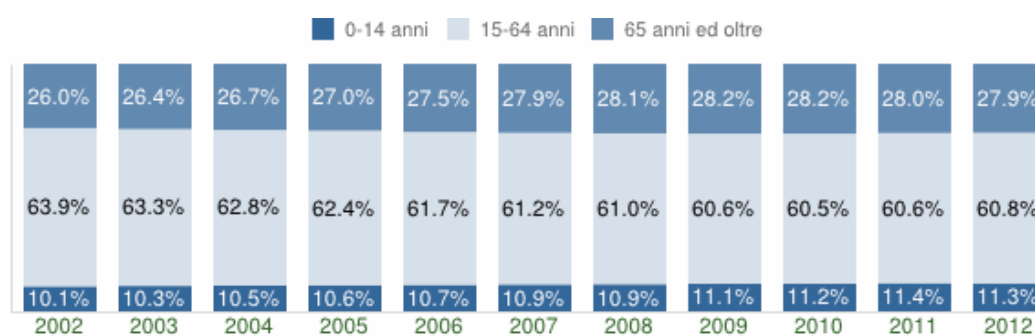


Figura 7 Struttura per età della popolazione di Trieste al 1 gennaio (dati ISTAT, elaborazione tuttitalia.it)

I dati tradiscono la forte penalizzazione in termini di sviluppo causata dalla chiusura del confine¹⁰⁹. Perdendo centralità a causa della posizione geografico-politica nella quale si era venuta a trovare, Trieste subì l'inevitabile tracollo

¹⁰⁸ Ancora oggi all'interno del PIL provinciale davvero rilevante è il ruolo dell'economia di derivazione pubblica, che rappresenta ben il 24,3%. PARRINELLO S., *Relazione sull'economia triestina*, in «Il Conferenza sull'economia triestina», Provincia di Trieste, 1977.

¹⁰⁹ BATTISTI G., *L'economia di frontiera di una regione-problema*, cit., pp. 12-13.

della funzione portuale, dovuta al radicale troncamento del proprio retroporto e della stessa provincia di competenza¹¹⁰. La crisi del canale di Suez e la concorrenza dei porti nord europei fecero il resto, riducendo il ruolo della città e della regione, oramai divisa da confini quasi invalicabili, a zona periferica e ininfluente. Oltre al troncamento della direttrice orientale, infatti, a penalizzare Trieste contribuì lo spostamento del baricentro geopolitico europeo dall'area alpino-danubiana all'area alpino-renana, che portò il traffico commerciale a orientarsi verso l'Europa occidentale, favorendo il trasferimento della maggioranza dell'armamento nel Tirreno e di conseguenza lo sviluppo dello stesso come accesso privilegiato al continente¹¹¹.

Anche in questo caso il Governo nazionale dovette affrontare l'emergenza individuando soluzioni alternative. La strategia posta in essere per impedire il tracollo definitivo dell'economia portuale fu innanzitutto la riconversione del traffico portuale in una materia il cui commercio non necessita di un retroporto arioso: l'energia. Nel 1964 ebbe inizio la costruzione di un'infrastruttura fondamentale che avrebbe contribuito alla sopravvivenza della città: l'oleodotto transalpino TAL, destinato a rifornire di greggio la raffineria di Ingolstadt, in Baviera. La scelta di costruire questa infrastruttura cadde su Trieste sia per via della posizione strategica relativa alla funzione di quadrivio, sia per via della

¹¹⁰ BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, cit., p. 24.

¹¹¹ ROLETTA G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, cit., p.96.

profondità dei fondali che permetteva l'accesso in porto di petroliere dall'ampio pescaggio¹¹². Durata due anni e mezzo, la costruzione del TAL costò 192 milioni di dollari¹¹³ e candidò Trieste a rivestire un nuovo ruolo nell'Europa occidentale: quello di snodo energetico principale in grado di distribuire petrolio per le ricche economie dell'Austria e della Germania.

Il ripensamento della funzione commerciale di Trieste in chiave energetica permise forse la sopravvivenza dell'economia del porto. Riguardo alla propria funzione, grazie all'oleodotto TAL la città poté in parte riallacciarsi alla direttrice nord-sud recuperando i mercati di riferimento del proprio *hinterland*, pur se in un limitato campo merceologico, e attendere un auspicato cambiamento della situazione politica regionale¹¹⁴.

Un tentativo politico di risollevarne l'economia strategica della regione fu fatto con il Trattato di Osimo del 1975. In esso l'Italia e la Jugoslavia, oltre a riconoscere definitivamente le reciproche sovranità sulla Zona A e sulla Zona B del fu TLT, risolvendo così i contenziosi confinari, progettaronò all'interno di un accordo una serie di misure industriali e portuali finalizzate a restituire alla regione una centralità e a superare i limiti dovuti ai nuovi confini, attraverso la costruzione di una grande Zona Franca Industriale sul Carso (Z.F.I.C.) a cavallo della frontiera alle spalle di Trieste, con la quale la regione Giulia avrebbe dovuto recuperare se non una profondità

¹¹² ROMANO R., op. cit. p. 18.

¹¹³ Dati TAL, aprile 2014.

¹¹⁴ BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, cit., pp. 32.

territoriale quantomeno una competitività industriale e commerciale¹¹⁵. La zona si sarebbe estesa sul territorio transfrontaliero tra Opicina e Basovizza in Italia e Sesana in Jugoslavia; ma la Z.F.I.C. non fu realizzata, e le relative clausole previste dal Trattato non furono mai applicate a causa dell'opposizione violenta della politica locale¹¹⁶: troppo forte era infatti in quegli anni la delusione per la rinuncia a qualsiasi pretesa sulla Zona B e la paura che la zona comune industriale servisse da testa di ponte per permettere al regime titino l'afflusso di lavoratori jugoslavi¹¹⁷ e il controllo di un'ulteriore fetta di territorio affacciata questa volta sulla città di Trieste. Insomma fu la diffidenza fra gli attori in campo, oltre alla crisi economica, a rendere impossibile la realizzazione degli ambiziosi progetti previsti dal Trattato, rendendo lettera morta tutte le parti esclusa quella riguardante il riconoscimento dei confini.

Fu in questo particolare scenario che l'opinione pubblica della città di Trieste, consapevole della potenzialità strategica disattesa, cedette spesso alla tentazione di accusarne lo Stato centrale, riscoprendo così una propria identità cittadina fondata sul riconoscimento del carattere unico e peculiare della composizione etnica e sociale, della storia, della posizione

¹¹⁵ KRASNA F., *Le principali vicende che hanno interessato il confine nord-orientale d'Italia dal 1972 ad oggi* in VALUSSI G., «Il confine nordorientale d'Italia», cit., pp. 203-206.

¹¹⁶ Romano riduce erroneamente all'estrema destra la contrarietà al progetto. In ROMANO R., op. cit. p. 22-23.

¹¹⁷ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...*, cit. p. 277.

geografica e delle potenzialità economiche e commerciali della città¹¹⁸.

Nel frattempo faceva la sua comparsa un nuovo avversario marittimo: il porto di Capodistria, nato con lo scopo dichiarato di assolvere su di sé la direttrice orientale perduta da Trieste. La fondazione del porto di Capodistria era stata un atto inevitabile per Tito, il quale aveva a lungo cercato di ottenere Trieste per diverse ragioni, fra le quali la necessità di equilibrio interno tra le varie etnie che componevano il neonato Stato balcanico: gli sloveni, in particolare, storicamente legati alla cultura asburgica, vivevano con particolare disagio la convivenza con altri popoli jugoslavi in uno Stato il cui baricentro cadeva diverse centinaia di chilometri a sud di Lubiana. Già nel 1920 all'interno del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni erano sorti seri dissapori in seguito alla firma del Trattato di Rapallo, che aveva lasciato fuori dai confini jugoslavi circa un quarto della popolazione di lingua slovena¹¹⁹; quel Trattato, che per serbi e croati era uno strumento di emancipazione regionale per fondare il nuovo Stato su positivi rapporti con l'Italia e con le altre potenze, era stato vissuto dagli sloveni come l'umiliazione delle giovani ambizioni nazionali. Giunto al potere Tito, che era croato, aveva poi sfruttato la situazione di vantaggio conquistata sul

¹¹⁸ La questione della ricerca di un'identità triestina è, secondo Battisti, il «"male oscuro" contro cui Trieste tenta inutilmente di lottare da decenni» BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...*, cit. pp. 277-278.

¹¹⁹ TORALDO DI FRANCIA O., *Il problema nei suoi vari aspetti*, in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, «Il confine orientale d'Italia», cit.

campo per garantire alla neonata Repubblica Federale un equilibrio interno accontentando l'inquieta componente slovena che, rappresentata da Kardelj, ambiva a possedere uno sbocco sul mare attraverso Trieste. Quando fu diventato evidente che non sarebbe stato più possibile venire in possesso di Trieste, Tito pretese di garantire agli sloveni un nuovo accesso sul mare presso le foci del Risano, vicino a Capodistria: sorse così Luka Koper, un grande porto destinato a sostituire Trieste nella funzione di sbocco del retroterra sloveno e, in prospettiva della direttrice orientale. Capodistria si mostrò rapidamente come uno scalo ambizioso e dinamico, introdusse tariffe portuali nettamente inferiori¹²⁰ a quelle di Trieste al fine di sfruttare la propria posizione di vantaggio geografico-politica a scapito del porto concorrente, distante meno di dieci chilometri.

La costituzione del porto di Capodistria rappresentò per gli sloveni un'autentica rivalsea simbolica, oltre che l'opportunità di esercitare il ruolo di potenza marittima nella zona dell'Alto Adriatico; a livello geopolitico il porto cercò di assumere su di sé la funzione di quadrivio che si riteneva non potesse più appartenere a Trieste, moncata del proprio retroterra. Si era resa necessaria l'adozione di alcuni aggiustamenti territoriali per permettere a Capodistria di svilupparsi e rendersi competitiva rispetto al morente gigante

¹²⁰ PORCEDDU A., *Evoluzione del porto commerciale di Trieste e dei suoi rapporti con il territorio di riferimento*, Tesi di Dottorato di ricerca in Geostoria e Geoeconomia delle regioni di confine, XXI Ciclo, Università degli studi di Trieste, 2008, pp. 193.

italiano; il Memorandum di Londra del 1954 aveva previsto una modifica confinaria di scarso valore territoriale ma di grande importanza strategica: le due zone del TLT trovavano infatti il proprio confine presso Punta Sottile, sulla penisola che divide Muggia da Capodistria. Ma se fosse stato rispettato questo confine nella spartizione del Territorio l'Italia si sarebbe trovata in una posizione dominante il vallone di Capodistria attraverso i villaggi che sorgono sui colli di Muggia e che dominano i due golfi. Per scongiurare questa situazione, che avrebbe pregiudicato un sereno sviluppo del nuovo porto sloveno offrendo agli italiani un vantaggio strategico importante, Tito ottenne che il confine fosse rettificato a suo favore spostando la linea dalla Punta Sottile a San Bartolomeo presso Lazzaretto, e lasciando così in territorio jugoslavo diverse frazioni abitate da quasi quattromila italiani.

In questa maniera poté sorgere un porto molto dinamico a pochi chilometri da Trieste, che con la sua concorrenza spietata provocò l'aumento della sensazione di isolamento e di abbandono della città, sulla quale si è rafforzata la storica alterità triestina: la caratteristica percezione identitaria della popolazione di Trieste è un carattere fondamentale, ed è unica e differente anche rispetto a sentimenti isolazionisti presenti nel nord Italia, solo apparentemente analoghi¹²¹; la popolazione di Trieste è intimamente legata al concetto di confine, sia nel senso che le differenti comunità che la compongono sono

¹²¹ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...*, cit., pp. 269-278.

spesso diffidenti e talora impermeabili le une con le altre¹²², sia perché l'idea stessa del confine è una caratteristica fondante e insostituibile per tutte le anime componenti la popolazione della città, caratteristica che ha prodotto la frattura fra la città e l'autorità asburgica, ma anche il rapporto aspro e conflittuale con lo Stato italiano, sul quale sono state spesso riversate le responsabilità per lo stato di minorità nel quale la città langue dal secondo dopoguerra in un «complesso di "tradimento"» che i triestini avevano nutrito anche per l'Austria.¹²³

Unita alla sensazione di abbandono da parte dello stato centrale, questa rivendicazione di diversità ha causato nel tempo il fiorire di movimenti autonomisti quando non indipendentisti: l'esempio più autorevole e credibile fu la Lista per Trieste¹²⁴, un partito locale che nelle elezioni del 1978 divenne il primo partito della città, con un programma fondato sull'autonomia della provincia, la difesa del Carso e il rilancio dell'economia.¹²⁵

¹²² COLOMBI M., *Niente di nuovo sul fronte orientale? Semiosi e struttura profonda del confine triestino. Response a Ivan Verč*, in «Between», vol. I, n. 1, maggio 2011.

¹²³ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...*, cit., p. 276.

¹²⁴ *Ivi*, p. 270.

¹²⁵ Cfr. ARA A., MAGRIS C., *op. cit.*, p. 193;

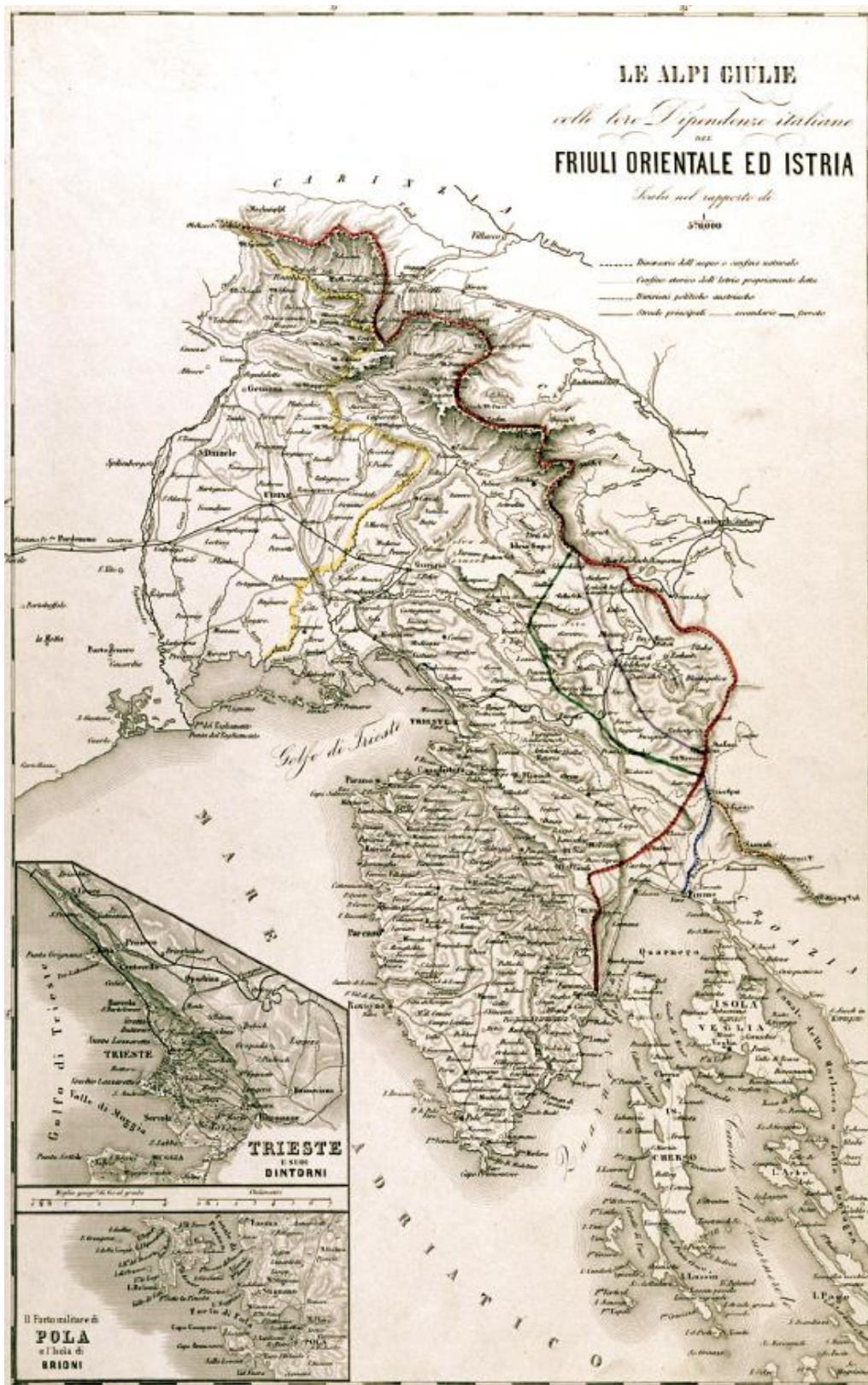


Figura 8 La regione Giulia in una carta del 1867 (riportata su SELVA O., UMEK D., op. cit. p. 141)

Una nuova centralità geopolitica

Il ritorno dei Balcani

La predisposizione naturale di qualunque potere proveniente dalla penisola italiana ricade sul tentativo di creare uno spazio di influenza e di protezione sulla penisola dei Balcani. Questa predisposizione è causata dalla concorrenza di alcuni importanti fattori: innanzitutto la storica assenza di un'autorità balcanica unica in grado di esercitare un ruolo di potenza regionale crea un vuoto di potere in una zona il cui possesso è strategicamente essenziale per il controllo delle direttrici est-ovest e nord-sud. Mancando un'autorità in grado di svolgere il ruolo di potenza, le attenzioni delle principali potenze limitrofe si concentrano quindi su questa penisola e sui relativi accessi, soprattutto quelli che la collegano alla penisola italiana. Il controllo di questi valichi, e la stabilizzazione della intera regione è dunque un elemento di grande importanza per qualsiasi politica d'influenza, e nel caso italiano anche per la sicurezza del territorio¹²⁶: protetta dalle Alpi e dal mare, la penisola italiana è infatti geograficamente vulnerabile sul proprio fianco orientale, proprio nel lato che presenta i suddetti elementi di attrattività per le potenze concorrenti. In questo senso la sicurezza militare della penisola italiana

¹²⁶ «Quando esiste un nucleo statale nella penisola, cotesto nucleo è costretto ad occupare la sponda orientale dell'Adriatico per ragioni di sicurezza, cioè per impedire invasioni». PARTITO NAZIONALE FASCISTA, *op. cit.*, p. 20.

presume il controllo del mare Adriatico da considerare quasi come un mare intero.

In questa direzione si è orientata di fatto la politica regionale italiana fin dall'unità nazionale, e già dai tempi di Francesco Crispi si cercò di stabilire una strategia d'influenza in questa regione assumendo posizione nel tentativo di sfruttare le tensioni esistenti: dal sostegno dato dall'Italia ai diritti della Bulgaria durante la crisi del 1887, alla promozione da parte italiana di un'alleanza bulgaro-serbo-rumena nel 1889, fino agli atti volti a creare una zona d'influenza in Albania fin dal 1917, quando con il proclama di Argirocastro l'Italia aveva posto la terra delle aquile sotto protettorato, esplicitando le proprie ambizioni nella regione.

Anche il Trattato di Rapallo del 1920 e il Trattato di Roma del 1924 possono essere intesi come atti finalizzati a ottenere all'Italia maggiori spazi di manovra nel controllo dei Balcani, in risposta alle macchinazioni della Francia che cercava di isolare l'Italia attraverso la Cecoslovacchia e gli Stati della Piccola Intesa¹²⁷ usando la crisi adriatica; il tentativo italiano di porre lo Stato jugoslavo sotto il proprio controllo si era infatti scontrato con la concorrenza di interessi nell'Alto Adriatico, e perciò Belgrado era rimasta nell'orbita della Francia. L'Italia aveva allora dovuto rinsaldare la propria influenza in Albania ed estendere attraverso essa l'amicizia con la Bulgaria, la Romania e l'Ungheria).

¹²⁷ Cecoslovacchia, Romania e Regno dei Serbi, Croati e Sloveni.

Infine, lo stesso discusso Trattato di Osimo è da considerare come elemento di una strategia di influenza italiana nei Balcani attraverso la riconciliazione con la Jugoslavia e l'affrancamento dalla dipendenza nei confronti dell'Unione Sovietica, che nell'incertezza confinaria italo-jugoslava conservava il ruolo di garante (con le altre potenze vincitrici) dell'assetto sancito nel Trattato di Pace¹²⁸.

In effetti, il tentativo di influenza italiana sui Balcani ha seguito da sempre due direttrici: quella settentrionale, passante per la contesa regione dell'Alto Adriatico e quindi caratterizzata da un'irrisolvibile instabilità, e quella meridionale, rivolta principalmente all'ingresso nella regione attraverso la porta dell'Albania. L'Albania ha infatti ruotato nella sfera d'influenza italiana fin dalla sua stessa indipendenza, forte dello storico legame dato dalla vicinanza delle coste e dalla presenza in Italia di storiche comunità *arbereshe*, che diedero i natali all'eroe del risveglio nazionale albanese Terenzio Tozzi il quale, nato in Calabria, combatté per l'indipendenza dell'Albania nel 1911/1912. Roma cercò perciò da subito di esercitare un ruolo di primo piano attraverso questo giovane Stato destinato a divenire la testa di ponte della penetrazione italiana nei Balcani.

Questa scelta aveva inoltre l'obiettivo strategico di dominare il mare Adriatico: controllare il canale di Otranto,

¹²⁸ KRASNA F., *Le principali vicende che hanno interessato il confine nord-orientale d'Italia dal 1972 ad oggi* in VALUSSI G., «Il confine nordorientale d'Italia», cit., pp. 203-206.

infatti, significa controllare l'unico accesso a questo "fiume" interno all'Europa, e quindi la direttrice nord-sud¹²⁹. A questo fine l'Italia, pur rinunciando nel 1920 all'occupazione di Tirana, decise di conservare l'isola di Saseno per costruirvi un'importante base navale. Grazie poi al rapporto privilegiato con re Ahmed Zogu¹³⁰, l'Italia permise nel 1925, con il proprio capitale, la creazione della Banca Albanese – che finanziò la modernizzazione del Paese attraverso la costruzione di strade e opere portuali – incentivò lo sviluppo del settore agricolo, fino a giungere alla stipula del Patto di Tirana del 1926 e del secondo Patto di Tirana del 1927, con i quali assunse anche formalmente la tutela e la responsabilità dell'organizzazione del giovane Stato. I tecnici e gli ufficiali italiani collaborarono alla formazione dell'esercito, alla costituzione della flotta aerea, alla progettazione della ferrovia Durazzo-Tirana e della rete stradale e portuale del Paese. Inoltre l'Italia avviò una forte opera di penetrazione economica attraverso le industrie, al fine di legare a doppio nodo le due sponde del canale di Otranto. Il controllo diretto in Albania sfociò nella pacifica occupazione del 1939 e fu vanificato anch'esso dalla sconfitta bellica.

Tuttavia, ancora in tempi moderni l'Italia ha ricominciato a esercitare una certa influenza sulla Shqipëria attraverso i partenariati strategici, la cooperazione italiana allo sviluppo, il

¹²⁹ Un interessante approfondimento dei vantaggi attesi dal controllo italiano dell'intero Adriatico – previsto dal Patto di Londra – si veda ALBERTI M., op. cit., pp. 104-ss.

¹³⁰ Che scelse il titolo di re degli albanesi, e non re di Albania, includendo quindi nel proprio titolo anche le minoranze albanesi viventi nei paesi limitrofi, e in particolare in Serbia e in Grecia.

sostegno alla richiesta di ingresso in Unione Europea, ma anche grazie a una seria e radicata presenza industriale italiana e a una politica d'investimenti, di cooperazione economica e di formazione militare.

La regione dei Balcani, e in particolare i Balcani occidentali, ha rappresentato negli ultimi due secoli una zona di forte instabilità politica. Questa condizione deriva dalla particolare situazione geografica che da sempre pone la regione al centro di interessi confliggenti: la penetrazione turco-ottomana da sud, l'influenza veneto-latina da ovest attraverso il mare Adriatico, la pressione austro-tedesca e ungarica da nord, l'influenza strategica russa da est; questa particolarità ha fatto di questa terra il campo di uno scontro continuo, con un'alternanza di momenti di tensione "fredda" ed esplosioni di violenza.

L'unificazione nazionale degli slavi meridionali nella Repubblica Federativa di Jugoslavia al termine della Seconda Guerra Mondiale ha permesso il raggiungimento, per la prima volta, del risultato di una sostanziale pacificazione delle diverse nazionalità presenti sul territorio, alle quali l'ideologia nazional-comunista del maresciallo Tito ha garantito una sostanziale coesione statale durata per diversi decenni. Scomparso il dittatore, l'intero sistema – incentrato sulla sua capacità politico-diplomatica e sulla sua autorevolezza – è imploso in pochi anni, dando vita alla prima guerra europea dopo il 1945 che ha prodotto una frammentazione politico-

statuale senza precedenti. Attualmente la regione balcanica è una delle zone del mondo con il maggior tasso di frammentazione politica: esistono ben 12 realtà statali (13 se consideriamo la Repubblica Sprska) che insistono su un'estensione territoriale di 560.847 km², paragonabile a quella della penisola iberica. Questa frammentazione politico amministrativa non risolve tuttavia il rebus della regione: quasi tutti gli Stati conservano al proprio interno cospicue minoranze linguistiche, etniche e religiose, la cui presenza rappresenta una continua minaccia alla stabilità dell'intera regione: italiani e austriaci in Slovenia, sloveni in Italia, serbi e italiani in Croazia, ungheresi, musulmani, rumeni e croati in Serbia, serbi in Kosovo, musulmani in Macedonia, turchi in Bulgaria, fino al vero e proprio *puzzle* della Bosnia-Erzegovina. Regioni autonome, confini non riconosciuti, minoranze etniche, persistenze storiche, corridoi e strozzature contribuiscono a comporre un quadro ancora oggi estremamente complesso, nel quale le identità si rafforzano e talora addirittura si inventano, diventando elementi di caratterizzazione e di distinzione rispetto ai propri vicini. Per queste ragioni la penisola balcanica è una regione inquieta, ciclicamente attraversata da fortissime tensioni socio-politiche fra le diverse popolazioni, la cui distribuzione non coincide mai con la divisione confinaria. Una situazione che ha agevolato nel tempo l'affermazione di forti identità nazionali fondate su un passato violentemente conflittuale e sull'aspra distinzione dai propri vicini, rivendicata

attraverso le leve della lingua, della storia, della geografia e soprattutto della religione. In questa regione appaiono infatti evidenti le eredità lasciate dai popoli che nei vari secoli hanno dominato le varie zone: le terre di dominazione veneziana e asburgica (Slovenia e Croazia) hanno conservato la fede cattolica, mentre quelle sottomesse all'Impero Ottomano sono divise fra musulmani sunniti (Albania, Kosovo, Bosnia) e cristiani ortodossi (Grecia, Serbia, Macedonia, Montenegro e Bulgaria) per i quali la scelta religiosa rappresenta spesso un forte elemento di identità nazionale.

Oltre alla religione, l'altro grande elemento di caratterizzazione nazionale che diventa rivendicazione di alterità nei confronti del vicino è la questione della lingua: i popoli abitanti buona parte della penisola balcanica parlano di fatto un'unica lingua chiamata serbo-croato e diffusa in Serbia, Croazia, Bosnia, Erzegovina, Repubblica Sprska e Montenegro; ma le popolazioni locali continuano a chiamare la propria lingua croato, serbo, bosniaco, e attraverso questa distinzione rivendicano un'alterità nazionale o regionale. Anche l'uso dell'alfabeto cirillico o latino è motivo di divisione, in particolare nelle zone condivise nelle quali ancora oggi non sono infrequenti episodi di arbitrarie eliminazioni dalle insegne pubbliche delle indicazioni riportate nell'alfabeto minoritario.

La penisola balcanica è dunque una terra dalla grande instabilità ma da sempre al centro delle ambizioni di controllo da parte di diverse potenze. Posta in posizione strategica,

infatti, nella storia è stata contesa da Turchi, Bizantini, Veneziani, Austriaci e Russi. Nel passato i Turchi hanno sempre posto la propria capitale nei Balcani, prima ad Adrianopoli e poi a Costantinopoli, dimostrando un grande interesse nel dominio di questa regione che permetteva loro di minacciare il cuore dell'Europa e di contrastare il potere veneziano sui mari. Anche l'Austria, dal canto suo, intendeva contendere a Venezia il dominio del mare, e considerando necessario il controllo di questa regione come argine contro l'avanzata turca verso Vienna, agevolò la diffusione di croati e serbi intorno alla Bosnia, punta avanzata dell'espansione ottomana. La Russia ha sempre nutrito un forte interesse nell'esercitare influenza sui Balcani, attraverso i quali intendeva raggiungere i mari caldi aggirando la difficile regione degli stretti. La somma di queste diverse spinte, e dei fattori concomitanti, ha prodotto il mosaico di popoli e religioni citato, causando uno stato di perenne instabilità regionale.

La geografia politica della zona rende evidenti alcune delle principali questioni rimaste irrisolte, sulle quali i popoli balcanici si sono battuti anche recentemente: il corridoio di Brčko, l'enclave croata in Serbia, la provincia del Kosovo, la repubblica Sprska, la Vojvodina, il Sangiaccato di Novi Pazar, sono le principali zone soggette a regimi amministrativi straordinari, le cui realtà sono ancora foriere di un'instabilità faticosamente tenuta sotto controllo dai deboli Governi nazionali. Tuttavia, a dispetto della turbolenza e del potenziale

disordine, la penisola balcanica sta diventando negli anni una zona geopoliticamente sempre più importante, grazie a una serie di contingenze che la riguardano più o meno direttamente e che ricalcano in parte le tensioni e le pressioni che l'hanno interessata nel passato.

L'approvvigionamento energetico dell'intera Europa dipende per il 30% dal gas e per il 35% dal petrolio provenienti dalla Russia attraverso il sistema dei gasdotti e oleodotti di Mosca¹³¹ (v. fig. 10). Snodo fondamentale per l'accesso di queste infrastrutture nel continente è l'Ucraina, la quale per questa ragione è divenuta negli anni oggetto di operazioni internazionali finalizzate all'instabilità e recentemente sfociate in una vera e propria guerra civile dagli esiti tuttora incerti. Nel perseguire la necessità di ottenere una nuova strada, maggiormente sicura, attraverso la quale far pervenire i preziosi idrocarburi necessari al fabbisogno dei Paesi europei, sono stati messi in campo quattro differenti progetti: il Nabucco, il TAP, il Poseidon e il South Stream.

Il Nabucco è un progetto nato con il dichiarato obiettivo di liberare l'Unione Europea, e in particolare i paesi ex-sovietici, dalla servitù energetica nei confronti della Russia, e di

¹³¹ COLANTONI L., Le opzioni dell'Europa contro la dipendenza energetica dalla Russia, in «Limes», n.2, 2012.

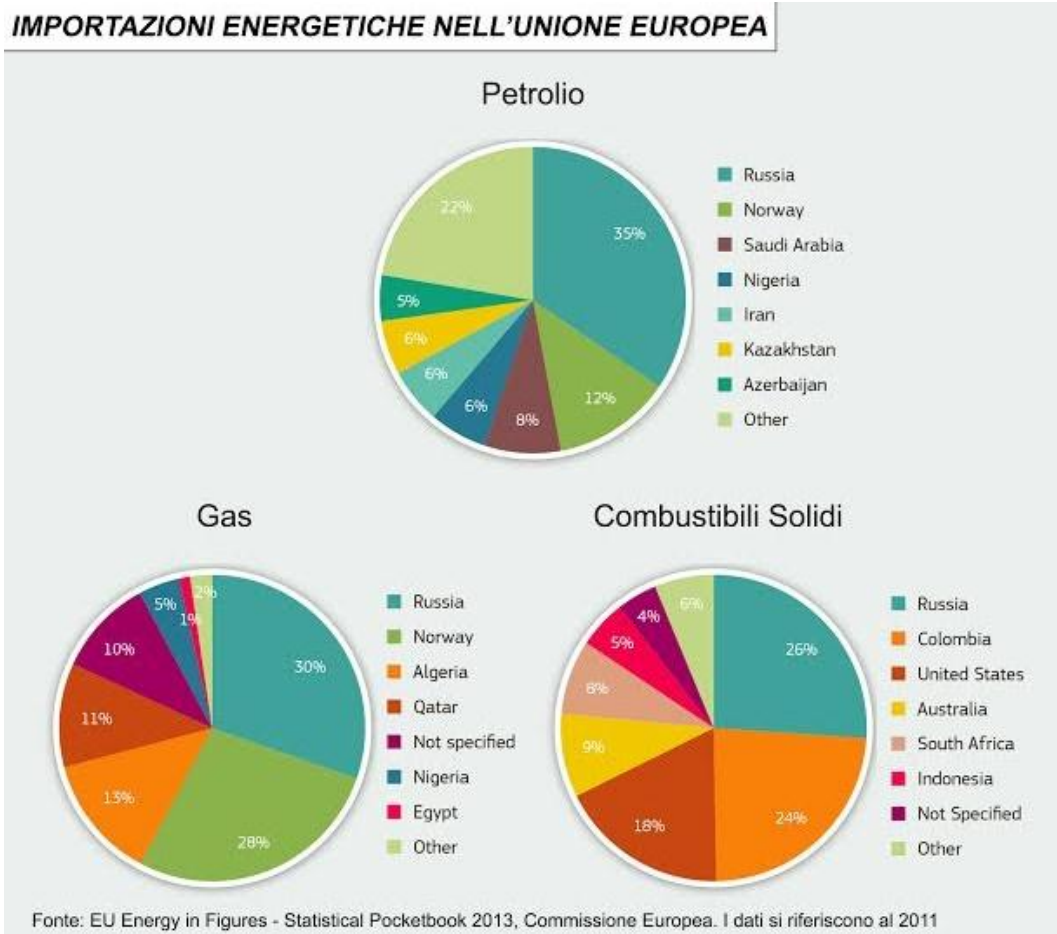


Figura 9 La dipendenza energetica europea (fonte Limes)

diversificare le sue fonti di approvvigionamento diminuendo la percentuale di gas russo utilizzato: partendo dal confine turco-georgiano o dal mar Caspio, il tubo di 142 centimetri di diametro avrebbe dovuto attraversare circa 3.300 km di territorio fra Turchia, Bulgaria, Romania, Ungheria e Austria portando il gas fino a Baumgarten, da dove sarebbe stato poi distribuito nella rete europea. Il tracciato previsto (che non includeva la penisola italiana) era disegnato con l'intento di evitare tutti i paesi considerati vicini alla sfera d'influenza

russe, con l'obiettivo ambizioso di raggiungere un flusso iniziale di 31 miliardi di metri cubi l'anno. Gli azionisti del progetto erano BOTAŞ (la compagnia di stato turca), Bulgarian Energy Holding (l'omologa Bulgara), l'ungherese MOL, l'Austriaca OMV Gas & Power, la tedesca RWE e la rumena Transgaz. Ciascun azionista possedeva una quota pari al 16.67% della compagnia Nabucco Gas Pipeline International GmbH creata per il progetto. Il Nabucco si candidava ad essere il più lungo gasdotto del mondo, con un costo di realizzazione stimato inizialmente intorno ai 7,9 miliardi di euro, che sarebbe stato coperto dalla Banca Europea per gli investimenti e dalla Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo soltanto a fronte di un serio piano che prevedesse contratti a lungo termine per la fornitura del gas tali da garantire l'utilità della spesa. Il progetto, sul quale l'Unione Europea ha investito buona parte del proprio peso politico, ha tuttavia incontrato negli anni una serie di difficoltà crescenti dovute sia alle situazioni politiche, sia allo stesso gigantismo che ne ha reso complicata e poco competitiva la realizzazione. Già nell'ottobre 2011 il Commissario Europeo per l'Energia Guenther Oettinger fu costretto a riconoscere che i costi di realizzazione sarebbero probabilmente raddoppiati, giungendo a sfiorare i 15 miliardi di euro. Avvicinandosi alla fase della realizzazione, il progetto è risultato sempre più complicato e costoso da realizzare ed è definitivamente tramontato nel luglio 2013 quando il consorzio

Shah Deniz¹³², gestore del più grande giacimento di gas dell'Azerbaijan, ha deciso di prediligere il progetto TAP, dal tracciato decisamente più corto e dai costi di realizzazione maggiormente sostenibili, seppellendo definitivamente il Nabucco: la decisione del consorzio ha rappresentato una vittoria geopolitica per la Russia, che da sempre aveva avvertito il progetto, e una sconfitta per l'Unione Europea.



Figura 10 Il percorso del Nabucco (fonte Nabucco)

Nato come abbiamo visto come alternativa più economica e di maggiore realizzabilità rispetto al Nabucco, il progetto di gasdotto TAP-Trans Adriatic Pipeline è un'iniziativa di British Petroleum (Gran Bretagna), Statoil (Norvegia), E.ON (Germania), SOCAR (Azerbaijan), Fluxys (Belgio), Total (Francia) e Swiss Axpo (Svizzera). Il tracciato previsto per

¹³² Il Shah Deniz consortium è composto per il 28,8% da British Petroleum (Gran Bretagna), per il 16,7% da SOCAR (Azerbaijan), per il 15,5% da Statoil (Norvegia) mentre il restante 40% è diviso in parti uguali fra Total (Francia), Lukoil (Russia), Nico (Iran) e TPAO (Turchia).

questa *pipeline* prevede di partire dal confine turco-greco, dove si allaccerà al TANAP (Trans-Anatolian Gas Pipeline) carico di gas azeri per attraversare la Grecia e l'Albania, dove si tufferà nel mare Adriatico per raggiungere il Salento, in località San Foca di Meledugno (LE). Giunto in Italia il gas sarà distribuito in Europa attraverso la Rete Nazionale di Gasdotti di Snam¹³³. Il TAP è riuscito a scalzare e vanificare il progetto di Nabucco grazie alla fattibilità economica e alla minore distanza coperta, dati che permettono una competitività decisamente notevole e che come detto hanno convinto il consorzio Shah Deniz a prediligere questa ipotesi. Oltre alle questioni economiche – per ammortizzare i costi di realizzazione del Nabucco si sarebbe dovuta trasportare un'enorme quantità di gas, in una incerta fase di contrazione della domanda – ha influito sulla scelta il fatto che il tracciato proposto per il tubo trans-adriatico attraversi un minor numero di paesi, potendo così vantare un risparmio sui diritti di transito e una minore dipendenza dagli imprevedibili fattori geopolitici. Il tracciato previsto si snoda per 869 km (545 in Grecia, 211 in Albania, 105 nell'Adriatico e 8 in Italia) ed è oramai in fase di realizzazione malgrado le resistenze degli enti locali interessati nel tratto italiano. Il TAP inoltre verrebbe collegato con lo IAP-Ionian Adriatic Pipeline, la versione balcanica del gasdotto che dovrebbe raggiungere la città dalmata di Spalato, in Croazia, dopo aver attraversato l'Albania e il Montenegro per un totale di 511 km.

¹³³ BELLOMO S., *Snam tifa per Tap ma non punta a diventare azionista*, in «Il Sole 24 ore», 24 maggio 2013.



Figura 11 Il tracciato del TAP e dello IAP (fonte gs-press)

Nel settembre 2014 il TAP ha ottenuto la positiva VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) dal Governo italiano, ed è così entrato nella fase di realizzazione.

Il progetto Poseidon prevede la posa di un gasdotto che colleghi l'Europa attraverso l'Italia, la Grecia e la Turchia, vera porta d'accesso del gas naturale proveniente sia dalla Russia che dagli altri giacimenti asiatici.

Il tubo dovrebbe attraversare il mare Ionio per portare il gas dalla costa greca fino a Brindisi in Puglia, dove si allaccerebbe alla rete nazionale. Nato da un accordo italo-greco del 2005, allargato alla Turchia nel 2007, il progetto ha subito

battute d'arresto fino al giugno 2014, quando è stato inserito dalle autorità greche fra i 12 investimenti strategici principali.

L'altro grande progetto per l'apertura di un canale meridionale di approvvigionamento energetico per l'Europa è il South Stream, proposto e immaginato da Gazprom, l'azienda statale russa che si occupa di distribuire il gas nel mondo. Anche il South Stream nasce in aperta concorrenza rispetto al Nabucco, e ha come scopo quello di diversificare le strade di accesso del gas russo all'Europa, evitando il collo di bottiglia geopolitico dell'Ucraina ma mantenendo il sistema energetico europeo legato a Mosca attraverso strade diverse: in questa ottica va interpretata la realizzazione del già inaugurato North Stream, che conduce il gas naturale in Germania attraverso il mar Baltico evitando accuratamente i paesi ex-sovietici. Il progetto South Stream ha una paternità anche italiana: nacque nel 2006 con un accordo di partenariato strategico fra Gazprom ed ENI che prevedeva la fornitura di gas naturale russo per il mercato italiano già dal 2007 e fino al 2035. Da questo accordo ebbe vita una collaborazione che portò alla fondazione, nel 2008, della società South Stream AG, partecipata al 50% dalle due compagnie petrolifere, con la quale vennero stretti gli accordi necessari con la Bulgaria, la Serbia, l'Ungheria, la Slovenia, l'Austria e la Grecia per il passaggio del tubo, e nel 2011 l'ENI cedette il 30% delle azioni per permettere l'ingresso nella cordata di Wintershall Holding (Germania) e EDF (Francia), che detengono da allora il 15% ciascuno della società. Questo

tipo di politica inclusiva, sapientemente portata avanti attraverso accordi bilaterali con gli stati interessati, con la costituzione di società nazionali composte da Gazprom e dalle società petrolifere nazionali, e con l'inclusione di Francia e Germania nella South Stream AG (sulla quale Gazprom conserva comunque la maggioranza assoluta), ha permesso al progetto di rafforzarsi e divenire credibile malgrado la ostinata contrarietà dell'Unione Europea, fedele alla propria strategia di diversificazione delle fonti energetiche per liberarsi dalla dipendenza dalla Russia. A spianare la strada al progetto, tuttavia, oltre alla maggiore fattibilità rispetto al Nabucco data da sterminati giacimenti di gas già dedicati a questa strada, hanno influito sicuramente le strategie delle singole nazioni e in particolare dell'Italia, che vedendosi tagliata fuori dal progetto prioritario Nabucco ha intrapreso accordi bilaterali per garantirsi la diversificazione delle risorse, contribuendo così ad affossare il Nabucco.

È interessante notare, a riguardo, come la compagnia statale russa Gazprom svolga un'opera di propaganda che presenta il progetto come finalizzato a rafforzare la sicurezza energetica europea, potenziando la strategia russa di diversificazione delle rotte di distribuzione del gas naturale¹³⁴. Mentre il Nabucco si è arenato a causa della mancanza di giacimenti disponibili che ne giustificassero la spesa, il South Stream è un progetto oramai in fase di realizzazione: la

¹³⁴ <http://www.gazprom.com/about/production/projects/pipelines/south-stream/>

costruzione è iniziata nel dicembre 2012 e sta proseguendo rapidamente grazie alle società nazionali costituite per realizzare le diverse sezioni del tubo, che verranno poi congiunte.



Figura 12 Tracciato del South Stream (fonte Gazprom)

Il percorso del South Stream intende favorire i paesi più vicini alla sfera d’influenza russa, e in particolare la Serbia e la Repubblica Sprska, entrambe rimaste fuori dal Nabucco. Partendo dalla città russa di Anapa la *pipeline* si tufferà nelle acque internazionali del mar Nero per riaffiorare presso la città di Varna; attraversata la Bulgaria entrerà in Serbia, per poi ramificarsi in due tronconi: uno verso l’Ungheria e l’Austria (Baumgarten) e l’altro attraverso la Slovenia fino a Tarvisio, dove terminerà lasciando all’Italia e all’Austria il compito di distribuire il gas al resto dell’Europa; obiettivo principe del progetto è quello di dismettere il gasdotto TAG-Trans Austrian

Gasleitung, che attraversa l'Ucraina, senza mettere in difficoltà i paesi forniti dallo stesso, e in particolare l'Italia e l'Austria. Analizzando il tracciato è possibile apprezzare come lo stesso metta la Serbia in condizione di accreditarsi come snodo energetico principale per i Balcani occidentali e anche per l'Europa, in quanto proprio da Belgrado partiranno, dal settore centrale, due tronconi rivolti uno in Croazia e l'altro nella sola Repubblica Sprska: Belgrado potrebbe sfruttare a proprio vantaggio questa centralità, minacciando in caso di crisi la chiusura di uno o più settori del tubo.

Gli accordi di realizzazione del progetto di Gazprom sono stati e sono ancora oggi fortemente osteggiati dagli Stati Uniti d'America, che vedono nel South Stream uno strumento attraverso il quale la Russia intende legare definitivamente l'Europa a sé; basti pensare che, una volta a pieno regime, il gasdotto porterà in Europa 63 miliardi di metri cubi di gas naturale. In questo quadro si è recentemente inserita la crisi militare in Ucraina, che ha fornito a Mosca l'alibi per annettere la Crimea in seguito a un referendum: l'annessione della Crimea potrebbe portare un risparmio di 10-20 miliardi di dollari nella costruzione del South Stream che, attraversando la penisola, eviterebbe tratti di mare molto profondi. Mentre l'appalto per la realizzazione della prima tratta *offshore* del gasdotto è stato assegnato alla società italiana Saipem (controllata da ENI)¹³⁵ per

¹³⁵ Mentre scriviamo, l'amministratore delegato di ENI Claudio Descalzi ha annunciato di non ritenere più strategica, per ENI, la partecipazione a SAIPEM e di volerne uscire, senza tuttavia dare riferimenti a riguardo.

un valore di 2,4 miliardi di dollari, l'Unione Europea e gli Stati Uniti d'America hanno intrapreso una forte pressione sui paesi interessati dal progetto affinché vi rinuncino, riuscendo ad oggi a ottenere un parziale smarcamento da parte della sola Bulgaria che ha recentemente sospeso i lavori di costruzione, dichiarando di voler procedere soltanto con il consenso di Bruxelles¹³⁶. La pressione politica di Bruxelles, principalmente, si fonda su ragioni giuridiche ben definite, e cioè sulla incompatibilità fra gli accordi nazionali per la costruzione del gasdotto e le regole europee racchiuse nel Terzo Pacchetto Energia, finalizzate alla prevenzione della realizzazione di monopoli e alla riduzione del potere di Gazprom. Nell'agosto 2014 la Bulgaria ha cercato di risolvere la controversia fra Europa e Russia proponendo di riprendere la costruzione del gasdotto ma permettendone l'utilizzo anche per la distribuzione del gas bulgaro¹³⁷: in questa maniera Sofia otterrebbe il doppio risultato di far ripartire i lavori (il gas bulgaro permetterebbe di superare i rilievi europei relativi al rispetto delle norme sulla diversificazione delle fonti, previste nel Terzo Pacchetto Energia) e di distribuire il gas naturale appena scoperto nelle proprie acque territoriali.

Gazprom e gli azionisti di South Stream si sono comunque dichiarati pronti, pur di realizzare il progetto, a modificare il tracciato per evitare il veto dei paesi contrari, e la Turchia si è

¹³⁶ La Bulgaria è contemporaneamente impegnata nella costruzione di un oleodotto da Bourgas, sul Mar Nero, ad Alessandropoli in Grecia.

¹³⁷ ITAR-TASS, *Bulgaria's Minister: Third countries' access to South Stream key condition of its success*, StandartNews, 12 agosto 2014.

già candidata ad ospitare la tratta eventualmente rifiutata dalla Bulgaria, opzione che la accrediterebbe definitivamente come snodo energetico europeo. Secondo indiscrezioni della stampa russa, in caso di difficoltà il nuovo tracciato potrebbe anche attraversare Turchia e Grecia e arrivare direttamente in Italia, affiancando nell'ultimo tratto il TAP.

Vista l'avanzata fase di realizzazione del tratto *offshore*, e considerata la forte pressione esercitata dagli Stati Uniti sui singoli paesi coinvolti, è addirittura probabile che Gazprom rinunci al risparmio che otterrebbe spostando il tracciato sulla penisola di Crimea e che punti piuttosto alla realizzazione più rapida possibile per non dare modo agli Stati Uniti di organizzare una fornitura alternativa di gas di scisto per la domanda energetica europea. La recente adesione, da parte europea, alle sanzioni proposte contro la Russia in occasione della crisi ucraina dell'estate 2014, ha messo in luce la disponibilità dei paesi europei a un impegno soltanto parziale contro Mosca, purché questo non coinvolga il settore dell'energia; il presidente del Consiglio italiano Matteo Renzi, presidente di turno dell'Unione, ha rivendicato questa esigenza ottenendo la solidarietà in particolare dell'Austria, dell'Ungheria e della Serbia, che hanno mantenuto il proprio impegno nel progetto South Stream.

Mentre scriviamo, dunque, la realizzazione del gasdotto del sud è ancora oggetto di un dibattito fra sostenitori della necessità di non slegare completamente l'economia del vecchio

continente da quella moscovita, e fautori di una rottura radicale con l'oriente.

Analizzando i tracciati che riguardano i gasdotti in ipotesi si può notare come tutti i progetti coinvolgano i diversi paesi della penisola balcanica che è così destinata a ritornare una zona di interesse strategico per l'Europa. A causa dell'urgenza europea di individuare nuove fonti di approvvigionamento energetico, e della contestuale strategia russa finalizzata al mantenimento delle forniture al mercato europeo, la penisola balcanica diviene un fondamentale luogo di transito per qualsiasi nuovo gasdotto che provenga dalla Russia stessa come il South Stream o dai bacini del mar Caspio come il TAP. A rendere imprescindibile la strada dei Balcani contribuisce la crescente instabilità nord Africa, l'altra principale zona di provenienza del gas destinato all'Europa. La stagione delle primavere arabe, l'abbattimento del regime di Gheddafi in Libia e la grave instabilità dell'Egitto hanno reso insicura e discontinua la distribuzione di idrocarburi verso l'Europa, che si trova quindi costretta a rafforzare e accelerare il processo di diversificazione delle proprie fonti energetiche per liberare le proprie economie dalle dipendenze nei confronti delle zone di instabilità.

Il contesto geopolitico euroasiatico ha quindi donato alla penisola balcanica una rinnovata centralità, che ha rafforzato le pressioni sulle deboli realtà statali della zona da parte di attori che ripetono in parte le stesse dinamiche che nella storia

hanno attraversato la regione e che hanno portato all'attuale situazione geografico-politica¹³⁸.

Innanzitutto la Russia: l'antico proposito di guadagnare l'affaccio sul mar Mediterraneo attraverso i Balcani è rimasto il motivo principale della politica di Mosca nella regione. La tutela esercitata sulla Serbia (e di conseguenza sulla Repubblica Sprska) rappresenta di fatto una sorta di protettorato che fa di Belgrado la punta avanzata di una strategia d'influenza che attraverso il gas intende legare la parte orientale del continente nell'abbraccio di una nuova unione post-sovietica. Questa tutela si fonda sulla condivisione di un sistema di valori, che trova nell'alfabeto cirillico e nella religione ortodossa la testimonianza più evidente e che si concretizza in uno stretto rapporto commerciale e culturale fra i due paesi¹³⁹. A riguardo è interessante riportare come nell'ambito della recente esplosione della crisi ucraina, in Serbia – paese che pur ambisce a entrare in Unione Europea – si sia costituita una brigata di guerriglieri irregolari che si è introdotta in Crimea per arruolarsi al fianco dei ribelli filorusi¹⁴⁰. Dall'altro lato l'impegno profuso dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti a favore dell'indipendenza del Kosovo ha avuto proprio lo scopo

¹³⁸ FIORINA J.F., *Géopolitique balkanique*, in «CLES-Comprendre Les Enjeux Stratégiques», n.101, 21 marzo 2013.

¹³⁹ La Russia è il secondo partner commerciale della Serbia con un interscambio pari a 1.296 milioni di euro, dopo la Germania che vanta 1.346 milioni di euro e l'Italia che raggiunge i 1.207 milioni di euro (dati ICE 2010). Recentemente la Serbia ha firmato un accordo di libero scambio con la Federazione Russa (fonte Camera di Commercio della Serbia). Negli ultimi tre anni l'Italia ha rafforzato la propria posizione diventando il primo investitore estero in Serbia (dati Istituto Statistico Serbo).

¹⁴⁰ JANJIĆ D, *Volontari serbi in Ucraina: chi sono?*, in «Osservatorio Balcani e Caucaso», 22 agosto 2014.

di allontanare quanto più possibile la Russia dalla costa adriatica e genericamente dall'Europa, tanto che il processo di avvicinamento e adesione della Serbia all'Unione è condizionato dalla pretesa di un contestuale smarcamento dalla tutela russa.

Altro attore fondamentale sulla scena locale è la Turchia. La presenza turca nella zona è molto antica e ha saputo condizionare in diversi sensi lo sviluppo della regione: alcuni popoli balcanici hanno formato e rafforzato la propria identità nazionale proprio in funzione anti-turca, mentre altri fanno della propria origine ottomana un carattere distintivo nazionale, oltre che religioso. Dopo essere stata per secoli il protagonista di questa regione, la Turchia non ha rinunciato al tentativo di mantenere una presenza nella zona d'Europa contermina, soprattutto da quando con la politica di Recep Tayyip Erdoğan e di Ahmet Davutoğlu ha riscoperto una propria vocazione egemonica regionale, da qualcuno definita "neo-ottomana", finalizzata all'esercizio di un nuovo ruolo nei confronti degli stati turcofoni dell'est (Azerbaijan, Kazakistan, Kirghizistan, Turkmenistan, Uzbekistan...) e dei Balcani, utilizzando in particolare lo strumento della comune religione musulmana per rinsaldare il legame che la tiene unita in particolare alla Bosnia e all'Albania.¹⁴¹

Dopo la caduta della Jugoslavia e la frammentazione della regione, la Turchia ha inaugurato una strategia d'influenza che

¹⁴¹ Già nel 1992, allo scoppio della guerra balcanica, il presidente bosniaco Alija Izetbegović aveva chiesto ad Ankara un aiuto proprio in nome dello storico legame fra i due popoli.

si concretizza in cospicui investimenti economici statali (189 milioni nel solo 2011), accompagnati da un crescente interesse delle aziende turche nella regione. Turca è la prima banca estera aperta in Bosnia, e così il settore aereo bosniaco, ma anche quello agricolo e persino l'istruzione sono fortemente debitori di Ankara. Inoltre, in tutti i Balcani la Turchia ha aperto università, diffuso prodotti televisivi, offerto corsi gratuiti di lingua.

Anche l'Austria e la Germania premono naturalmente, come nel passato, verso sud. La loro presenza nei Balcani si concretizza in una forte influenza di tipo economico e commerciale esercitata in particolare sulla Slovenia e sulla Croazia, repubbliche sostenute fin dalla loro nascita sia a livello economico e industriale che a livello politico in sede europea. Già durante la guerra dei Balcani il maggior sostenitore dell'indipendenza della Slovenia e della Croazia fu proprio la Germania, che aprì la strada dei riconoscimenti ufficiali condizionando in questo senso l'intera politica europea. Da allora Berlino e Vienna hanno dato vita a un'opera di penetrazione commerciale e culturale molto seria, accompagnata da una tutela politica fondata anche su una vicinanza culturale in particolare con la Slovenia, la cui formazione nazionale è stata sostenuta dall'Impero asburgico.

L'Austria è ad oggi il primo investitore in Slovenia con il 48% del capitale straniero nella Repubblica. La Germania è invece il primo partner commerciale, con un volume di scambi

pari a 8,5 miliardi di euro l'anno. Recentemente si è molto parlato dell'ipotesi di acquisto, da parte del colosso tedesco DB Schenker, del porto di Capodistria e delle ferrovie slovene, operazione finalizzata a trasformare lo scalo sloveno nel terminale di un collegamento diretto con la Germania.

Bilancia commerciale Slovenia – Principali destinatari export					
<i>2011</i>		<i>2012</i>		<i>2013</i>	
Germania	4.389	Germania	4.456	Germania	4.449
Italia	2.474	Italia	2.378	Italia	2.494
Austria	1.613	Austria	1.713	Austria	1.844
Bilancia commerciale Slovenia – Principali fornitori import					
<i>2011</i>		<i>2012</i>		<i>2013</i>	
Germania	4.191	Germania	4.039	Germania	4.244
Italia	3.998	Italia	4.052	Italia	3.469
Austria	2.594	Austria	2.579	Austria	2.521

Dati in milioni di euro (Elaborazioni Agenzia ICE di Lubiana su dati dell'Ufficio sloveno di Statistica)

Bilancia commerciale Croazia – Principali destinatari export					
<i>2011</i>		<i>2012</i>		<i>2013</i>	
Italia	1.511	Italia	1.472	Italia	1.254
Germania	967	Germania	989	Germania	974,7
Bilancia commerciale Croazia – Principali fornitori import					
<i>2011</i>		<i>2012</i>		<i>2013</i>	
Italia	2.676	Italia	2.707	Italia	1.985,9
Germania	2.049	Germania	2.084	Germania	2.179,5

Dati in milioni di euro (Elaborazione Ufficio di Zagabria dell'ICE-Agenzia in base ai dati dell'ISTAT croato)

A riguardo è interessante notare come, già nel 1916, Alberti interpretasse la Grande Guerra come uno scontro tra Italia e Imperi austro-tedeschi per il controllo della regione balcanica, attraverso cui gli Imperi centrali intendevano far passare la progettata ferrovia Amburgo-Bagdad-Golfo Persico, una «grave minaccia per gli interessi economici italiani»¹⁴².

Negli ultimi anni, tuttavia, il matrimonio fra i due Stati balcanici e i fratelli maggiori di lingua tedesca rischia di deteriorarsi a causa delle politiche di austerità sostenute dalla Germania, che hanno causato e alimentato una fortissima crisi economica soprattutto in Slovenia, giunta vicina alla bancarotta e costretta a vendere alcune banche, oltre a quote di Telekom Slovenije, di Adria Airways e di Adria Tehnika e dell'aeroporto di Lubiana: queste privatizzazioni hanno messo in crisi il modello economico sloveno, da sempre incentrato sulla forte partecipazione del capitale pubblico nelle aziende in settori strategici. La crisi e le conseguenti privatizzazioni (di cui hanno beneficiato in buona parte gli austriaci) hanno portato la Slovenia, guidata da Alenka Bratušek, a raffreddare i rapporti con lo storico alleato e a fare sponda in Europa con l'Italia, capofila dei paesi richiedenti la revisione delle condizioni legate ai vincoli di bilancio.

L'altro attore dello scenario balcanico è l'Italia che, come erede naturale della vocazione adriatica della Repubblica di

¹⁴² ALBERTI M., *op. cit.*, pp. 123-124.

Venezia, concepisce da sempre i Balcani come la propria naturale direttrice di sviluppo, verso la quale esercitare un ruolo di potenza regionale anche in funzione dello sbocco verso Oriente.

L'Italia cerca da sempre di esercitare un ruolo di primo piano nei Balcani: sia nel contrasto della presenza austriaca da settentrione, sia attraverso l'Albania, nazione legata all'Italia da vincoli antichi e molto forti.

La presenza italiana a Tirana si configura ancora oggi in maniera molto simile a quella di un protettorato: si tratta di una presenza sia industriale, con circa 630 aziende italiane, sia commerciale con un interscambio di circa 2 miliardi di euro che fanno dell'Italia il primo investitore in Albania; forti sono anche i legami culturali (l'italiano è la seconda lingua più parlata in Albania), politici e persino militari¹⁴³. L'Italia è il principale sostenitore dell'ingresso di Tirana in Europa, che permetterebbe a Roma di abbattere le frontiere nell'Adriatico e rafforzare il legame con i Balcani: nella visita del 2014 a Tirana il presidente della Repubblica Italiana Giorgio Napolitano ha ribadito l'importanza e l'attualità di questo obiettivo, che risulta direttamente concorrente con la Turchia: «È chiaro a tutti che il posto dell'Albania è in Europa, per storia, cultura, valori. (...) Noi vogliamo continuare a fare l'avvocato

¹⁴³ In particolare pattugliamenti italiani delle coste albanesi, stazionamento fino al 2009 nel porto di Durazzo del 28° Gruppo Navale Italiano, Operazione "Pellicano" 1991-1993; Operazione "Alba" 1997; Operazione "Allied Harbour" 1999; Operazione "Delegazione Italiana Esperti – Albania" 1997-2013.

dell'Albania in Europa»¹⁴⁴. A dicembre 2013 l'ingresso dell'Albania in UE è stato formalmente proposto da una cordata guidata dall'Italia insieme ad Austria, Ungheria, Bulgaria, Croazia, Slovenia, Estonia, Lituania e Irlanda; ma la contrarietà di Danimarca, Olanda, Francia, Regno Unito e Germania è riuscita a bloccare per due volte la proposta, che è stata infine accolta solo il 27 giugno 2014: alla notizia, il capo del Governo albanese ha voluto ringraziare soprattutto il Governo italiano per il sostegno. Sull'accoglimento della richiesta ha sicuramente influito la questione energetica: l'Unione Europea avversa oramai pubblicamente il progetto di costruzione del South Stream, preferendovi il TAP; in quest'ottica favorire l'ingresso nell'UE dell'Albania, che sarà attraversata dal Trans-Adriatic Pipeline, rappresenta un passaggio utile alla sicurezza energetica della regione.

Ma la presenza italiana nei Balcani non si limita all'Albania: l'Italia mantiene legami molto stretti con la Serbia, con la Croazia e, come abbiamo visto, con la Slovenia, complice anche la presenza della Comunità Italiana in queste due repubbliche; l'Italia è il secondo *partner* commerciale di Lubiana dopo la Germania, con un interscambio pari a 6,3 miliardi di euro l'anno, e vanta una considerevole presenza aziendale: nel 2011 la Slovenia ospitava ben 218 compagnie con fatturato superiore ai 2,5 milioni di euro partecipate da capitale italiano, per un fatturato medio di un miliardo di euro.

¹⁴⁴ ANSA, *Albania: Napolitano a Tirana, Italia vostro avvocato in Ue*, 5 marzo 2014.

Anche con la Croazia l'interscambio commerciale italiano è imponente, con cifre che sfiorano i 4 miliardi di euro. Ma i principali *partner* italiani si trovano nella sezione orientale dei Balcani: la Turchia innanzitutto, concorrente nella corsa all'influenza sull'Albania, ha con Roma un interscambio annuo di circa 15 miliardi di euro¹⁴⁵.

In uno scenario piuttosto complesso e fluido, dunque, la penisola balcanica è destinata a ritornare centrale nelle dinamiche geopolitiche europee e asiatiche. I gasdotti del corridoio sud la attraverseranno inevitabilmente procurando ricchezza e tensioni fra Stati e facendo dei Balcani una regione centrale per il rifornimento energetico europeo. Questa condizione non potrà far altro che rafforzare il già importante interesse dell'Unione Europea, della Federazione Russa e della Turchia sulla zona, provocando un rapido sviluppo politico ed economico dei Paesi interessati (che saranno raggiunti da finanziamenti consistenti) ma allo stesso tempo rafforzando la mai sopita conflittualità fra i diversi popoli della penisola, per i quali le identità culturali e nazionali, la storia e la religione rappresentano elementi di disunione e di conflittualità più che in altre zone.

Nelle dinamiche di sviluppo di una nuova centralità dei Balcani, Trieste gioca un ruolo importante che le restituisce

¹⁴⁵ Anche ai tempi della Repubblica Federale di Jugoslavia l'Italia risultava il diretto avversario della Germania occidentale. A riguardo BATTISTI G., *L'economia di frontiera di una regione-problema*, cit., pp. 24-39.

nuove prospettive. Innanzitutto per quanto riguarda i già citati progetti di approvvigionamento energetico, che comprendono diverse proposte di realizzazione di gasdotti che si sommeranno alla rete di oleodotti già esistenti. È importante notare come l'Italia, nel suo braccio balcanico, eserciti un ruolo di assoluta centralità nella dinamica di organizzazione della rete distributiva di idrocarburi, risultando il terminale di quasi tutti i progetti. Nelle tensioni relative alle proposte di costruzione di un gasdotto per il rifornimento dell'Europa, l'Italia è risultata vincente: sepolto il Nabucco – che passava lontano dalla penisola – i due progetti vincenti, che hanno buone probabilità di realizzazione, sono il TAP e il South Stream che, stando ai tracciati previsti, termineranno entrambi sul territorio italiano (a S. Foca in Salento il primo, a Tarvisio in Friuli Venezia Giulia il secondo), dando all'Italia un forte strumento di pressione e una grande centralità nella distribuzione del gas naturale, la cui immissione nella rete europea sarà propria responsabilità. Tra i progetti energetici va menzionato anche l'oleodotto Paneuropeo (PEOP), un tubo per il trasporto del petrolio che avrebbe dovuto congiungere la città di Costanza, in Romania, proprio con Trieste: il progetto fu congelato in seguito alla contrarietà di Lubiana e allo scarso impegno da parte italiana a individuare un percorso alternativo che attraverso il golfo di Trieste permettesse di aggirare il territorio della vicina repubblica. La contrarietà slovena, tuttavia, aveva un preciso significato politico: con la scusa della tutela ambientale il

governo di Lubiana riuscì in questo modo a contrastare un'opera che avrebbe consegnato una sempre crescente centralità a Trieste, rafforzandola rispetto alla rivale Capodistria. La politica regionale della Slovenia si svolge infatti nell'ottica di un ridimensionamento del ruolo di Trieste a favore di Capodistria che si rafforza grazie alle difficoltà del porto rivale.

L'oleodotto Pan Europeo si sarebbe andato ad aggiungere al TAL, l'Oleodotto Transalpino. Questa importante infrastruttura, di cui si è già parlato, ha permesso a Trieste di superare la fase dell'ininfluenza commerciale dovuta alla cortina di ferro, permettendo la riorganizzazione delle attività portuali in chiave di snodo energetico. Il TAL è in effetti una infrastruttura strategica fondamentale: permette l'afflusso di quasi 35 milioni di tonnellate di greggio ogni anno, che viene trasportato fino a Trieste attraverso oltre 400 navi¹⁴⁶ e poi pompato nei 753 km di tubo che raggiungono Ingolstadt in Germania. Il petrolio introdotto in Europa attraverso il TAL rifornisce sei raffinerie (una a Schwechat vicino Vienna, una a Burghausen, due ceche a Kralupy e Litvinov, la Bayernoil di Vohburg e la Gunvor di Ingolstadt) e copre il 90% del fabbisogno austriaco, il 40% di quello tedesco e il 30% di quello della Repubblica Ceca. Il ruolo di snodo energetico che Trieste ha assunto negli ultimi decenni ha permesso alla città di mantenere aperta la direttrice sud-nord, conservando un

¹⁴⁶ Dati TAL riferiti al 2012.

legame strategico fondamentale con la Germania e l’Austria, e attraverso esse con il centro Europa: questa funzione potrebbe rafforzarsi anche nel breve periodo grazie all’approvazione in sede europea del progetto di potenziamento del primo tronco del tubo, opera considerata strategica perché permetterebbe, in particolare alla Repubblica Ceca, di raggiungere una completa diversificazione delle forniture petrolifere.

L'Alto Adriatico e la regione alpino-danubiana

La situazione descritta si inserisce in una fase di grandi cambiamenti relativi agli equilibri geopolitici europei ed euroasiatici. La caduta del muro di Berlino, la questione del fabbisogno energetico europeo, l'allargamento dell'Unione Europea verso est e verso sud e la crisi dell'Ucraina sono elementi di un sostanziale cambiamento dell'asse geopolitico europeo, che sta rapidamente virando dall'area alpino-renana ("cuore" d'Europa occidentale durante la Guerra Fredda) verso l'area alpino-danubiana, storico baricentro europeo; grazie a questo fenomeno la regione adriatica vede una nuova occasione per sfruttare le potenzialità legate alla propria posizione territoriale e al suo peculiare carattere antropico. In particolare, a beneficiare di questo fenomeno sarebbe proprio Trieste:

In base al sistema delle località centrali si può difficilmente contestare che Trieste appartiene più alla regione di Venezia che a quella di Zagabria (...). Dal punto di vista economico è però altrettanto incontestabile che il porto di Trieste, assieme al suo *Hinterland*, appartiene al Danubio ed ai suoi affluenti¹⁴⁷

Ai ventotto stati di cui è composta l'Unione Europea, potrebbero aggiungersene sei ulteriori che oggi possiedono lo status di Paesi candidati, cinque dei quali si trovano nella

¹⁴⁷ CHRISTALLER W., *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa. Die systeme der europäischen zentralen Orte*, Kramer, Francoforte 1950.

penisola balcanica: si tratta dell'Albania, dell'ex Repubblica jugoslava di Macedonia, del Montenegro, della Serbia e della Turchia, che come abbiamo visto vanta una parte di territorio e forti interessi economici nella penisola¹⁴⁸. Questo contribuirà ad accrescere l'importanza della regione balcanica nelle dinamiche politiche e geopolitiche anche interne al continente europeo e, di conseguenza, la regione di Trieste – naturale raccordo fra la penisola italiana, l'Europa continentale e i Balcani – potrebbe conoscere una nuova occasione per uscire dal lungo periodo di marginalità che ancora stenta a superare.

La regione Giulia è entrata, nel secondo dopoguerra in un cono di ininfluenza che ha favorito zone più lontane da quel confine impermeabile fra due mondi contrapposti e non comunicanti in quanto rispondenti all'esigenza di mantenere al proprio interno «il massimo possibile della omogeneità politica, ideologica e, perché no, anche linguistica»¹⁴⁹.

La maggiore novità dell'ultimo quindicennio del XX secolo è stata senza dubbio il crollo del muro di Berlino e con esso del sistema sovietico europeo, e dell'imprevista emersione dei nazionalismi di ritorno¹⁵⁰. Questo fenomeno, oltre a porre fine alla lunga stagione della Guerra Fredda, ha permesso la crescita dell'Unione Europea come entità geopolitica oltre che come mercato unico. L'ingresso della Germania orientale nell'ottobre

¹⁴⁸ Il sesto paese, l'unico non balcanico fra i paesi candidati, è l'Islanda.

¹⁴⁹ BATTISTI G., *Per un'analisi geografica delle aree di frontiera*, in BATTISTI G., NODARI P. (a cura di), «Atti del Convegno di Studi in onore di Giorgio Valussi. Trieste 6-7 febbraio 1992», cit., p. 16.

¹⁵⁰ HOBBSAWM E.J., *Nazioni e nazionalismi dal 1870: programma, mito, realtà*, Torino, Einaudi, 2002.

1990 e la stipula del Trattato di Maastricht il 7 febbraio 1992 hanno rappresentato la trasformazione anche formale della Comunità Europea in un'unione politica ed economica in grado di incidere, sul lungo termine, sui processi geopolitici internazionali attraverso la riorganizzazione della gerarchia degli spazi politici nel continente.

Con la fine della Guerra Fredda gli abitanti i due lati opposti del muro hanno ricominciato a dialogare, a confrontarsi e a commerciare, ricreando quel presupposto di collaborazione, contaminazione e concorrenza che è alla base di qualsiasi sviluppo umano prima che economico. L'evento globale dell'abbattimento del muro di Berlino ha avuto un contraltare di dimensioni locali: il crollo del muro che divideva la Piazza Transalpina di Gorizia e che fu abbattuto il 12 febbraio 2004 dai sindaci di Gorizia e di Nova Gorica, i quali vollero in questo modo celebrare il percorso di riunificazione della regione intrapreso con l'adesione della Slovenia all'Unione Europea, che si sarebbe realizzata il 1 maggio dello stesso anno perfezionandosi poi il 20 dicembre 2007 con l'ingresso nel Patto Schengen. L'abbattimento di questo muro secondario è stato un evento carico di forti significati: attraverso questo gesto gli enti locali italiani e sloveni hanno dichiarato di voler intraprendere un percorso di riconoscimento e di collaborazione reciproca, lavorando per superare i rancori non ancora sopiti e per inaugurare una nuova stagione impostata sul dialogo e sulla collaborazione, in conseguenza dell'abbattimento di quella frontiera che era stata causa di forti

tensioni. In termini geopolitici potremmo dire che i due popoli hanno deciso in quell'occasione di impegnarsi per restituire alla regione Giulia la centralità che le appartiene, sfruttando al meglio le opportunità legate al territorio e al nuovo scenario regionale ed europeo; l'ininfluenza era in effetti stata frutto anche del rifiuto, da parte di sloveni e italiani della Venezia Giulia, di instaurare una qualche forma di collaborazione regionale dopo la II Guerra Mondiale.

Dal 2004 i popoli della Venezia Giulia stanno lentamente recuperando un linguaggio comune attraverso progetti finalizzati al riconoscimento della reciproca identità, della storia regionale, ma anche della consapevolezza di dover recuperare le opportunità legate alla funzione di quadrivio. La sensazione di influenza nella quale è sprofondata la regione infatti, è, malgrado il suo portato di rancore nei confronti dei rispettivi stati nazionali, probabilmente il più concreto motore di riabilitazione di una nuova centralità che passi attraverso la collaborazione fra le due sponde dell'Adriatico.

Il recente ingresso della Croazia nell'Unione Europea, avvenuto nel 2013, ha portato a compimento il processo di rimozione dei diaframmi di divisione nella zona: oggi è possibile attraversare la penisola balcanica da Tarvisio a Spalato e da Udine al mar Nero senza incontrare alcun confine¹⁵¹. Si tratta di una condizione unica nella storia e rappresenta un presupposto fondamentale affinché venga scritto un nuovo capitolo nel

¹⁵¹ MARTISSA L., *L'Adriatico nella nuova collocazione geopolitica dell'Italia*, in «Coordinamento Adriatico».

percorso di sviluppo dell'Alto Adriatico¹⁵². Il porto di Trieste, in particolare, può vantare il respiro del retroporto più ampio mai avuto, che permetterà la creazione di un collegamento diretto sia con l'Europa continentale sia con il Mar Nero e quindi con l'Asia. La situazione geografico politica attuale è, in ipotesi, persino più promettente dell'"epoca d'oro" del XVIII secolo, in quanto può contare su un territorio di riferimento di gran lunga più ampio, più sicuro e più facilmente attraversabile rispetto all'epoca degli Asburgo. Attraverso questo vantaggio Trieste ha la possibilità di far valere la propria posizione sotto diversi aspetti, a cominciare dalla trasformazione in un vero e proprio snodo energetico europeo per arrivare alla centralità nei traffici commerciali e nei rapporti culturali fra l'Occidente europeo e l'Oriente euroasiatico. In questo senso la regione alto-adriatica ha la possibilità concreta di proporsi come il luogo di incontro privilegiato fra Europa e Russia, grazie alla fortunata posizione che la porta a trovarsi al centro degli interessi di entrambi i soggetti. Un elemento di questa strategia è apparso evidente in occasione del recente *Summit* bilaterale italo-russo del 25 e 26 novembre 2013, un incontro fra il presidente del Consiglio dei Ministri italiano Enrico Letta e il presidente della Federazione Russa Vladimir Putin che il Governo italiano ha voluto si tenesse proprio a Trieste: in questa occasione i due paesi hanno confermato la specialità di un rapporto consolidato e forte, fondato sulla convergenza di

¹⁵² COCCO E., *The evolving role of the Adriatic space in the Mediterranean*, in «Mediterranean paper series 2013», The German Marshall Fund of the United States, Washington DC, 2013.

interessi. Il *Summit* di Trieste è stata anche l'occasione per un confronto fra i due mondi imprenditoriali, riuniti in un *Business Forum* promosso dal Foro di dialogo italo-russo, e per la firma di 20 accordi commerciali e 8 accordi intergovernativi che riguardano in particolare il settore finanziario, quello industriale e, ovviamente, quello energetico. L'Italia è oggi il secondo partner commerciale della Russia in Europa e il quarto nel mondo con un interscambio commerciale pari a oltre 10 miliardi di euro nell'*export* e 20 miliardi nell'*import* del 2013¹⁵³.

Fra i principali accordi raggiunti nel *Summit* è utile ricordare:

- La creazione di un fondo di investimento congiunto realizzato in parti uguali dal Fondo Strategico Italiano e dal Russian Direct Investment Fund per un valore di un miliardo di euro, avente l'obiettivo di sostenere gli investimenti nei settori produttivi, anche delle piccole e medie imprese.
- Sul piano energetico, ENI e Rosneft hanno stipulato un'intesa di collaborazione nella ricerca e nello sviluppo del nuovo Polo Logistico di ENI a Venezia. Rosneft, inoltre, si è impegnata a fornire greggio a due raffinerie partecipate da ENI¹⁵⁴, che rifornirà a sua volta una raffineria tedesca¹⁵⁵ partecipata da Rosneft.

¹⁵³ Dati Ambasciata italiana a Mosca

¹⁵⁴ PKC Scwedt in Germania e Česka Rafine'rska in Repubblica Ceca.

¹⁵⁵ Rurhoel, in Germania.

- Fincantieri ha firmato un accordo per la progettazione, in collaborazione con Krylov, e la costruzione di una nave di perforazione per l'estrazione di petrolio e gas in condizioni ambientali proibitive, del valore di 1,5 miliardi di dollari, finalizzata all'esplorazione dei giacimenti in Artico; inoltre Fincantieri costruirà una piattaforma galleggiante per il trasporto di compartimenti di reattori dei sottomarini nucleari russi.
- Poste Italiane e Russian Post hanno stipulato un accordo per realizzare un portale di *e-commerce* congiunto, e per il potenziamento del servizio di spedizione pacchi postali (*EMS Express Mail Service*).
- È stato stabilito di dare vita all'Anno del Turismo italo-russo, al fine di intercettare nuovi flussi turistici e valorizzare in particolare le località fuori dai circuiti turistici principali, anche attraverso una più fluida politica di rilascio di visti turistici.

Gli accordi hanno stabilito infine la creazione di un corridoio doganale finalizzato ad assicurare un piano d'azione sulla collaborazione tra i due Ministeri degli Interni nell'ambito del commercio. Infine, i due *leader* si sono confrontati sui temi della politica internazionale e in particolare sulla crisi siriana e ucraina, riguardo alla quale l'Italia ha assunto un'importante posizione di mediazione nettamente smarcata rispetto alla

posizione ufficiale europea, accreditandosi come interlocutore europeo privilegiato della Federazione Russa.

Il *Summit*, oltre agli importanti risultati ottenuti da un punto di vista economico e politico, ha rappresentato la dimostrazione plastica della centralità di Trieste nel campo dei rapporti inter-nazionali fra est e ovest, nel quale l'Italia ha interesse a svolgere una funzione di guida. In questo senso Trieste potrebbe assumere un ruolo di primo piano fornendo alla Russia il tanto agognato sbocco sul mare Adriatico attraverso l'apertura di un canale di comunicazione diretto con l'entroterra russo, e al commercio russo una via di accesso attraverso il porto. Questa possibilità restituirebbe alla città una profondità orientale, contribuendo alla ricostruzione della direttrice est-ovest della funzione di quadrivio; al tempo stesso rappresenterebbe un importante elemento di vantaggio nei confronti dei concorrenti diretti sull'Alto Adriatico, e in particolare del porto di Capodistria (più impegnato nella direttrice nord) e del porto di Fiume (meno competitivo). Lo sfruttamento di questa opportunità potrebbe essere reso possibile anche dalla presenza in città di una nutrita e storica minoranza serba attraverso la cui mediazione sarebbe possibile approfondire anche il legame culturale della città con la Russia stessa, contribuendo a restituire a Trieste quel respiro multiculturale e di ponte fra diversi mondi che le ha permesso,

nel passato, di rappresentare un modello da un punto di vista non soltanto economico¹⁵⁶.

Perché questo obiettivo si realizzi, tuttavia, è necessario l'impegno al superamento di alcuni impedimenti che nei decenni passati hanno rappresentato un limite ostativo a qualunque tipo di sviluppo economico e politico. Un primo ordine di problemi riguarda la risoluzione degli attriti italo-sloveni, conseguenza delle gravi tragedie del Novecento e delle situazioni rimaste irrisolte. Al riconoscimento dello *uti possidetis* deciso dal governo italiano con il Trattato di Osimo del 1975, infatti, non ha corrisposto un altrettanto reciproco riconoscimento dei fenomeni storici controversi, delle diatribe rimaste aperte e soprattutto dei rispettivi diritti derivanti dai fatti del Novecento, condizione fondamentale per un'autentica collaborazione. Come accennato, al momento dell'approvazione del Trattato la decisa contrarietà della città riuscì a imporre un cambio di passo e a vanificare le parti del trattato relative alla creazione della Zona Franca italo-jugoslava, per motivazioni sia di carattere economico, sia principalmente di ordine culturale e storico fondate sul timore che, attraverso essa, lo storico nemico jugoslavo avrebbe potuto raggiungere la città snaturandone il carattere, o edificare una *Nova Trst* in grado nel tempo di scippare la funzione geografica di Trieste, al pari di quanto tentato con Nova Gorica. Un testo edito dalla Lega Nazionale di Trieste a nome del Comitato per Trieste e Zona B,

¹⁵⁶ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...*, cit., p. 269-278.

dimostra come ancora nel 1976, 31 anni dopo la fine della guerra, la regione Giulia fosse attraversata da forti tensioni di carattere nazionale, causate principalmente dalla pesante modificazione dei confini territoriali stabilita dal Trattato di Parigi del 1947:

La nostra opposizione oggi è condivisa non soltanto da singoli esponenti politici democristiani, socialisti, repubblicani, liberali ma anche dagli organismi responsabili del Partito Radicale e del Partito Liberale Italiano che hanno dichiarato in questi giorni la loro motivata contrarietà, che sarà espressa in Parlamento a tutta la parte economica. E il successo che sta incontrando la raccolta delle firme alla proposta di legge d'iniziativa popolare per la zona franca integrale a Trieste dimostra quanto ampia e diffusa è in tutta la cittadinanza la "non fiducia" sugli accordi economici. (...)

Ecco i fatti:

- la zona prescelta dista in linea d'aria una decina di chilometri dal porto ma è a 380 metri sul livello del mare e presenta 227 cavità, grotte, doline, abissi solo nella parte italiana. La dottrina anche più recente insegna che condizione ottimale è che le zone franche diano direttamente sul mare o su fiumi navigabili. La conformazione tipicamente carsica comporta possibilità d'inquinamento di tutte le acque, fino alle falde più profonde e non solo del Timavo che l'attraversa nel suo corso ipogeo, oltre riflessi ecologici della atmosfera per i venti dominanti.

- Nel territorio italiano e sloveno direttamente interessato non esiste disoccupazione per cui tutta la manodopera dovrà essere importata dal sud jugoslavo, approfittando del minor costo di questa rispetto all'italiana anche per le norme previste dall'accordo sull'applicabilità dei contratti di lavoro. Del resto uno dei principali artefici del trattato, il dott. Eugenio Carbone, in una riunione indetta dalla D.C. di Trieste ha affermato che la zona franca si basa proprio sullo sfruttamento di questo lavoro nero o giallo, secondo una mentalità tipicamente colonialistica.

- Di fronte ai pericoli evidenti d'inquinamento e della distruzione di una cospicua fetta di Carso triestino, polmone verde della città, protetto da una apposita legge, nella stessa riunione si è riposto minimizzando tutto: anziché 12,8 chilometri quadrati ne saranno utilizzati solo poco più di 5. Con ciò si ritiene superabile anche l'aspetto tecnico del problema del terreno.

- Sul possibile grave turbamento degli equilibri etnici per la presenza d'una massa estranea, anche per religione, si è risposto ancora minimizzando il numero dei lavoratori (20-30.000 in confronto ai 70-100.000 previsti da altre fonti) e che tutto avverrà nel giro di decenni... (...)

Con il realizzarsi della zona franca industriale e con lo sfruttamento colonialistico della mano d'opera jugoslava del sud potrà crearsi una situazione di fatto di preminenti interessi etnici ed economici jugoslavi che, grazie al precedente da noi accettato, sarà da mutarsi in situazione di diritto. Ricordiamo che il Trattato di Osimo, che la Jugoslavia ha dimostrato di avere idee chiare e precise, volontà e tenacia. La sua aspirazione ai confini che furono

dell’Austria fino al 1915, denunciata dal presidente on. Moro (*sic!*) non è mai stata revocata. Prendiamone atto in questo momento in cui si aggrava sempre di più il rischio per il destino stesso di Trieste i cui interessi sembrano (o sono?) negletti forse per consentire o facilitare la deprecata futura cessione.¹⁵⁷

Questa diffidenza di tipo etnico-nazionale – sostenuta da motivazioni di carattere politico legate ai timori nei confronti del regime nazional-comunista di Belgrado – ha rappresentato un carattere costante della politica triestina e regionale, anche a causa della presenza in città della più numerosa comunità di profughi giuliani e dalmati provenienti dai territori ceduti alla Jugoslavia, che godono di un significativo peso economico ed elettorale nella città e che sono quindi in grado di condizionare le posizioni politiche in particolare per quanto riguarda i rapporti con la Slovenia e la Croazia. Questa situazione rappresenta un vero e proprio scoglio politico la cui risoluzione risulta imprescindibile per una proficua collaborazione fra le diverse anime della regione, presupposto a sua volta per un adeguato sfruttamento delle sue potenzialità e della funzione di quadrivio. Al di là dell’auspicabile riconoscimento di una storia comune, la principale questione irrisolta in grado di condizionare la vita politica della città è quella relativa ai beni lasciati dagli esuli al momento della fuga e subito incamerati dallo stato jugoslavo. Già durante il processo di adesione della

¹⁵⁷ SARDOS ALBERTINI L., *Gli accordi di Osimo nella realtà e nel diritto. Un trattato da non ratificare*, Lega Nazionale, Trieste, 1976.

Slovenia all'Unione Europea la questione era emersa portando l'Italia addirittura a porre il veto sull'ingresso della repubblica in Europa qualora la stessa non avesse abbattuto i vincoli posti al riacquisto, da parte degli italiani, di beni immobili sul proprio territorio. La contesa fu allora risolta con l'approvazione del "Compromesso Solana", con il quale il governo sloveno si impegnava formalmente ad aprire il mercato immobiliare entro quattro anni e ad abolire le leggi che ancora ne proibivano il libero accesso ai cittadini europei¹⁵⁸.

Entrata Lubiana in Europa e risolta la questione dell'accesso al mercato immobiliare, rimane tuttavia in piedi la questione della restituzione dei beni degli esuli, nazionalizzati dopo la guerra: malgrado sia stata più volte promessa la consegna di un adeguato indennizzo economico, quando non addirittura la restituzione dei beni, e la questione abbia coinvolto attivamente diversi Governi italiani e sloveni e addirittura chiamato in causa l'Unione Europea, il garbuglio giuridico non è stato ancora dipanato, e di conseguenza non è cessato il rancore della comunità degli esuli nei confronti dei vicini e dello Stato italiano.¹⁵⁹

La questione della collaborazione fra Venezia Giulia, Slovenia e regioni adriatiche della Croazia è una questione di primaria importanza nella prospettiva di uno sviluppo concreto del territorio. Alla luce della storia comune, che come abbiamo

¹⁵⁸ KRASNA F., *Le principali vicende che hanno interessato il confine nord-orientale d'Italia dal 1972 ad oggi* in VALUSSI G., «Il confine nordorientale d'Italia», cit., pp. 217-219.

¹⁵⁹ Per approfondire il complicato iter della questione consigliamo: SARDOS ALBERTINI P., *La grande rapina agli italiani di Istria, Fiume e Dalmazia*, Lega Nazionale, Trieste, 2012.

visto è caratterizzata da fasi di alterna conflittualità, i popoli dell'Alto Adriatico sanno che in un mondo globalizzato la piccola regione da essi abitata ha la possibilità di tornare centrale soltanto nella misura in cui sarà loro possibile programmare e realizzare politiche comuni, strategie territoriali in grado di superare i sospetti e le differenze che fin ora hanno rappresentato un impedimento insormontabile e condizionato le scelte sulla base di una miope concorrenza regionale e di una reciproca diffidenza.¹⁶⁰

È il caso, ad esempio, del porto di Capodistria, la cui stessa fondazione è stata finalizzata, come abbiamo visto, allo sfruttamento della funzione di quadrivio in alternativa al vicino porto di Trieste. Come avremo modo di approfondire nel capitolo dedicato, osservando i dati relativi al traffico nei porti dell'Adriatico è possibile apprezzare come la quantità delle merci transitate nei due porti non sia neppure confrontabile con il traffico nei principali porti del nord Europa, soprattutto a causa della scarsa intermodalità e dell'assenza di adeguate strutture retroportuali che, vista la realtà multinazionale della zona, per esistere presupporrebbero una attiva collaborazione fra le parti: per questa ragione principale una stretta concorrenza nell'accaparramento degli scarsi traffici fra i porti dell'Alto Adriatico avrebbe l'effetto di ridurre ulteriormente la competitività degli stessi, a tutto vantaggio degli avversari

¹⁶⁰ FABBRO S., DEAN M., *Regional Planning on the European Corridors: the Italian case of the Friuli Venezia Giulia Region*, in VINCI I. (a cura di), «The spatial strategies of Italian regions», Franco Angeli, 2014. pp. 89-107

olandesi e belgi¹⁶¹. L'organizzazione dello spazio regionale deve essere perciò riprogrammata alla luce delle esigenze e delle potenzialità del territorio e dei mercati di riferimento, superando le diffidenze nazionali e i campanilismi regionali e ragionando piuttosto nell'ottica di un'unica regione europea priva di confini al suo interno e rivolta allo sfruttamento reale della funzione di quadrivio nella competitività globale.

A favore di questa prospettiva vi sono anche le caratteristiche antropiche della regione. Superate le contrapposizioni nazionaliste con la caduta del muro di Berlino e con l'adesione al blocco europeo, gli abitanti la regione Giulia stanno sviluppando una sempre maggiore consapevolezza della specialità della propria identità transnazionale, e stanno rafforzando la percezione della propria diversità dalle comunità nazionali d'origine¹⁶².

Il fenomeno sta prendendo piede in tutte le parti della regione: in Italia fioriscono movimenti autonomisti e indipendentisti che giungono ad auspicare un anacronistico ritorno della sovranità imperiale asburgica sulla città di Trieste, riscuotendo un insospettabile successo al di là della concretezza delle proprie richieste. In Slovenia e in Croazia, essendo Stati di più recente formazione, il fenomeno è meno apprezzabile ma tuttavia presente, come dimostrato in occasione del recente censimento del 2011, che si è svolto

¹⁶¹ Annosa questione, per Trieste, quella della concorrenza con i porti del nord Europa. Si veda già ROLETTA G., *Il porto di Trieste*, Zanichelli, Bologna 1941. Cfr. anche PORCEDDU A., *op. cit.*, pp. 150-198.

¹⁶² BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...*, cit., p. 276.

contemporaneamente in Italia, in Slovenia e in Croazia. Al censimento croato, che prevede l'indicazione di nazionalità, 17.807 persone hanno risposto barrando la casella che segnava la nazionalità italiana, mentre 18.573 cittadini croati si sono detti di madrelingua italiana. Malgrado la flessione rispetto al decennio precedente, il dato risulta estremamente interessante in quanto accompagnato da un altro dato, comparso per la prima volta grazie alla presenza, nei moduli censuali, dell'indicazione di un'identità "istriana"¹⁶³. Questa casella, proposta probabilmente per esperimento, è stata barrata da 25.491, cioè dal 12,25% degli abitanti la Regione Istriana: si tratta di un dato estremamente interessante, perché evidenzia la crescente incapacità delle strutture concettuali nazionali di rappresentare l'autocoscienza identitaria dei popoli della regione¹⁶⁴. Il dato sugli autoproclamatisi cittadini istriani, sommato al dato sugli italiani della stessa regione (12.543, cioè il 6,03% della popolazione) permette di apprezzare come il 18,28% della popolazione della Regione Istriana non si identifichi nella categoria nazionale croata, e rivendichi piuttosto un'identità differente riconosciuta come italiana o come mista. Tuttavia il fatto che la domanda sull'indicazione di nazionalità non sia stata presentata nei contemporanei censimenti svolti in Italia e in Slovenia dimostra quanto ancora

¹⁶³ Si veda a riguardo l'interessante studio sull'identità istriana di Vanni D'Alessio: D'ALESSIO V., *Istrians, identifications and the Habsburg legacy. Perspectives on identities in Istria*, in «Acta Histriae», 14, 1, 2006.

¹⁶⁴ COCCO E., *Mimetismo di frontiera: nazionalità e cittadinanza in Istria*, Istituto di sociologia internazionale di Gorizia, Gorizia 2007.

l'argomento risulti sensibile, tanto che gli estensori delle domande del censimento hanno preferito omettere questo aspetto, pur fondamentale nella regione. La presenza di italiani in Slovenia e Croazia, di sloveni in Croazia e in Italia e di croati in Slovenia, è un dato di geografia umana in grado di rappresentare un elemento di forza per la pianificazione dello sviluppo locale. Superando le diffidenze, riconoscendo i diritti delle minoranze e tutelando le specificità culturali storiche, è possibile infatti fare di questa composizione etnico-nazionale della regione un punto di forza sia per l'Italia che per la Slovenia e la Croazia e ancor più per il territorio candidato a rappresentare una sorta di terra di mezzo, di raccordo geografico fra regioni differenti e fra interessi culturali, politici ed economici altrimenti concorrenti. In particolare per l'Italia, la principale delle tre economie, strategicamente rivolta a una sempre crescente influenza geopolitica nei Balcani, la presenza di una comunità storica di madrelingua italiana avente rappresentanti nei parlamenti di Lubiana e di Zagabria e nel tessuto sociale e produttivo della regione può rappresentare una testa di ponte per la penetrazione culturale e commerciale, e conseguentemente per il rafforzamento del peso specifico nella zona¹⁶⁵. Per questa ragione risulta strategico lo stanziamento sempre più frequente di finanziamenti rivolti alle diverse realtà italiane viventi oltre confine: la regione Veneto,

¹⁶⁵ Cfr. a riguardo SEDMAK M., MIKOLIČ V., FURLAN M., *Evolution and perspectives on intercultural coexistence at the Slovene-Italian border*, in ARMSTRONG W., ANDERSON J. (edited by), «Geopolitics of European Union Enlargement», Routledge, New York 2007.

in particolare, in virtù dello storico legame con la penisola istriana, finanzia sempre più spesso il restauro di antichi palazzi nobiliari veneziani nelle località della Slovenia e della Croazia, e organizza eventi culturali finalizzati alla tutela delle radici culturali e alla diffusione del dialetto istro-veneto in queste terre. Attraverso le associazioni di italiani, inoltre, lo Stato italiano si trova a sostenere sempre più spesso la creazione e il ripristino di scuole, università e centri culturali che mantenendo vivo il legame linguistico con la madrepatria italiana, rappresentano un investimento a lungo termine sui rapporti fra le due sponde del mare Adriatico. Questa valutazione, apparentemente banale, è tuttavia una novità nelle *élite* politiche regionali, le quali si fondano spesso più sul mantenimento di una contrapposizione più o meno motivata che sulla costruzione di rapporti di reciproco interesse, che presuppongono tuttavia il superamento di storici rancori. Il lento processo di crescente consapevolezza delle potenzialità legate allo sfruttamento di questa particolarità ha trovato terreno fertile anche in alcune zone oltre confine: alle elezioni regionali del 19 maggio 2013 è stato eletto, alla guida della Regione Istriana, Valter Flego, rappresentante del partito DDI-Dieta Democratica Istriana. Per raggiungere la carica di zupano¹⁶⁶ Flego ha cercato e trovato l'appoggio dell'Unione Italiana, alla quale ha concesso due dei tre posti di vicepresidente regionale (a Viviana Benussi e a Giuseppina

¹⁶⁶ "Zupano" è l'adattamento italiano del croato *župan*, che oggi indica il presidente di una *zupania* (o *regione* o *contea*).

Rajko, entrambe di Rovigno), impegnandosi nella tutela e nella valorizzazione dell'identità italiana del territorio. Questo il testo del documento di accordo fra la UI e la DDI:

La Dieta Democratica Istriana – Istarski Demokratski Sabor e l'Unione Italiana rimarcano l'unità d'intenti nella tutela della componente italiana fondata sulla secolare convivenza e fratellanza delle genti istriane; sull'autoctonia degli italiani nei territori in cui risiedono storicamente; su una ventennale collaborazione effettiva, che ha generato quegli Statuti comunali, cittadini e regionali in Istria che sono alla base dei diritti della CNI, inclusi la partecipazione politica, il bilinguismo, l'istruzione in lingua italiana e il mantenimento e sviluppo della cultura dell'identità etnica italiana; sul reciproco riconoscimento della complessità della storia istriana recente, dalla lotta antifascista al dramma dell'esodo.

1. La DDI-IDS si impegna a tutelare ed incrementare i diritti acquisiti della CNI sul territorio istriano, in Croazia e nell'Unione Europea.
2. L'Unione Italiana si impegna a dare indicazione di voto per la DDI-IDS alle elezioni locali amministrative del 19 maggio 2013 in Istria, per Valter Flego, candidato a vicezupano, Giuseppina Rajko a vicezupana rappresentante della CNI e Viviana Benussi, vicezupana appartenente alla CNI.
3. La DDI-IDS si impegna a sviluppare i diritti della CNI nello spirito e nella lettera dell'Accordo italo-croato sulle minoranze del 1996, sottolineando l'importanza dell'articolo 3 dell'Accordo, che evidenzia la necessità di uniformare al più alto livello conseguito i diritti acquisiti dalla CNI su tutto il territorio di residenza storica della stessa, con particolare attenzione al bilinguismo e all'attuazione dei diritti linguistici della CNI.
4. La DDI-IDS regolerà in maniera cumulativa e perfettibile i diritti della CNI in Istria ad un livello più alto di quello stabilito dalla normativa nazionale

croata, mediante gli statuti delle autonomie locali, incluso quello istriano. La DDI-IDS si adopererà come forza politica per influire sui partiti e sul governo croati, affinché la Croazia diventi sempre più progressista dal punto di vista dei diritti umani e minoritari.

5. La DDI-IDS incrementerà ulteriormente i suoi rapporti culturali ed economici con l'Italia, madrepatria degli italiani residenti in Croazia e con la Slovenia, in cui risiede una parte della CNI al di fuori dei confini italiani, includendo fattivamente la CNI e le sue Istituzioni.
6. La DDI-IDS e l'Unione Italiana concorderanno i candidati della DDI-IDS alle funzioni rappresentative ed esecutive che la CNI ricopre in base agli statuti delle autonomie locali, o comunque di diritto, alle elezioni regionali (conteali) in Croazia, mentre gli omologhi candidati a livello comunale e cittadino verranno concordati dal partito con le rispettive Comunità degli Italiani.
7. La DDI-IDS concorda con l'Unione Italiana sull'individuazione del vicezupano eletto dagli italiani, e dunque suo rappresentante, come punto di riferimento per la tutela dei diritti della CNI a livello regionale, e come canale di comunicazione privilegiato con l'Unione Italiana, con i deputati della CNI a Zagabria e Lubiana, con le istituzioni italiane e con le Comunità degli Italiani. La DDI-IDS si impegna a dare tutto il supporto necessario al vicezupano eletto dagli italiani, inclusa la direzione dell'assessorato alla Comunità Nazionale Italiana e gli altri gruppi etnici con sede a Rovigno.
8. L'Unione Italiana e la DDI-IDS si riservano di discutere, a livello regionale (conteale), di tutti i problemi della CNI di carattere politico, finanziario, culturale e identitario, con l'intento comune di risolverli nell'interesse della CNI. In particolare, la DDI-IDS e l'Unione Italiana si impegnano a promuovere con modalità convergenti il rapporto con le associazioni degli esuli.

9. La DDI-IDS si impegna a mantenere, e possibilmente ad incrementare, i finanziamenti all'Unione Italiana, alle sue Istituzioni e alle Comunità degli Italiani. Altresì, si impegna a mantenere e promuovere insieme all'Unione Italiana progetti congiunti europei.¹⁶⁷

In questo modo la componente italiana in Istria ha ottenuto un importante riconoscimento grazie a una rappresentanza diretta nel parlamento regionale, all'interno di un partito che intende promuovere la diffusione della cultura e della lingua italiana nelle scuole della regione e ha tra i punti programmatici l'incentivo anche economico al rientro in Istria degli esuli e alla restituzione dei beni confiscati, o del loro controvalore¹⁶⁸. La novità si pone nel quadro di una più ampia rivalutazione della componente italiana nella regione, vista non più come problema ma come elemento di identità portatore di grandi potenzialità culturali ed economiche. La stessa Regione istriana ha recentemente esteso il già diffuso bilinguismo a tutte le indicazioni autostradali, compresi i toponimi geografici. Nella vicina Regione Quarnaro, invece, il presidente del Consiglio regionale è un esponente della locale Comunità Italiana, pur inferiore per dimensioni rispetto all'Istria.

La diffusione della lingua è senza dubbio un forte elemento di vantaggio nella politica di influenza nei Balcani: il recupero del ruolo delle comunità di madrelingua italiana viventi

¹⁶⁷ <http://www.editfiume.com/archivio/lavoce/2013/130416/politica.htm>

¹⁶⁸ ISTARSKI DEMOKRATSKI SABOR-DIETA DEMOCRATICA ISTRIANA, *Dichiarazioni programmatiche*, <http://www.ids-ddi.com/it/ids-ddi/dokumenti/programska-deklaracija/>.

oltreconfine è dunque da considerare un investimento strategico, e altrettanto lo è l'incentivo allo studio dell'italiano come seconda lingua realizzato attraverso la promozione di pubblicazioni, di corsi di laurea, di produzioni culturali e anche la distribuzione di borse di studio e incentivi economici rivolti agli studenti.

La questione è ben nota al Ministero degli Affari Esteri italiano (MAE), il quale ogni anno finanzia diversi strumenti che si occupano di portare la lingua e la cultura italiana nel mondo e in particolare nei Balcani: in Albania, in particolare, si conta che almeno il 70% dei giovani conosca l'italiano, e il 50% lo parli a livello sufficiente¹⁶⁹ anche grazie al Progetto Illiria, con il quale il MAE fornisce ogni anno i libri per l'insegnamento della lingua italiana a partire dal terzo anno delle elementari, incentivando anche economicamente i docenti a sceglierla. Questo e altri strumenti di penetrazione culturale stanno permettendo il raggiungimento di buoni risultati in termini di diffusione della lingua in Albania, anche grazie ai programmi televisivi proposti dai canali italiani, facilmente raggiungibili dalle antenne del Paese¹⁷⁰. Operazioni della stessa natura stanno agevolando la diffusione della lingua italiana in Bulgaria e in Serbia (dove ha la particolare natura di lingua diffusa anche a livello aziendale e universitario nei corsi di scienze

¹⁶⁹ LONGO M., *La lingua italiana in Albania*, in "Education et Sociétés Plurilingues", n. 22, pp. 51-56, 2007.

¹⁷⁰ ADEMI E., BULIJA M., LONGO M., *Una quantificazione della penetrazione della lingua italiana in Albania tramite la televisione. Sondaggio nell'area di Scutari*, in «Éducation et Sociétés Plurilingues» n. 28, pp. 53-63, giugno 2010.

economiche e bancarie)¹⁷¹ in Macedonia (dove lo studio dell'italiano come seconda lingua è inferiore soltanto all'inglese) oltre che ovviamente in Slovenia e Croazia, dove è riconosciuta come lingua ufficiale in alcune zone.

Se dunque il presupposto per una collaborazione positiva nell'ottica del recupero di una prospettiva di sviluppo per la regione alto-adriatica passa innanzitutto per il superamento delle storiche diffidenze e dei rancori fra italiani e sloveni e fra italiani e croati, non minori risultano le analoghe difficoltà di relazione fra le stesse Zagabria e Lubiana. In particolare fra le due repubbliche – ora entrambe membri dell'Unione Europea – esistono ancora malcelati dissapori che rischiano in prospettiva di rallentare il processo di collaborazione necessario al recupero di centralità del territorio. Fra le cause di queste tensioni, in particolare, la più grave è la diatriba relativa alla linea confinaria fra le due repubbliche: fin dall'indipendenza dalla Jugoslavia, infatti, le due neonate entità statali balcaniche hanno intrapreso un aspro contenzioso relativo alla propria definizione confinaria nel tratto marittimo, che cade nel golfo di Pirano. La frontiera, che dovrebbe passare grossomodo lungo il fiume Dragogna, rischia di impedire alla Slovenia l'accesso alle acque internazionali, costringendola in un mare italo-croato e abortendo così le prospettive di sviluppo marittimo. Il contenzioso dura ormai da venti anni e ha rischiato di pregiudicare l'ingresso della Croazia nell'Unione Europea:

¹⁷¹ SERIANNI L., *L'italiano tra le altre lingue del mondo*.

Lubiana ha utilizzato la minaccia del veto a Bruxelles per ottenere che Zagabria rinunciasse alla propria parte di territorio nel Golfo di Pirano¹⁷², così da garantire alla Slovenia – secondo la disciplina internazionale che regola le acque comuni – l’accesso sufficientemente spazioso alle acque internazionali.¹⁷³



Figura 13 La questione dei confini fra Slovenia e Croazia (fonte www.stefanogiantin.net)

¹⁷² LOPANDIĆ B., BUČAR B., *Zagabria e Lubiana duello sull'Adriatico*, in «Limes», n.6/2003, pp. 131-139.

¹⁷³ DE SANCTIS A., *Geopolitica dell'Alto Adriatico*, Libera Editrice Goriziana, Gorizia 2013. COCCO E., *The evolving role...* cit., pp. 8-9.; HOČEVAR D.K., *Ideologies of 'Fortress Europe' in two Slovenian-Croatian borderlands*, in ARMSTRONG W., ANDERSON J. (edited by), *op. cit.*

Per la risoluzione della questione i contendenti si sono rivolti ad un arbitrato internazionale che dovrà prendere decisioni entro l'estate del 2015. La tematica sembra di poco conto considerato il sostanziale abbattimento dei confini causato dall'adesione di entrambi gli stati all'Unione Europea, ma assume invece una forte attualità da quando la Croazia ha deciso di dare il via a un programma di trivellazioni conoscitive nel mare Adriatico, scoprendo la presenza di un certo numero di giacimenti di gas e petrolio *offshore*. Nell'aprile 2014 la Croazia ha indetto un bando pubblico per la concessione dei permessi estrattivi in 29 zone individuate, fra le quali figurano aree a nord del 45° parallelo e 10' oggetto della contesa con la Slovenia, la quale ha subito impugnato il bando denunciando la violazione dell'articolo 10 dell'intesa sull'arbitrato, con i quale le parti si sono impegnate ad astenersi dal compiere azioni che possano intensificare la disputa o metterne a rischio la soluzione.

Qualora l'arbitrato non dovesse porre fine alla contesa in maniera soddisfacente per entrambe le parti, la stessa rischierebbe di pregiudicare i rapporti fra queste due importanti realtà economiche e politiche, minando il sereno sviluppo della zona.

Come principale attore della zona, l'Italia ha una prospettiva privilegiata da sfruttare al fine di raggiungere una posizione dominante rispetto alle potenze concorrenti. I principali avversarii della penetrazione italiana nella penisola

sono l’Austria e la Germania: la pressione di Vienna verso meridione, attraverso la Slovenia e la Croazia, rischia di chiudere all’Italia lo sviluppo della direttrice est-ovest. Si tratta di un’ipotesi tutt’altro che remota, che trova anzi conferme nelle scelte politiche sul territorio: attraverso il potenziamento dei porti di Capodistria e di Fiume, ad esempio, accompagnato da un serio investimento sulle infrastrutture retroportuali che permettano il collegamento con l’area danubiana e centroeuropea, l’Austria potrebbe danneggiare l’economia di Trieste incentrando i traffici sui porti sui quali riterrebbe di poter esercitare una maggior influenza.

Posto questo rischio, il rafforzamento dei rapporti con la Slovenia e la Croazia è quindi interesse strategico italiano: Roma dovrebbe farsi carico delle esigenze e delle legittime aspirazioni di queste economie, favorendole dove possibile al fine di rendere conveniente il mantenimento di buoni rapporti con l’Italia. I dati, già citati, sull’interscambio commerciale e sugli investimenti rendono evidente questa situazione: nel 2012 l’Italia è stato il primo Paese fornitore in Slovenia, dopo aver superato la Germania che ne è da sempre il principale *partner* commerciale. In Croazia invece l’Italia è il primo *partner* commerciale con oltre 3,2 miliardi di euro. Anche in questo caso la Germania è il principale concorrente e risulta primo Paese fornitore, mentre l’Italia è il secondo fornitore, ma primo mercato di destinazione.

Assicurata dunque l'imprescindibilità del legame con Slovenia e Croazia, l'Italia può approfondire la propria prospettiva costruendo i diversi segmenti della direttrice est-ovest, grazie allo stretto rapporto che vanta in particolare con due fra i principali mercati dell'Asia occidentale: la Russia e la Turchia. Quest'ultima, in particolare, conserva ottime relazioni commerciali con l'Italia, che rappresenta l'ottavo mercato per l'*export* e il quarto per l'*import*. La Germania tuttavia vanta con la Turchia il primato commerciale sia nelle importazioni che nelle esportazioni, grazie a uno storico legame rafforzato anche dal ruolo di destinazione finale dell'emigrazione turca e dalla conseguente presenza di una nutrita comunità anatolica in Germania. Il rapporto con la Turchia è cruciale a causa della dimensione dell'economia, che malgrado la crisi cresce all'incirca del 4% ogni anno, ma anche per via della strategia politica "neo-ottomana" di Erdoğan e Davutoğlu nell'area turcofona e musulmana tra il mar Nero e il mar Caspio e sul mondo arabo sunnita. Pur essendo sempre più evidente la difficoltà di portare a termine questo ambizioso progetto, per via della vasta e inconciliabile frammentazione del mondo musulmano, il mantenimento e il potenziamento di un rapporto privilegiato con uno degli attori principali della strategica regione mediorientale è una prospettiva lungimirante, soprattutto in considerazione della posizione geografica dell'Italia e della lunga tradizione di paese mediatore tra Occidente e mondo arabo.

Si è già accennato ai rapporti economici e politici tra Italia e Russia, ma è bene sottolineare come anche in questo caso il grande avversario di Roma sia Berlino, con un interscambio commerciale con Mosca importante, fondato sull'acquisto di petrolio (66,95% dell'import dalla Russia) e sulla vendita di autovetture e macchinari vari.

Il recupero della funzione di quadrivio, e il rafforzamento di un canale di comunicazione est-ovest avente come nucleo fondamentale il porto di Trieste, possono quindi essere letti come strumenti per ristabilire una centralità attiva, che potrebbe fornire all'Italia il ruolo che maggiormente si addice a un'economia di grandi dimensioni posta in posizione strategica fra il Mediterraneo e l'Europa centrale: Trieste potrebbe proporsi – da città italiana e multiculturale¹⁷⁴, porto e luogo di interscambio commerciale e culturale – come il centro di snodo dei rapporti fra Occidente e Russia e fra Occidente e Turchia. La politica energetica, i tracciati dei gasdotti, l'influenza sulla penisola balcanica, la creazione e il rafforzamento di canali di comunicazione dedicati, sono tutte questioni che hanno la prospettiva di creare un ruolo originale nella politica europea ed euroasiatica, ruolo che rispetti la funzione geografica del territorio e permetta lo sviluppo delle potenzialità geopolitiche ed economiche.

Lo sviluppo di questa prospettiva avrebbe anche il senso del recupero di una centralità nei rapporti con il Medio Oriente

¹⁷⁴ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo...*, cit., p. 269-278.

e il Mediterraneo orientale, terreno di scontro di interessi incrociati principalmente fra Russia, Stati Uniti, Arabia Saudita, Turchia, Francia e Gran Bretagna. L'Italia, forte del proprio storico rapporto privilegiato con il mondo arabo, della propria adesione al blocco occidentale e della propria influenza politica (essendo la più grande tra le medie potenze, o la minore delle grandi potenze)¹⁷⁵, potrebbe accreditarsi come mediatore ultimo, o più facilmente potrebbe trarre vantaggio dalle tensioni geopolitiche mantenendo una posizione terza rispetto ai più o meno evidenti schieramenti: un simile approccio risulterebbe vincente in quanto l'Italia, non avendo la forza (o l'interesse) di porre il proprio peso su un piatto della bilancia, può agevolmente sfruttare la propria terzietà per trarre il maggior vantaggio possibile in termini economico-commerciali ma soprattutto in termini di influenza politica e di rapporti di lungo termine con le diverse potenze regionali e globali.

¹⁷⁵ Cfr. JEAN C., *Geopolitica del mondo contemporaneo*, GLF editori Laterza, Roma-Bari, 2012. SANTORO C.M., *La politica estera di una media potenza: l'Italia dall'Unità ad oggi*, Il Mulino, Bologna 1991.

Agenda per la centralità geopolitica di Trieste

Come abbiamo visto, la posizione di Trieste racchiude un potenziale naturale di sviluppo geopolitico, al centro di quel quadrivio euroasiatico fra la direttrice longitudinale e quella latitudinale che nella storia ha permesso che la regione dell'Alto Adriatico si trasformasse nel centro vitale dell'economia e del commercio, nel punto di incontro di due mondi altrimenti distanti. Le alterne vicende geopolitiche europee e regionali hanno nei secoli violentemente condizionato l'ubertà e la sterilità di questa funzione, rappresentando un elemento propulsorio o perlomeno un volano delle dinamiche economiche e politiche, in grado di condizionare in un senso o nel suo contrario la storia del territorio.

È tuttavia da considerare la particolare situazione del territorio, alla luce delle vicende politiche europee e globali che hanno vincolato lo sviluppo di questa funzione sottomettendone le potenzialità alle dinamiche geopolitiche, e in particolare all'organizzazione statale dello spazio globale conseguente alla seconda guerra mondiale e agli accordi di spartizione in sfere d'influenza. In seguito a questi, infatti, Trieste e la regione dell'Alto Adriatico hanno perduto la propria funzione potenziale, troncata dall'impermeabilità del confine globale e ridotta allo stato di marginalità geografica rispetto

alle due nuove regioni europee contrapposte e prive di relazioni.

Superata la Guerra Fredda, in seguito al crollo del muro di Berlino (e del muro di Gorizia), all'esplosione dell'area d'influenza sovietica sotto l'azione dei nazionalismi e al processo di avvicinamento dei paesi ex-sovietici all'area occidentale mediante l'ingresso nell'Unione Europea, la regione dell'Alto Adriatico è stata liberata dai legacci che la vincolavano all'influenza e sta conoscendo negli anni l'opportunità di recupero di una crescente centralità come conseguenza dello spostamento del baricentro europeo dall'area alpino-renana all'area alpino-danubiana. A questa fase positiva si accompagna l'evenienza di una crescente influenza della regione balcanica sul panorama europeo ed euroasiatico, in particolare nel cruciale campo dell'approvvigionamento energetico, che comporta l'opportunità di un ruolo crescente per l'area adriatica e in particolare per il suo troncone settentrionale, inteso come zona di passaggio, come area di permeabilità fra le differenti anime della nuova compagine europea che in questo territorio hanno la possibilità di recuperare lo spazio di una nuova collaborazione, foriera di sviluppo economico, commerciale ma anche culturale che potrebbe fare di Trieste la località centrale di una macroregione strategica per le relazioni dell'intera Europa.

Trieste possiede ad oggi tutte le caratteristiche necessarie per una nuova centralità: innanzitutto la posizione geografica, che come si è accennato rappresenta un elemento

storico ma altrettanto nuovo per via del venir meno di quelle situazioni geografico politiche che avevano privato la regione della propria posizione nell'ecumene nel XX secolo. Le novità nell'organizzazione territoriale del nuovo secolo, e la ritrovata centralità della regione danubiana e balcanica, permettono a Trieste di recuperare pienamente la posizione di quadrivio geopolitico.

Inoltre Trieste possiede tutte le caratteristiche necessarie allo sfruttamento della propria posizione:

- un porto di grandi dimensioni, che rappresenta il secondo italiano per tonnellaggio di merci e il primo porto petrolifero del Mediterraneo¹⁷⁶. Fra i vantaggi, oltre alle banchine attrezzate e alle importanti infrastrutture portuali esistenti, la presenza di fondali di 18 metri, di profondità molto maggiore quindi rispetto ai principali concorrenti adriatici (Venezia: ha recentemente raggiunto gli 11,5 metri, Capodistria ha fondali da 11,4 metri e punta a raggiungere i 15 metri);
- un tessuto imprenditoriale diffuso composto da sistemi locali di produzione e una fitta rete di piccole e medie imprese (PMI);
- una qualità della vita elevata, alla quale concorrono fattori inerenti la sicurezza, il reddito medio, la cultura e la notevole potenzialità artistica e turistica, oltre alla

¹⁷⁶ MANDURINO K., *Trieste, primo porto petrolifero del Mediterraneo. Crescita iniziata nel 2010: nel 2013 incremento dell'11,49% dei movimenti*, in «Il Sole 24 Ore», 29 gennaio 2014.

buona dotazione di infrastrutture logistiche sociali come scuole e ospedali;

- la presenza di importanti centri di eccellenza scientifica, istituzioni universitarie, centri di innovazione e di trasferimento tecnologico alle imprese;
- la vocazione multiculturale e la naturale e storica propensione verso il mercato culturale internazionale.

Tuttavia, affinché questa potenzialità divenga attuale, è necessario lo sforzo dei decisori politici nel superamento dei diversi vincoli che rischiano di rappresentare il ristagno derivato dalla fase precedente, il cui superamento positivo è condizione ineludibile per il recupero della funzione naturale.

In questo capitolo intendiamo perciò proporre un'agenda per Trieste, cioè un'incompleta rassegna delle questioni prioritarie da affrontare e risolvere con l'obiettivo di superare i vincoli posti al sereno sviluppo della suddetta funzione.

Lo snodo energetico del Mediterraneo

Come già accennato, negli ultimi anni l'Italia ha adottato una strategia finalizzata all'indipendenza energetica, alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento, ma soprattutto al raggiungimento del ruolo di *hub*, di snodo imprescindibile per la distribuzione dell'energia all'Europa attraverso la porta meridionale: diventare *hub* significherebbe trasformare il Paese da importatore a trasportatore del gas naturale (dove non addirittura produttore e venditore), usufruendo così di grandi vantaggi sia in termini economici (diritti di transito, investimenti infrastrutturali, surplus energetico utile allo sviluppo industriale) sia in termini geopolitici.

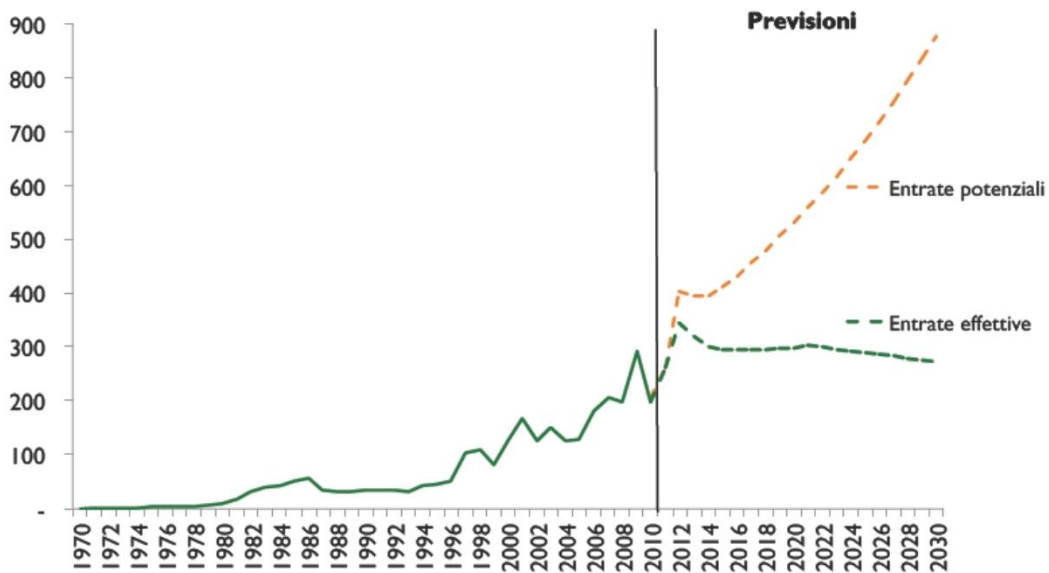
Al raggiungimento di questo ambizioso obiettivo concorrono sicuramente i diversi progetti di cui si è parlato che puntano a garantire l'accesso attraverso l'Italia del petrolio e del gas naturale provenienti principalmente dall'Africa, dalla zona del mar Caspio e dalla Russia. Un progetto prevede il raddoppio della capacità del gasdotto TAG nell'ottica del *reverse flow*, nella prospettiva cioè di permettere l'utilizzo del tubo non soltanto per l'importazione ma anche per l'esportazione di gas naturale: una volta realizzato il TAP e gli eventuali rigassificatori, l'Italia potrebbe infatti vendere il gas naturale in eccesso.

L'Italia vanta inoltre una discreta attività estrattiva in diverse aree del paese, che ha un'origine molto antica: il primo pozzo petrolifero fu aperto nel 1860 in provincia di Parma, e da allora diversi giacimenti sono stati trovati nella penisola, tanto da portare il paese al 49° posto al mondo e al 4° posto in Europa tra i paesi estrattori di petrolio grezzo. L'attività estrattiva è tuttavia disincentivata dalle *royalties* richieste dal Governo alle società produttrici, tra le più alte al mondo (*onshore*: 10%, *offshore*: 7% petrolio e 10% gas, a fronte di *royalties* di altri paesi europei intorno al 5%, dove non addirittura inesistenti).¹⁷⁷ La scelta di imporre *royalties* così alte penalizza la più ampia strategia di competitività finalizzata proprio alla candidatura dell'Italia come snodo imprescindibile nella distribuzione degli idrocarburi (v. fig. 15). L'attività estrattiva in Italia risulta quindi spesso antieconomica, in quanto il margine di ricavo, al netto delle tasse, delle *royalties*, delle spese operative (OPEX) e delle spese di capitale (CAPEX), è pari al 2,5% dei ricavi derivanti dalla vendita del prodotto, inferiore quindi alla soglia di economicità.

Nel 1996 L'Italia vantava 32 pozzi esplorativi, gestiti da 9 compagnie (Agip, British Gas, Chevron, ELF, Fina, Mobil, Shell, Texaco, Total); ma l'attività di ricerca ha subito una battuta d'arresto proprio a causa dei costi fuori mercato e delle difficoltà nel processo autorizzativo: nel 2012 rimanevano

¹⁷⁷ UNMIG, Ministero dello Sviluppo Economico

soltanto 4 pozzi esplorativi, gestiti da sole 3 compagnie (ENI, Shell e Total) (v. fig. 16).¹⁷⁸



Fonte: Elaborazioni NE Nomisma Energia

Figura 14 Entrate da royalties in Italia, in mln di euro (fonte Nomisma)

Negli ultimi anni, proprio nell'ottica della diversificazione energetica, si tende a riconsiderare il ruolo della potenzialità estrattiva del petrolio italiano: la Strategia energetica nazionale (SEN), approvata dal Governo nel 2013, intende raggiungere, a partire dalla produzione attuale pari a 11 milioni di barili di petrolio equivalente all'anno¹⁷⁹, i 24 milioni di barili entro il 2020, con investimenti pari a 15 miliardi per un risparmio di circa 5 miliardi l'anno sull'acquisto di energia. Ad oggi il petrolio italiano copre appena il 7% del fabbisogno

¹⁷⁸ Dati della FAST-Federazione delle Associazioni Scientifiche e Tecniche

¹⁷⁹ Dati 2012

nazionale, ma potrebbe raggiungere fino al 40% grazie allo sfruttamento dei vasti giacimenti individuati soprattutto nel

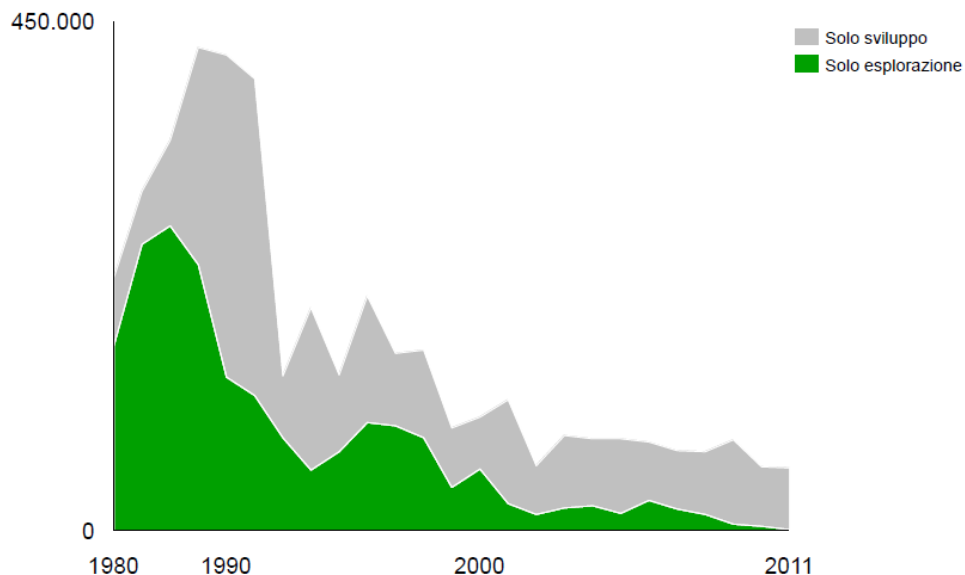
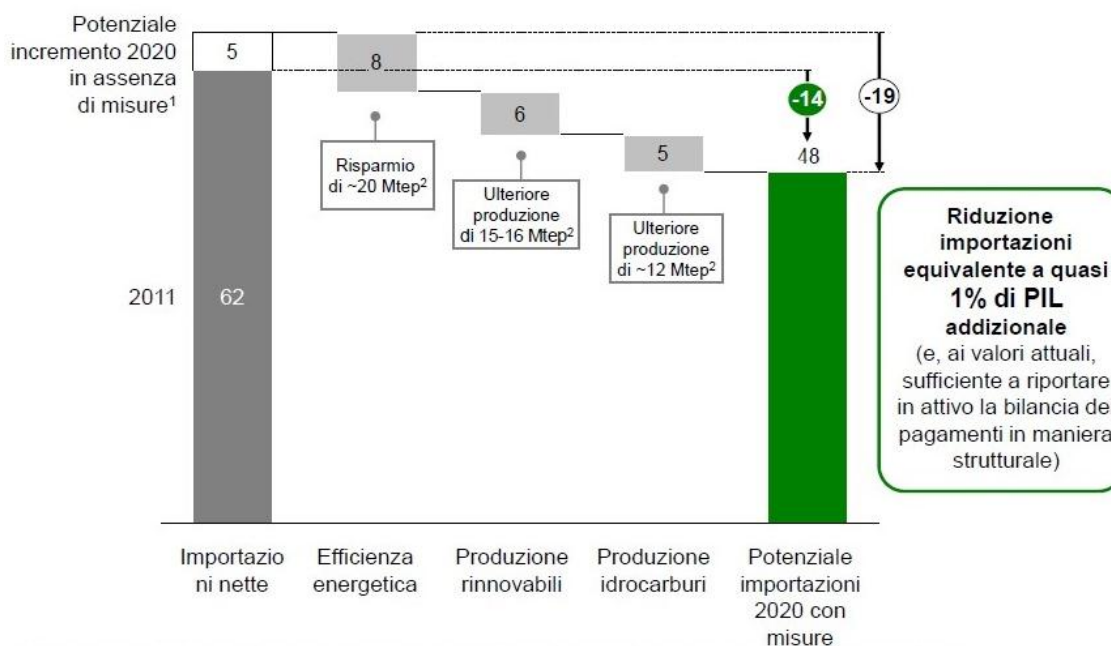


Figura 15 Numero totale di metri perforati somma di attività di esplorazione e sviluppo, 1980-2011 (fonte Ministero Sviluppo Economico. Non sono disponibili i dati relativi agli anni 1983-1985; 1987-1990)

mare Adriatico.¹⁸⁰ L'Italia paga 62 miliardi l'anno per le importazioni di materie prime energetiche: la SEN intende ridurre questa dipendenza di ben 14 miliardi nei prossimi sei anni, diminuendo la dipendenza dall'estero dall'84% al 67%, con un risparmio in grado di riportare in attivo il PIL nazionale. L'obiettivo si scontra con le resistenze degli ambientalisti e degli enti locali, che stanno rallentando considerevolmente il processo che attirerebbe tuttavia enormi investimenti, con ricadute in termini occupazionali veramente considerevoli.

¹⁸⁰ RIGAMONTI M., «Col petrolio dell'Adriatico l'Italia sarebbe una potenza energetica. Ma ci stiamo condannando alla desertificazione industriale», in «Tempi», 19 giugno 2014.



¹ Ipotesi di interruzione misure per l'efficienza energetica, interruzione incentivi a rinnovabili, declino naturale di produzione idrocarburi
² Energia primaria, metodologia Eurostat, rispetto ai valori 2010

11

Figura 16 Potenziale risparmio energetico previsto dalla Strategia Energetica Nazionale in miliardi di euro (fonte Ministero dello Sviluppo Economico)

Le misure previste dalla SEN sono finalizzate, in sintesi, al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1. Efficienza energetica
2. Sviluppo del mercato competitivo e *hub* del gas sud-europeo
3. Sviluppo sostenibile delle energie rinnovabili
4. Sviluppo dell'infrastruttura e del mercato elettrico
5. Ristrutturazione della raffinazione e della rete di distribuzione dei carburanti
6. Produzione sostenibile di idrocarburi nazionali
7. Modernizzazione del sistema di *governance*.

Oltre al rafforzamento e alla diversificazione della rete di gasdotti (la SEN individua il TAP come infrastruttura strategica prioritaria) è previsto anche un potenziamento della capacità di

approvvigionamento attraverso il Gas Naturale Liquefatto (GNL). Questo strumento permette infatti la distribuzione del



Figura 17 Le pipelines che riforniscono l'Italia

gas attraverso le metaniere, aggirando quindi gli ostacoli geopolitici derivati dall'attraversamento delle *pipeline* nei diversi territori¹⁸¹ (v. fig. 18): si tratta di un sistema molto

¹⁸¹ «Il gas naturale rimane allo stato gassoso anche se sottoposto ad alta pressione e il suo trasporto avviene tramite condotte. Il gas naturale può essere tuttavia liquefatto mediante raffreddamento a -162 °C. Il suo volume si riduce così di 600 volte. A questa bassa temperatura, il gas naturale liquefatto (Liquefied Natural Gas, LNG) è trasportato per mezzo di apposite navi

vantaggioso, che assicura sul lungo termine l'indipendenza dai paesi produttori di gas (in quanto permette di scegliere il fornitore più conveniente), oltre a garantire minori costi grazie all'assenza dei diritti di transito e alla concorrenza delle forniture. L'utilità del GNL nella distribuzione del gas naturale è risultata evidente ai paesi europei in occasione della crisi del gas ucraino dell'inverno 2008/2009, quando nel pieno della tensione nei rapporti fra Russia e Ucraina, Mosca interruppe l'erogazione di gas naturale a Kiev, provocando una crisi in tutta Europa. Da allora si intese che gli Stati, per essere sicuri a livello energetico, non dovessero dipendere da un'unica fonte e soprattutto si capì che i gasdotti sono strumenti troppo soggetti alle tensioni dei territori attraversati: per questa ragione la SEN individua alcune misure strategiche per ridurre la dipendenza dell'Italia da queste infrastrutture. L'Italia ha una capacità d'importazione di GNL pari a 12 miliardi di metri cubi l'anno, inferiore quindi alla Spagna (61 miliardi di metri cubi), alla Gran Bretagna (56 miliardi di metri cubi) e alla Francia (24 miliardi di metri cubi). La SEN prevede un rapido aumento di capacità di importazione del GNL fino a circa 24-32

cisterna (metaniere). Le metaniere vengono scaricate in speciali terminali; in seguito il gas naturale in forma liquida viene rigassificato e immesso nella rete di condotte.

Questa procedura consente un trasporto su lunghe distanze, anche a partire da aree di estrazione non allacciate alla rete di trasporto internazionale. In Europa esistono già diversi terminali di scarico, ad esempio in Spagna, Francia, Italia e Belgio. Anche in Germania è prevista la costruzione di un impianto di questo genere.

Il gas naturale liquefatto assume un'importanza sempre maggiore anche in Europa. Paesi produttori come il Qatar, la Malesia e il Brunei, nonché diversi Stati africani alimentano sempre più il mercato con il loro GNL. Sono già oltre 300 le metaniere, ognuna con una capacità di carico di oltre 260000 metri cubi, che navigano nei mari di tutto il mondo. Per coprire l'intero fabbisogno annuo svizzero di gas naturale basterebbero 23 di questi carichi.» www.gas-naturale.ch

miliardi di metri cubi l'anno, di cui 4 passanti per il nuovo terminale OLT (al largo di Livorno) e altri 8-16 per altri rigassificatori da realizzare, considerati infrastrutture strategiche indispensabili¹⁸².

La Strategia Energetica Nazionale (SEN) intende quindi garantire all'Italia una crescente autosufficienza energetica, rafforzarne l'efficienza per ridurre gli sprechi, potenziare la produzione nazionale e diversificare le fonti di approvvigionamento con l'obiettivo di trasformare l'Italia nell'*hub* energetico del sud Europa (in particolare per quanto riguarda il gas naturale). L'Italia riceve oggi il gas naturale attraverso quattro gasdotti:

- Transmed, che conduce il gas dall'Algeria all'Italia attraverso la Tunisia (33,5 miliardi di metri cubi/anno);
- Greenstream, che attraversa il mar Mediterraneo per portare gas dalla Libia alla Sicilia (11 miliardi di metri cubi/anno);
- Trans Austrian Gasleitung (TAG), collegamento tra i giacimenti russi e la penisola italiana attraverso l'Ucraina (37,4 miliardi di metri cubi/anno);

¹⁸² Al fine di incentivare la realizzazione di nuovi terminali di rigassificazione, l'Autorità per l'energia elettrica garantisce per 20 anni all'azienda costruttrice, anche in caso di mancato funzionamento dell'impianto, l'80% dei ricavi calcolati sulla capacità di rigassificazione del terminale, che vengono coperti dal sistema tariffario del trasporto. Delibera 178/05 pubblicata su GU n. 193 del 20-8-2005, art. 13.2.

- Transitgas, che rifornisce il Paese con gas proveniente dall'Olanda e dalla Norvegia (19,9 miliardi di metri cubi/anno)¹⁸³.

Inoltre, i due rigassificatori di Rovigo e Panigaglia permettono l'afflusso dei già citati 12 miliardi di metri cubi annui di GNL, a cui si aggiungerà presto il rigassificatore in costruzione a Livorno.

Il gas naturale arriva poi alle utenze finali attraverso un sistema integrato di metanodotti composto da una rete nazionale che trasporta il gas dai punti di immissione in rete fino alle macro aree di consumo e da una rete regionale per la distribuzione locale. Le centrali di compressione, collocate lungo la Rete Nazionale Gasdotti, spingono il gas all'interno dei gasdotti e ne assicurano il flusso nella rete. Queste sono controllate a distanza, 24 ore su 24, da un apposito "centro di dispacciamento" nel quale viene gestito e controllato il sistema di trasporto del gas per rendere disponibili in qualsiasi momento e in ogni punto della rete le quantità di gas richieste.

Un altro elemento della SEN riguarda l'elettricità: un progetto di recente approvazione prevede la costruzione di un elettrodotto da 1 gigawatt che si snoderà per 415 chilometri da Villanova (BR) alla penisola di Jaz in Montenegro. I lavori sono

¹⁸³ I dati relativi alla portata dei quattro gasdotti sono stati presi dallo studio di Mikhail Korchemkin pubblicato sul sito di EEGA-East European Gas Analysis e sono riferiti al 2010. KORCHEMKIN M., *The South Stream project of Gazprom is designed to replace TAG (Trans Austria Gasleitung) pipeline as the route of supply of Russian gas to Italy*, Consulting Services on Natural Gas Sector of Russia, 6 aprile 2011.



Figura 18 Il gas e l'Italia: approvvigionamenti da Gennaio a ottobre 2008 e variazioni percentuali sul 2007 (fonte SNAM)

già in fase avanzata e dovrebbero concludersi entro il 2017, quando sarà possibile portare nella rete nazionale l'elettricità prodotta in eccesso negli impianti di generazione montenegrini,

o vendere l'energia italiana ai Balcani a seconda delle esigenze e delle richieste del mercato. Questa importante infrastruttura permetterà l'integrazione del sistema elettrico dei Balcani con l'Unione Europea (che sosterrà l'opera attraverso la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo) attraverso l'Italia, contribuendo al raggiungimento della centralità in termini energetici.¹⁸⁴

La città di Trieste (e il suo territorio) riveste un ruolo da protagonista in queste dinamiche, per ragioni legate alla geografia e allo stato del sistema di distribuzione; il Friuli Venezia Giulia, infatti, rappresenta già un *hub* italiano ed europeo nella distribuzione dell'energia grazie a due importanti infrastrutture esistenti: il gasdotto TAG e l'oleodotto TAL.

Il gasdotto TAG-Trans Austrian Gasleitung è oggi l'infrastruttura più importante ai fini del rifornimento italiano: attraverso essa passano ogni anno fino a 37,4 miliardi di metri cubi di gas naturale, che proviene dai giacimenti russi e attraversa l'Ucraina, la Slovacchia e l'Austria prima di terminare la propria corsa a Tarvisio, dove il tubo si allaccia alla rete italiana. La fornitura del TAG è imprescindibile per la soddisfazione delle necessità italiane in quanto trasporta quasi un terzo del gas naturale necessario al fabbisogno energetico italiano¹⁸⁵.

¹⁸⁴ RENDINA F., *L'hub italiano dell'energia cerca la via dei Balcani*, su «Il Sole 24 ore», 7 maggio 2013.

¹⁸⁵ Dati 2009. Fonte ENI

Un altro progetto riguardava il trasporto del gas e vedeva Tarvisio come protagonista: il TGL. Si trattava di un'idea della compagnia tedesca E.On per la posa di un gasdotto che collegasse la conca friulana alla Baviera, passando per l'Austria. Il progetto del valore di 1,4 miliardi di euro era giunto in fase avanzata di ideazione e aveva ottenuto la certificazione di opera prioritaria dall'Unione Europea, in quanto avrebbe contribuito al raggiungimento di una maggiore sicurezza energetica per tutto il continente attraverso il rafforzamento di quel canale meridionale del trasporto del gas. Purtroppo nell'aprile 2014 il progetto è stato definitivamente abbandonato dallo stesso consorzio a causa del forte rischio di perdita economica: tra le cause la profonda depressione del mercato del gas, la diffusione di contratti per forniture minori di gas rispetto ai *"take or pay"* di lungo termine, e soprattutto le regole dell'Unione Europea che impongono di mettere la nuova infrastruttura a disposizione della concorrenza, impedendo così alla compagnia di realizzazione di ottenere guadagni certi.

L'altra grande opera di cui si è già parlato, centrale per il mercato europeo delle fonti energetiche, è il TAL-Transalpine Pipeline. A partire dal parco serbatoi di San Dorligo della Valle (alle spalle del porto di Trieste) composto da 32 serbatoi della capacità totale di 2.030.000 mc, l'oleodotto transalpino trasporta ogni anno 35 milioni di tonnellate di petrolio greggio nel cuore dell'Europa, garantendo la totale copertura del fabbisogno della Baviera e del Baden-Württemberg, il 90% di

quello dell'Austria e il 30% di quello della Repubblica Ceca. Attraverso esso, Trieste ha ricominciato a servire correntemente lo storico mercato di riferimento, tornando ad esercitare un ruolo cruciale e imprescindibile nell'approvvigionamento energetico della maggior economia europea.

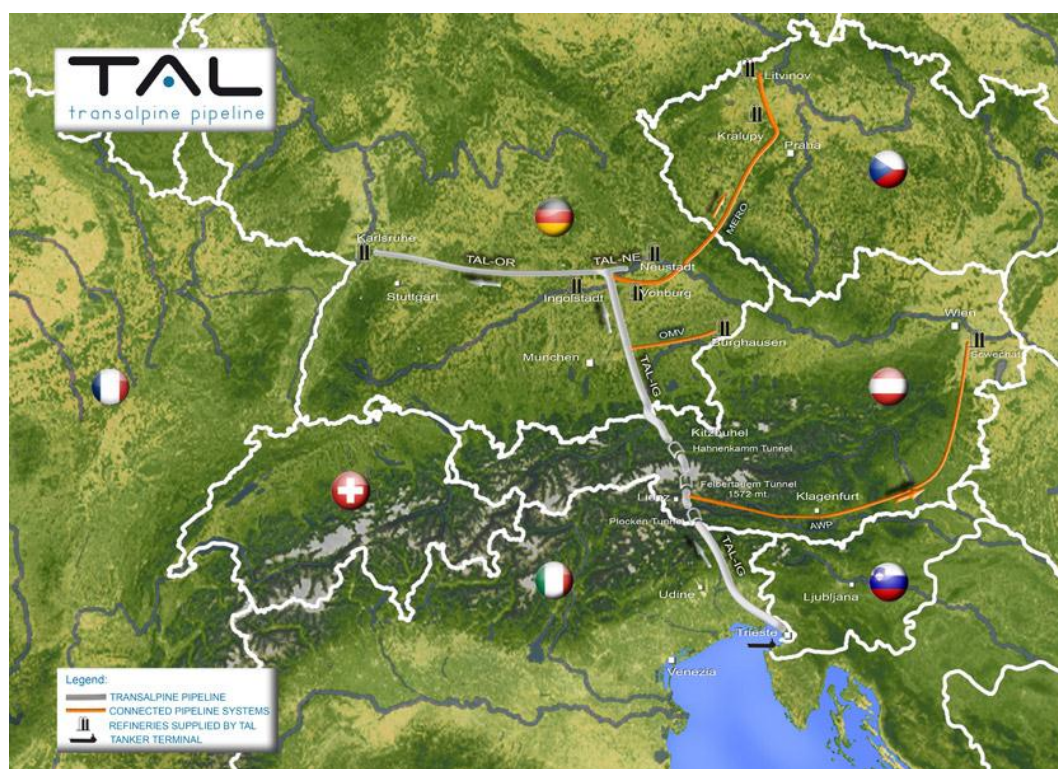


Figura 19 Tracciato dell'oleodotto Transalpino TAL (fonte www.tal-oil.com)

Come si è visto, la Strategia Energetica Nazionale del 2013 prevede un aumento considerevole della capacità di importazione del Gas Naturale Liquefatto per garantire una maggior indipendenza nei confronti delle dinamiche geopolitiche che riguardano i Paesi esportatori e i Paesi attraversati dai gasdotti. Per raggiungere questo obiettivo,

tuttavia, è necessaria la costruzione di nuovi rigassificatori, cioè di nuovi terminali del commercio del GNL che provveda alla restituzione dello stato gassoso agli idrocarburi, ai fini dell'immissione nella Rete Nazionale dei Gasdotti. Il Ministero dello Sviluppo Economico individua 3 rigassificatori principali, in fase di progettazione, e due secondari:

- Rigassificatore di Porto Empedocle, in Sicilia (ENEL, capacità massima 9,6 miliardi di metri cubi/anno);
- Rigassificatore di Gioia Tauro, in Calabria (LNG Med Gas Terminal, capacità massima 14,4 miliardi di metri cubi/anno);
- Rigassificatore di Falconara Marittima, nelle Marche (API Nova Energia, capacità massima 7,2 miliardi di metri cubi/anno).
- Rigassificatore di Trieste (Zaule), in Friuli Venezia Giulia (Gas Natural International, capacità massima 9,6 miliardi di metri cubi/anno);
- Rigassificatore di Brindisi, in Puglia (Brindisi LNG, capacità massima 9,6 miliardi di metri cubi/anno), la cui autorizzazione alla costruzione e all'esercizio è stata sospesa.

Negli obiettivi strategici nazionali è quindi segnalata la costruzione di un impianto di rigassificazione nella zona di Trieste per la riconversione del GNL e l'ingresso nella rete europea. L'obiettivo è quello di potenziare la funzione regionale e cittadina di smistamento delle materie prime

energetiche, facendo del porto di Trieste il vero snodo energetico del continente per quanto riguarda l'accesso sud.

Come si è visto, già nel trasporto del petrolio grezzo la città giuliana svolge un ruolo importante, essendo il primo porto petrolifero del Mediterraneo (dopo aver recentemente superato Marsiglia). La completa dipendenza di due *Länder* tedeschi e della gran parte delle economie di Austria e repubblica Ceca dall'oro nero transitante a Trieste fa di questa città un passaggio strategico cruciale nella dinamica della sicurezza energetica europea. I diritti di transito del petrolio diretto a Ingolstadt, inoltre, hanno permesso all'economia cittadina di non subire il tracollo che sarebbe altrimenti derivato dal troncamento della direttrice est-ovest per effetto della Guerra Fredda. Dalla fondazione del TAL il porto di Trieste ha dovuto la propria esistenza al mercato del petrolio, e ha sfruttato le opportunità offerte dal crescente fabbisogno energetico delle economie europee. Il valore della produzione dell'oleodotto transalpino è in costante crescita: nel 2013 è stato pari a 80 milioni di euro, cioè il 13% in più rispetto all'anno precedente. Le petroliere in arrivo sono sempre di più (409 nel 2012, 502 nel 2013) e sbarcano 41,3 milioni di tonnellate l'anno¹⁸⁶ tanto che il TAL, che recentemente ha festeggiato i primi 50 anni di attività, è ormai diventato il primo oleodotto d'Europa, anche grazie alla maggior richiesta proveniente dalla raffineria tedesca Karlsruhe, che ha scelto di

¹⁸⁶ Dati riferiti al 2013, in crescita rispetto al 2012 del 18,07%. Fonte «Il Piccolo».

recente di rifornirsi da Trieste abbandonando la concorrente Marsiglia (e provocandone la perdita del primato mediterraneo nel traffico portuale di petrolio).

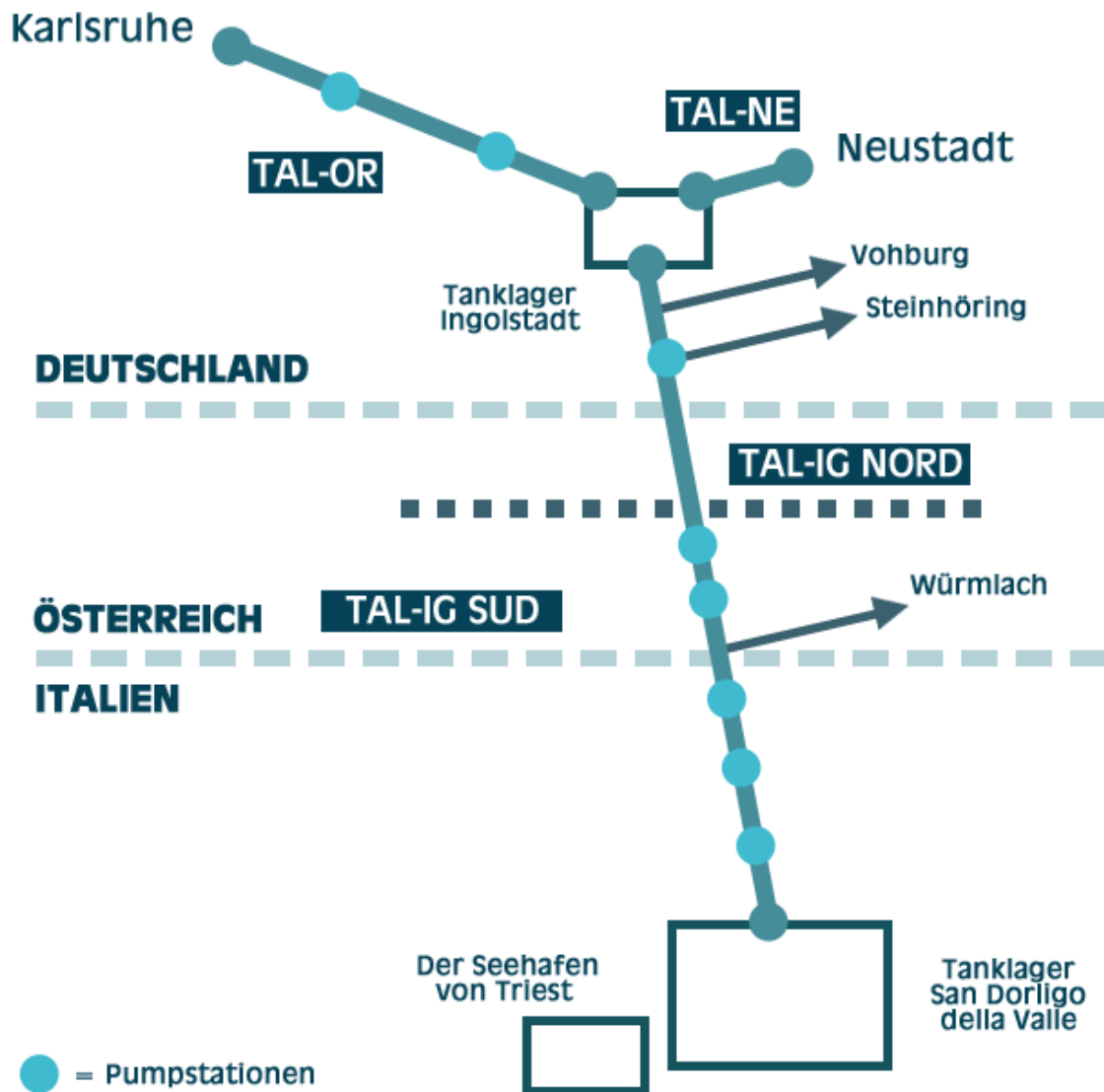


Figura 20 Il sistema TAL (fonte TAL)

La presenza dell'oleodotto rappresenta poi un volano per l'economia grazie alle tasse versate, ai dazi doganali, all'indotto generato, e ai forti investimenti sul territorio

(l'ultimo, in occasione del succitato anniversario, pari a circa 50 milioni di euro destinati al Friuli Venezia Giulia); il guadagno annuo per il territorio, secondo i dati forniti dal TAL-SIOT, è di circa 70 milioni di euro l'anno, comprendenti investimenti, indotto e imposte.

Il vantaggio del porto di Trieste è in effetti dato, oltre che dalla posizione strategica, dal regime di Porto franco doganale, che permette di godere di alcuni benefici fra i quali il pagamento dei diritti doganali dilazionato a 6 mesi e con un tasso di interesse ridotto¹⁸⁷. Il regime di Porto Franco è diretto discendente della decisione imperiale del XVIII secolo; recentemente, è stato sancito dal Trattato di pace del 10 febbraio 1947 e, in particolare, dagli artt. 1-20 dell'Allegato VIII "Strumento relativo al Porto Franco di Trieste"¹⁸⁸ e dagli artt.

¹⁸⁷ Si è preferito in questa sede non soffermarsi sul dibattito relativo all'effettiva attualità dei privilegi legati al Porto Franco nel nuovo spazio commerciale europeo. A riguardo si rimanda all'attenta analisi di ROSSETTI G., *Il Porto Franco di Trieste tra illusioni e potenzialità inesprese*, Centro Studi Economici e Sociali, Trieste.

¹⁸⁸ «L'allegato VIII del Trattato di Pace del 1947 contiene:

1. L'obbligo a carico dell'istituendo Territorio Libero di Trieste di "istituire" un porto franco doganale, in cui le merci in transito godano di libertà; questo per "assicurare che il porto e i mezzi di transito per il porto di Trieste possano essere utilizzati in condizioni di uguaglianza da tutto il commercio internazionale e dalla Jugoslavia, l'Italia e gli Stati dell'Europa centrale". (...) L'obbligo di creare il P.F. è stato trasformato dall'art. 5 del Memorandum di Londra in impegno a carico del Governo Italiano a "mantenere il porto franco a Trieste in armonia con le disposizioni degli art. da 1 a 20 dell'All. VIII".
2. L'obbligo di istituire un "Ente pubblico del TLT", per l'amministrazione del PF, ente dotato di personalità giuridica; e di passare tutti i beni statali e parastatali entro i limiti del porto al TLT che li trasferirà senza pagamento al P.F.
3. La possibilità di allargare l'area del P.F. su proposta del Direttore, con decisione del Consiglio di Governo e l'approvazione dell'Assemblea popolare.
4. Il diritto di accesso senza limitazioni al Porto Franco delle navi e merci di tutti i paesi, senza misure discriminatorie.
5. L'esclusione di dazi doganali e di altri gravami su importazioni esportazioni o transiti che non siano in corrispettivo di servizi prestati.
6. La possibilità di effettuare, oltre al deposito, magazzinaggio, verifica, cernita, imballaggio delle merci (art.6), anche la lavorazione delle merci.

34 e 35 dell'Allegato VI "Statuto Permanente del Territorio Libero di Trieste". Si tratta di un *unicum* in tutta Europa, la cui situazione giuridica riconosciuta dal Trattato di pace e dai successivi accordi internazionali prevede sostanzialmente due regimi fondamentali: la «massima libertà di accesso e transito»¹⁸⁹, e l'«extraterritorialità doganale». In termini pratici, i vantaggi collegati all'esistenza dei cinque punti franchi possono essere riassunti in:

- Diritto d'ingresso senza discriminazioni di navi e merci, qualunque sia la destinazione, provenienza e natura, con la possibilità di sostarvi per un tempo indeterminato in esenzione completa da dazi, tasse o altre imposizioni diverse dal corrispettivo di servizi prestati, senza necessità di autorizzazione allo sbarco, imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito e senza alcun obbligo di dare una destinazione doganale

7. I diritti portuali saranno determinati e percepiti sulla base di una tariffa che "dovrà essere mantenuta ad un livello ragionevole ed essere in funzione del costo di funzionamento, di amministrazione, di manutenzione e di sviluppo del P.F."

8. Il transito per le merci trasportate per ferrovia sui territori degli stati serviti dal Porto di TS (*sic!*) dovrà avvenire "senza alcuna discriminazione e senza percezione di dazi doganali o gravami che non siano in corrispettivo di servizi prestati."

10. (*sic!*) Il porto franco sarà amministrato da un direttore, nominato dal governatore. Esso non sarà né un cittadino jugoslavo né un cittadino italiano; avrà poteri di amministrazione ma anche normativi e regolamentari nelle materie di amministrazione, funzionamento, manutenzione e sviluppo del Porto. La preferenza nella nomina degli impiegati sarà per i cittadini del TLT. Infine, il T.L.T. e gli stati che assumono le obbligazioni nascenti dall'all. VIII faranno "quanto in loro potere... per assicurare la rapidità e il buon andamento di detto traffico ad un costo ragionevole" e "non applicheranno, per quanto concerne il movimento delle merci a destinazione od in provenienza dal Porto Franco, alcuna misura discriminatoria in materia di tariffe, servizi, dogane, regolamenti sanitari, di polizia o di altra natura». ROSSETTI G., *op. cit.*, pp. 30/31.

¹⁸⁹ Per quanto riguarda la massima libertà di accesso al Porto, l'Allegato VIII configura un regime di libera circolazione di merci e servizi, nonché di libertà di accesso e di transito a condizioni non discriminatorie e senza oneri se non a fronte di servizi effettivamente prestati (si vedano gli artt. 1, 5, 10, 16 dell'All. VIII; artt. 2, 3, 6, 7 del Decreto Commissariale 29/1955; artt. 6 e 7 del Decreto Commissariale n. 53/1959).

- alle merci medesime, scelta che l'operatore può compiere in un secondo momento;
- Divieto di ingerenza doganale e quindi di controllo sulle merci in entrata ed in uscita dai Punti Franchi nelle operazioni di sbarco ed imbarco delle merci (si svolge soltanto ai varchi), fatte salva specifiche eccezioni previste da norme di carattere economico, sanitario e di pubblica sicurezza (principalmente relative a generi di monopolio, armi, stupefacenti). L'uscita delle merci comunitarie dal territorio doganale si deve considerare avvenuta al momento del passaggio dei varchi doganali e l'introduzione di merci comunitarie nei Punti Franchi di Trieste costituisce operazione di esportazione non imponibile IVA;
 - Nessun limite di tempo allo stoccaggio delle merci;
 - Nessuna formalità doganale da espletare fino a che le merci restano nei Punti Franchi;
 - Nessun diritto doganale da pagare o garantire fino a che le merci sono nei Punti Franchi;
 - Tasse portuali ridotte rispetto agli altri porti nazionali;
 - Transito semplificato per i mezzi commerciali in transito da/per il Porto di Trieste e destinati all'estero;
 - Sistema doganale semplificato (RDF) per il transito di merci su ferrovia;
 - Possibilità di manipolazione (es. imballaggi, reimballaggi, etichettature, campionature,

- eliminazione marche, ecc.) e trasformazione anche di carattere industriale delle merci in completa libertà da ogni vincolo doganale;
- Applicazione dell'istituto del cosiddetto "credito doganale", che comporta il diritto, per le merci importate nel mercato comunitario attraverso i Punti Franchi, di pagamento dei relativi dazi e imposte doganali con dilazione fino a 6 mesi dopo la data dello sdoganamento ad un tasso di interesse annuo particolarmente ridotto (50% dell'EURIBOR a 6 mesi);
 - Possibilità di effettuare miscelazioni di ogni genere allo stato estero per i prodotti soggetti ad accise;
 - Possibilità di modificare lo status doganale della merce (stato estero, libera pratica UE senza pagamento IVA, importata, esportata, in transito), senza la necessità di spostamento fisico della merce;
 - Possibilità dell'operatore di usufruire, alternativamente, degli istituti previsti dalla legislazione comunitaria e/o nazionale (es. depositi fiscali, depositi IVA), se più favorevoli, con il conseguente rispetto delle condizioni previste per tali istituti;
 - Possibilità di estensione dei Punti Franchi;
 - Applicazione delle consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo.¹⁹⁰

¹⁹⁰ Autorità del Porto di Trieste.

Si pongono in questo quadro le proposte di potenziamento della vocazione energetica di Trieste attraverso l'installazione nel territorio di due degli impianti di rigassificazione per il GNL previsti, e precisamente uno *onshore* nella zona di Zaule (progetto Gas Natural), e uno *offshore* nel golfo di Trieste (progetto Terminal Alpi Adriatico srl di proprietà del gruppo Endesa, poi passata a E.On).

Il progetto Alpi Adriatico sarebbe stato collegato alla rete attraverso un gasdotto Grado-Villesse *onshore* del diametro di 100 cm; tuttavia il terminale previsto nel golfo è stato bloccato a causa della VIA negativa da parte del Ministero dell'Ambiente. L'iter autorizzativo del rigassificatore di Zaule, invece, è iniziato il 1 luglio 2004 con il deposito, presso il Ministero delle Attività Produttive, dell'istanza di avvio del Procedimento Autorizzativo per la costruzione di un impianto *onshore* della capacità di 8 miliardi di metro cubi di GNL all'anno, da costruire nella zona portuale. La struttura dovrebbe disporre di 2 serbatoi criogenici di GNL da 140 mila metri cubi ciascuno, 5 vaporizzatori di acqua di mare e 2 vaporizzatori a fiamma sommersa, oltre a un pontile per l'attracco delle navi metaniere di capacità massima di 145 mila metri cubi. L'infrastruttura sarebbe stata allacciata alla rete nazionale attraverso un metanodotto *offshore* Trieste-Grado del diametro di 80 cm.

Sul rigassificatore di Zaule, la politica locale e nazionale ha negli anni investito buona parte della propria credibilità: individuata come infrastruttura di importanza strategica dal Governo, che ha premuto per diverso tempo affinché venisse realizzato, il progetto ha ottenuto la VIA positiva nel giugno 2008, e l'autorizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico nel 2009. Tuttavia il progetto è stato osteggiato in maniera radicale da buona parte delle forze politiche locali di tutti gli schieramenti, che recepiscono le preoccupazioni di un'opinione pubblica per tradizione restia ai cambiamenti e in questo caso preoccupata principalmente per le implicazioni in termini di tutela ambientale del golfo e di sicurezza generale del sito. La contrarietà della politica locale è stata sintetizzata nella lettera inviata dal sindaco di Trieste Roberto Cosolini e dai sindaci di tutti i comuni della provincia al presidente del Consiglio dei Ministri Mario Monti, nella quale gli enti locali interessati rispondevano con la propria contrarietà alle dichiarazioni di diversi ministri della Repubblica sull'importanza strategica del sito di Zaule. A queste voci si sono presto aggiunte altre opinioni della stessa lunghezza d'onda: in particolare quella dell'Autorità Portuale di Trieste, che per bocca del proprio presidente Marina Monassi ha assunto una posizione radicalmente contraria al progetto, che sarebbe colpevole di inibire il potenziale sviluppo commerciale del porto. L'altra dichiarazione di contrarietà è stata firmata dal Governo e dagli enti locali della vicina Repubblica di Slovenia, secondo i quali il progetto vicino al confine conteneva gravi minacce per

l'ecosistema delle acque comuni: Lubiana è arrivata a bloccare, in accordo con le associazioni ambientaliste italiane, i tentativi del Ministro dello Sviluppo Economico Corrado Passera di inserire l'infrastruttura prima nel piano energetico comunitario europeo, poi fra le priorità di sviluppo energetico; inoltre ha dato battaglia in sede legale, chiedendo una Valutazione di Impatto Ambientale congiunta per i presunti impatti transfrontalieri. È lecito pensare, tuttavia, che alla contrarietà slovena abbiano contribuito valutazioni di carattere strategico: la realizzazione di un rigassificatore nel golfo di Trieste avrebbe comportato lo sviluppo del sistema portuale adriatico italiano nella direzione di una grande centralità geopolitica, attraverso la creazione di uno snodo energetico mediterraneo che avrebbe messo in ombra i successi competitivi del porto di Capodistria. A riprova di questo sospetto sta la contrarietà espressa da Lubiana nei confronti anche del progetto di rigassificatore *offshore* di Monfalcone, decisamente distante dal confine sloveno. Non si sono registrate, invece, voci contrarie all'analogo progetto croato sull'isola di Veglia, dove minori resistenze sembrano rendere il progetto maggiormente realizzabile.¹⁹¹

L'importanza strategica della regione dell'Alto Adriatico come terminale per il trasporto del GNL è d'altronde provata oltre che dall'esistenza dei due progetti citati dall'interesse

¹⁹¹ La Repubblica di Croazia sta adottando una politica di grande potenziamento della propria capacità di produzione e distribuzione del gas naturale, che prevede in particolare lo sfruttamento dei ricchi giacimenti presenti nel mare Adriatico, il cui utilizzo è oggetto di aspri dibattiti in Italia.

dimostrato da alcuni grandi investitori nel campo energetico (in particolare la compagnia americana Exxon Mobil e le tre principali compagnie del Qatar: Qatar Petroleum, Qatargas e Qatar Electricity & Water) nella costruzione di un rigassificatore in zona.

Malgrado le resistenze slovene, il progetto di un terminale di rigassificazione del GNL nell'Alto Adriatico è stato infine inserito nella lista dei progetti prioritari in ambito energetico approvata dal Comitato tecnico dell'Unione Europea il 24 luglio 2013. Tuttavia, di fronte alla contrarietà di buona parte del territorio e all'opposizione di Lubiana (rimasta in piedi malgrado la *ostpolitik* dell'allora presidente del Consiglio Enrico Letta), la Commissione Europea ha cancellato la posizione di Zaule tra le ipotesi di realizzazione, mantenendo invece in piedi l'ipotesi di Veglia.

Il progetto di Zaule sembra oramai definitivamente sepolto: in sostituzione prende ormai corpo il progetto alternativo di un mini rigassificatore di portata massima pari a 800 milioni di metri cubi l'anno, che dovrebbe venir costruito nei pressi del porto di Monfalcone per rifornire le aziende del circuito economico locale: un'idea rivolta al tessuto industriale della regione, che nulla ha a che vedere quindi con la prospettiva strategica di trasformare il golfo nell'*hub* energetico del Mediterraneo.

Come accennato, all'oramai definitivo tramonto del progetto di rigassificazione hanno concorso alcuni elementi

caratterizzanti la politica locale. Un'inedita cordata, formata da partiti di destra e sinistra e guidata dall'Autorità Portuale, ha reagito al tentativo di Gas Natural di proporre il progetto come portatore di elementi di positività per l'economia della città di Trieste e della sua regione. L'azienda ha in effetti portato avanti per diversi mesi una strategia di comunicazione volta a informare la cittadinanza sulle potenzialità economiche per il territorio e sulle garanzie ambientali e di sicurezza, attraverso punti di contatto disseminati per la città.

All'interno del fronte contrario alla costruzione dell'infrastruttura è sorto un movimento che nel programma politico e nella prassi si è inserito nel vasto filone storico politico dell'autonomismo e dell'indipendentismo triestino: il Movimento Trieste Libera, che ha cavalcato le proteste contro l'infrastruttura energetica motivandole con ragioni economiche e soprattutto ambientali¹⁹².

Secondo il MTL Trieste dovrebbe rivendicare la secessione dall'Italia attraverso l'istituzione (o il ripristino, secondo l'interpretazione del movimento) del Territorio Libero di Trieste, l'entità statale indipendente prevista dal Trattato di pace del 1947 e mai istituita a causa dell'ostruzionismo di Italia e Jugoslavia, che la resero obsoleta nel 1954 con il Memorandum di Londra.

¹⁹² Cfr. anche la Lista per Trieste utilizzò le tematiche ambientaliste in occasione della proposta di creazione della Z.F.I.C. in seguito al Trattato di Osimo. In ROMANO R., op. cit. p. 23-25. e GIURICIN G., *Origini della Lista per Trieste: storia documentata*, Italo Svevo, Trieste 2006.

Nato nel novembre 2011 come un partito indipendentista locale, il MTL si è imposto sulla scena politica della città con una velocità inquietante, sfruttando abilmente la crisi economica diffusa in tutta Italia, la sfiducia nei confronti della politica e facendo leva sulla frustrazione di una città la cui economia portuale è ancora piegata da alcuni decenni di aspettative disattese. L'occasione per la crescita del movimento è stata data proprio dalla lotta contro il progetto di costruzione del rigassificatore di Zaule, ma il MTL si sta imponendo sulla scena politica locale con molta abilità facendo leva innanzitutto sul disagio economico diffuso, sull'apatia commerciale e sulla forte percezione di distanza dalla politica: i rappresentanti del movimento hanno così avuto buon gioco a raccogliere consenso garantendo ai cittadini l'esenzione dalla tassazione italiana (e da qualsiasi tassazione) e anzi la restituzione di quanto versato in questi decenni di "occupazione", in ossequio al principio secondo il quale l'Italia (e così la Slovenia e la Croazia) sarebbero occupanti illegittimi, mentre la sovranità giuridica sarebbe rimasta al Territorio Libero di Trieste.¹⁹³

Non si può sottovalutare come questo movimento abbia saputo attirare un consenso veramente notevole intorno a sé,

¹⁹³ La questione della sovranità giuridica sul TLT non è d'altronde mai stata chiarita definitivamente. Le tesi a riguardo sono sostanzialmente quattro. 1: La sovranità italiana non è mai cessata ma è stata soltanto impossibilitata nell'esercizio a causa dell'occupazione; 2: la sovranità italiana sarebbe stata perduta con il Trattato di pace ma riacquisita con il Memorandum di Londra; 3: la sovranità italiana sarebbe cessata con il Trattato di pace e a ripristinarla non sarebbe bastato il Memorandum di Londra; l'Italia avrebbe tuttavia proceduto a una lenta riannessione dei territori; 4: la sovranità italiana non sarebbe mai stata ripristinata dopo il Trattato di pace che ne causava la cessazione. Per approfondire si consiglia SCHIFFRER C., *Il confine orientale d'Italia*, cit., pp.603-604.

riuscendo addirittura a organizzare una mobilitazione di piazza alla quale hanno partecipato più di 3.000 persone che hanno sfilato dietro uno striscione trilingue. Proprio questo è l'elemento più originale del MTL, che fra tante analogie permette di compiere alcuni distinguo rispetto alla Lista per Trieste: il carattere multilinguistico e multietnico che il movimento rivendica per la città. Il partito promuove infatti l'idea di una peculiare identità triestina, anzi del TLT, fatta di contaminazione con l'elemento slavo e di una stretta collaborazione economico-culturale con l'Austria, verso la quale i cittadini di Trieste sono storicamente legati da un rapporto di nostalgia asburgica. La presenza di striscioni trilingui (italiano, sloveno e inglese) a una manifestazione in grado di coinvolgere migliaia di persone rappresenta un elemento di assoluta novità nel panorama politico locale, nel quale la diffidenza fra italiani e slavi non è mai venuta meno e le due comunità principali si sono sempre mantenute distinte e separate, sia nelle scelte politiche sia per buona parte nella vita sociale.

Al di là del potenziamento della funzione strategica legata alla creazione dello snodo energetico del Mediterraneo, la costruzione dell'impianto di rigassificazione a Zaule avrebbe portato degli effetti positivi sull'economia della città e della regione. In caso di realizzazione l'investimento sarebbe stato pari a 555 milioni di euro dei quali ben il 72% rivolto

direttamente al sistema produttivo locale, pari a 401,53 milioni di euro divisi in costruzioni (271 milioni), manifatturiero (100 milioni) e servizi (30 milioni); la produzione aggiuntiva del Friuli Venezia Giulia sarebbe stata di 635 milioni di euro, divisi nel settore costruzioni (49%), manifatturiero (36%) e servizi (15%); negli stessi settori sarebbe stata assorbita la manodopera richiesta, ammontante a 1.505 lavoratori annui, dei quali 233 nel settore costruzioni, 467 nel manifatturiero e 805 nei servizi. Un impatto importante, in considerazione dei dati regionali del terzo trimestre 2011 che contano un numero di disoccupati pari a 22 mila persone. Dopo la costruzione, il rigassificatore avrebbe avuto bisogno di 70 occupati, coinvolgendo 320 persone nell'indotto.

In termini economici il rigassificatore avrebbe portato un effetto di crescita sul PIL regionale pari a circa lo 0,9%, a fronte di un saldo negativo pari al 3,7% del PIL regionale nel periodo 2009-2012. L'incremento del Valore Aggiunto sarebbe stato pari a 43,5 milioni di euro mentre il gettito fiscale derivante dalla costruzione avrebbe portato al Friuli Venezia Giulia circa altri 143 milioni di euro, dei quali 25 destinati alla provincia di Trieste e 93 al resto della regione.

Anche dal punto di vista ambientale la discussa opera avrebbe portato alcuni vantaggi, oltre agli indubbi svantaggi legati alla costruzione e all'esercizio della rigassificazione: in particolare Gas Natural si era impegnata a provvedere alla bonifica – secondo il progetto di riqualificazione del SIN (Sito

inquinato di Interesse Nazionale)¹⁹⁴ di Trieste, fermo per mancanza di fondi – dell’intera area di competenza e cioè in particolare dell’area ex Esso, una delle maggiormente inquinate, per bonificare la quale saranno necessari 40 milioni di euro. Inoltre, attraverso la moderna tecnologia del riutilizzo delle acque raffreddate a valle del processo di rigassificazione sarebbe stato possibile ridurre le emissioni prodotte dai processi di raffreddamento di alcune aziende della zona (fra le quali il termovalorizzatore)¹⁹⁵; infine era allo studio un innovativo sistema di scambio del gas del rigassificatore con il calore prodotto da un impianto di cogenerazione elettrica dall’azienda SIOT (proprietaria dell’oleodotto Transalpino TAL), che avrebbe ceduto il calore al rigassificatore per accelerare il processo di riscaldamento delle frigoriferie da riversare in mare e

¹⁹⁴ Siti di Interesse Nazionale sono stati istituiti dal d.lgs. n. 22 del 1997 e sono siti inquinati la cui bonifica “ ... in relazione al rilievo dell’impatto sull’ambiente connesso all’estensione dell’area interessata, alla quantità e pericolosità degli inquinanti presenti ... ” assume un interesse nazionale. La bonifica è in capo al responsabile dell’inquinamento, non già al proprietario dell’area inquinata o al gestore di attività insediatesi nella stessa area successivamente a quelle inquinanti, che possono però volontariamente decidere di attuarla. In caso non sia possibile individuare i responsabili “... gli interventi di messa in sicurezza, di bonifica e di ripristino ambientale sono realizzati d’ufficio dal Comune territorialmente competente e ove questo non provveda dalla Regione, che si avvale anche di altri Enti pubblici ... ”.

¹⁹⁵ La questione del riutilizzo delle frigoriferie a valle del processo di rigassificazione è foriera di grandi opportunità. Secondo Gas Natural, diverse aziende della zona sarebbero risultate interessate al recupero del freddo come strumento per ridurre la spesa e le emissioni legate ai sistemi di raffreddamento industriale, con conseguenti benefici per l’ambiente e per il territorio. In particolare, fra le aziende della zona potenzialmente beneficiarie di questo surplus energetico proveniente dal rigassificatore, ci sarebbero state la Frigomar S.r.l., la Unicomm S.r.l., la Duke Grandi Marche S.p.a., la Salumi Masé S.p.a. e la Salumificio Sfreddo s.r.l., impegnate nello stoccaggio di prodotti alimentari anche nella catena del freddo, la Demus S.p.a. e la Illy S.p.a., aziende produttrici di caffè, che avrebbero utilizzato il freddo per ridurre la spesa relativa al processo di liofilizzazione e di decaffeinizzazione), la Linde Gas Italia S.r.l., azienda di produzione di gas tecnici, SIOT S.p.a., proprietaria dell’oleodotto transalpino, la Elettra Produzione S.r.l., azienda per la produzione dell’energia elettrica, che avrebbe utilizzato l’acqua raffreddata come fluido di raffreddamento per la sezione di condensazione del vapore d’acqua nel ciclo Rankine. Studio NE Nomisma Energia.

ridurre così l'impatto ambientale. La questione dello sviluppo della filiera del freddo, e delle opportunità derivanti dalla bonifica ambientale della zona, convinsero l'EZIT (Ente Zona Industriale di Trieste)¹⁹⁶ ad appoggiare il progetto.

Come abbiamo visto, le posizioni contrarie alla realizzazione del rigassificatore si fondavano principalmente su due pilastri:

- La tematica ambientale, legata principalmente allo sversamento nel golfo di acqua di mare raffreddata (di circa 8°) e clorata, al termine del ciclo di rigassificazione;
- La tematica legata al piano di sviluppo del porto in chiave commerciale, che sarebbe stato messo a repentaglio dal passaggio delle metaniere (previste circa 110 l'anno) in un'area di mare secondo i detrattori non abbastanza larga;
- La questione relativa alla sicurezza dell'impianto, che si verrebbe a trovare vicino al centro abitato.

Di fronte alla questione ambientale gli studiosi si divisero in scuole di pensiero, fra sostenitori e detrattori dell'opportunità dell'opera. Tuttavia, in sede di rilascio della VIA, il Ministero dell'Ambiente ha ritenuto la dispersione di acqua raffreddata in mare compatibile con l'ecosistema del golfo, e il rischio di

¹⁹⁶ EZIT-Ente Zona Industriale di Trieste è un ente pubblico istituito nel 1949 dal Governo Militare Alleato e attualmente disciplinato dalla legge regionale n.25 del 1 ottobre 2002. EZIT coordina e promuove le attività industriali ed nell'ambito del comprensorio triestino, ed ha anche funzioni autorizzative nella valutazione di compatibilità delle attività rispetto alla pianificazione del territorio.

raffreddamento delle acque marine non reale. La concentrazione di cloro sversato in mare, anche negli scenari più sfavorevoli, sarebbe risultato di circa 0,06 parti per milione (ppm), inferiore quindi al livello massimo di 0,2 ppm stabilito per legge.

Di fronte alla questione dello sviluppo del porto, invece, Gas Natural rispose con uno studio deterministico del potenziale traffico nel canale nel rispetto della normativa "Procedimento generale e basi di calcolo nella progettazione di opera marittime e portuarie" ROM 3.1-99, valida per i porti di Stato in Spagna. Secondo questo studio le operazioni di ingresso, rotazione, scarico e dipartita delle metaniere sarebbero avvenute in uno spazio dedicato che non avrebbe pregiudicato il traffico portuale. A questo studio il geologo dell'Osservatorio Geofisico Sperimentale Livio Sirovich rispose contestando la metodologia utilizzata e la normativa di riferimento, non valida in Italia.¹⁹⁷ Tuttavia, nel novembre 2006 la Capitaneria di Porto pubblicò il proprio parere di compatibilità del rigassificatore con l'attività portuale, con l'ordinanza n.08/06 relativa alle misure di sicurezza per la navigazione nell'ambito portuale di Trieste. Bisogna a riguardo notare che il rigassificatore avrebbe causato il passaggio nel canale sud di circa 110 navi l'anno (meno di una ogni 3 giorni), di dimensioni inferiori alle petroliere, con un attracco in un'area attualmente inutilizzata, a fronte di un traffico attuale nel canale sud di 405 petroliere e

¹⁹⁷ SIROVICH L., *Gli impianti di rigassificazione a Trieste: caratteristiche, vantaggi e punti oscuri*, in «Il Piccolo», 21 agosto 2006.

50 navi di piccole dimensioni e di un canale nord frequentato da oltre 10 navi al giorno (3.750 all'anno).

Anche sul tema della sicurezza l'azienda rispose presentando una serie di studi che proponevano la simulazione di rischio legata ad errori umani, condizioni metereologiche avverse o incidenti: le conclusioni degli studi, affidati alle società MARIN (Marine Research Institute Netherlands) e ALATEC (società di consulenza spagnola), concordavano sull'accettabilità del livello di rischio e sulla congruità delle misure di sicurezza previste nel progetto.¹⁹⁸ A questi i detrattori rispondevano contestando le metodologie utilizzate soprattutto nella rilevazione dei dati di partenza, che non sarebbero stati coerenti con le reali condizioni meteorologiche del golfo, soprattutto per quanto riguarda l'incidenza della bora.

Alla fine le paure hanno prevalso e la contrarietà degli enti locali è stata determinante nella decisione: malgrado gli impegni assunti dai diversi Governi succedutisi, le autorizzazioni e le garanzie ottenute sia dall'azienda che dal territorio, sul contestato progetto di rigassificatore è calato il sipario. Fra tutte, la contrarietà più pesante è stata probabilmente quella dell'Autorità del Porto di Trieste, vero polmone economico (e simbolico) della città, i cui dirigenti hanno visto nel progetto la minaccia alle aspirazioni di

¹⁹⁸ D'altronde, fa notare Gas Natural, le metaniere utilizzate per il trasporto del GNL avrebbero una dimensione e un pescaggio inferiori alle petroliere (dislocamento fino a 107.000 tonnellate contro le 280.000 tonnellate delle petroliere, pescaggio di 11,4 metri contro i 16,50 metri, lunghezza di 284 metri contro i 328 metri).

competitività continentale, e soprattutto nei confronti del diretto concorrente sloveno.

L'opportunità di trasformare Trieste nello snodo energetico europeo ha subito un rallentamento grave, pesante in termini di competitività in quanto, dato per assunto che la zona è destinata a diventare un luogo di transito e distribuzione del gas naturale, a beneficiare di questa opportunità saranno probabilmente le altre economie della zona.

Il futuro del porto

Nel bene e nel male, lo sviluppo e la crisi di Trieste sono sempre state legate al suo porto¹⁹⁹. Volano di una crescita rapida e originale, il porto di Trieste è diventato nel secondo dopoguerra il monumento alla memoria di una città incapace di uscire dall'ininfluenza nella quale gli eventi del Novecento l'avevano cacciata. Gravemente ridotto il tradizionale traffico merci, si è comunque reinventata grazie all'oleodotto Transalpino e al terminal petroli, strumenti che hanno permesso il mantenimento di una posizione egemonica rispetto agli altri porti del Mediterraneo nel campo specifico degli idrocarburi, pur se con grave distanza dai traffici nordeuropei. Da allora il traffico portuale si è fortemente specializzato in questo tipo di merce che, non abbisognando di un retroporto spazioso, poteva permettere lo sfruttamento delle banchine anche nell'epoca della temporanea assenza della funzione di quadrivio.

Il Porto di Trieste occupa uno spazio pari a oltre 2 milioni di metri quadrati all'interno dell'area centrale della baia di Muggia, una posizione strategica in quanto è il porto più settentrionale dell'Adriatico e il più vicino, tra i grandi porti europei, al canale di Suez²⁰⁰, posizione che ne fa il punto fondamentale di penetrazione del Mediterraneo verso il centro

¹⁹⁹ Sul rapporto fra porto e città si veda PORCEDDU A., *op. cit.*, 2008, pp. 32-67.

²⁰⁰ DANIELIS R., *op. cit.*, pp. 256-267.

Europa e, viceversa, l'approdo naturale del centro Europa al mare Mediterraneo. In termini di navigazione, provenendo da Suez, attraccare a Trieste significa per le navi compiere un tragitto più corto fino a 2.200 miglia, pari a circa 4/5 giorni a velocità media di 20 nodi.²⁰¹ Anche la distanza ferroviaria dalle principali città europee è per buona parte competitiva, soprattutto per quanto riguarda il centro e l'est europeo (Monaco, Salisburgo, Vienna, Budapest, Lubiana, Belgrado e persino Mosca, oltre ovviamente a Milano e Roma, sono più vicine a Trieste rispetto al porto di Rotterdam).

Il porto vanta 20 km di costa ed è naturalmente dotato di fondali molto profondi (fino a 18 metri) adatti all'accoglimento di navi di grande stazza. Altro vantaggio deriva dalle vaste aree in regime di Porto Franco, ampie complessivamente 1.765.000 m² su uno spazio portuale totale di 2.304.000 m². Nello specifico il Porto Franco di Trieste è suddiviso in 5 punti franchi, due dei quali dedicati alle attività commerciali (Punto Franco Vecchio e Punto Franco Nuovo) e tre alle attività industriali (Scalo Legnami, Punto Franco Oli Minerali e Punto Franco del Canale di Zaule).

Le banchine presenti si sviluppano per 12.128m, in direzione ovest-sud ovest con 58 ormeggi operativi disposti lungo la linea di costa da nord a sud, sia per navi convenzionali e

²⁰¹ Dati dell'Autorità del Porto di Trieste riferiti alla tratta da Suez al porto di Amburgo. La stessa Autorità quantifica un risparmio economico sui costi di nolo e carburante pari a 25 milioni di dollari l'anno per una linea di navi portacontainer da 6.000 TEU.

multipurpose, sia per navi full-container, *ro-ro*²⁰² e traghetti, per navi a uso industriale, per petroliere e per grandi navi passeggeri e da crociera. Inoltre il porto dispone di 4 bacini di carenaggio con dimensione massima 295×56×12 m³ e due canali di accesso, uno a nord e uno a sud. Nella zona antistante i terminali sono presenti infine diverse dighe foranee delle quali la principale è la Luigi Rizzo, lunga quasi 1.500 m, che definisce il limite del canale di accesso Sud.

Il porto è inoltre dotato di ottime infrastrutture di collegamento, in particolare una vasta rete ferroviaria interna (circa 75 km di binari) integrata con la rete ferroviaria nazionale e internazionale: grazie a essa tutte le banchine possono essere raggiunte dai binari, e i treni possono essere composti e smistati direttamente nei terminali. La presenza della stazione ferroviaria all'interno del Punto Franco Nuovo (si tratta della stazione Campo Marzio, di epoca asburgica) rappresenta un importante elemento di vantaggio da potenziare e sviluppare ai fini di una sempre maggiore efficienza nel trasporto delle merci in contenitori.

Anche da un punto di vista viario il porto di Trieste è collegato direttamente al sistema autostradale europeo grazie alla sopraelevata che rappresenta un raccordo diretto e rapido all'autostrada A4 (Trieste-Udine-Venezia), il cui casello dista soltanto 8 km di tratta urbana e 30 di tratta extra-urbana. I trasporti su mezzi pesanti che transitano sui valichi del

²⁰² *Roll-on Roll-off*, termine inglese che designa il trasporto merci con veicoli su traghetti.



Figura 21 I servizi di trasporto combinato dal porto di Trieste (fonte Alpine Freight Railway, disegno F. Bonnaud, université Paris-Sorbonne, 2008)

Brennero, Coccau (Tarvisio), Casa Rossa (Gorizia) e Ferneti (Trieste) provenienti o diretti al Porto di Trieste, fruiscono del regime di transito diretto agevolato.

Dei 20 terminal presenti nel porto, tutti gestiti da imprese private ad eccezione del Terminal Traghetti, il più importante è il Terminal Petroli (Terminal dell'Oleodotto Transalpino – TAL).

Nel Porto di Trieste le navi possono accedere tramite due canali: nord (prevalentemente passeggeri e merci di consumo) e sud (principalmente industriale). Ogni anno giungono al Porto di Trieste circa 4.200 navi, di cui circa 450 attraversano il canale sud. Di queste ultime la maggior parte è costituita da navi cisterna-petroliere (405 navi verso il terminale SIOT nel 2013), mentre le restanti (circa 50 navi) sono navi di stazza molto inferiore che trasportano merci, carburanti, prodotti chimici, macchinari e attrezzature per le ditte.

Il terminal petroli (SIOT) si trova all'interno della Baia di Muggia; per accedervi le navi petroliere percorrono il canale sud. Sempre all'interno della baia di Muggia, con accesso dal canale sud, si trovano altri terminali. Dal 1998 le attività legate al porto industriale, in pratica di solo sbarco di rinfuse liquide e solide, hanno superato l'80% del movimento complessivo del porto. Questo forte sbilanciamento tra sbarchi ed imbarchi dipende dalla prevalenza dell'importazione di materie prime (in specie, prodotti petroliferi, combustibili solidi e minerali) sull'esportazione di prodotti finiti.

Il traffico petrolifero nel porto di Trieste è andato crescendo negli anni di pari passo con la crescita di fabbisogno da parte dei mercati di destinazione (Austria, Germania e Repubblica Ceca), e ha superato negli ultimi mesi il porto di Marsiglia diventando il primo porto petrolifero del Mediterraneo, grazie alla scelta della raffineria di Karlsruhe di abbandonare il concorrente francese e di prediligere il greggio triestino.

L'Autorità portuale ha rinnovato la concessione, che sarebbe scaduta nel 2015, fino al 2064.

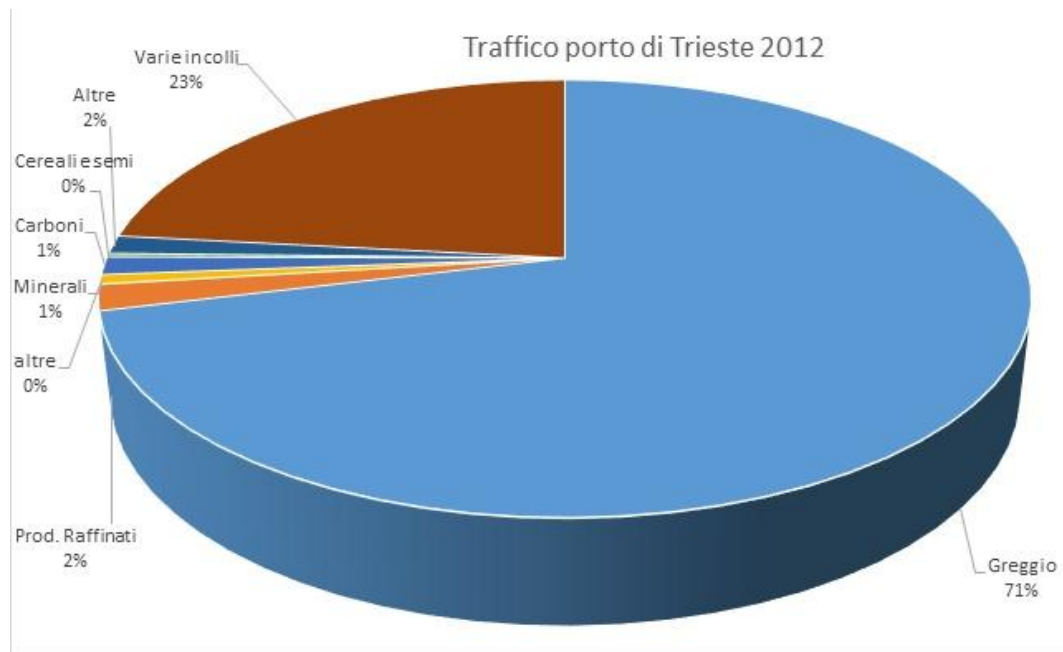


Figura 22 Il traffico nel porto di Trieste (fonte: elaborazione propria dati Autorità Porto di Trieste)

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti del Friuli Venezia Giulia definiva, nel 1988, le funzioni del porto di Trieste in questi termini:

Le funzioni del Porto di Trieste sono innanzitutto quelle tradizionali di porto di transito a servizio dei Paesi centro-europei e danubiani, con una peculiare specializzazione nel settore dei traffici containerizzati o su navi traghetto (*roll on roll off*). Il porto di Trieste si pone come terminale energetico (olii minerali e carbone) a servizio del mercato locale, nazionale ed estero.²⁰³

²⁰³ Riportato in GAS NATURAL, *Studio di impatto Ambientale (SIA) - Sintesi non tecnica*, 13 gennaio 2006.

La doppia vocazione del porto di Trieste, sia energetica che di traffico merci, rappresenta ancora oggi un motivo di dibattito aspro e di contesa all'interno della politica triestina, fra quanti ritengono che si debba investire nei traffici di merci in *container*, inseguendo la vicina Capodistria (che ha recentemente superato Trieste in questo campo), e quanti invece sostengono sia più utile puntare su una specializzazione maggiore nel campo del commercio di idrocarburi e, in generale, nel settore energetico.

A riguardo, il recente Piano Energetico Regionale afferma che:

Il porto di Trieste può oggi essere legittimamente considerato un porto a specializzazione petrolifera. Nel corso del 2003, prendendo in considerazione tutti i settori portuali dello scalo triestino, gli oli minerali – con 35.036.275 tonnellate su un totale di 41.155.770 – hanno costituito l'85,1% delle merci scaricate (nel 2002 la quota fu pari all'83,8%). Sempre nel 2003 gli oli minerali – 74.988 tonnellate su 4.841.869 – hanno costituito l'1,5% delle merci caricate (0,2% nel 2002).²⁰⁴

La questione ha delle grandi ripercussioni dal punto di vista psicologico. L'idea di un porto orientato al traffico *container* è stato ad esempio il punto cardine della contrarietà

²⁰⁴ REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA – DIREZIONE CENTRALE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, ENERGIA, MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, *Piano Energetico Regionale*, approvato con Decreto del Presidente della Regione 21 maggio 2007, n. 0137/Pres., pag. 16, nota 9.

dell’Autorità Portuale nella questione del rigassificatore di Zaule: il traffico di metaniere avrebbe secondo i detrattori intasato il porto pregiudicando lo sviluppo del settore merci. Sull’opinione pubblica, compatta nella contrarietà all’infrastruttura, ha pesato la sensazione che il porto sia oggi ridotto all’inesistenza, sensazione sostenuta dall’assenza di grandi movimentazioni di container.

Tuttavia sulle motivazioni influisce la difficoltà politico-elettorale nel riconoscere il ruolo principalmente energetico del porto di Trieste, intenso come strumento di crescita specializzata e non come *diminutio* di fronte a presunte potenzialità containeristiche.

La questione è di massima importanza nell’ottica dello sviluppo concorrenziale dello scalo nell’ambito europeo. L’Europa vanta un sistema portuale composto da 319 porti riconosciuti come principali, “core” (su un totale di 1200 esistenti)²⁰⁵. L’Italia occupa il secondo posto per numero con 39 scali – a fronte dei 43 della Gran Bretagna e i 38 della Spagna – equivalenti al 40% dei 97 porti del Mediterraneo. Dei 39 porti italiani, infine, 10 sono bagnati dal mare Adriatico. In questo quadro, tuttavia, i singoli porti del Mediterraneo sono ancora

²⁰⁵ Per il conto, che ha valore soltanto indicativo, si è presa a riferimento la lista dei 319 porti inseriti nella lista dei porti “chiave” dell’Unione Europea. Nel numero complessivo di porti sono inclusi gli scali extra-europei appartenenti a stati europei, come le Canarie spagnole o la Guyana francese. Nel conto dei porti mediterranei sono stati considerati tutti i porti di Italia, Grecia, Malta, Cipro, Slovenia, e i soli porti di Francia e Spagna affacciati sul Mediterraneo (per la Spagna: Alicante, Almeria, Arrecife, Barcelona, Carboneras, Cartagena, Castellon, Ceuta, Ibiza Evisa, La Savina, Las Palmas, Mahon, Malaga, Melilla, Palma de Mallorca, Motril, Puerto Rosario, Sagunto, Tarragona e Valencia; per la Francia: Ajaccio, Bastia, Marsiglia, Nizza, Sète e Tolone). Essendo aggiornato al 2011 non figurano i porti della Croazia, entrata nell’Unione Europea soltanto successivamente.

scarsamente competitivi in quanto a traffici rispetto ai concorrenti nordeuropei, e in particolare ai tre porti principali Rotterdam, Amburgo ed Anversa attraverso i quali passa il 74% delle merci introdotte in Europa. Ciò che ha reso così attraenti questi scali è l'enorme disponibilità di infrastrutture efficienti e il grande investimento sulla multimodalità, che permette alle merci di essere distribuite nel continente attraverso più canali²⁰⁶. Il vantaggio è talmente grande da spingere diverse aziende italiane a prediligere l'utilizzo di questi porti anche nelle merci provenienti dal canale di Suez: malgrado i diversi giorni di navigazione in più rispetto ai porti italiani, i primi risultano maggiormente competitivi dei secondi.

Osservando la classifica dei traffici europei via mare scopriamo che l'Olanda accoglie infatti la quantità maggiore di beni attraverso i propri porti, per un totale di 543.247.000 tonnellate nel 2012. Segue la lista la Gran Bretagna, con 500.860.000 tonnellate e l'Italia, primo tra i paesi mediterranei, con 476.823.000 tonnellate²⁰⁷.

Fra queste merci l'Italia si pone ai primi posti per quanto riguarda le rinfuse liquide (210.000.000 tonnellate) e il traffico ro-ro (ammontanti a 93.000.000 tonnellate), mentre il traffico

²⁰⁶ Il problema non è nuovo. Le statistiche (allora mondiali) del 1912 ponevano il porto di Trieste al decimo posto, dopo Londra, Liverpool, Anversa, Amburgo, Rotterdam, Marsiglia, Napoli, Genova, e Havre. ALBERTI M., *op. cit.*, p. 93.

²⁰⁷ I dati sono contestati da Assoport, che in un comunicato afferma: «Le carte geografiche prodotte da Eurostat non hanno un senso economico specie per un paese come l'Italia che complessivamente si colloca al terzo posto in Europa per traffico marittimo e che ha storicamente un'offerta portuale diversificata rispetto agli altri paesi europei». *Assoport, statistica Eurostat è superata*, in «Trasporto Europa», 19 marzo 2014.

container è prerogativa principale di Germania (126.000.000 tonnellate), Spagna (128.000.000 tonnellate).

TIME	2008	2009	2010	2011	2012
REP_MAR					
Rotterdam	384.210	353.871	395.763	396.520	395.597
Antwerpen	171.237	142.116	160.012	168.547	164.547
Hamburg	118.915	94.762	104.520	114.368	113.531
Marseille	92.523	79.846	82.427	84.461	81.846
Algeciras	61.869	55.840	58.565	68.772	74.613
Amsterdam	74.366	72.750	72.702	67.152	71.218
Grimsby & Immingham	65.267	54.708	54.029	57.227	60.091
Le Havre	75.636	69.228	65.771	63.383	59.246
Bremerhaven	48.956	42.701	45.943	55.855	58.250
Bergen	52.352	56.010	49.770	52.308	54.627
Valencia	50.182	48.343	53.075	54.213	54.217
London	52.965	45.442	48.062	48.796	43.742
Genova	46.469	42.708	41.428	42.374	42.453
Trieste	37.195	40.986	40.557	41.803	42.144

Figura 23 Tabella traffici portuali in migliaia di tonnellate (fonte Eurostat)

Osservando invece le statistiche generali per singoli porti, scopriamo che i primi porti italiani si trovano alla 12° e alla 13° posizione europea, e sono Genova e Trieste. Limitando la ricerca al mar Mediterraneo, lo scettro rimane al porto francese di Marsiglia (81.846.000 tonnellate) mentre Genova e Trieste raggiungono il terzo e quarto posto dopo Valencia (54.217.000 tonnellate).²⁰⁸ Nel 2013 il traffico del porto di Trieste ha poi superato quello di Genova, diventando il primo porto italiano.

²⁰⁸ Dati Eurostat 2012.

A dispetto della percezione diffusa nell'opinione pubblica, dunque, Trieste rappresenta ancora un punto di riferimento indispensabile per il sistema portuale europeo e mediterraneo, pur non riuscendo ancora a competere adeguatamente con le portualità nordeuropee²⁰⁹. Analizzando la specifica dei traffici, tuttavia, è possibile comprendere come a permettere questo risultato sia stato proprio l'investimento fatto sulle rinfuse liquide, e principalmente sul petrolio grezzo destinato all'oleodotto Transalpino. Su 49.206.870 tonnellate di merci transitate per lo scalo giuliano nel 2012, ben 35.967.976 erano di merci liquide, di cui 35.014.883 di petrolio grezzo. L'altra importante voce di traffico riguarda i traffici *ro-ro*, sui quali Trieste vanta in particolare un legame speciale con la Turchia verso la quale partono ogni settimana 16 traghetti, un traffico che fa di questa tratta la terza "autostrada del mare" più trafficata al mondo²¹⁰. Il legame di Trieste con la Turchia può a buon titolo definirsi storico: già nel 1916 Alberti scriveva:

Sì, Trieste è un titolo di diritto italiano sull'Asia Minore. Trieste è il grande porto europeo dell'Asia Minore: è divenuto tale per l'eredità che ricevette da Venezia e per virtù propria²¹¹

Nel 2013 questo legame è stato rafforzato dall'acquisto, da parte della società turca U.N. Ro-Ro, del 60% della società

²⁰⁹ Per una stima dell'impatto economico del porto di Trieste si veda PORCEDDU A., *op. cit.*, pp.210-229.

²¹⁰ MARANZANA S., *Navi, treni e grandi gru: i triestini scoprono il porto*, in «Il Piccolo», 27 maggio 2013.

²¹¹ ALBERTI M., *op. cit.*, pp. 108-9.

Samer Seaports&Terminals, società concessionaria del terminal di Riva Traiana, e dal conseguente aumento di traffico pari al 23%: i camion turchi utilizzano questo molo per approdare in Europa, immettersi nella viabilità comunitaria e raggiungere diverse destinazioni nel continente, fino in Gran Bretagna. Nel 2014 la U.N. Ro-Ro ha dichiarato di voler investire ingenti somme nell'ammodernamento delle infrastrutture portuali, per rafforzare ulteriormente questa "autostrada del mare".

Per quanto riguarda il traffico *container* Trieste movimentava ancora una quantità di merci scarsa rispetto alle potenzialità, tanto da aver subito recentemente il "sorpasso" della vicina Capodistria che ha dedicato e continua a dedicare i propri sforzi a rafforzare proprio questo comparto anche attraverso l'allungamento del terminal dedicato ai contenitori e l'aumento di profondità dei fondali (a 15 metri), entrambe misure previste per il 2018: questo dato parziale rispetto al totale delle merci movimentate ha contribuito ad alimentare, a Trieste, la sensazione di un crollo definitivo del ruolo del porto. Certo è che, rispetto alle aspettative e ai diversi progetti di sviluppo del settore containeristico, il risultato di Capodistria ha messo in luce un serio problema di *governance* della realtà portuale: come accennato l'Autorità ha motivato la propria contrarietà al rigassificatore proprio con il progetto di sviluppo del settore merci in *container*, tanto da presentare un ambizioso progetto firmato Maersk (il primo operatore mondiale nel trasporto marittimo di container) e Unicredit che avrebbe dovuto

raddoppiare il Molo VII e costruire una nuova banchina a Monfalcone, nella prospettiva di unificare le Autorità e creare un grande porto unico; il progetto è tramontato a causa della scarsa decisione da parte dei Governi centrali e locali che hanno pensato alla concorrenza interna più di quella esterna: nel *masterplan* del progetto di “superporto”, infatti, Maersk e Unicredit avevano inserito la clausola per la quale non sarebbero dovute essere finanziate dal Governo attività concorrenziali nella zona dell’Alto Adriatico. Invece, nella legge finanziaria del 2013 è stato introdotto il finanziamento di 100 milioni di euro per la realizzazione della piattaforma intermodale del porto di Venezia, misura questa che ha suscitato gravi tensioni fra i porti italiani, le dimissioni del presidente di Assoportri Luigi Merlo (Genova) e la fuoriuscita del porto di Ravenna da Assoportri e dal NAPA. Successivamente il Governo ha raffreddato il proprio entusiasmo per il progetto a causa della contrarietà dei porti meridionali (in particolare Taranto e Gioia Tauro) che vedevano nel progetto un ridimensionamento delle proprie ambizioni e che riuscirono a bloccarlo, non comprendendo che la concorrenzialità regionale avrebbe finito per favorire i porti stranieri.

Tuttavia, anche prescindendo dalla realizzazione del progetto di “superporto”, Trieste ha spazi a sufficienza per risultare competitiva anche in termini di trasporto merci in *container*, potendo vantare circa 925.000 m² di aree di stoccaggio, di cui 500.000 m² coperte. Inoltre il Comitato Portuale ha approvato nel luglio 2014 la proposta di Trieste

Marine Terminal di autofinanziare con 188 milioni di euro l'allungamento e l'allargamento del Molo Settimo rispettivamente di 200 e di 20 metri, e conseguentemente di potenziare l'*equipment*, comprendente in particolare le gru e le infrastrutture di banchina, chiedendo in cambio la proroga della concessione fino al 2074. La società ha inoltre intenzione di allargare anche i propri spazi portuali abbattendo alcuni edifici e creando al loro posto piazzole tecniche per i *container*.

Per sfruttare le oggettive opportunità del futuro, il porto dovrà superare la fase di impasse nella quale langue da troppo tempo, e risolvere alcune criticità gravi che impediscono il sereno sviluppo e favoriscono i concorrenti.

Innanzitutto è necessario individuare il ruolo del porto all'interno del sistema dei trasporti italiano ed europeo: la vocazione energetica, riconosciuta come abbiamo visto anche dalla Regione, deve essere il punto di partenza da rafforzare nell'identificazione di un ruolo peculiare per lo scalo, che permetta il mantenimento della posizione predominante nell'area mediterranea. Oltre al rafforzamento di questo ruolo sarà necessario individuare una strategia di sviluppo realistica e concreta, che sappia scegliere i campi liberi di mercato in proporzione con le potenzialità legate al territorio, la conformazione del porto, la realtà orografica del retroporto e la crescita di domanda da parte dei diversi mercati di competenza²¹². In questo senso, pur nel rispetto della vocazione

²¹² Cfr. ROLETTO G., *Il porto di Trieste*, cit.

energetica, sarà necessario prevedere una diversificazione delle merci mediante il recupero e l'utilizzo coerente degli spazi inutilizzati, e in particolare della vasta area portuale di epoca asburgica denominata "Porto vecchio".

Il "Porto vecchio" di Trieste è un'area portuale ampia 670.000 m² su 3,5 km di costa, costruita tra il 1861 e il 1898 nello spazio a ridosso della Stazione Centrale, sul versante nord della città: vi sorgono 38 *Offentliche Lagerhäuser* (magazzini generali) costruiti dall'amministrazione asburgica secondo il modello dei porti nordeuropei²¹³, e in particolare secondo il complesso di Amburgo noto come *Speicherstadt*, grandi nell'insieme oltre 1 milioni di metri cubi. Il "Porto vecchio" comprende ancora oggi i 5 moli originali, la diga foranea del 1875, la centrale idrodinamica e la sottostazione elettrica di riconversione, oltre ai maestosi magazzini numerati costruiti lungo tre assi principali e collegati da binari al sistema ferroviario. Una vera e propria città nella città, inutilizzata da decenni e il cui destino è oggetto di una contesa continua fatta di proposte, appalti, progetti e ricorsi.

Per decenni l'area è stata abbandonata pressoché completamente: ad oggi vi sopravvivono pochissime attività, in particolare il terminal operativo Adriaterminal dove operano la C. Steinweg - Genoa Metal Terminal (GMT), appartenente al Gruppo Steinweg e leader in Italia nella logistica dei metalli, e la Saipem (gruppo ENI) leader mondiale nel settore dei servizi

²¹³ Per una puntuale cronologia delle infrastrutture del porto si rimanda a ROMANO R., op. cit.

per l'industria petrolifera *onshore* e *offshore*. Nell'agosto del 2001 il Ministero dei Beni Culturali ha sottoposto a vincolo l'intera area, considerata di notevole pregio storico artistico, ponendo le basi per una riqualificazione. Tuttavia, malgrado le prime concessioni distribuite dietro appalto pubblico, la zona risulta di difficile utilizzo in quanto parte dello spazio portuale (pur se separata dal porto nuovo) sulla quale insiste uno dei punti franchi di cui si è parlato. Questa particolare condizione ha dato vita a un vero e proprio braccio di ferro fra l'amministrazione comunale e l'Autorità portuale per l'utilizzo della zona, sulla quale malgrado i diversi progetti presentati non è stata ancora effettuata nessuna operazione concreta²¹⁴.

Riguardo le infrastrutture del "Porto vecchio" (che abbisognerebbero di profonde ristrutturazioni) il Piano Regolatore del Comune di Trieste, approvato nel 2007, ha confermato la destinazione dell'area ad attività portuali diportistiche, di foresteria e servizi portuali non in contrasto con il regime di Punto Franco. L'Autorità ha dunque messo a gara la concessione degli spazi, assegnandone 45 ettari alla

²¹⁴ Fa eccezione il restauro del Magazzino 26, utilizzato come area espositiva, e i primi lavori effettuati da Portocittà, per i quali la cordata ha investito 10 milioni su un preventivo di 1 miliardo. Il magazzino 26 – la più ampia costruzione del Porto Vecchio completata nel 1890 dell'impresa Geiringer & Vallon – si trova in corrispondenza del Bacino I, dietro ai magazzini 24 e 25 e accanto alla preesistente Centrale idrodinamica. L'edificio monumentale si sviluppa su un'area di circa 6.000 metri quadrati con un fronte di circa 244 metri lineari e si compone di un seminterrato e quattro piani fuori terra. Il magazzino, recentemente ristrutturato, grazie alle facciate artisticamente elaborate, ai particolari architettonici, alle altezze dei piani e alla volumetria sviluppata è il più interessante del comprensorio. La facciata presenta cinque avancorpi, intervallati da balconate su livelli sovrapposti e caratterizzati da colonne in ghisa provenienti dalle fabbriche Wagner di Vienna. Gli interni prevedevano sia spazi ristretti per attività amministrative (uffici) sia aree più ampie destinate al magazzinaggio o a piccole attività manifatturiere. Per agevolare l'operatività dei piani superiori il magazzino era dotato di numerosi elevatori ed ascensori interni. Fonte Autorità del Porto di Trieste.

cordata Maltauro e Rizzani De Eccher sostenuta dalle banche Sinloc, Biis Intesa San Paolo e Carifvg, con il progetto “Portocittà” che avrebbe dovuto trasformare l’area in uno spazio composto da un’area direzionale, un’area dedicata alla formazione e alla ricerca, una zona ricettiva e due marine da diporto. Il gruppo, che si era assunto l’onere della completa ristrutturazione dell’area con investimenti pari a circa 1 miliardo di euro, ha recentemente rinunciato al mandato motivando la decisione con il

protrarsi del regime di incertezza generale che ha contraddistinto il recupero del Porto Vecchio di Trieste. In particolare come noto da ben prima che la concessione fosse rilasciata a Portocittà, la problematica concernente il regime di porto franco non è stata affrontata con la determinazione necessaria per garantire lo sviluppo di un progetto così impegnativo e importante per la rivitalizzazione dell’intera città di Trieste. Le sospensioni temporanee che si sono perpetuate negli ultimi anni hanno solo contribuito a incrementare il regime di incertezza²¹⁵

Portocittà ha anche presentato ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Friuli Venezia Giulia per l’annullamento della concessione a causa della sussistenza del Punto Franco, che avrebbe di fatto inibito lo sviluppo del progetto. Il TAR, pur riconoscendo la complessità della questione, ha rigettato il ricorso affermando:

²¹⁵ Dal comunicato stampa del gruppo, pubblicato il 28 febbraio 2013.

il contesto giuridico e fattuale in cui si è trovata ad operare Portocittà nell'ambito del Porto Vecchio è in grado di compromettere la piena realizzazione della concessione - convenzione, in particolare per l'esistenza nell'ambito del Porto franco di controlli sulle merci e anche sulle persone, legati questi ultimi alla sempre più stringente normativa sulla sicurezza nei porti, ma tuttavia gli inconvenienti, ancorché gravi ed economicamente significativi, non sono tali da rendere impossibile l'oggetto della convenzione, con conseguente sua nullità. Proprio l'acclarata elasticità normativa e territoriale del regime di Porto franco con la possibilità giuridicamente fondata, non solo di sospendere, ampliare, spostare ma anche di ridurre con atti amministrativi del Commissario di governo lo stesso ambito territoriale del Porto franco o addirittura la doverosità di tale riduzione, in caso in cui le pur consentite attività riferite alla portualità allargata divenissero esclusive ed escludenti, implicano nel loro dinamismo che l'oggetto della concessione è possibile, almeno a certe condizioni.²¹⁶

In seguito l'Autorità del Porto ha riconosciuto ai concessionari un accordo transattivo per una somma pari a 1.110.000 euro in cambio della rinuncia degli stessi a ricorrere al Consiglio di Stato.

Il gruppo puntava sulla promessa ricevuta informalmente, ma mai mantenuta, di una variante al piano regolatore che eliminasse il vincolo di attività portuali e che sospendesse il regime di Punto Franco, le cui condizioni impedivano le attività previste dal progetto. La richiesta era condivisa dal sindaco e dalla maggioranza degli esponenti politici cittadini, ma su di

²¹⁶ Riportato in MARANZANA S., *Porto Vecchio, no al ricorso*, in «Il Piccolo», 16 luglio 2013.

essa l'Autorità portuale (dopo l'avvicendamento al vertice tra Boniciolli e Monassi) ha mantenuto una posizione attendista che tradiva la volontà di recuperare l'area in chiave portuale senza svincolarla dal regime doganale speciale. La questione ha contrapposto violentemente le due principali autorità del territorio: da una parte il sindaco Roberto Cosolini, capofila di una richiesta *bipartisan* inoltrata al Governo di procedere all'eliminazione o allo spostamento del Punto Franco ed eventualmente all'alienazione dal demanio portuale della zona contesa, al fine di permettere al Comune di stabilire una nuova destinazione d'uso anche residenziale; dall'altra parte il presidente dell'Autorità portuale Marina Monassi, forte sostenitrice della necessità di conservare e di valorizzare lo specifico status per finalità portuali. Lo scontro ha toccato l'apice il 29 settembre 2012 quando il sindaco ha convocato la cittadinanza a una marcia dentro Porto Vecchio in accordo con il presidente della Provincia Maria Teresa Bassa Poropat e con alcuni Deputati di partiti dell'opposizione: una riappropriazione simbolica della zona, a cui parteciparono mille persone²¹⁷ le quali tuttavia, giunte all'ingresso dello spazio demaniale, trovarono i cancelli sbarrati.

Nell'ottica dell'Autorità il recupero di queste strutture permetterebbe la crescita delle attività portuali almeno per quanto attiene la cosiddetta portualità allargata, comprendente quindi attività direzionale, ricettiva, diportistica e cantieristica.

²¹⁷ Dati DIGOS. Il Comune dichiarò la partecipazione di 1200 persone, l'ANSA ne contò 3000.

Per quanto riguarda il traffico merci, invece, l'accatastamento dei moderni *container* sarebbe impedito dall'obsolescenza dei Magazzini, sui quali grava il vincolo del Ministero dei Beni Culturali.

I primi cinque magazzini del Porto vecchio, per un'area di 37 mila metri quadrati, sono invece stati dati in concessione nel 2001 alla Greensisam srl che ha mostrato l'intenzione di realizzare strutture alberghiere, *garage*, spazi per uffici e negozi: la società ha spesso lamentato grandi difficoltà nella realizzazione del proprio progetto dovute al regime di Punto Franco e alle citate tensioni politiche che hanno causato un forte rallentamento dei lavori e costretto la società a chiedere più volte le autorizzazioni, nel frattempo scadute: la realizzazione del progetto di Greensisam va nella direzione dell'utilizzo dell'area di concessione a fini abitativi e commerciali, ponendo quindi un primo "punto di non ritorno" contro l'ipotesi di utilizzo a fini portuali. Per questa ragione l'Autorità ha cercato di dilazionare i tempi e di rinviare la cantierizzazione dell'area, arrivando a presentare richiesta di procedura di conformità urbanistica alla Regione, che ha archiviato la pratica dando al Comune il diritto di autorizzare i lavori, che dovrebbero iniziare nell'autunno del 2014.

Intanto sempre nel 2014 l'Autorità ha pubblicato un nuovo bando per i restanti lotti di Porto vecchio, a cui hanno partecipato 8 cordate con altrettanti progetti, che mentre

scriviamo risultano ancora in fase di valutazione. Due di essi sono trapelati grazie a indiscrezioni di stampa e prevedrebbero la realizzazione della nuova sede del polo fieristico nei Magazzini 28 e 29 da parte della Camera di Commercio di Trieste, e il trasferimento dell'Istituto d'Istruzione Nautica nei locali del Magazzino 19.

Una volta risolta la questione delle infrastrutture inutilizzate, per sfruttare le opportunità derivanti da questa somma di fattori sarà tuttavia indispensabile affrontare il problema della *governance* locale e regionale: forte è ancora, infatti, la concorrenza fra i porti dell'area nord adriatica. Battisti nota, citando Alberti, che

non è possibile conservare Trieste come grande scalo marittimo se non si controlla anche Fiume, e se non si è in grado di impedire la nascita di altri porti concorrenti ad una distanza di sicurezza (...). Restituendo Trieste all'Italia, ma favorendo nel contempo il sorgere di uno scalo concorrente a Capodistria, nel 1954 le grandi potenze hanno mutato i termini della questione nel senso temuto da M. Alberti²¹⁸

Capodistria alimenta un forte clima concorrenziale che si concretizza nell'ostinata contrarietà alla realizzazione del tanto discusso collegamento ferroviario tra i due porti, presupposto di partenza per una collaborazione pacifica: il Governo sloveno e l'Autorità portuale di Capodistria si sono ripetutamente

²¹⁸ BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, cit., pp. 36-7.

espressi contro la ferrovia interportuale, sostenendo che favorirebbe lo scalo italiano. Tuttavia, ad oggi, il grande limite di competitività di Capodistria è dovuto, oltre alla ridotta disponibilità di spazi, proprio alla mancanza di un serio collegamento ferroviario con la rete europea. L'esistente ferrovia Capodistria-Divaccia non permette lo sviluppo sperato del porto per via della prossima congestione derivante dal binario unico, prevista per il 2018: il progetto di raddoppio della portata è stato recentemente approvato dal Ministro sloveno delle Infrastrutture e dell'Ambiente e dovrebbe essere realizzato entro il 2021 con un investimento di 1,4 miliardi di euro per 27 chilometri di ferrovia che correranno molto vicino al confine italiano mettendo a rischio l'ecosistema della Val Rosandra, area naturale con specie animali e vegetali protette e rarissime, come esplicitamente dichiarato dalla Valutazione di Impatto Ambientale transfrontaliera. Stupisce come le preoccupazioni di carattere ambientale per la tutela dell'ecosistema, già affermate da Lubiana in occasione del progetto italiano di rigassificatore, non costituiscano in questo caso un limite alla realizzazione dell'infrastruttura.

Ma se la concorrenza fra porti di diversi paesi è comprensibile e motivata da ragioni di carattere storico-politico, irrazionale appare l'ostilità che intercorre fra le diverse autorità portuali italiane; lo status amministrativo italiano, la frammentazione in regioni dalle competenze sempre

impedisce uno sviluppo complementare nell'ottica del supremo interesse nazionale. Nella nostra area di interesse la situazione assume evidenza con i difficili rapporti che intercorrono in particolare tra i due scali italiani principali del nord Adriatico: Trieste e Venezia. I rapporti fra queste due realtà sono stati contraddistinti, negli ultimi anni, da una continua conflittualità finalizzata alla crescita in concorrenza con l'avversario. Venezia nutre ambizioni di sfruttamento della funzione di quadrivio a dispetto della complicata realtà geografica del territorio²²⁰: il progetto MOSE per la prevenzione dei danni derivanti dall'acqua alta, in particolare, pregiudica gravemente lo sviluppo delle attività portuali per le quali è stata prevista la costruzione della già citata piattaforma intermodale, un'isola artificiale al largo della laguna del costo di 3 miliardi di euro, finalizzata all'accoglimento delle nuove navi portacontainer (alcune delle quali toccano già i 18.000 TEU)²²¹ che, si presume, né il porto di Venezia (per via dei bassi fondali) né il porto di Trieste (per lo spazio ridotto nel retroporto) potrebbero altrimenti accogliere²²². Se costruita, la piattaforma rappresenterebbe il naturale punto di approdo dell'Alto Adriatico per i *container*, ma questa ipotesi incontra ancora

²²⁰ MONTEBELLI S., *Adriatico in divenire: la metamorfosi del porto*, in CARDINALE B. (a cura di), *op.cit.*

²²¹ Ad oggi Trieste è il porto della zona che accoglie le navi di più grandi dimensioni. Nel maggio 2014 ha infatti attraccato la Cendrillon della compagnia francese CMA CGM, considerata la più grande nave portacontainer mai entrata nell'Adriatico settentrionale. Si tratta di una nave da 8.500 TEU, lunga 334 metri e larga 43.

²²² Da considerare le previsioni degli analisti, secondo i quali i traffici marittimi sono destinati a rallentare la propria crescita e di conseguenza è in dubbio lo sviluppo e la diffusione di navi portacontainer di maggiore capacità, per via del forte rischio di sottoutilizzo. Si veda a riguardo PORCEDDU A., *op. cit.*, pp. 236-237.

diverse resistenze da parte degli enti locali in particolare del Friuli Venezia Giulia. Esistono anche diversi dubbi di natura tecnica, basati sulla considerazione secondo la quale la competitività del trasporto *container* verrebbe dalla riduzione al minimo dei movimenti degli stessi, mentre la piattaforma di Venezia farebbe da passaggio intermedio fra le grandi portacontainer e navi di dimensione minore, incaricate di portare i contenitori fino alla terraferma, e inserirebbe quindi un ulteriore passaggio in grado di rendere antieconomica l'operazione²²³. Da un punto di vista politico, poi, malgrado il presidente dell'Autorità portuale di Venezia e di Assoporti Paolo Costa avesse garantito che la gestione della piattaforma sarebbe stata a beneficio di tutte le realtà territoriali dell'Alto Adriatico, buona parte dell'opinione pubblica del Friuli Venezia Giulia ha interpretato questa scelta come destinata a mettere in ombra il porto di Trieste in un'ottica concorrenziale fuori dal tempo.

In realtà è del tutto evidente come l'unica prospettiva di sviluppo dei traffici marittimi dell'area passi attraverso l'unificazione coraggiosa delle responsabilità nell'interesse supremo del territorio. Per sfruttare la propria funzione di quadrivio l'Alto Adriatico dovrà puntare al raggiungimento di un'Autorità portuale comune, diffusa su tutto il territorio e in grado di pianificare uno sviluppo coerente con le potenzialità legate alla composizione dello stesso.

²²³ DE CEGLIA V., «Il Porto di Trieste migliori sfruttando la crisi slovena», su «Il Piccolo», 29 dicembre 2013.

In questo senso, le diverse forme di traffico marittimo potrebbero essere logisticamente distribuite attraverso gli scali della zona, trasformando il bacino nord adriatico in un'area di efficienza gestionale importante, in grado di competere con i porti del nord Europa, che oggi ancora beneficiano della frammentazione degli avversari adriatici.

Il porto di Rotterdam, primo porto d'Europa con volumi di traffici grandemente superiori a quelli adriatici, copre uno spazio di costa di quasi 50 km, per un'area di 120 km², una superficie acquatica paragonabile più all'estensione dell'arco Adriatico che ai singoli scali, rispetto alla quale mostrano tutti i propri limiti dimensionali. Un'autorità unica dell'Alto Adriatico comprendente Trieste, Venezia, Ravenna e possibilmente Capodistria e Fiume, oltre a Monfalcone, Porto Nogaro e gli altri porti minori, rappresenterebbe una soluzione in termini di competitività nel recupero della funzione di quadrivio. I singoli porti potrebbero così saturare le proprie potenzialità specializzandosi in particolare nei campi più rispondenti alle specificità del territorio; a titolo esemplificativo: Venezia con le nuove navi porta *container*, Monfalcone con la cantieristica, Trieste nel trasporto di energia, idrocarburi e nel trasporto passeggeri (grazie anche al previsto collegamento traghetti con Venezia, dove le navi bianche sono sempre più vicine al divieto di accesso)²²⁴, Capodistria nei *container* e nelle attività da

²²⁴ Il 4 luglio 2014 è stato firmato a Trieste un protocollo d'intesa tra l'amministratore delegato di Costa Crociere Michael Thamm e la Regione Friuli Venezia Giulia. Il protocollo prevede lo sviluppo di Trieste come porto di imbarco e di soggiorno, che dovrà essere collegato via treno a Venezia in

diporto... La sommatoria degli interessi, e non la concorrenza fra gli stessi, potrebbe portare importanti risultati nel potenziamento dei traffici di questo «fiume» interno all'Europa che è il mare Adriatico.

Queste considerazioni sono alla base del progetto chiamato NAPA-North Adriatic Ports Association: si tratta di un'associazione che racchiude le autorità portuali di Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume con l'obiettivo di presentarsi al mercato come porto unico diffuso del nord Adriatico. Scopo dell'iniziativa è quello di rendere gli scali competitivi nell'intercettare i traffici provenienti dal canale di Suez e rivolti ai mercati dell'Europa centrale e orientale, proponendo l'ingresso nel continente attraverso una via significativamente più breve rispetto a Rotterdam: 3.945 km di navigazione in meno, con un risparmio energetico e ambientale di circa 320 kg di anidride carbonica per ogni TEU trasportato.²²⁵

Una volta realizzato concretamente questo progetto, il risultato in termini di competitività sarebbe fenomenale: stando ai dati del traffico merci del 2013 nei quattro porti, il "porto NAPA" si posizionerebbe al 4° posto per tonnellate di

un tempo inferiore ai 60 minuti in una sistemazione di massimo *comfort* per i viaggiatori. Ai dubbi sulla effettiva realizzabilità del progetto in tempi congrui, il presidente della Regione Debora Serracchiani ha risposto: «Esiste un impegno preso dalle Ferrovie dello Stato con la Regione a velocizzare le tratte tra Trieste e Venezia (un'ora) e fra Trieste e Milano (tre ore)». DORIGO F., «Trieste, la porta di Venezia». *Costa mira a nuove quote Ttp*, in «Il Piccolo», 5 luglio 2014. Inoltre l'Autorità del Porto ha cancellato per un anno in via sperimentale la tariffa dovuta dagli operatori per i passeggeri sbarcati (1,20€ a passeggero) o transitati (0,60€), allo scopo di sperimentare le potenzialità della portualità crocieristica.

²²⁵ Sito ufficiale NAPA www.portsofnapa.com.

merci movimentate, subito dopo Rotterdam, Anversa e Amburgo, prima quindi di Marsiglia, Brema e Brugge. Anche in termini di movimentazione *container* il NAPA risulterebbe competitivo, con un traffico attuale di 1,6 milioni di TEU, inferiore soltanto a Rotterdam, Amburgo, Anversa, Brema e Brugge. Nelle intenzioni, l'associazione intende accreditare i propri porti in particolare nel traffico merci e *container*, con una previsione di sviluppo fino a 6 milioni di TEU entro il 2030, attraverso lo sfruttamento dei progetti relativi alla costruzione dei corridoi paneuropei.

	Merci movimentate (in tonnellate)	Posizione in classifica porti europei	Traffico container (in TEU)
Rotterdam	440.000.000	1°	11.600.000
Anversa	191.000.000	2°	8.600.000
Amburgo	139.000.000	3°	9.300.000
Porti NAPA	108.000.000	(4°)	1.600.000
Trieste	56.000.000	13°	458.000
Venezia	24.000.000	42°	447.000
Capodistria	18.000.000	55°	600.000
Fiume	10.000.000	209°	95.000

Dati 2012

Purtroppo, a dispetto delle potenzialità, il progetto di porto unico del nord Adriatico fatica a prendere piede²²⁶: su esso pesano come abbiamo visto gli egoismi nazionali e regionali, che portano le autorità degli scali della zona – espressioni degli enti locali e quindi delle relative opinioni

²²⁶ COCCO E., *The evolving role...* cit., pp. 4-7.

pubbliche – a inseguire una miope concorrenza di zona dal maggiore impatto politico ma dal minore valore economico. Mentre infatti sui giornali locali suscita grande clamore l’anacronistica “gara” tra Trieste e Capodistria, anche per via degli storici dissapori fra italiani e sloveni, o le tensioni tra Trieste e Venezia, l’ultima delle quali dovuta al tentativo veneto di dirottare in laguna i traghetti *ro-ro* provenienti dalla Turchia, poca consapevolezza emerge riguardo alle potenzialità derivanti dallo sviluppo dell’ingresso adriatico al continente europeo.

La grande questione è in effetti quella di accreditare il nord Adriatico come ingresso competitivo per le merci rivolte al centro e all’est Europa: secondo il Rapporto «Infrastrutture e Competitività 2013» dell’Osservatorio infrastrutture di Italiadecide e delle Fondazioni Astrid e ResPublica, presentato alla Camera dei Deputati l’8 luglio 2013, i due mercati più forti in Europa (la Pianura padana e Baviera/Baden Württemberg) sono ancora serviti dai porti del Nord Europa nonostante le distanze doppie (900/1000 chilometri tra Rotterdam e Amburgo rispetto ai 4/500 chilometri da Genova/Trieste)²²⁷. Il mondo dei trasporti marittimi sembra aver intercettato questa potenzialità: oltre al progetto di Maersk, Trieste è stata recentemente interessata a un nuovo progetto industriale, firmato dal colosso tedesco Eurokai, che prevede la gestione contestuale della banchina *container* di Molo Settimo e delle

²²⁷ Rapporto *Infrastrutture e Competitività 2013. 4 nodi strategici*, Italiadecide, 2013.

banchine di Capodistria, per fare dei due scali un unico grande porto dell'Alto Adriatico. L'idea è stata presentata nel maggio 2014 e ha incontrato subito le resistenze della società Trieste Marine Terminal che attualmente gestisce il molo.

La preferenza ancora riservata ai porti settentrionali da parte degli stessi mercati italiani, per via della maggior rapidità ed efficienza delle strutture portuali e retroportuali, dimostra l'urgenza di una politica territoriale comune, che preveda l'accelerazione nella pianificazione e nella realizzazione di quelle infrastrutture intermodali indispensabili alla competitività degli scali e al superamento dei loro limiti attuali: la società Rail Traction Company, parte del gruppo tedesco Kombiverkher, ha recentemente provato ad avviare un progetto in collaborazione con Maersk per creare un collegamento ferroviario efficiente fra la città di Regensburg e il porto di Trieste per il trasporto di componenti di veicoli destinati alle fabbriche BMW dell'estremo Oriente; la tratta, che prevedeva due coppie di treni a settimana per un carico di circa 50.000 tonnellate l'anno, avrebbe aperto la strada ad altre industrie della Germania meridionale, oggi costrette a utilizzare gli scali nord europei e a fare diversi giorni di navigazione in più, coprendo i relativi costi. La dimensione del vantaggio potenziale è d'altronde data dal traffico ferroviario, che malgrado le difficoltà e i limiti di gestione cresce nel tempo e

ha recentemente superato il numero di 100 convogli cargo a settimana²²⁸.

Tuttavia, dopo una fase sperimentale le società coinvolte hanno dovuto ritirare il progetto e riposizionare i traffici nel porto di Bremerhaven, a causa dell'inefficienza della gestione delle manovre nel porto e della carenza infrastrutturale della stazione ferroviaria Campo Marzio²²⁹, tali da annullare il grande vantaggio geografico. Anche per questa ragione è imprescindibile recuperare e rafforzare lo strumento del NAPA, intraprendendo un percorso che conduca, in prospettiva, alla realizzazione di un'autorità portuale unica per tutta la zona, riconoscibile a livello europeo, capace di organizzare al meglio la distribuzione dei traffici per merci e passeggeri nei propri scali, di pianificare le priorità infrastrutturali e di attirare i traffici provenienti da Suez, trasformando così la zona da periferia di transito a imprescindibile snodo centrale²³⁰.

²²⁸ MARANZANA S., *Più di 100 treni alla settimana. È boom di partenze dal porto*, su «Il Piccolo», 16 marzo 2014.

²²⁹ In particolare, i terminalisti lamentano la "doppia manovra" dovuta alla doppia gestione delle ferrovie da parte di Adriafer dentro lo scalo, e di Serfer, società di Ferrovie dello Stato, allo snodo di Campo Marzio.

²³⁰ È curioso notare come la questione della necessità di un accordo fra Italia e Jugoslavia al fine di restituire centralità all'Alto Adriatico nella concorrenza con i porti del Nord fosse argomento di discussione già nella seconda metà degli anni '30. Si veda a tal proposito BERTANI P.L., *op. cit.*, pp. 95 e ss.

La città dei corridoi

Al netto degli elementi portatori di potenziale sviluppo e delle criticità analizzate, esistono alcune contingenze che forniscono all'area di Trieste una prospettiva ulteriore, foriera di maggiori opportunità: i progetti europei per il trasporto, cioè le reti transfrontaliere e transnazionali paneuropee (v. fig. 25).

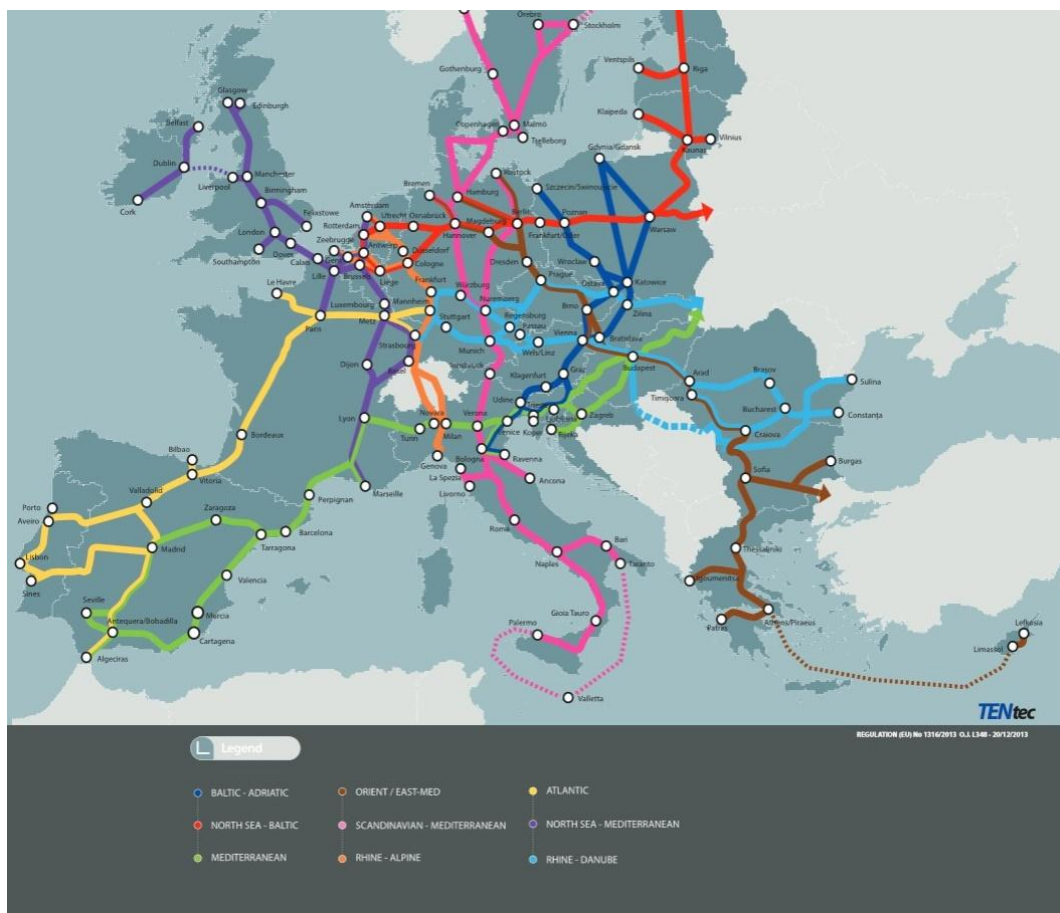


Figura 25 Trans-European Transport Network (fonte Commissione Europea)

L'idea di creare una rete paneuropea dei trasporti nasce nel 1975 e prende forma con il primo Accordo europeo sulle

maggiori arterie di traffico internazionale²³¹, un documento che aveva l'obiettivo di progettare una rete di trasporto che fosse in grado di garantire una connettività adeguata tra i Paesi dell'Unione Europea, individuando e classificando le arterie principali e le arterie secondarie e omologando la segnaletica e i parametri di sicurezza e di costruzione. Il progetto embrionale del 1975 prende corpo con le successive Conferenze Paneuropee di Trasporto (Praga 1991, Helsinki 1997, Rotterdam 2001) nelle quali vengono stabilite le linee guida per la politica europea dei trasporti e vengono individuati i "corridoi", cioè i tracciati di traffico prioritario da sviluppare insieme con il progetto dell'Unione Europea di sviluppo delle reti TEN-Trans European Network.

Il progetto di rete TEN-T è stato più volte aggiornato alla luce delle mutate esigenze, delle nuove necessità e della necessità di includere i nuovi Stati membri attraverso un percorso di interconnessione multimodale portatore di sviluppo economico e sociale. Attualmente restano in piedi 9 progetti che attraverseranno l'Europa in senso latitudinale e longitudinale:

- Il Corridoio Atlantico, che collegherà Portogallo, Spagna, Francia e Germania;
- Il Corridoio mare del Nord-mar Mediterraneo, che unirà Irlanda, Gran Bretagna, Belgio, Olanda,

²³¹ Cfr. UNECE, ECE/TRANS/16, in versione aggiornata e consolidata TRANS/SC.1/2002/3.

Lussemburgo fino a sfociare sul Mediterraneo a Marsiglia;

- Il Corridoio Reno-Danubio, finalizzato al collegamento dei due principali bacini fluviali, che partirà da Strasburgo in Francia e attraverserà la Germania, l'Austria, la Repubblica Ceca, la Slovacchia, l'Ungheria, la Romania e la Bulgaria, terminando nel Mar Nero;
- Il Corridoio Oriente-Mediterraneo orientale, che dovrebbe unire la costa della Grecia alla Bulgaria, Romania, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Germania;
- Il Corridoio Scandinavia-Mediterraneo, che attraverserà la Svezia, la Danimarca, la Germania e l'intera penisola italiana, toccando anche Malta;
- Il Corridoio Reno-Alpino, che dal porto di Genova giunge fino ai porti olandesi e belgi attraverso la Svizzera, la Francia e la Germania;
- Il Corridoio Baltico-Adriatico, che collegherà il mar Baltico in Polonia con l'Alto Adriatico, dopo aver attraversato la Repubblica Ceca, la Slovacchia, l'Austria e la Slovenia;
- Il Corridoio Baltico-Mare del Nord, che intende unire i porti del Nord Europa alle repubbliche Baltiche attraversando Belgio, Olanda, Germania, Polonia, Estonia, Lettonia e Lituania;

- Il Corridoio Mediterraneo, o Corridoio V, che unirà i paesi del versante meridionale del continente partendo dallo stretto di Gibilterra in Spagna e giungendo all'Ungheria, dopo aver attraversato la Francia, l'Italia, la Slovenia e la Croazia.

Come si nota osservando la carta del progetto (v. figg. 14 e 15), due di questi corridoi attraverseranno la zona di Trieste: uno longitudinale, già in costruzione, e l'altro latitudinale, finalizzato al collegamento della regione con il mar Baltico. Approvato quest'ultimo, gli enti locali della regione nord adriatica hanno dato vita a una forte pressione politica finalizzata, con alterne fortune, a ottenere che il corridoio terminasse nel proprio porto di riferimento. Ma dopo la prima fase conflittuale, gli enti hanno dato prova di saper questa volta superare i propri egoismi zionali ottenendo che fosse il "porto NAPA" il terminale unico del corridoio, che quindi sfocerà a Capodistria, Trieste, Venezia e Ravenna (ex membro NAPA, uscito dall'associazione nel novembre 2012 in occasione della polemica sul finanziamento della piattaforma container di Venezia).

I corridoi rappresentano un forte potenziale in termini di sviluppo delle infrastrutture portuali e retroportuali ai fini del potenziamento del traffico merci e persone²³². Oltre ai due di diretto interesse della regione, l'Alto Adriatico beneficerà in via indiretta di altri corridoi: il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

²³² IOZZOLINO I., *Dall'Adriatico al Mar Nero... e oltre: il Corridoio VIII fattore di stabilizzazione, di integrazione e di sviluppo dell'Europa sud-orientale*, in CARDINALE B. (a cura di), *op.cit.*

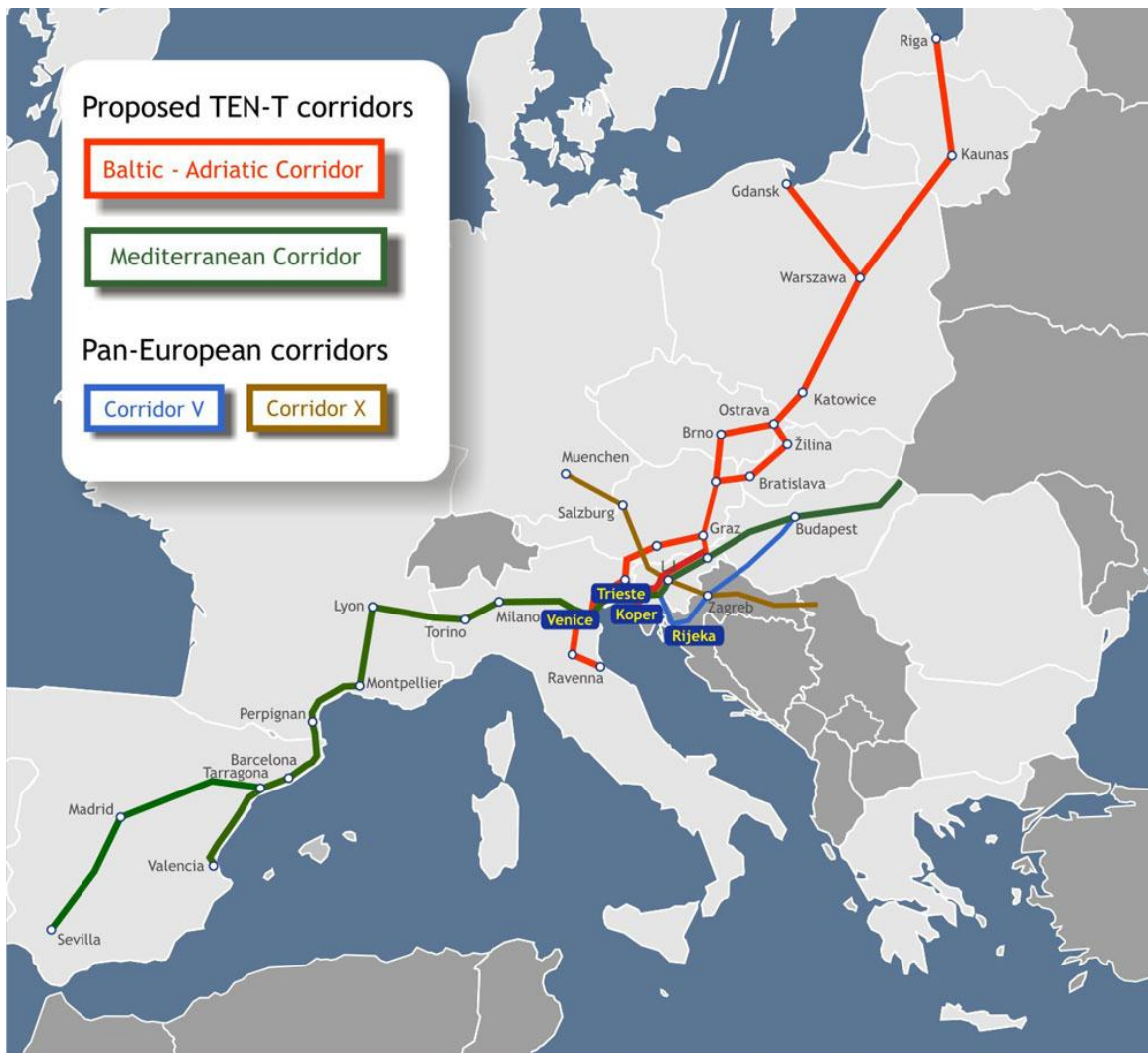


Figura 26 La regione dell'Alto Adriatico al centro dei progetti europei (fonte www.adriaticseanetwork.it)

collegherà le regioni del nord Europa all'Italia e incrocerà a Verona il Corridoio Mediterraneo, rappresentando quindi una via indiretta di collegamento dell'area adriatica all'Europa settentrionale. Allo stesso modo, una volta completato il collegamento diretto con Budapest sarà possibile allacciarsi al Corridoio Reno-Danubio, e quindi recuperare in pieno la

direttrice est-ovest sia nel suo ramo rivolto alla Russia, sia nel suo affaccio al mar Nero attraverso i Balcani.

Il Corridoio Adriatico-Baltico è considerato uno dei progetti europei di maggiore importanza. Il tracciato sarà di 2.400 km, composto da 8 segmenti:

- Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków;
- Gdańsk – Varsavia – Katowice;
- Katowice – Ostrava – Brno – Vienna;
- Stettino/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava;
- Katowice – Žilina – Bratislava – Vienna;
- Vienna – Graz– Villaco – Udine – Trieste;
- Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna;
- Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste (v. fig. 27).

Il Corridoio appropfiterà dell'esistente linea stradale e ferroviaria Pontebbana, ingrandita ed elettrificata negli anni '90 e rimasta ampiamente sottoutilizzata, che conduce da Trieste verso l'Austria attraverso la conca di Tarvisio²³³. Fra gli interventi previsti per la realizzazione del Corridoio ci sono i tunnel austriaci per l'attraversamento delle Alpi, il potenziamento delle connessioni multimodali tra Vienna, Bratislava, Ostrava e Katowice ma anche lo sviluppo delle connessioni multimodali dei porti dell'Adriatico. Nell'aprile 2012 sono partiti i lavori preliminari per la realizzazione dei

²³³ FABBRO S., DEAN M., *Regional Planning on the European Corridors: the Italian case of the Friuli Venezia Giulia Region*, in VINCI I. (a cura di), *op. cit.*, pp. 97.

27,3 km di tunnel nel passo di Semmering, mentre proseguono i lavori per la nuova stazione di Vienna (apertura prevista nel 2015), per il tunnel di Koralm (32,9 km, apertura prevista nel 2022) che semplificherà i collegamenti tra Klagenfurt e Graz permettendo di percorrere la tratta Vienna-Varsavia in 9 ore contro le attuali 12.



Figura 27 Tracciato meridionale del Corridoio Adriatico-Baltico (fonte Commissione Europea)

Il Corridoio Mediterraneo (v. fig. 28) sarà invece lungo 3.000km, composti da 5 tracciati:

- Algeciras – Bobadilla – Madrid – Saragozza – Tarragona;
- Siviglia – Bobadilla – Murcia;
- Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona;
- Tarragona – Barcellona – Perpignan – Marsiglia/Lione – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Capodistria - Lubiana – Budapest;

- Lubiana/Fiume – Zagabria – Budapest – confini
Ucraina.

È prevista inoltre la navigazione lungo il fiume Po²³⁴.

Fra gli interventi previsti si cita in particolare il collegamento franco-italiano attraverso le Alpi (Torino-Lione) e il collegamento fra l'Italia e la Slovenia e precisamente la ferrovia Trieste-Divaccia, oltre al completamento di un efficiente collegamento ferroviario tra Spagna e Francia. Inoltre è necessaria la rimozione dei “colli di bottiglia” ferroviari in



Figura 28 Tracciato centrale del Corridoio Mediterraneo (fonte Commissione Europea)

territorio italiano, presenti nel tratto Venezia-Trieste. È infine previsto lo sviluppo dei collegamenti fra i porti dell'Adriatico e la creazione di piattaforme multimodali portuali.

²³⁴ Anche questa misura avrebbe interessanti riflessi per l'economia dell'alto Adriatico. Cfr. ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, cit. p.102.



Figura 29 Trieste fra il Corridoio Adriatico-Baltico e il Corridoio Mediterraneo (fonte Autorità Portuale di Trieste)

Un altro grande progetto europeo di interesse per il nostro territorio è rappresentato dalle “autostrade del mare”. Previste dal «Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010”»²³⁵, sono parte integrante della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e hanno l’obiettivo di potenziare i traffici decongestionando la viabilità stradale e ferroviaria, oltre che di migliorare l’accesso agli stati insulari e peninsulari. Le “autostrade del mare” saranno strumenti a disposizione sia del traffico commerciale sia del traffico passeggeri, con grandi

²³⁵ COMMISSIONE EUROPEA, *Libro Bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”*, 2001.

ricadute potenziali in termine di riduzione dei costi e diminuzione dell'impatto ambientale dei trasporti.

L'Italia è attraversata da due dei quattro progetti prioritari individuati dalla Commissione Europea:

- Autostrada del mare dell'Europa sud-orientale, che collegherà il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale fino a Cipro;
- Autostrada del mare dell'Europa sud-occidentale, che legherà la penisola iberica all'Europa sud-orientale e a Cipro, passando per Francia, Italia e Malta.

L'inserimento della viabilità multimodale dell'Adriatico tra i progetti prioritari europei ha portato all'identificazione delle principali misure da adottare per restituire competitività alla zona. In particolare l'eliminazione delle principali strozzature (Brennero, Tarvisio, valico orientale), l'aumento di connessione con gli altri "corridoi", il miglioramento della funzionalità, dell'efficienza e dell'integrazione delle vie di trasporto e delle infrastrutture.

La realizzazione dell'autostrada adriatica del mare è rimasta per diverso tempo soltanto un'idea: recentemente i paesi coinvolti dal progetto hanno dato vita all'Adriatic MoS Project²³⁶, a guida italiana, presentato a Roma il 15 luglio 2014 e finalizzato all'individuazione delle connessioni necessarie alla realizzazione dell'"autostrada del mare", alla definizione dei requisiti di qualità e sicurezza per le infrastrutture, allo studio

²³⁶ <http://www.adriaticmos.info/>

delle necessità della regione per quanto riguarda i trasporti, alla previsione della futura domanda dell'“autostrada”, al fine di individuare colli di bottiglia e collegamenti mancanti, la realizzazione delle valutazioni di impatto ambientale e dell'analisi costi-benefici e l'elaborazione di un Master Plan, la programmazione di investimenti e l'identificazione di risorse economiche e il coordinamento delle azioni finalizzate alla realizzazione. A luglio 2014 l'Unione Europea ha concesso, all'interno del bando Ten-T 2013, un cofinanziamento di 2,8 milioni di euro (su un totale di 5,63 milioni) ai porti NAPA per la realizzazione di studi e progetti per lo sviluppo delle “autostrade del mare”²³⁷.

È del tutto evidente come di queste innovazioni previste dai corridoi beneficeranno proprio i porti dell'Alto Adriatico, e di conseguenza la regione circostante, che si troverà così al centro di un importante reticolo multimodale di collegamento interno al sistema dell'Unione Europea, esteso anche fino alle porte orientali del continente, all'Ucraina, alla Russia e alla Turchia: un quadrivio vero e proprio, composto da connessioni infrastrutturali capillari ed efficienti, che permetterà di sviluppare al meglio le potenzialità del territorio in termini di traffici commerciali e di sviluppo umano e culturale. Per sfruttare questa opportunità, tuttavia, l'Italia dovrà superare i limiti ancora esistenti sulla propria rete infrastrutturale, sia per

²³⁷ CAPUZZO N., *Bruxelles finanzia i porti dell'Adriatico*, in «www.trasportoeuropa.it», 30 luglio 2014.

quanto riguarda l'intermodalità, sia nell'efficienza dei trasporti di merci e persone.²³⁸

²³⁸ FABBRO S., DEAN M., *Regional Planning on the European Corridors: the Italian case of the Friuli Venezia Giulia Region*, in VINCI I. (a cura di), *op. cit.*, pp. 91-93.

La valorizzazione delle risorse

Secondo Michael Porter, a determinare il vantaggio di competitività delle nazioni, e di conseguenza dei territori, concorrono tre categorie di risorse: umane, fisiche e “di conoscenza”. Le prime riguardano la disponibilità e il costo della mano d’opera preparata professionalmente, e più in generale la qualità sociale della realtà antropica del territorio; le seconde riguardano l’ambiente, le risorse e il costo dei terreni, le acque, le foreste e la disponibilità di risorse del sottosuolo, gli elementi legati alla posizione geografica e al clima, ai richiami turistici, all’affaccio sul mare e all’esistenza di valichi montani; le risorse “di conoscenza”, invece, sono quel «patrimonio di conoscenze scientifiche, di brevetti, e di istituti di ricerca e di marketing, di banche dati, dal livello delle università e delle accademie; da contributi alle associazioni professionali»²³⁹ che completa e impreziosisce il patrimonio di risorse umane rafforzando il vantaggio di competitività del territorio.

Trieste può vantare un grande patrimonio di risorse “di conoscenza”: su una superficie provinciale di appena 212km², che ne fa la provincia più piccola d’Italia, la città vanta infatti un’autorevole Università e alcuni importanti centri di ricerca che attirano studenti da tutto il mondo:

- SISSA-Scuola Internazionale Superiore di Studi Avanzati;

²³⁹ PORTER M., *Il vantaggio competitivo*, Einaudi, Torino 2011.

- MIB School of Management;
- Osservatorio Astronomico;
- Abdus Salam International Centre for Theoretical Physics;
- TWAS – The World Academy of Sciences
- Area di Ricerca Scientifica e Tecnologica;
- Il Laboratorio di Biologia Marina;
- ICGEB – International Centre for Genetic Engineering and Biotechnology;
- Istituto di Fisica Nucleare;
- International Centre for Science and High Technology;
- Consorzio Interuniversitario Biotecnologie;
- Sincrotrone “Elettra” (l’unico in Italia);
- Istituto Officina dei materiali-CNR;
- Istituto di struttura della materia;
- Istituto nazionale di oceanografia e di geofisica sperimentale;
- TASC Laboratorio Tecnologia e nAno Scienza
- INdAM – Istituto Nazionale di Alta Matematica
- ICS Unido Centro Internazionale per la Scienza e l’Alta Tecnologia;
- CReSM - Centro Radioelettrico Sperimentale Guglielmo Marconi;
- Centro di Biomedicina Molecolare CBM;
- CARSO - Centro di Ricerca Avanzata per l’Ottica Spaziale;
- una fitta rete di istituti di cultura.

Questa incredibile concentrazione di enti culturali fa di Trieste una vera e propria “città della scienza”, con uno dei più alti numeri di ricercatori ogni mille abitanti e con la capacità di competere a livello europeo e mondiale nel campo della ricerca scientifica e tecnologica. Purtroppo spesso risulta mancare la capacità, da parte delle amministrazioni locali, di mettere a sistema questo grande patrimonio e di collegarlo al tessuto sociale cittadino, valorizzandone le potenziali ricadute.

I centri di ricerca costituiscono una parte importante del Prodotto Interno Lordo provinciale, che è per l’85,7% formato dal settore del terziario e in particolare – oltre alla ricerca – dal turismo, dalle attività legate al porto e dalle importanti compagnie assicurative. Il peso percentuale dei servizi è collegato al ridotto apporto del settore industriale (11% del PIL provinciale contro il 21,4% nazionale)²⁴⁰.

L’economia della città si fonda principalmente su alcune grandi aziende, guidate in particolare da Assicurazioni Generali e Allianz, che danno lavoro a un occupato su quattro e che rappresentano quindi un punto di riferimento imprescindibile per la sopravvivenza stessa del territorio, come già dimostrato nei momenti di crisi dei traffici portuali quando la stessa città-emporio sopravvisse grazie alla solida struttura economica delle società assicurative.

²⁴⁰ Dati Nomisma Energia.

Partendo da queste basi, se si intende recuperare centralità altre iniziative si rendono assolutamente imprescindibili e improcrastinabili.

Innanzitutto la realizzazione di un serio piano di offerta turistica, che acceleri la lodevole ma lenta e tardiva opera di gentrificazione del centro storico cittadino e del fronte mare, nella prospettiva di porsi come polo attrattivo nei confronti del mercato turistico europeo e in particolare crocieristico che stenta ad eleggere la città come meta sicura a causa dell'inadeguatezza delle infrastrutture turistiche²⁴¹, della mancanza di collegamenti rapidi con Venezia e, in generale, di alcuni limiti nella gestione della città che fatica a superare alcune resistenze²⁴².

Si inserisce in questa direzione la proposta della Camera di Commercio di Trieste relativa alla realizzazione del progetto "Parco del Mare". Si tratta di una misura avente come scopo quello di orientare l'economia della città maggiormente verso l'offerta turistica, declinata secondo la cifra del rapporto fra città d'arte e mare. Facendo leva sulle vaste ricchezze museali e scientifiche, il progetto prevede la realizzazione di un acquario, di un polo museale, e di un centro di ricerca scientifica e tecnologica sul mare, per attrarre un turismo

²⁴¹ Si veda ad esempio lo stato di incuria nel quale versa il Castello di Miramare, la maggior attrazione turistica della città. Cfr. «Il Piccolo», 7 giugno 2014.

²⁴² Valga su tutti l'esempio dell'anacronistica tradizione asburgica che prevede la chiusura degli esercizi commerciali sia la domenica che il lunedì, anche nella zona del centro storico.

culturale e scientifico attorno a cui articolare l'offerta della città.

A livello industriale è poi di primaria importanza risolvere il problema legato alla Ferriera di Servola. Questa importante infrastruttura, inserita in un contesto densamente abitato, nell'area portuale a ridosso della città, è stata attiva dalla fine del XIX secolo al 1992, quando ha chiuso per fallimento. Nel 1995 è stata acquistata dal gruppo Lucchini che ha riattivato la produzione di solo coke e ghisa, rinunciando all'acciaio. Da allora è tuttavia iniziato un percorso a ostacoli fatto di autorizzazioni temporanee alla produzione e di minacce di chiusura a causa delle emissioni di agenti inquinanti. La sola ferriera contribuisce al 43,6% delle emissioni di agenti inquinanti degli impianti industriali dell'area²⁴³ al quale inquinamento va sommata la contaminazione delle acque del golfo. Le minacce di chiusura dell'impianto hanno rischiato di causare un grave contraccolpo sociale sulla città. Nell'ottobre 2014, dopo anni di trattativa, l'industriale lombardo Arvedi ha acquistato l'azienda. Rimane tuttavia da affrontare la tematica ambientale: nella irrisolvibile competizione fra salute e lavoro, Trieste gioca una partita fondamentale, sulla quale si misura la credibilità e l'affidabilità della classe dirigente. Bocciato a larga maggioranza il progetto di rigassificatore principalmente con motivazioni di carattere ambientale, infatti, la città dovrà

²⁴³ Dati ARPA FVG.

affrontare e risolvere la questione dell'inquinamento atmosferico e marino dovuto all'impianto siderurgico, che tanto impatto ha sulla salute dei cittadini e sulla stessa attrattiva turistica.

In questo senso è utile ricordare come la regione Friuli Venezia Giulia abbia eletto la sostenibilità ambientale a obiettivo strategico da raggiungere attraverso la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio locale in una logica di sviluppo economico sostenibile e, al tempo stesso, attuando politiche di riduzione delle emissioni e di efficienza energetica, al fine di elevare la qualità della vita sfruttando i vantaggi del sistema regionale in termini ambientali, naturali e culturali, prevenendo e risolvendo eventuali elementi di carattere ambientale in grado di influire sulla competitività del sistema urbano.

È necessario poi rafforzare il tessuto industriale e in particolare la competitività delle imprese tramite il sostegno ai processi di innovazione e di ricerca e il rafforzamento del legame fra quel "Sistema Trieste" composto dalle eccellenze scientifiche della provincia, e la realtà produttiva e industriale. Per raggiungere questo obiettivo è importante puntare alla diffusione dei poli di eccellenza collegati alla presenza delle imprese al fine di avviare circoli virtuosi atti a promuovere la capacità innovativa e competitiva delle imprese.

Al tempo stesso è importante implementare la capacità dei centri di ricerca nel trasferimento tecnologico e nella creazione di iniziative imprenditoriali innovative. È necessario

creare sinergia fra il sistema delle imprese, la filiera della conoscenza e le risorse umane.

Una conclusione: verso una nuova centralità?

Si è preso il via per questa analisi dalle parole espresse da Roletto nel 1950, in occasione del XV Congresso Geografico Italiano, quando – nel tirare le somme del problema geografico di Trieste identificò nella città stessa, di fatto, la più schiacciante prova contro il determinismo geopolitico.

La posizione della città teoricamente molto interessante, secondo il geografo, diviene persino penalizzante se a sfruttarla non concorrono alcuni fattori dipendenti dall'agire umano su scala regionale e globale, che possono sterilizzare le potenzialità relative alla posizione e fare di questo punto nell'ecumene una prigione o un *cul de sac*.

Osservando Trieste si ha dunque evidenza di come non possano esistere reali vantaggi legati alla posizione geografica se l'uomo non fa sì che si accompagnino a una serie di «fattori d'ordine politico, morale, sentimentale»²⁴⁴ che rendono l'agire umano prevalente e dominante, in grado con il suo spirito di andare oltre la materia.

In questa ottica antideterminista si è voluto provare a interpretare quindi la funzione di quadrivio fra direttrice nord-sud e direttrice est-ovest proposta da Roletto come base geopolitica di Trieste sulla quale nei secoli l'uomo ha saputo impiantare la propria azione, provocando quello stato di perenne conflitto che ha informato radicalmente le alterne

²⁴⁴ MASSI E., *I nuovi compiti della geografia politica*, cit., p.5.

fortune della città; scopo della ricerca è stato, infatti, quello di fornire elementi utili alla comprensione delle prospettive legate alla possibilità di sviluppo della funzione geopolitica della città attraverso l'adozione di politiche territoriali che sappiano interpretare e sfruttare le contingenze locali e globali nella direzione di un recupero della funzione di quadrivio per il territorio dell'Alto Adriatico e per la sua località centrale. L'individuazione dunque della funzione intrinseca alla posizione del territorio permette all'agire umano di orientarsi verso la sua valorizzazione, superando quell'inerzia che a Trieste più che altrove rappresenta una sterilizzazione delle capacità competitive in grado di impedire alla realtà di sfruttare le potenzialità legate alle contingenze.

Dopo le vicende del Novecento, che hanno causato la grave flessione demografica e l'ininfluenza strategica dell'Alto Adriatico trasformando Trieste in una *testa senza corpo* ed eliminando – con la cortina di ferro – la funzione di quadrivio e il ruolo baricentrale europeo, Trieste ha oggi l'opportunità di recuperare una centralità strategica sulla quale rifondare il proprio ruolo, grazie all'allargamento dell'Unione Europea verso Oriente, all'abbattimento delle frontiere con la Slovenia e la Croazia e quindi al potenziale recupero della profondità retroportuale e della funzione di quadrivio, intesa sia come direttrice settentrionale-meridionale – nella quale Trieste può proporsi come accesso privilegiato dell'Europa continentale al mar Mediterraneo – sia come direttrice orientale-occidentale,

che può fare di Trieste il crocevia obbligato di un flusso commerciale, economico e culturale che si spinga in profondità verso la Russia attraverso l'area danubiana e verso la Turchia attraverso la regione dei Balcani, regione che assumerà nei prossimi anni una crescente centralità soprattutto nella questione dell'approvvigionamento energetico europeo.

A sostegno di queste prospettive intervengono i progetti dell'Unione Europea che, nel disegnare le nuove vie di comunicazione intermodale del continente in prospettiva strategica, individuano proprio nella regione alto-adriatica il crocevia obbligato di molti percorsi terrestri e marini, restituendo così valore alla funzione di quadrivio stessa e facendo di Trieste una *città dei corridoi* dalle grandi prospettive.

Tuttavia, perché queste opportunità non vengano meno è imprescindibile la volontà umana e in particolare della classe dirigente della città di Trieste, sulle spalle della quale ricade la responsabilità di superare quell'*empasse* nella quale langue, memore dell'ininfluenza degli ultimi decenni. Per farlo, risulta imprescindibile affrontare e risolvere alcune prioritarie questioni che possono altrimenti rappresentare un ostacolo insormontabile in grado di vanificare le pur positive contingenze globali.

Si è perciò voluto proporre un'agenda per la centralità geopolitica di Trieste, per passare in rassegna le principali urgenze per lo sviluppo strategico della città, legate in particolare alla valorizzazione delle strutture del Porto Vecchio

e allo sviluppo della capacità portuale in accordo, e non più in concorrenza, con le altre autorità portuali del bacino, al fine di creare il grande porto dell'Alto Adriatico e proporsi così sul mercato globale e nell'attrazione delle nuove rotte in fase di riordino.

La riorganizzazione del porto va anche nella direzione di una maggior consapevolezza del ruolo assunto da Trieste negli anni, che vede la città accreditata nel mercato energetico come il potenziale snodo del Mediterraneo nella distribuzione dell'energia. Lungi dall'essere un ruolo di second'ordine rispetto alla classica portualità merceologica la funzione energetica rappresenta una potenzialità da cui la città deve saper trarre vantaggio, per via del grande portato strategico e geopolitico che questa condizione le offre.

Ma perché tutte queste potenzialità si realizzino Trieste deve affrontare il proprio problema principale, che risiede nella storica incapacità di valorizzare le proprie risorse: pur dotata di grandi strumenti, la città è infatti ancora legata a quell'indolenza che ne ha caratterizzato lo sviluppo nei lunghi decenni dell'ininfluenza geopolitica, e che ancora rallenta la crescita e rischia di allontanare le opportunità. Gli inutili tentativi di valorizzazione dell'area del Porto Vecchio, la cronica inadeguatezza della proposta turistica malgrado la crescente domanda, l'incapacità di mettere a sistema le eccellenze scientifiche con la realtà industriale, sono segnali di quella scarsa propensione al cambiamento che è tipica della

realtà sociale triestina, e che ben si riassume nel motto dialettale *no se pol*, “non si può”. Perché, oggi più che mai, il problema di Trieste esige «visioni larghe e di profonda concezione geografica e poi ottime capacità volitive e fattive»²⁴⁵, senza le quali anche la più fortunata realtà potenziale non troverebbe attualità.

In questo senso, probabilmente, il maggior investimento di cui Trieste ha bisogno è quello legato alle risorse umane, e in particolare alla formazione di una classe dirigente che sappia sentire la città come portatrice di una funzione europea e globale, di una forte e originale potenzialità di sviluppo che se attesa ne potrebbe realizzare le prospettive così mollemente riassunte da quel rimpianto asburgico che spesso fa da foglia di fico per una responsabilità che non si è in grado di assumere.

E in questo torna alla memoria, una volta ancora, quel massimo conoscitore della multiforme realtà geografica di Trieste che era Giorgio Roletto, dal quale si è mossa la nostra ricerca e al quale si affidano le conclusioni:

Si deve cioè ammettere che il problema di Trieste è specialmente un problema di uomini e che essendo un problema di uomini è un problema di mentalità, non solo di ordine economico, ma di ordine intellettuale ed anche spirituale. È, nel concreto, un problema di capacità evolutive e di ragionato adattamento, tanto che Trieste deve la sua efficiente vitalità alla sua avvertita, sentita necessità e capacità di evolversi e di rivedersi e soprattutto di rifare

²⁴⁵ ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste*, cit., p. 718.

saltuariamente i suoi quadri, di dare nuove linfe e nuovi innesti alle sue attività non soltanto economiche, ma anche spirituali, di produrre insomma nuove varietà di forze umane e di cose.²⁴⁶

Il problema di Trieste è dunque un problema di uomini, che, come nota Battisti, ha origine nell'espulsione della classe dirigente austriaca nel 1918 a cui forse non ha fatto seguito un'adeguata sostituzione²⁴⁷. Le prospettive di sviluppo e di recupero della funzione geopolitica della città sono quindi soggette alla soluzione di un problema umano che risiede nella capacità di Trieste di sentirsi centro, e di affrontare quel fattore antropogeografico che è all'origine dello sviluppo «determinante in forte grado dello spirito che anima le iniziative e crea d'altra parte gli ostacoli»²⁴⁸ nella vita della città. Un fattore che, se sfruttato, rappresenta quell'elemento di originalità geniale anch'esso carattere tipico della città, che è ad un tempo europea e mediterranea, latina e continentale, occidentale e orientale.

Se il problema di Trieste è un problema umano, anche la sua soluzione non può essere da meno: per «*réveiller la belle endormie*»²⁴⁹ è necessario il recupero di quella specialità antropica, di quel potenziale umano unico che nella storia ha saputo guidare i momenti di accelerazione, superando il

²⁴⁶ *Ivi*, p. 719.

²⁴⁷ BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo quali fattori di identificazione della comunità triestina*, cit., p. 272.

²⁴⁸ ROLETTA G., *Il problema geografico di Trieste*, cit., p. 720.

²⁴⁹ BEYER A., SEVIN J.C., *Les ports-frontières de Trieste, Koper et Rijeka, futurs débouchés pour les conteneurs d'Europe centrale*, in «Méditerranée», v. 111, 2008.

cosmopolitismo ideologico e il municipalismo conservativo, ma soprattutto l'inerzia della «*sweet tristesse*»²⁵⁰, quella molle e aristocratica nostalgia tipica del sentimento triestino, croce e delizia di una località ambiziosa e orgogliosa che deve tornare a sentirsi centrale.

²⁵⁰ MORRIS J., *op. cit.*, p. 188.

Bibliografia

- I porti dell'Alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume*, LINT, Trieste 1996.
- Rapporto Infrastrutture e Competitività 2013. 4 nodi strategici*, Italiadecide, 2013.
- AAVV, *Scritti in onore di Ernesto Massi*, Pàtron, Bologna 1987.
- AAVV, *Mediterranean lexicon*, Società Geografica Italiana, Roma 2012.
- ADEMI E., BULIJA M., LONGO M., *Una quantificazione della penetrazione della lingua italiana in Albania tramite la televisione. Sondaggio nell'area di Scutari*, in «Éducation et Sociétés Plurilingues» n. 28, pp. 53-63, giugno 2010.
- ADRIATICUS, *Se l'Italia non pensa la frontiera*, in «Limes», n. 6/2003, pp. 43-52.
- ALBERTI M., *Trieste e la sua fisiologia economica*, Associazione fra le Società italiane per azioni, Roma 1916.
- ALMAGIÀ R., *Elementi di geografia economica e politica*, Giuffré, Milano.
- ALMAGIÀ R., *Il mondo attuale*, UTET, Torino 1954.
- APIH E., *Trieste*, Laterza, Bari, 1988.
- ARA A., MAGRIS C., *Trieste, un'identità di frontiera*, G. Einaudi, Torino 2007.
- ARMSTRONG W., ANDERSON J. (edited by), *Geopolitics of European Union Enlargement*, Routledge, New York 2007.
- AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE, *Il porto vecchio di Trieste*.
- BANDIERA M., BONETTI E., *La Venezia Giulia ed il problema del confine orientale italiano*, Tipografia Litografia moderna, Trieste 1946

- BATTISTI G., *La «questione di Trieste» e il suo inquadramento regionale*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, Ser. X, vol. VII, 1978, pp. 23-40.
- BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, Del Bianco, Udine, 1979.
- BATTISTI G., *I movimenti turistici al confine italo-jugoslavo : metodologie per la ricerca*, in «Quaderni a cura del Centro Studi Economici-politici "Ezio Vanoni" di Trieste», n. 15, 1979.
- BATTISTI G., *La collaborazione economica del Friuli-Venezia Giulia con la Jugoslavia. 8° Convegno Scientifico Internazionale Alpe-Adria*, Graz 1982.
- BATTISTI G., *Cosmopolitismo e municipalismo quali fattori di identificazione della comunità triestina*, in «Atti del XXIII Congresso Geografico Italiano», Torino, aprile 1983. Pp. 269-278.
- BATTISTI G., *La centralità geografica di Trieste*, Italo Svevo, Trieste 1986.
- BATTISTI G., *L'economia di frontiera di una regione-problema*, I.R.S.E.T., Trieste 1988.
- BATTISTI G., *Trieste e il suo porto. I modelli di riferimento di un'evoluzione urbana*, La Mongolfiera, Trieste 1993.
- BATTISTI G., NODARI P. (a cura di), *Atti del Convegno di Studi in onore di Giorgio Valussi. Trieste 6-7 febbraio 1992*, Università degli Studi di Trieste-Dipartimento di Scienze Geografiche e Storiche, Trieste 1996.
- BERTANI P.L., *Il problema dell'Alto Adriatico*, L'Economia, Roma.
- BERTARELLI L.V., *Le tre Venézie*, in «Guida d'Italia del Touring Club Italiano», Touring Club Italiano, Milano, 1925.

- BETTIZA E., *Mito e realtà di Trieste*, All'insegna del pesce d'oro, Milano 1966.
- BEVILACQUA G., *La minoranza slovena a Trieste e il rapporto Italia-Slavia: cenni di diritto e di storia*, Lint, Trieste 1984.
- BEYER A., SEVIN J.C., *Les ports-frontières de Trieste, Koper et Rijeka, futurs débouchés pour les conteneurs d'Europe centrale*, in «Méditerranée», v. 111, 2008.
- BONETTI E., *I postulati della geografia sociale*, in «Geopolitica» n.6, Milano, 1942.
- BONETTI E., *Il confine italo-jugoslavo secondo un «neutrale»*, in «Rivista Geografica Italiana», Ann. LIV, Fasc. 1, marzo 1947, pp. 42-46.
- BONETTI E., *Il Territorio libero di Trieste*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Ser. VII, Vol. XII, Fasc. 2-3, marzo-giugno 1947, pp. 73-87.
- BONETTI E., *Rapporti tra popolamento urbano e popolamento rurale in Istria*, Lega Nazionale, Trieste 1949.
- BONETTI E., *Il movimento commerciale del porto di Trieste nell'immediato dopoguerra*, Trieste 1950.
- BONETTI E., *La teoria della localizzazione*, Università degli studi di Trieste-Istituto di Geografia, Trieste 1961.
- BONETTI E., *La teoria delle località centrali*, Università degli studi di Trieste, 1964.
- BONETTI E., *Centralità e gerarchia delle località*, Giuffré, Milano 1969.
- BONETTI E., *Il concetto di centralità e la sua quantificazione*, Del Bianco, Trieste 1976.
- BUZZETTI L., *Italy' s sea: problems and perspectives*, Società Geografica Italiana, Roma 1998.

- CALDO C., *Il territorio come dominio: la geografia italiana durante il fascismo*, Loffredo, Napoli 1982.
- CANDIDA L., *L'industrializzazione dei porti adriatici settentrionali*, in «Atti del XV Congresso geografico italiano», Torino, aprile 1950.
- CANNARELLA D., *Tergeste: contributo per una storia di Trieste dalle origini alla fine del secolo XIV*, Italo Svevo, Trieste 1986.
- CARDINALE B. (a cura di), *Sviluppo globale e società nei paesi del sistema adriatico. Atti del convegno internazionale (Teramo 9-11 giugno 2004)*, Società Geografica Italiana, Roma 2005.
- CATTARUZZA M., *L'Italia e il confine orientale 1866-2006*, Bologna, Il Mulino, 2007.
- CATTARUZZA M., *L'Italia e la questione adriatica: dibattiti parlamentari e panorama internazionale (1918-1926)*, Il Mulino, Bologna 2014.
- CHRISTALLER W., *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa. Die systeme der europäischen zentralen Orte*, Kramer, Francoforte 1950.
- CIANCIANI G., FELETTI V., *Il riuso del porto franco vecchio di Trieste*, Università degli Studi di Trieste, Trieste.
- CIVRAN R., *La nuova funzione industriale del porto di Trieste*, Università degli studi, Trieste 1940.
- CLÔ A., *Lo sterile dibattito sulla nuova strategia energetica*, in «Economics and policy of energy and the environment», Franco Angeli, 2012.
- COCCO E., *Metamorfosi dell'Adriatico orientale*, Homeless book, Faenza 2002.

- COCCO E., MINARDI E., *Immaginare l'Adriatico: contributi alla riscoperta sociale di uno spazio di frontiera*, F. Angeli, Milano 2007.
- COCCO E., *Mimetismo di frontiera: nazionalità e cittadinanza in Istria*, Istituto di sociologia internazionale di Gorizia, Gorizia 2007.
- COCCO E., *The evolving role of the Adriatic space in the Mediterranean*, in «Mediterranean paper series 2013», The German Marshall Fund of the United States, Washington DC 2013.
- COLOMBI M., *Niente di nuovo sul fronte orientale? Semiosi e struttura profonda del confine triestino. Response a Ivan Verč*, in «Between», vol. I, n. 1, maggio 2011.
- COLOMBINO A., MINCA C., *Spettacolo e gentrificazione sociale a Trieste*, in MINCA C. (a cura di), «Lo spettacolo della città», Cedam, Padova 2005. Pp. 35-74.
- COMMISSIONE EUROPEA, *Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"*, 2001.
- COSTANTINI M., *Adriatico: frontiera e ponte tra Occidente e Oriente*, in «Adriatico politiche territori culture», 1, 2001.
- COX G., *La corsa per Trieste*, Goriziana, Gorizia 1985.
- CUSIN F., *Il confine orientale d'Italia nella politica europea del XIV e XV secolo*, Lint, Trieste 1977.
- D'ALESSIO V., *Istrians, identifications and the Habsburg legacy. Perspectives on identities in Istria*, in «Acta Histriae», 14, 1, 2006.
- D'ALESSIO V., *From Central Europe to the northern Adriatic: Habsburg citizens between Italians and Croats in Istria*, in «Journal of Modern Italian Studies», v. 13, 2008. PP. 237-258.

- DANIELIS R., *Il sistema marittimo-portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici*, Edizioni Università di Trieste, Trieste 2011.
- DE CASTRO D., *La questione di Trieste*, Lint, Trieste 1981.
- DELL'AGNESE E., SQUARCINA E., *Geopolitiche dei Balcani: luoghi, percorsi, narrazioni*, Unicopli, Milano 2002.
- DE MICHELIS G., *Est! Est! Est! Gli interessi nazionali nella nuova Europa*, in «Limes», n.6/2003, pp. 39-42.
- DE PAOLIS L., GULLÌ F., *Bilancio della liberalizzazione del mercato dell'elettricità e del gas in Italia: 1999-2009*, in «Osservatorio energetico ed ambientale», vol. LIII, n.2, 2010.
- DE SANCTIS A., *Geopolitica dell'Alto Adriatico*, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2013.
- de VERGOTTINI C., CEVOLINI G., RUSSO I., *Fenomenologia di una Marco Regione. Sviluppi economici, mutamenti giuridici ed evoluzioni istituzionali nell'Alto Adriatico tra età moderna e contemporanea*, Leone Editore, Milano 2012.
- DONATO C., *La presenza italiana nelle terre dell'esodo: geopolitica di una terra di transizione alla vigilia della seconda guerra mondiale: aspetti quantitativi e distributivi e rappresentazione cartografica*, Università degli studi di Trieste, Dipartimento di scienze geografiche e storiche, Trieste 2007.
- DORIGONI S. (a cura di), *Il gas naturale liquefatto per l'Europa. Le ragioni, l'impatto sul mercato e le prospettive*, Franco Angeli, Milano, 2009.
- DORIGONI S., CHERNYAVS'KA L., *Modalità di trasporto del gas naturale e liberalizzazione dei mercati in Europa: pipelines o gnl? In*

«Economia delle fonti di energia e dell'ambiente», Franco Angeli 2002.

DUROSELLE J.B., *Le conflit de Trieste 1943-1954*, Institut de sociologie, Bruxelles, 1996.

ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI TRIESTE, *Dati statistici*, 1969-1971.

FAVARETTO T., *La funzione dell'Alto Adriatico nei traffici di transito dell'Est Europeo: difficoltà e possibilità per Trieste*, Comitato per lo studio e lo sviluppo dei traffici e del porto di Trieste, Trieste 1974.

FERRO G. (a cura di), *Dalla geografia politica alla geopolitica. Atti del Convegno. Roma, 30-31 marzo 1993*, Società Geografica Italiana, Roma 1994.

FIORINA J.F., *Géopolitique balkanique*, in «CLES-Comprendre Les Enjeux Stratégiques», n.101, 21 marzo 2013.

GARIBBA S., *L'Italia hub euromediterraneo del gas naturale: politiche, infrastrutture, collaborazioni europee e internazionali*, in «Economics and policy of energy and the environment», n. 3, 2012.

GAS NATURAL, *Studio di impatto Ambientale (SIA) - Sintesi non tecnica*, 13 gennaio 2006.

GIOVINAZZI O., *Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto*, in «Méditerranée», n. 111, 2008.

GIURICIN G., *Origini della Lista per Trieste: storia documentata*, Italo Svevo, Trieste 2006.

GODOLI E., *Trieste*, Laterza, Bari 1984.

- GRAZIANO M., *The failure of Italian Nationhood. Geopolitics of a troubled identity*, Italian and Italian American Studies, Palgrave Macmillan, 2010.
- JEAN C., *Geopolitica del mondo contemporaneo*, GLF editori Laterza, Roma-Bari, 2012.
- HAMETZ M., *Presnitz in the Piazza: Habsburg Nostalgia in Trieste*, in «Journal of Austrian Studies», Volume 47, N. 2, pp.131-154, Summer 2014.
- HOBSBAWM E.J., *Nazioni e nazionalismi dal 1870: programma, mito, realtà*, Torino, Einaudi, 2002
- KÜPPER M., ROLOFF J., *Nabucco Gas Pipeline Project - A challenging project in the prequalification phase*, in «6th Pipeline Technology Conference 2011», Hannover.
- ISTARSKI DEMOKRATSKI SABOR-DIETA DEMOCRATICA ISTRIANA,
Dichiarazioni programmatiche.
- LAGO L., *Tarvisio: analisi di un centro di frontiera*, in «Rivista Geografica Italiana», Firenze 1966. Pp. 488-493.
- LIZZA G. (a cura di), *Geografia della nuova Europa*, UTET, Torino 1999.
- LIZZA G., *Geopolitica: itinerari del potere*, UTET, Torino 2001.
- LONGO M., *La lingua italiana in Albania*, in «Education et Sociétés Plurilingues», n. 22, pp. 51-56, 2007.
- LOPANDIĆ B., BUČAR B., *Zagabria e Lubiana duello sull'Adriatico*, in «Limes», n.6/2003, pp. 131-139.
- LUZZATTO FEGIZ P., BERNARDINI R., *L'economia della Venezia Giulia*, Stabilimento tipografico nazionale, Trieste 1946.
- MARCHESE U., *Reti transeuropee di trasporto e politica regionale dell'U.E.: il Sud Europa mediterraneo nella competizione economica globale*, in «Atti XXI Convegno Annuale della rivista

L'industria "L'economia italiana tra centralità europea e marginalità mediterranea"», Bari, 1998.

MARINELLI O., *Sul concetto di Regione Giulia*, in «Atti dello VIII Congresso Geografico Italiano tenuto in Firenze dal 29 marzo al 6 aprile 1921», Istituto di edizioni artistiche Fratelli Alinari, Firenze 1923.

MARINELLI O., *La divisione dell'Italia in regioni e province con particolare riguardo alle Venezie*, in «L'Universo», Firenze 1923.

MARTIAL E., *A Lione si dorme a Lubiana si corre*, in «Limes», n.6/2003, pp. 161-167.

MARUSSI A., SCHIFFRER C., BONETTI E., *Analisi critica del nuovo confine orientale d'Italia*, in «Atti del XV Congresso Geografico Italiano tenuto a Bologna dall'8 al 12 aprile 1947», Zanichelli, Bologna 1949. Pp. 311-317.

MASSI E., *I nuovi compiti della geografia politica*, in «Studium» n.2-4, Editrice Studium, Roma, 1931.

MASSI E., *Geografia politica e geopolitica*, in «La Lettura Geografica», n.6, Trieste 1931.

MASSI E., *La localizzazione delle industrie nella Venezia Giulia*, Editrice Laziale, Roma 1937.

MASSI E., *Geopolitica: dalla teoria originaria ai nuovi orientamenti*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Ser. XI, Vol. III, 1986, pp.3-45.

MASSI E., *La rivalutazione della geopolitica*, in PALAGIANO C. (a cura di), «La lettura geografica, il linguaggio geografico, i contenuti geografici a servizio dell'uomo: studi in onore di Osvaldo Baldacci», Patron, Bologna, 1991.

- MASSI E., *Apporti geografico-economici alla ricerca sul vantaggio competitivo delle nazioni*, ISC, Roma 1992.
- MELLINATO G., *Il porto e la navigazione nel secondo dopo guerra*, in «Trieste anni 50», Comune di Trieste, Trieste, 2004
- MOODIE A.E., *The italo-yugoslav boundary. A study in political geography*, Philip & Son, Londra 1945.
- MORRIS J., *Trieste and the Meaning of Nowhere*, Faber and Faber, London 2001.
- NOVAK B.C., *Trieste 1941-1954. La lotta politica, etnica e ideologica*, Mursia, Torino 1973.
- OLIVA S., *Trieste oltre Trieste. Ripartire dall'innovazione: un nuovo modo di fare industria, servizi, turismo, portualità*, in «Quaderno FNE», n. 64, settembre 2011.
- PAGNINI P. (a cura di), *Geografia per il Principe. Teoria e misura dello spazio geografico*, Unicopli, Milano 1985.
- PARKER N. (edited by), *The geopolitics of Europe's identity: centers, boundaries and margins*, Palgrave Macmillan, New York 2008.
- PARRINELLO S., *Relazione sull'economia triestina*, in «II Conferenza sull'economia triestina», Provincia di Trieste, 1977.
- PARTITO NAZIONALE FASCISTA, *L'Italia nel Mediterraneo. Testi per i corsi di preparazione politica*, La libreria dello Stato, 1936.
- PAVIA R., *I porti del Corridoio adriatico*, in «Adriatico politiche territori culture», 1, 2001.
- PIGLIUCCI M., *Gli ultimi martiri del Risorgimento. Gli incidenti per Trieste italiana del novembre 1953*, Edizioni Mosetti, Trieste, 2013.
- PORCEDDU A., *Evoluzione del porto commerciale di Trieste e dei suoi rapporti con il territorio di riferimento*, Tesi di Dottorato di

ricerca in Geostoria e Geoeconomia delle regioni di confine, XXI Ciclo, Università degli studi di Trieste, 2008.

PORTER M., *Il vantaggio competitivo*, Einaudi, Torino 2011.

PULTRONE G., *Trieste. Alla ricerca di una nuova centralità della regione adriatica nel contesto euromediterraneo*, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2004.

PULTRONE G., *Trieste. New Challenges and Opportunities in the Relational Dynamics between City and Port*, in «Méditerranée», n°111, 2008.

PULTRONE G., *Trieste e il suo waterfront fra storia e futuro: problemi e prospettive*, in «Portus plus» 2011.

PULTRONE G., *Trieste and its port as paradigm of a renewed sea-oriented vision?*, in «Territorio della Ricerca su insediamenti e ambiente», n. 12, 1, 2014.

QUERCIA P., EICHBERG F., *La Croazia balcanizza l'Adriatico*, in «Limes», n.6/2003, pp. 121-130.

RAGUSINI RIGHI L., *L' avvenire del porto di Trieste*, Zigiotti, Trieste 1954.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA - DIREZIONE CENTRALE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, ENERGIA, MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, *Piano Energetico Regionale*, approvato con Decreto del Presidente della Regione 21 maggio 2007, n. 0137/Pres.

ROLETTO G., *Il porto di Trieste*, Zanichelli, Bologna 1941.

ROLETTO G., *Il problema geografico di Trieste*, in «Atti del XV Congresso Geografico Italiano, Torino 11-16 aprile 1950», ITER, Torino 1950.

- ROLETTO G., *Trieste ed i suoi problemi*, Eugenio Borsatti Editore, Trieste 1952.
- ROLETTO G., *La terra e le nazioni*, Giulio Vannini, Brescia 1935.
- ROLETTO G., *Geopolitica mediterranea*, in «Atti della VIII Riunione Scientifica della Società Italiana di Demografia e Statistica», Giuffré, Milano 1942. Pp.102-108.
- ROLETTO G., *Il potenziamento dell'alto Adriatico e lo sviluppo dell'economia triveneta: relazione generale al 2° Convegno triveneto dei dirigenti di azienda: fiera di Trieste, 29 giugno 1957*, C.I.D.A., Roma 1957.
- ROLETTO G., *Le basi geografiche dei problemi economici dell'Adriatico settentrionale*, in «Atti del XVIII Congresso Geografico Italiano. Trieste 4-9 aprile 1961», Istituto di Geografia dell'Università, Trieste 1963, pp. 81-105.
- ROMANO R., «*Lavorare in funzione del porto*». *Principali tappe dello sviluppo del porto triestino fra Ottocento e Novecento*, Università degli studi di Trieste.
- ROSSETTI G., *Il Porto Franco di Trieste tra illusioni e potenzialità inesprese*, Centro Studi Economici e Sociali, Trieste.
- R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Il confine orientale d'Italia*, Editrice Italiana Arti Grafiche, Roma 1946.
- SANTORO C.M., *Rischio a Sud: geopolitica delle crisi nel bacino mediterraneo*, Franco Angeli, Milano 1996.
- SANTORO C.M., *La politica estera di una media potenza: l'Italia dall'Unità ad oggi*, Il Mulino, Bologna 1991.
- SARDOS ALBERTINI L., *Gli accordi di Osimo nella realtà e nel diritto. Un trattato da non ratificare*, Lega Nazionale, Trieste, 1976.

- SARDOS ALBERTINI P., *La grande rapina agli italiani di Istria, Fiume e Dalmazia*, Lega Nazionale, Trieste, 2012.
- SCHIFFRER C., *La Venezia-Giulia. Saggio di una carta dei limiti nazionali italo-jugoslavi*, Colombo, Roma 1946.
- SCHIFFRER C., *Il confine orientale d'Italia*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», S. VIII, vol. XI, 1958, pp.601-606.
- SCHIFFRER C., *La "porta" di Trieste e la funzione della lingua italiana*, Del Bianco, Udine 1958.
- SCHIFFRER C., *Il problema nazionale di Trieste nella storiografia austrofila e in quella irredentista*, 1960, in «Trieste», Anno 7, n. 40, novembre-dicembre 1960.
- SCHLIPPHACKE H., *The Temporalities of Habsburg Nostalgia*, in «Journal of Austrian Studies», Volume 47, n.2, pp. 1-16, Summer 2014.
- SEGRE V., *Trieste e il suo porto: il compito dell'Italia*, Direzione della Nuova Antologia, Roma 1919.
- SELVA O., UMEK D., *Confini nel tempo. Un viaggio nella storia dell'Alto Adriatico attraverso le carte geografiche (secoli XVI-XX)-Borders through Time. A journey through the History of the Upper Adriatic with Geographical Maps (XVI-XX Century)*, Edizioni Università di Trieste, Trieste 2013.
- SEMA A., *Naufraga a Trieste il sogno del baricentro*, in «Limes», n.6/2003, pp. 103-111.
- SERIANNI L., *L'italiano tra le altre lingue del mondo*.
- SINIBALDI G., *La geopolitica in Italia (1939-1942)*, Libreria Universitaria, Padova 2010.

- SLUGA G., *The problem of Trieste and the Italo-Yugoslav border: difference, identity, and sovereignty in twentieth-century Europe*, State University of New York Press, Albany 2001.
- STAGNARO C. (a cura di), *Il mercato del gas naturale. L'Europa tra sicurezza e liberalizzazioni*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli, 2009.
- SULAS M., *Il confine orientale italiano: l'armistizio, le foibe e l'esodo*, Caravella, Cagliari, 2011.
- SUSMEL C., *I confini naturali d'Italia*, Delfino, Sassari, 2011.
- TERRACCIANO C., ROLETTO G., MASSI E., *Geopolitica fascista, Barbarossa*, Milano 1993.
- TKALČIČ M., ŠPENDL R., *Cross-border socio-economic impact of gas terminal projects in the Gulf of Trieste and at Žavlje/Zaule on the Slovenian tourist trade*, in «Dela», n. 0, a. 73, 2010.
- TONIOLO A.R., *Il nuovo retroterra commerciale di Venezia in relazione a quelli di Genova e Trieste: comunicazione fatta all'VIII Congresso geografico italiano (Firenze, aprile 1921)*, Fratelli Alinari, Firenze 1923.
- TONIOLO A.R., *Politica e geografia*, R. Giusti, Livorno 1930.
- TORBIANELLI V., *Quanto, dove costano i porti ai contribuenti? Approfondimenti per una geografia critica dell'autonomia finanziaria nel settore portuale italiano*, in «Rivista di economia e politica dei trasporti», n. 2, art. 4, 2013.
- UNECE, TRANS/SC.1/2002/3.
- UDINA M., *Scritti sulla questione di Trieste sorta in seguito al Secondo conflitto mondiale ed i principali atti internazionali ed interni ad essa relativi*, Giuffré, Milano 1969.

- UDINA M., *Gli accordi di Osimo: lineamenti introduttivi e testi annotati*, LINT, Trieste 1979.
- VALUSSI G., *L'influenza delle variazioni di confine sul turismo nella Venezia Giulia*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Serie VIII, Vol. X, Roma 1957, pp. 412-425.
- VALUSSI G., *Il Friuli-Venezia Giulia è una "regione geografica"*, Trieste 1962.
- VALUSSI G., *L'opera scientifica di Giorgio Roletto*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Serie IX, Vol. VI, Roma 1965, pp. 313-326.
- VALUSSI G., *La funzione internazionale del confine italo-jugoslavo*, in «Quaderni» a cura del Centro Studi Economico-politici "Ezio Vanoni" di Trieste, n. 7, luglio-dicembre 1973.
- VALUSSI G., *Nuovi orientamenti nella geografia dei confini politici*, Arti Grafiche Giorgi & Gambi, Firenze 1976.
- VALUSSI G., *La collaborazione economica del Friuli-Venezia Giulia con l'Austria e le prospettive di sviluppo. Relazione presentata all'8° Internationales wissenschaftliches Treffen Alpen-Adria, Graz, 7-8 ottobre 1982*, Grafiche editoriali pordenonesi, Pordenone 1983.
- VALUSSI G., *Trieste e la portualità del Friuli Venezia Giulia*, Istituto di Geografia Economica - Facoltà di Economia Marittima, Napoli 1985.
- VALUSSI G., *L'economia costiera del versante italiano del mare Adriatico*, Grafiche editoriali artistiche pordenonesi, Pordenone 1985.
- VALUSSI G., *L'Italia geoeconomica*, UTET, Torino 1993.
- VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, I.S.I.G. Istituto di Sociologia Internazionale, Gorizia, 2000.

- VERČ I., *Confine orientale: di linee, aree e volumi*, in «Between», vol. I, n. 1, maggio 2011.
- VILLA M., *Il Porto di Trieste nel recente passato e nell'avvenire*, L. Smolars e Nipote, Trieste 1945.
- VINCI A.M., *Storia e geografia al confine: l'esperienza di "Geopolitica" alle soglie della seconda guerra mondiale*, in «Società e Storia», XIII (1990), pp.87-128.
- VINCI I. (a cura di), *The spatial strategies of Italian regions*, Franco Angeli, 2014.
- WIESE A., *European The Urban Port – spatial and functional coincidence as a catalyst of development*, in «Le nouveau temps du port», Nantes 2012.

Emerografia

L'oleodotto paneuropeo, in «Osservatorio Balcani e Caucaso», 6 aprile 2006.

Erdogan ha un piano "neo ottomano" che passa anche per Gaza, in «Il Foglio», 1 giugno 2010.

Monfalcone dice addio al Superporto. Unicredit punta su Capodistria, in «Il Piccolo», 2 marzo 2011.

«Porti, Capodistria fa le infrastrutture e surclassa Trieste», in «Il Piccolo», 14 luglio 2011.

MOUC signed for TAP-IAP interconnection, in «Pipelines International», 2 agosto 2011.

Progetti concorrenti di gasdotti offrono all'Europa diverse opportunità di approvvigionamento, in «Energia & Ambiente», 16 dicembre 2011.

«Aziende in area Ezit interessate alle frigorie», in «Il Piccolo», 26 maggio 2012.

La «città proibita» sul porto che Trieste sogna di riavere, in «Il Piccolo», 11 agosto 2012.

Fondi a Venezia? Ravenna lascia Assoport e Napa, in «Il Resto del Carlino», 16 novembre 2012.

Koper "pugnala" Trieste?, in «La Gazzetta Marittima», 21 novembre 2012.

South Stream e lo stato dell'arte dei gasdotti dall'Est, in «Formiche», 27 dicembre 2012.

«Emigrati in Slovenia, la casa costa meno», in «Il Piccolo», 15 febbraio 2013.

- Four Maltese harbours in EU ports upgrade initiative*, in «Times Of Malta», 27 maggio 2013.
- Nabucco: From Verdi Opera to Soap Opera*, in «World Socialist Web Site», 9 gennaio 2014.
- Trieste è il primo porto italiano e supera Genova. Nel 2013 il volume di merci aumentato del 15%*, in «Il Piccolo», 10 febbraio 2014.
- Pipe Ordered For South Stream's Offshore Section*, in «Pipeline & Gas Journal», 3 marzo 2014.
- Albania: Napolitano a Tirana, Italia vostro avvocato in Ue*, in «ANSA.it», 5 marzo 2014.
- Napolitano: Italia avvocato di Tirana in Ue*, in «RaiNews», 5 marzo 2014.
- Assoporti, statistica Eurostat è superata*, in «Kyiv Post», 24 marzo 2014.
- La Cassazione sui beni agli esuli istriani: nulla è dovuto*, in «Il Piccolo», 7 aprile 2014.
- EurActiv: South Stream pipeline project is a victim of Crimea annexation, Albania Approves First Phase of TAP*, in «Natural Gas Europe Report», 9 aprile 2014.
- Trieste, continua crescita, +2,5% Teu primo trimestre*, in «The Medi Telegraph», 11 aprile 2014.
- SNAM/TAP: a Brindisi l'allaccio alla rete nazionale*, in «ASud.net», 1 maggio 2014.
- South Stream: Ue, sospeso finché non migliora situazione Kiev*, in «ANSA.it», 15 luglio 2014.
- Slovenia, Adria Airways mette in vendita asset*, in «ANSA.it», 22 luglio 2014.
- Mosca: South Stream si farà, malgrado "ostacoli artificiali" Ue*, in «Internazionale», 22 luglio 2014.

European Gas Demand: Back to 2000 Levels, in «Natural Gas Europe», 4 agosto 2014.

Europe, Russia want gas market out of sanction discussion — PM, in «TASS Russian News Agency», 6 agosto 2014.

Kiev fights in Ukraine's southeast for shale gas deposits to be controlled by US - Pushkov, in «TASS Russian News Agency», 16 agosto 2014.

AMICONE F., *Chi ha paura della Tap, il gasdotto che vale 4 miliardi di risparmi e che nessun Governo vuole più «per ragioni sinceramente insensate»*, in «Tempi.it», 31 luglio 2014.

BABICH F., *Lubiana fa la conta delle minoranze ungherese e italiana*, in «Il Piccolo», 23 giugno 2012.

BABICH F., *Porto di Capodistria: per il dragaggio pronti fondi europei*, in «Il Piccolo», 6 settembre 2012.

BABICH F., *Luka Koper chiede la Trieste-Capodistria*, in «Il Piccolo», 26 settembre 2013.

BABICH F., *La Capodistria-Divaccia raddoppia*, in «Il Piccolo», 19 ottobre 2013.

BATIC E., *Trieste, Porto Vecchio: sono otto le richieste di concessione*, in «The Medi Telegraph», 2 luglio 2014.

BEDA R., *Albania candidata all'ingresso nell'Unione europea, ma non prima del 2024*, in «Il Sole 24 ore», 24 giugno 2014.

BELLOMO S., *Gas azero a prezzi sganciati dal petrolio. A Gdf Suez un contratto finora inedito in Europa*, in «Il Sole 24 ore», 11 aprile 2014.

BELLOMO S., *Snam tifa per Tap ma non punta a diventare azionista*, in «Il Sole 24 ore», 24 maggio 2013.

- BELLOMO S., *Gasdotti, con la Crimea ai russi sconto di 10 miliardi sul South Stream*, in «Il Sole 24 ore», 15 marzo 2014.
- BELLOMO S., *E.On e Total verso l'uscita dal gasdotto Tap*, in «Il Sole 24 ore», 3 giugno 2014.
- BELLOMO S., *Gazprom sconta del 10-20% il gas agli europei. Con l'Eni «soluzione astuta»*, in «Il Sole 24 ore», 25 giugno 2014.
- BELLOMO S., *L'Europa punta i piedi per liberare l'export di petrolio e gas Usa*, in «Il Sole 24 ore», 8 luglio 2014.
- BOGDANIĆ L., *La Nazionalità dà i numeri. I risultati del censimento del 2011 in Croazia*, in «Istituto di Politica», 4 febbraio 2013.
- BOLIS P., *Rigassificatore in Regione: il dossier sui benefici*, in «Il Piccolo», 26 maggio 2012.
- BOLIS P., *Portocittà: il progetto in Porto Vecchio resta irrealizzabile*, in «Il Piccolo», 17 luglio 2013.
- BOSSO P., *La classifica 2013 dei porti europei*, in «Informazioni Marittime», 19 maggio 2014.
- BOSSO P., *I 120 porti container del mondo*, in «Informazioni Marittime», 25 agosto 2014.
- CAPUZZO N., *Bruxelles finanzia i porti dell'Adriatico*, in «www.trasportoeuropa.it», 30 luglio 2014.
- CASADEI R., *Erdogan, addio sogno neo-ottomano. Con la primavera araba poteva farsi un impero. Ha sbagliato tutto*, in «Tempi.it », 13 ottobre 2013.
- COLANTONI L., *Le opzioni dell'Europa contro la dipendenza energetica dalla Russia*, in «Limes Online», 15 settembre 2014.
- CONDINA C., *Italia strategica, non ce ne andremo*, in «Il Sole 24 ore», 23 ottobre 2013.

- CORETTI R., *Il ministro Clini: «Tra tre mesi il Piano per il Porto di Trieste»*, in «Il Piccolo», 28 dicembre 2011.
- DA ROLD V., *Usa irritati con la Slovenia su South Stream in vista della visita del ministro russo Lavrov*, in «Il Sole 24 ore», 25 giugno 2014.
- DA ROLD V., *La Slovenia sfida la Ue e dice sì alla Russia per il gasdotto South Stream*, in «Il Sole 24 ore», 8 luglio 2014.
- DE CEGLIA V., *«Il Porto di Trieste migliori sfruttando la crisi slovena»*, in «Il Piccolo», 29 dicembre 2013.
- DE FORCADE R., *È Rotterdam l'hub dei container*, in «Il Sole 24 ore», 3 dicembre 2013.
- DE' FRANCESCO M., *Venezia insegue Trieste e Rijeka*, in «Il Sole 24 Ore», 16 ottobre 2013.
- DEL RE G., *L'Ue può liberarsi dalla dipendenza energetica russa*, in «Linkiesta», 25 marzo 2014.
- DE MIZIO G., *L'Europa "Unita" si spacca sul gasdotto South Stream, e Putin è disposto a tutto per sbaragliare la concorrenza*, in «International Business Times», 5 maggio 2014.
- DE PAOLO F., *Ue, l'Albania è candidata all'adesione. Il sì dai ministri europei, resta il nodo riforme*, in «Il Fatto Quotidiano», 24 giugno 2014.
- DOMINELLI C., *Saipem si aggiudica appalto di 2 miliardi per il gasdotto South Stream*, in «Il Sole 24 ore», 14 marzo 2014.
- DOMINELLI C., *Basilicata, Sicilia, Adriatico: sui progetti idrocarburi investimenti per 17 miliardi*, in «Il Sole 24 ore», 2 agosto 2014.
- DORIGO F., *Siot, investimenti in regione pari a 50 milioni entro il 2018*, in «Il Piccolo», 12 giugno 2014.

- DORIGO F., *«Trieste, la porta di Venezia». Costa mira a nuove quote Ttp*, in «Il Piccolo», 5 luglio 2014.
- ENGDAHL W., *Ucraina, il delirante calcolo energetico sul gas di scisto*, in «Aurora», 20 marzo 2014.
- FEMIA F., *Transalpina, 10 anni fa cadeva l'ultimo muro*, in «Il Piccolo», 12 febbraio 2014.
- FLOROS D., *Dipendenza energetica? Meglio dalla Russia che dagli Usa*, in «Limes Online», 3 aprile 2014.
- FORTUNA G., *Lo status di candidato Ue dell'Albania, tra nuova rilevanza strategica e solite riserve europee*, in «Notizie Geopolitiche», 1 luglio 2014.
- FOSCHINI G., *Renzi gela il Salento: "Il progetto Tap deve andare in porto"*, in «Repubblica», 2 agosto 2014.
- GEROPOULOS K., *Croatia: 'Ionian Adriatic Pipeline is top priority'*, in «New Europe», 27 settembre 2013.
- GEROSA F., *Saipem, South Stream è sempre più in bilico*, in «Milano Finanza», 19 giugno 2014.
- GIANGIULLO G., *Appalti e pre qualificazioni per TAP*, in «AGC Communication», 25 luglio 2014.
- GILIBERTO J., *Un centinaio le centrali a metano in Italia*, in «Il Sole 24 ore», 8 gennaio 2009.
- GRAEBER D.J., *EU considers gas talks with Russia, Ukraine*, in «upi.com», 15 agosto 2014.
- GRASSIA L., *Petrolio? No grazie L'Italia ferma le trivelle*, in «La Stampa», 3 gennaio 2013.
- GRECO M., *Tap, gli azionisti Total e E-On Ruhrgas si tirano fuori*, in «Tagpress.it», 3 giugno 2014.

- G.Z., *E Italia Nostra invoca il "Demanio culturale"*, in «Il Piccolo», 6 giugno 2010.
- JANJIĆ D., *Volontari serbi in Ucraina: chi sono?*, in «Osservatorio Balcani e Caucaso», 22 agosto 2014.
- KORCHEMKIN M., *The South Stream project of Gazprom is designed to replace TAG (Trans Austria Gasleitung) pipeline as the route of supply of Russian gas to Italy*, in «Consulting Services on Natural Gas Sector of Russia», 6 aprile 2011.
- L.B., *Il 28 giugno si inaugura la nave cargo più grande del mondo la Triple E, ma il primato è già stato battuto dalla prossima Hyundai*, in «Il Sole 24 Ore», 10 maggio 2013.
- LUNDINI A., *Le prospettive delle relazioni italo-russe dopo il summit di Trieste*, in «Geopolitica», 15 gennaio 2014.
- MANDURINO K., *Trieste, primo porto petrolifero del Mediterraneo. Crescita iniziata nel 2010: nel 2013 incremento dell'11,49% dei movimenti*, in «Il Sole 24 Ore», 29 gennaio 2014.
- MARANZANA S., *Concorrenza tra i porti dell'Alto Adriatico: Capodistria surclassa Trieste*, in «Il Piccolo», 13 ottobre 2010.
- MARANZANA S., *«Porti, Capodistria fa le infrastrutture e surclassa Trieste»*, in «Il Piccolo», 14 luglio 2011.
- MARANZANA S., *Rigassificatore, contrario anche il parere del Porto*, in «Il Piccolo», 16 novembre 2012.
- MARANZANA S., *Navi, treni e grandi gru: i triestini scoprono il porto*, in «Il Piccolo», 27 maggio 2013.
- MARANZANA S., *Porto Vecchio, no al ricorso*, in «Il Piccolo», 16 luglio 2013.
- MARANZANA S., *«Rigassificatore, bocciati i siti alternativi»*, in «Il Piccolo», 18 luglio 2013.

- MARANZANA S., *Rigassificatore, primo sì dai tecnici di Bruxelles*, in «Il Piccolo», 25 luglio 2013.
- MARANZANA S., *Rigassificatore, la Commissione UE cancella la collocazione di Zaule*, in «Il Piccolo», 9 ottobre 2013.
- MARANZANA S., *La storia infinita di Greensisam Permessi scaduti, carte da rifare*, in «Il Piccolo», 6 novembre 2013.
- MARANZANA S., *Porto, il primato della SIOT*, in «Il Piccolo», 30 gennaio 2014.
- MARANZANA S., *Fra Turchia e Germania il Molo Sesto va veloce*, in «Il Piccolo», 9 marzo 2014.
- MARANZANA S., *Più di 100 treni alla settimana. È boom di partenze dal porto*, in «Il Piccolo», 16 marzo 2014.
- MARANZANA S., *Il rigassificatore a un solo passo dallo stop definitivo*, in «Il Piccolo», 16 aprile 2014.
- MARANZANA S., *Offerta tedesca per il Molo Settimo*, in «Il Piccolo», 7 maggio 2014.
- MARANZANA S., *«Greensisam, è l'Autorità portuale che ora deve darci il via libera»*, in «Il Piccolo», 22 luglio 2014.
- MARANZANA S., *«La poltrona di Monassi frena le nuove Autorità portuali»*, in «Il Piccolo», 1 agosto 2014.
- MARINO M.E., *Vertice intergovernativo Letta-Putin: si brinda all'intesa*, in «Europae», 2 dicembre 2013.
- MARINO M.E., *Croazia: i rapporti di "buon vicinato" sono il prezzo per l'energia*, in «Europae», 14 aprile 2014.
- MARRUCCI G., *Spesi 900 milioni, ma il rigassificatore non serve*, in «Il Corriere della sera», 13 maggio 2014.
- MARSANICH A., *Calano del 7% gli italiani in Croazia*, in «Il Piccolo», 18 dicembre 2012.

- MARSANICH A., *Rigassificatore a Veglia, sì dell'Europa*, in «Il Piccolo», 16 ottobre 2013.
- MARSANICH A., *Restituzione dei beni agli esuli, Zagabria accelera*, in «Il Piccolo», 18 dicembre 2013.
- MARTISSA L., *L'Adriatico nella nuova collocazione geopolitica dell'Italia*, in «Coordinamento Adriatico».
- MARTISSA L., HANSEN P.C., *Il contenzioso Italia-Slovenia: tra aspettative e rassegnazione*, in «Coordinamento Adriatico», 19 ottobre 2014.
- MAZZANTINI U., *Altro che guerra fredda: il gasdotto South Stream avanti tutta, con Saipem-Eni*, in «GreenReport.it», 30 aprile 2014.
- NASSER N., *Syria, Egypt Reveal Erdogan's Hidden "Neo-Ottoman Agenda"*, in «Global Research», 20 novembre 2013.
- PALTI-GUZMAN L., *Don't cry for the Nabucco pipeline*, in «Reuters», 1 maggio 2014.
- PAOLINI R., *Super Authority dei porti. Braccio di ferro Venezia-Trieste*, in «Venezie Post», 17 gennaio 2014.
- PAVIA R., *I porti del Corridoio adriatico*, in «Adriatico», Pescara, Rubbettino, n.1, 2001, pp.42-45.
- PEDRAZZI N., *Napolitano in Albania: le Repubbliche di fronte*, in «Osservatorio Balcani e Caucaso», 7 marzo 2014.
- PICCHIO G., *Gas, il progetto South Stream serve a Mosca ma spaventa l'Europa*, in «Il Fatto Quotidiano», 7 luglio 2014.
- PIERRI M., *Chi gongola all'estero per i nefasti ritardi italiani su Tap*, in «Formiche», 9 luglio 2014.
- RADIC N., *Ionian-Adriatic pipeline project under way*, in «Independent Balkan News Agency », 9 luglio 2013.

- REED S., *A Conduit for Russian Gas, Tangled in Europe's Conflicts*, in «New York Times», 30 giugno 2014.
- REED S., *Russia May Be Losing Influence Over European Energy Markets*, in «New York Times», 6 agosto 2014.
- REMIDDI A., *Balceni, censimenti 2011: i conti non tornano*, in «Limes online», 5 gennaio 2012.
- RENDINA F., *All'hub italiano del metano credono di più gli stranieri*, in «Il Sole 24 ore», 11 aprile 2013.
- RENDINA F., *Stop al gasdotto Tgl e all'hub del gas italiano*, in «Il Sole 24 ore», 17 aprile 2014.
- RENDINA F., *L'hub italiano dell'energia cerca la via dei Balcani*, in «Il Sole 24 ore», 7 maggio 2013.
- RIGAMONTI M., *«Col petrolio dell'Adriatico l'Italia sarebbe una potenza energetica. Ma ci stiamo condannando alla desertificazione industriale»*, in «Tempi.it», 19 giugno 2014.
- RI.TO., *San Dorligo, rispunta la Capodistria-Divaccia*, in «Il Piccolo», 21 novembre 2012.
- ROMANO S., *Ankara e il sogno (deluso) del neo Impero Ottomano*, in «Il Corriere della Sera», 30 marzo 2014.
- ROWLEY M., *The Nabucco Pipeline Project: Gas Bridge To Europe?*, in «Pipeline & Gas Journal», 9 settembre 2009.
- RUMIZ P., *Rigassificatore, Gas Natural si ostina a non dare risposte*, in «Il Piccolo», 30 ottobre 2012.
- RUSSO G., *Con il Tap l'Italia si candida ad hub energetico*, in «Formiche», 30 maggio 2013.
- SANTORO S., *De Filippo fa chiarezza su petrolio e royalty*, in «Il Quotidiano della Basilicata», 2 luglio 2014.

- SIROVICH L., *Gli impianti di rigassificazione a Trieste: caratteristiche, vantaggi e punti oscuri*, in «Il Piccolo», 21 agosto 2006.
- SMITH C. E., *Shah Deniz II, South Caucasus Pipeline contracts awarded*, in «Oil & Gas Journal», 20 marzo 2014.
- TACCONI M., *La Slovenia vende i gioielli di famiglia*, in «Osservatorio Balcani e Caucaso», 26 febbraio 2014.
- TETRO T., *Gasdotto Tap: numeri, ambizioni, benefici e polemiche*, in «Formiche», 29 maggio 2013.
- UNTERWEGER M., *Bilancio del Comune, a Trieste tutelati sociale, ambiente e istruzione*, in «Il Piccolo», 28 giugno 2013.
- UNTERWEGER M., *Serracchiani scrive a governo ed Europa: «No al rigassificatore»*, in «Il Piccolo», 10 luglio 2013.
- VIOLA F., *Rigassificatore: il Pdl triestino si spacca sul dossier Nomisma*, in «Il Piccolo», 27 maggio 2012.
- WEISS C., *European Union's Nabucco pipeline project aborted*, in «World Socialist Web Site», 13 luglio 2013.
- ZIANI G., *Linea Capodistria-Divaccia minaccia la Val Rosandra*, in «Il Piccolo», 26 novembre 2012.
- ZIANI G., *Magazzini in Porto Vecchio Via libera al cantiere Greensisam*, in «Il Piccolo», 19 luglio 2014.
- ZOLA M., *Strategie Energetiche: Le rotte del petrolio, parte prima*, in «East Journal», 17 novembre 2010.