

The background of the entire page is a photograph of a city at night, with lights reflecting on a body of water. In the foreground, there are dark, blurry shapes that could be reflections or parts of a boat. The overall color palette is dominated by blues, greys, and warm yellow and orange lights from the city.

O Città

VI Seminario Interdisciplinare
dei Dottorandi, Dottori di ricerca e Ricercatori

5-7 GIUGNO 2014

a cura di
Ylenia Carola
Alessia De Palma
Marta Donolo
Filippo Kulberg Taub
Barbara Minczewa
Michele Pigliucci

UniversItalia

La Città

VI Seminario Interdisciplinare
dei Dottorandi, Dottori di ricerca e Ricercatori
5-7 GIUGNO 2014

a cura di
Ylenia Carola
Alessia De Palma
Marta Donolo
Filippo Kulberg Taub
Barbara Minczewa
Michele Pigliucci

UniversItalia

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

Copyright 2015 - UniversItalia - Roma

ISBN 978-88-6507-838-9

A norma della legge sul diritto d'autore e del codice civile è vietata la riproduzione di questo libro o di parte di esso con qualsiasi mezzo, elettronico, meccanico, per mezzo di fotocopie, microfilm, registratori o altro. Le fotocopie per uso personale del lettore possono tuttavia essere effettuate, ma solo nei limiti del 15% del volume e dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5 della legge 22 aprile 1941 n. 633. Ogni riproduzione per finalità diverse da quelle per uso personale deve essere autorizzata specificatamente dagli autori o dall'editore.

Foto di copertina: Nora Lux © 2014

INDICE

INTRODUZIONE

Daniela Guardamagna e Franco Salvatori 11

LA CITTÀ DEL PASSATO, LA CITTÀ DEL FUTURO

TENDENZE RELIGIOSE, SOCIALI, CULTURALI E ARCHITETTONICHE NELL'ETRURIA ARCAICA

Aura Piccioni..... 15

I DEPOSITI VOTIVI DI ETÀ MEDIO-REPUBBLICANA NEL *LATIUM VETUS*: INDICATORI DI UNA MUTAZIONE SOCIALE?

Valeria Ducatelli 25

LA ROMA AUGUSTEA NEI LIBRI DELLE MEDAGLIE DI PIRRO LIGORIO

Alessia Chiappini..... 35

LA FORMA URBIS DI ROMA MEDIEVALE. UNO STRUMENTO DI CONOSCENZA E VALORIZZAZIONE PER LA CITTÀ

Nicoletta Giannini..... 49

LA DINAMICA DEI RAPPORTI CON LO SPAZIO CITTADINO NEL QUARTO VANGELO

Marijana Milkovic..... 59

LA CITTÀ «RIGENERATA»: I GIACOBINI ITALIANI E LA QUESTIONE URBANA FRA EGUAGLIANZA E LIBERTÀ

Eugenio Leucci 67

THE CITIES OF THE PAST. LE CITTÀ DEL MEDITERRANEO FRA TRADIZIONE E MODERNITÀ NELL'IMMAGINARIO DEI VIAGGIATORI DEL XIX SECOLO

Elisabetta Serafini..... 79

LE «SETTE SORELLE» DI MOSCA. IL MONUMENTALISMO ARCHITETTONICO COME ICONOGRAFIA DELL'IMPERIALISMO SOVIETICO	
Leila Tavi	91
IL <i>MALEN'KIJ ČELOVEK</i> PIETROBURGHESI E <i>DIALOG</i> DI G. ŠEF	
Noemi Albanese	107
IL MITO DI PIETROBURGO TRA CLASSICITÀ E MODERNITÀ NEI TESTI DI JURIJ ŠEVČUK	
Valeria Giordano	117
PIETROBURGO VERSUS ROMA: LESSICO GOGOLIANO TRA SOGNO E REALTÀ	
Tania Triberio	129
CAPITALI BIRMANE FRA PASSATO E FUTURO	
Daniela Coramusi	141
LE CITTÀ BALCANICHE TRA ORIENTE E OCCIDENTE	
Ardian Lami	153
LO SVILUPPO URBANO DI ELBASAN IN DIVERSI PERIODI STORICI	
Zhuljeta Kadilli	165
DALLA PERIFERIA AL PARLAMENTO: IL «TUGURIO» NEL DIBATTITO POLITICO ITALIANO DEI PRIMI ANNI CINQUANTA.	
Luigi Cappelli	177
L'INVENZIONE DELLA TRADIZIONE NELLA MODERNITÀ: UNA VERSIONE PATOLOGICA	
Andrea Canclini	189
IL RAPPORTO TRA ARCHITETTURA E PIANO NEL NUOVO CENTRO DI LE HAVRE	
Andrea Calgarotto	199
TESSUTI URBANI E FLUSSI COSCIENZIALI	
Dana Svorova	209

LE VOCI CHE ABITANO LA CITTÀ. ASCOLTO INCONTRO E CONFRONTO TRA LINGUAGGI DELLA MARGINALITÀ Nicola Di Croce.....	221
---	-----

PAESAGGIO, TERRITORIO, CITTÀ

LA CITTÀ E LA MOLTTTUDINE IN H.M. WILLIAMS E P.B. SHELLEY Tiziana Pagan.....	235
«SI TURÒ LE NARI, CON RIBREZZO; MA BEN TOSTO RITIRÒ LA MANO»: CITTÀ E REALTÀ NEI <i>PROMESSI SPOSI</i> Daniela Iuppa.....	249
ROMA RACCONTATA NEL <i>PLACERE</i> DI GABRIELE D'ANNUNZIO Sandra Dugo	261
ROMA: IL <i>GENIUS LOCI</i> ATTRAVERSO LA NARRAZIONE	275
Laura Khasiev	275
«NELL'APERTA CAMPAGNA MILANO, SENZA BUSSOLA, NÉ OROLOGIO, NÉ SOLE, NÉ STELLE»: RITRATTO DEL CAPOLUOGO LOMBARDO NELLA <i>VITA OPEROSA</i> DI MASSIMO BONTEMPELLI. Caterina Lidano	287
L'UOMO NEL LABIRINTO. CITTÀ E ALIENAZIONE IN CORRADO ALVARO Gabriella Valente.....	301
LE ZONE DELLA GRANDE BONIFICA NEI VIAGGI DI GUIDO PIOVENE E GIANNI CELATI Maria Pia Arpioni	313
NATURA, TRADIZIONE, MODERNITÀ. IL PIANO DI ESPANSIONE AD HILVERSUM DI WILLEM MARINUS DUDOK Alessandro Dalla Caneva	325

TIMBUCTU. IL DESERTO NELLA CITTÀ, UNA CITTÀ NEL DESERTO Stefania Pinci.....	337
I SEGNI DELLE TRASFORMAZIONI DEL PAESAGGIO NEL SUBURBIO MERIDIONALE DI ROMA: EVIDENZE ARCHEOLOGICHE E TOPONIMI Elisa Giunta.....	349
ABITARE LE ALPI. RIFLESSIONI GEOFILOSOFICHE SULLA CITTÀ NELLE ALPI Andrea Marini.....	363
LA CITTÀ VIOLENTATA: IL 'SACCO' DI PALERMO NELLE CARTE DELLA PRIMA COMMISSIONE ANTIMAFIA Diego Gavini.....	373
TRIESTE: ASCESA E DECLINO DI UNA LOCALITÀ CENTRALE Michele Pigliucci.....	385
LA CITTÀ PARTECIPATIVA. PRATICHE ATTIVE DI CREAZIONE E INTERAZIONE CON GLI SPAZI METROPOLITANI Chiara Canali.....	397
REALTÀ E SFIDE DELL'URBANIZZAZIONE MONDIALE Andrea Perrone	409
IL RITMO URBANO	
L'EDILIZIA DOMESTICA DEL CAMPIDOGLIO IN ETÀ ROMANA. DALLA <i>CASA ROMULI</i> ALL' <i>INSULA</i> DELL'ARACOELI Rocco Bochicchio	423
LA PALAZZINA NERVI-NEBBIOSI SUL LUNGOTEVERE ARNALDO DA BRESCIA IN ROMA. TRA TRADIZIONE E INNOVAZIONE Chiara Giannoni	435

AI MARGINI DI PARIGI E DELLA LINGUA FRANCESE: RITMO URBANO E POLIFONIA NELL'ARCHITETTURA DEL 'FRANÇAIS CONTEMPORAIN DES CITÈS'	
Fiorella Di Stefano	445
PENSARE LA CITTÀ: LA CITTÀ COME LUOGO DI CONFLITTO NELLA FRANCIA DEL XIX SECOLO	
Giovanni Campailla.....	455
SPAZIO URBANO E DIMENSIONE UMANA NEL GIAPPONE CONTEMPORANEO: LE DINAMICHE DI TOKYO ORIZZONTALE	
Claudia Fimiani.....	467
DI ASFALTO E CEMENTO: SPECULAZIONE E SPERSONALIZZAZIONE	
Gabriele Ottaviani.....	479
LA CITTÀ E I RIFIUTI TRA 'DISTRIBUZIONE DEL SENSIBILE' E REGIME DI MATERIALITÀ. IL CASO DELLA DISCARICA DI DAKAR	
Raffaele Urselli.....	489
SPAZI URBANI DEMOCRATICI. LO STATO DI FESTA COME MANIFESTAZIONE DI NUOVI RITMI SOCIALI	
Cristina Sciarrone	501
LE IMPLICAZIONI SOCIALI DELLE NUOVE TECNOLOGIE: LA FRUIZIONE DEI BENI CULTURALI SUL TERRITORIO	
Chiara Landi.....	513
ROMA NEL "CASO GIROLIMONI": DINAMICHE CULTURALI E URBANE DI UNA CITTÀ IMPAURITA	
Fabio Ecca.....	523
LA CITTÀ-DENARO. UTOPIE E DISTOPIE URBANE	
Niccolò Cuppini	533
«LE CITTÀ SI RICONOSCONO AL PASSO» LA MILANO MITTELEUROPEA DI PAGLIARANI (E MUSIL)	
Tommaso Gennaro.....	543

DA ELIO VITTORINI A GIORGIO FALCO: 'UBICAZIONE DEL BENE NELLE CITTÀ DEL MONDO Milly Curcio.....	557
LE CITTÀ DEL FUTURO IN <i>LAST AND FIRST MAN</i> DI STAPLEDON Iren Boyarkina	567
LONDRA CITTÀ FANTASMA: IL CENTRO URBANO COME PALCOSCENICO INTERIORE IN <i>THE INFORMATION</i> DI MARTIN AMIS Alfredo Palomba	577
UNA METROPOLI 'IN SIMULTANEA': BERLINO NELLA LIRICA DI WALTER MEHRING PER IL CABARET Luigia Tessitore.....	589
IL PONTE: UNO SPAZIO SOSPESO PER LA PERFORMANCE ARTISTICA Enrico Strina	601
LA FRUIZIONE DELLA CITTÀ ATTRAVERSO LA <i>SMARTNESS</i> URBANA Marta Donolo	613
ANTIESTETICA E NUOVA CONCEZIONE ESTETICA URBANA	
«THREE OR FOUR FAMILIES IN A COUNTRY VILLAGE IS THE VERY THING TO WORK ON»: LA DIALETTICA CITTÀ VS CAMPAGNA NELL'OPERA AUSTENIANA Angela Sileo.....	625
NEI SUONI DEI LUOGHI: SAN FRANCISCO TRA JAZZ E LETTERATURA BEAT Sveva Battaglia	637
CITTÀ NASCOSTA, CITTÀ LIBERATA: SPAZI, PERCORSI E FIGURE NEI ROMANZI ESTREMI DEGLI ANNI OTTANTA Giovanni Barracco	649

DA MACONDO A MCONDO: IL CAMBIAMENTO URBANO LATINOAMERICANO ATTRAVERSO LE CITTÀ IMMAGINARIE Long Marco Bao.....	661
CITTÀ E 'RUINE' DI CITTÀ: <i>RETABLO</i> DI VINCENZO CONSOLO Cinzia Gallo.....	673
LA CITTÀ COME IPOTESI DI UN'ALTERNATIVA SOCIALE NEI ROMANZI DI ELIO VITTORINI Caterina Francesca Giordano.....	687
LO SPAZIO URBANO NEL CICLO <i>COMMEDIE E PROVERBI</i> DI ERIC ROHMER Stefano Lo Verme.....	697
LA TESTUALIZZAZIONE DELLA CITTÀ IN <i>GOODBYE TO BERLIN</i> DI CHRISTOPHER ISHERWOOD Anja Meyer.....	709
LA CITTÀ COME OGGETTO TEORICO ALLE ORIGINI DELLE TEORIE DEL CINEMA Valentina Valente.....	721
QUANDO LA CITTÀ DORME: VISIONI CINEMATOGRAFICHE NOTTURNE Filippo Kulberg Taub - Michela Paoletti.....	731
LA <i>BELLE ÉPOQUE</i> A ROMA: TRA CAFFÈ-CONCERTO E TEATRO FUTURISTA Miriam Polli.....	747
URBAN PERFORMANCES: L'ORDINATO E LO STRAORDINARIO Elena D'Angelo.....	759
DALLA ROMA DI MENDELSSOHN AI NOSTRI GIORNI: DUE REALTÀ MUSICALI A CONFRONTO Andrea Panfili.....	769
SOVRASTIMOLAZIONE Uditiva E PERDITA DEI SIGNIFICATI: SULL'INQUINAMENTO ACUSTICO-MUSICALE Viviana Ponta.....	779

TRA ARCADIA, OMAGGIO E LEGGENDA: IL CONCETTO DI 'CITTÀ' NELLA CANTATA DA CAMERA ITALIANA Giacomo Sciommeri	789
L'ESTETICA IPERMODERNA NELLA CITTÀ AMERICANA Federica Ditadi Nicola Scarpelli.....	805
CONDIVISIONE E PERSONALIZZAZIONE TRA ONLINE E OFFLINE. L'EMERGERE DI UN NUOVO SPAZIO URBANO Angela Maiello	817
FUTURISMO E CUTENESS Giancarlo Carpi	827
LA RAPPRESENTAZIONE DELLA METROPOLI NELLA STREET ART Eugenia Battisti.....	841
LA CITTÀ POSTMEDIALE: IL CASO DELLA NET.ART TRA EUROPA E AMERICA Alessia De Palma	853

Finito di stampare in proprio
nel mese di novembre 2015
UniversItalia di Onorati s. r. l.

Via di Passolombardo 421, 00133 Roma Tel: 06/2026342
email: editoria@universitaliasrl.it – www.universitaliaeditrice.it

TRIESTE:
ASCESA E DECLINO DI UNA LOCALITÀ CENTRALE

MICHELE PIGLIUCCI

Secondo la definizione del geografo Gianfranco Battisti, il Mare Adriatico è come un fiume «di inusitata larghezza»¹ che dalle Alpi orientali si getta nel Mediterraneo, al cui vertice si trova un bacino interno che ha da sempre svolto un ruolo determinante nei traffici tra Europa e Levante.

Per questa ragione geografica la zona dell'Alto Adriatico ha visto nella storia sorgere e tramontare diverse città (Venezia, Aquileia, Trieste, e in misura minore Capodistria, Fiume e Monfalcone) che hanno sfruttato questa particolare funzione che Giorgio Roletto definiva “di quadrivio” fra due direttrici est-ovest e nord-sud, che si intersecano proprio in questa regione.²

Come descritto da Giorgio Valussi, infatti, questa zona rappresenta un passaggio obbligato per quanti vogliono superare l'arco alpino, per una serie di ragioni legate alla particolare conformazione del territorio: a differenza del resto della catena, in questa zona è difficile individuare una linea di vetta in grado di rappresentare un ostacolo orografico; la fascia di rilievi del settore Giulio, infatti, svolge di fatto un ruolo di transizione più che di limite³.

Questa situazione ha permesso alle potenze regionali di sviluppare le proprie economie sfruttando questa “funzione”, generando al tempo stesso un forte tasso di conflittualità che ha

¹ Battisti, 1979.

² Roletto, 1950. P. 717.

³ Valussi, 2000. P. 14.

dato vita a una notevole frammentazione politica nella zona e a una lunga serie di conflitti per il controllo della stessa.

Fra tutte le realtà che hanno cercato di sfruttare la funzione di quadrivio, di particolare interesse risulta lo studio di Trieste: questa località presenta caratteri di originalità per diverse ragioni; innanzitutto per la sua posizione: la città cade proprio nel punto di congiunzione fra le direttrici espansive di diversi ceppi etnici (latino, slavo e germanico), e ha rappresentato perciò il punto di incontro (e di scontro) fra tre differenti mondi.

Di questa caratteristica la città ha saputo fare un punto di forza, informando la propria identità a una contaminazione culturale positiva, confluita in un'identità cittadina nella quale la cultura italiana è maggioritaria ma non esclusiva, e le altre culture compongono il quadro in maniera complementare: oltre ai già citati ceppi slavi e germanici, contribuiscono alla complessità identitaria anche le tante popolazioni giunte nei secoli grazie alla funzione internazionale del porto, e in particolare le comunità greche e serbe.

Il borgo gallico Tergeste fu assoggettato dai Romani intorno al I secolo a.C. e poi unito definitivamente al territorio romano da Ottaviano Augusto che lo incluse nella X Regione Italica Venetia et Histria.

Dopo la caduta dell'Impero Romano, divenuta sede vescovile, fu sottomessa al potere temporale dei vescovi e passò sotto i duchi di Baviera, di Carinzia, di Andechs e poi sotto i patriarchi di Aquileia prima di diventare un comune autonomo nel 1295. Da allora la città fu costretta a ingaggiare per diversi secoli un'aspra lotta per difendere la propria indipendenza contro le mire espansionistiche di Venezia, che riuscì ad assoggettarla più volte ma mai definitivamente.⁴

⁴ Cannarella, 1986.

Nel XIV secolo la città chiese e ottenne la protezione del Duca d'Austria Leopoldo III in funzione anti-veneziana, e nel settembre 1382 offrì liberamente la propria dedizione all'Austria legandosi così in chiave difensiva a uno di quei «potentati di terraferma, bisognosi e quindi avidi di spazi marini»⁵.

Tuttavia la pressione di Venezia riuscì a condizionare fortemente lo sviluppo urbanistico: fino a tutto il XVII secolo la città rimase un borgo fortificato di 5.000 anime, di forma triangolare con il Castello sul colle di San Giusto come punta e il mare come base.

Con il XVIII secolo l'intera situazione geopolitica regionale mutò corso: la Repubblica Serenissima entrò nella propria agonia, lasciando spazio all'Impero Asburgico di Carlo VI di dichiarare unilateralmente la libera navigazione dell'Adriatico nel 1717, e – non incontrando più resistenze minacciose – di istituire a Trieste il porto franco nel 1719, cioè l'esenzione completa dalla dogana per gli spazi portuali, che fu poi estesa da Maria Teresa a tutta la città.

Grazie ai provvedimenti imperiali questi anni possono essere considerati a ragione la fondazione della Trieste moderna: l'investimento fatto dagli Asburgo su questo emporio adriatico portò la popolazione a una crescita significativa, dai 5.600 abitanti del 1717 ai 17.000 del 1780 e ai 24.000 del 1791. Le politiche commerciali dell'Impero e lo sviluppo di Trieste diedero il colpo di grazia alla Repubblica di Venezia, che fu abbattuta da Napoleone lasciando così che Trieste ottenesse il sostanziale monopolio dei traffici marittimi dell'Alto Adriatico. Fu allora che la città assunse il ruolo di località centrale di ordine superiore acquisendo una funzione di fondamentale snodo commercia-

⁵ Roletto, 1952. P. 21

le fra il mar Mediterraneo e il cuore dell'Europa danubiana, in ossequio alla sua naturale "funzione di quadrivio".⁶

La crescita della popolazione favorì anche lo sviluppo urbanistico della città: la città esplose in nuovi quartieri, che furono intitolati agli imperatori che li avevano voluti: i borghi Teresiano e Franceschino fuori da Porta Riborgo e da Porta Donota e il borgo Giuseppino fuori da Porta Cavana.

All'innovazione urbanistica e demografica si aggiunse quella culturale: Trieste divenne il crocevia per una nuova borghesia intellettuale che formò in questo secolo la propria identità, grazie alla politica riformatrice di Maria Teresa e di Giuseppe II e in particolare all'Editto di Tolleranza del 1781, con il quale l'Imperatore incentivava l'immigrazione delle minoranze acatoliche dal resto d'Europa.

Nel XIX secolo, dopo la parentesi napoleonica, lo sviluppo dell'emporio e del porto ripresero a gran velocità: la popolazione cittadina raggiunse rapidamente le 50.000 unità nel 1824 e le 80.000 nel 1840.

Grazie ai traffici commerciali trovarono qui luogo grandi società di assicurazioni: le Generali fondate nel 1831 e la Riunione Adriatica di Sicurtà del 1838, le quali contribuirono alla fondazione del Porto Nuovo (1869, oggi Porto Vecchio), alla realizzazione del Molo V nel 1898 e all'ulteriore estensione dell'abitato sui colli circostanti, e in particolare sul colle di San Vito, Scorcola e Cologna.

In una prospettiva regionale, l'epoca d'oro di Trieste era stata resa possibile da una condizione che non si era più realizzata fin dalla caduta dell'Impero Romano: l'unità politico-amministrativa della regione dell'Alto Adriatico. L'Impero Austriaco, infatti, poté concentrare le proprie attenzioni su Trieste

⁶ Bonetti, 1964.

grazie al fatto di aver ottenuto, al Congresso di Vienna, il controllo su Venezia, spegnendo così l'estenuante concorrenza. La pacificazione politica sull'intero arco alto-adriatico permise l'annullamento della concorrenza regionale e il controllo monopolistico dei traffici da parte del porto imperiale.

Questa situazione durò fino al 1866, fino a quando cioè l'Italia conquistò il Veneto con la III Guerra d'Indipendenza: Venezia italiana tornò a rivaleggiare con Trieste austriaca per il controllo dei traffici marittimi; la città alabardata si trovò di colpo privata sia dei suoi mercati italiani (l'Italia aveva imposto un dazio doganale unico sul proprio territorio, avvantaggiando Venezia), sia dello status di *porto franco* (revocato dall'Imperatore nel 1891), e subì così un rallentamento nel tasso di 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 dalla realizzazione del canale di Suez nel 1869.

L'avvento del nuovo secolo rappresentò comunque il compimento del processo di sviluppo della città: la popolazione urbana sfiorò la soglia dei 250mila abitanti grazie alla riorganizzazione del porto in chiave sia commerciale che di transito, allo sviluppo industriale e alla realizzazione di una serie di infrastrutture di grande modernità, come la ferrovia Transalpina e la stazione ferroviaria Campo Marzio. Fu dunque nel periodo più florido della vita di Trieste che scoppiò la Prima Guerra Mondiale: di colpo il traffico commerciale della città fu ridotto alla sostanziale inesistenza a causa della vicinanza con il fronte, e l'intera economia cittadina fu gravemente ridimensionata. La città perse quasi novantamila residenti in soli quattro anni, fra i quali i cittadini di lingua tedesca che lasciarono in massa la città passata in mano italiana. Fu compito del Regno d'Italia, che per conquistare Trieste e la Venezia Giulia aveva intrapreso l'intero sforzo bellico, recuperare alla città una prospettiva di sviluppo,

in uno scenario radicalmente mutato: come già nella prima metà dell'Ottocento, tutta la costa settentrionale dell'Adriatico tornava a trovarsi amministrata da un'unica entità statale. Tuttavia alla città giuliana veniva 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, mentre i mercati austro-tedeschi si orientavano verso i porti nordeuropei. Da unico porto dell'Impero Austro-Ungarico, Trieste era diventata, di colpo, uno dei tanti porti del Regno d'Italia, attraversato da una profonda crisi economica dovuta anche al difficile ricambio dei mercanti mitteleuropei che avevano lasciato la città.

In Italia, non potendosi accettare un così serio ridimensionamento del prestigio della città conquistata, si iniziò 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 fino al mar Nero. Contestualmente fu rafforzato il sistema industriale e riparate le infrastrutture portuali danneggiate dalla guerra, per permettere il pieno sviluppo delle diverse potenzialità del territorio⁷.

Il capitale pubblico iniziò ad affluire copiosamente nelle casse della città, in virtù del ruolo simbolico della stessa per il regime fascista, divenendo in pochi anni l'elemento fondamentale in grado di impedire il crollo dell'economia triestina: l'assistenzialismo statale fu reso necessario dalla politica del regime nei confronti del porto, concepito come snodo di puro transito e non come porto commerciale e perciò privato della sua funzione naturale, anche a causa della crisi nei Balcani e del-

⁷ Maggi, 1996.

la situazione geopolitica europea⁸. Per via della sua posizione, infatti, il porto di Trieste può essere di carattere commerciale solamente se accede ai mercati centroeuropei e ai Balcani, sue naturali direttrici.

La politica del regime fascista ebbe comunque qualche effetto e impedì alla città di sprofondare nell'ininfluenza regionale: grazie all'accordo di Monaco del 1929 il Governo Mussolini riuscì a risolvere in parte il problema della concorrenza con il nord Europa garantendo a Trieste l'esclusiva sui mercati a sud di Praga, tanto che il porto di Trieste rimase il terzo scalo europeo per traffici.

Da un punto di vista urbanistico il Regime provvide a diversi sventramenti nella città vecchia, destinati a restituire visibilità alle rimanenze archeologiche romane e in particolare al teatro, sepolto fino allora sotto le costruzioni urbane, e al recupero del tracciato dell'antico decumano grazie alla costruzione del nuovo corso della città, via del Teatro Romano, la cui sistemazione rimarrà poi incompiuta a causa dello scoppio della guerra.

Fu però la Seconda Guerra Mondiale a lasciare il proprio segno più profondo: Trieste, divenuta porto militare, fu presto raggiunta dai bombardamenti Alleati, poi occupata dai tedeschi, poi ancora dagli jugoslavi, e infine assegnata dal Trattato di Parigi al TLT, un mai costituito Stato regionale, per divenire poi oggetto di un aspro braccio di ferro tra Italia e Jugoslavia dalla quale la città uscì ferita e monca dell'intero proprio territorio.

Se infatti già nel 1918 Trieste aveva perduto il respiro continentale rappresentato da un vasto territorio alle proprie spalle, dal secondo dopoguerra la "cortina di ferro" venne a cadere proprio a ridosso di questa città: l'Alto Adriatico si trovava nuovamente diviso fra due entità, ma fra le quali questa volta la

⁸ Vidulich Premuda, 1946.

concorrenza era stata sostituita dall'incomunicabilità: il confine non rappresentava più il dialogo fra due regioni concorrenti, ma la cesura netta e radicale fra due mondi privi di contatto. Da allora Trieste ha vissuto la condizione di un'enorme «testa senza corpo», un gigante del passato, una località centrale privata della propria regione.

La cesura data dalla cortina di ferro portò quindi due effetti importanti che furono le cause principali del declino di Trieste: innanzitutto lo spostamento dell'asse geopolitico europeo dall'area alpino-danubiana all'area alpino-renana, che provocò una crescita di importanza del mar Tirreno rispetto all'Adriatico, e quindi del porto di Genova rispetto a Venezia e Trieste. Inoltre, se l'Occidente veniva ormai servito dai porti tirrenici, in Oriente sorse il porto di Capodistria, fondato con i finanziamenti degli americani che negli anni '50 blandivano il Maresciallo Tito per strapparlo al blocco sovietico. Capodistria, a soli 20 km da Trieste, divenne così l'avversario diretto del capoluogo giuliano, a cui – pur subendo anch'essa le conseguenze della cortina di ferro – cercò di scippare la funzione di quadri-vio.

Il risultato fu il grave ridimensionamento dell'economia della città e del porto, che riuscì a rimanere il secondo porto d'Italia per tonnellaggio soltanto grazie alla costruzione del TAL, l'oleodotto che rifornisce di petrolio Germania, Austria e Repubblica Ceca.

La popolazione, in costante crescita dal 1717 (esclusa la parentesi della Grande Guerra) interruppe l'espansione negli anni '50, e segnò un'inversione di tendenza negli anni '70 con la stipula del Trattato di Osimo. Da allora, Trieste vive un costante processo di impoverimento demografico, che ha causato la per-

⁹ Valussi, 2000. P. 175.

dita di 67.703 abitanti in soli 40 anni, con una media di quasi 5 residenti in meno ogni giorno (1.700 ogni anno).¹⁰

La curva discendente mostra una perdita significativa, con un picco di circa 16mila persone in 4 anni a causa della disoccupazione, e una media del 7% di popolazione in meno ogni decennio nei primi 30 anni, fino a un relativo rallentamento nell'ultimo decennio analizzato (2001-2011), quando la perdita si è attestata intorno ai 4 punti percentuali anche a causa dell'aumento dei flussi migratori dall'estero, fenomeno che ha riguardato tutta la penisola e ha ridotto l'incidenza del saldo demografico negativo.

Oltre al dato numerico, anche la composizione evidenzia una realtà non più dinamica, con un'età media molto elevata e un indice di dipendenza di 65,2%.

Tuttavia, un recente fattore storico-geografico è potenzialmente in grado di rimettere in gioco il destino dell'intera regione adriatica: l'ingresso della Slovenia e della Croazia e più in generale l'allargamento ad est dell'Unione Europea, frutto della caduta della cortina di ferro. Se sfruttato, questo elemento rappresenta un'opportunità in grado di modificare radicalmente la situazione di Trieste, trovando soluzione a quelle che avevamo visto essere le principali cause della perdita di centralità.

L'allargamento dell'Unione Europea verso Est sta difatti nuovamente spostando l'asse geopolitico verso l'area alpino-danubiana e in generale verso la zona balcanica, attraversata oggi da interessi molto forti legati all'approvvigionamento energetico. Al tempo stesso l'ingresso della Slovenia e della Croazia nell'Unione Europea può permettere alle città dell'Alto Adriatico di intraprendere nuovamente un percorso di concorrenza,

¹⁰ Dati ISTAT.

che faccia da veicolo per un nuovo sviluppo commerciale e culturale. Cessata l'incomunicabilità fra le due sponde dell'Adriatico, e addirittura abbattute le frontiere fra gli Stati dell'area, a Trieste è permesso oggi di riaffacciarsi al proprio retroporto naturale con una prospettiva che – se sfruttata – è potenzialmente ancora più favorevole rispetto all'epoca imperiale, in quanto garantisce un mercato di sfogo per le esigenze portuali che non trova più confini, e che permette lo sviluppo delle infrastrutture necessarie a una concorrenzialità intercontinentale. Il corridoio Adriatico-Baltico, gli altri corridoi multimodali e paneuropei, le autostrade del mare, la crescita economica dei Balcani e l'eventuale ingresso di altri paesi nell'UE: si tratta di importanti prospettive in grado di restituire all'Adriatico e a Trieste una nuova centralità.

Ma per sfruttare queste potenzialità nel nuovo mondo, con una concorrenza non più locale ma globale e con i nuovi sistemi di comunicazione e di trasporto, è più che mai necessario superare le frammentazioni e ricercare piuttosto nuovamente l'unità politica dell'intera regione dell'Alto Adriatico, elemento imprescindibile nella storia del territorio, per permettere lo sviluppo delle prospettive locali.

Alcuni progetti vanno in questa direzione, come l'euroregione "Senza Confini", che racchiude Veneto, FVG, Carinzia, Istria, Slovenia e Croazia; o il North Adriatic Port Association (NAPA), che raccoglie i porti del Nord Adriatico nella prospettiva di farne un solo grande scalo diffuso, unica speranza di competizione con Anversa, Rotterdam e Amburgo.

Ma anche su questi progetti pesano la storia, le diffidenze e gli egoismi delle nazioni europee che – spesso incapaci di cogliere in tempo il cambiamento del mondo – recitano la parte dei capponi di manzoniana memoria, preferendo spesso l'influenza alla collaborazione con quelli che sono ancora visti come storici avversari di una competizione che non sembra do-

ver mai finire. L'Europa, anche in questo caso, è un ambizioso obiettivo da raggiungere, più che una realtà.

Bibliografia

- ALBERTI, 1916 = ALBERTI M., *Trieste e la sua fisiologia economica*, Associazione fra le Società italiane per azioni, Roma 1916.
- ARA, 1982 = ARA A., MAGRIS C., *Trieste, un'identità di frontiera*, G. Einaudi, Torino 1982.
- APT, s.d. = AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE, *Il porto vecchio di Trieste*, Trieste s.d.
- BATTISTI, 1979 = BATTISTI G., *Una regione per Trieste*, Del Bianco, Udine, 1979.
- BATTISTI, 1983 = 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, 1986 = BATTISTI G., *La centralità geografica di Trieste*, Italo Svevo, Trieste 1986.
- BATTISTI, 1993 = BATTISTI G., *Trieste e il suo porto. I modelli di riferimento di un'evoluzione urbana*, La Mongolfiera, Trieste 1993.
- BONETTI, 1950 = BONETTI E., *Il movimento commerciale del porto di Trieste nell'immediato dopoguerra*, Trieste 1950.
- BONETTI, 1964 = BONETTI E., *La teoria delle località centrali*, Università degli studi di Trieste, 1964.
- CANNARELLA, 1986 = CANNARELLA D., *Tergeste: contributo per una storia di Trieste dalle origini alla fine del secolo XIV*, Italo Svevo, Trieste 1986.

- COCCO, 2013 = 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.
- MAGGI, 1996 = MAGGI G., BORRUSO G. *Fondazione e sviluppo del porto di Trieste*, in «I porti dell'Alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume», LINT, Trieste 1996.
- MORRIS, 2001 = MORRIS J., *Trieste and the Meaning of Nowhere*, Faber and Faber, London 2001.
- PIGLIUCCI, 2013 = PIGLIUCCI M., *Gli ultimi martiri del Risorgimento. Gli incidenti per Trieste italiana del novembre 1953*, Edizioni Mosetti, Trieste, 2013.
- PORCEDDU, 2008 = 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.
- PULTRONE, 2004 = PULTRONE G., *Trieste. Alla ricerca di una nuova centralità della regione adriatica nel contesto euromediterraneo*, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2004.
- ROLETTA, 1941 = ROLETTA G., *Il porto di Trieste*, Zanichelli, Bologna 1941.
- ROLETTA, 1950 = ROLETTA G., *Il problema geografico di Trieste*, in «Atti del XV Congresso Geografico Italiano, Torino 11-16 aprile 1950», ITER, Torino 1950.
- ROLETTA, 1952 = ROLETTA G., *Trieste ed i suoi problemi*, Eugenio Borsatti Editore, Trieste 1952.
- ROLETTA, 1963 = ROLETTA 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.
- VALUSSI, 2000 = VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, I.S.I.G. Istituto di Sociologia Internazionale, Gorizia, 2000.

VIDULICH PREMUDA, 1946 = VIDULICH PREMUDA G., «I porti adriatici nord orientali e l'economia del centro Europa», in R. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, *Il confine orientale d'Italia*, Editrice Italiana Arti Grafiche, Roma 1946.