

Trieste: da confine muro a confine ponte

di MICHELE PIGLIUCCI

Come scriveva il geografo triestino Giorgio Valussi:

la prima funzione di ogni confine politico è quella di limitare spazialmente l'esercizio della sovranità di uno stato. In secondo luogo esso media il contatto fra due stati, sia come linea di difesa che come tramite per gli scambi economici e culturali¹.

A Trieste questa linea attraversa gli uomini oltre che le terre svolgendo alternativamente, e insieme, la funzione di un muro e di un ponte. Il confine è infatti al tempo stesso luogo di separazione, di scontro, di frizione, e quindi 'muro', e luogo di incontro, di contaminazione, di relazione, e quindi 'ponte'. Non è un caso se nella storia i confini coincidono spesso con i fiumi, per via della difendibilità ma al tempo stesso della possibilità di attraversamento degli stessi: nessun confine è mai stato completamente impermeabile.

Trieste è una città 'di confine' non soltanto per via di un'evoluzione politico-militare recente, che ha fatto sì che la frontiera di stato fra Italia e Jugoslavia prima e fra Italia e Slovenia poi venisse a cadere a ridosso dell'abitato. Trieste è al contrario una città intrinsecamente di confine, nella quale l'identità e l'alterità compongono un incoerente mosaico che fa della contrapposizione il proprio collante esistenziale. Il triestino non si sente completamente né italiano, né slavo né austriaco, e coltiva il rapporto con questi tre elementi in maniera complementare e conflittuale a un tempo. Lo stesso dialetto – parlato e difeso orgogliosamente come elemento di identità – è di fatto un veneto stracolmo di termini di origine slava e germanica. Questa che Claudio Magris definisce “identità di frontiera”² (e che ha permesso a Jan Morris³ di parlare di Trieste come di un “nessun luogo”⁴), è a tutti gli effetti anche una “identità di

1 GIORGIO VALUSSI, *Il confine nordorientale d'Italia*, Trieste, Lint, 1972, p. 11.

2 Cfr. ANGELO ARA e CLAUDIO MAGRIS, *Trieste: un'identità di frontiera*, Torino, Einaudi, 1982.

3 Cfr. JAN MORRIS, *Trieste, o Del nessun luogo*, Milano, Il Saggiatore, 2003.

4 *Idem*, p. 12.

contaminazione”, nella quale la commistione culturale è essa stessa elemento di fortissima caratterizzazione identitaria e di frizione al tempo stesso.

Unita da Ottaviano Augusto alla X Regione Italica, Trieste si costituì nel Medioevo come Comune e con il tempo assunse sempre maggiore autonomia fino a diventare indipendente nel 1295. Per tutto il basso medioevo e l'età moderna fu aspra concorrente commerciale di Venezia, cui contese il controllo del mare Adriatico. Assoggettata dal veneziano Enrico Dandolo, si ribellò più volte cercando ora in Genova ora nei duchi d'Austria un alleato contro la rivale, arrivando persino a rinunciare alla propria indipendenza (rappresentata dal podestà) per fare atto volontario di dedizione a Leopoldo III d'Austria in chiave antiveneziana. Ma neanche questo connubio riuscì a donare pace a questa terra: la posizione strategica del suo porto rappresentava un pericolo troppo grande per il dominio veneziano del mare, e per questo tra il XIII e il XVIII secolo Venezia la aggredì diverse volte cercando di impedirne lo sviluppo commerciale; le cose cambiarono quando Carlo VI d'Austria istituì a Trieste il porto franco dell'Impero e Maria Teresa estese le immunità doganali a tutto il territorio tergestino. Con la caduta di Venezia il traffico adriatico si rivolse alla città, e la popolazione crebbe di cinque volte in pochi decenni. Il divorzio dall'Austria avvenne dopo la costituzione del Regno d'Italia, quando la borghesia commerciale cittadina – ispirata dagli ideali risorgimentali – si mostrò sempre più insopportabile al controllo imperiale fino ad accogliere in festa l'arrivo dei bersaglieri italiani il 3 novembre 1918. Dopo la seconda guerra mondiale il possesso della città di Trieste fu oggetto di un terribile braccio di ferro fra Roma e Belgrado che durò nove anni, costò diversi morti e si concluse con il ritorno della città all'Italia privata però della quasi totalità del retroterra, assegnato alla Jugoslavia.

La storia di Trieste è quindi una storia travagliata: dopo la caduta dell'Impero Romano praticamente nessun secolo è trascorso in pace e la città e il suo territorio sono stati luogo di frizione anche molto aspra fra Austria e Venezia prima, fra Jugoslavia e Italia poi. Come è possibile una tale frizione pressoché unica, per un lembo di terra apparentemente poco significativo? La spiegazione è di carattere geografico.

Come già accennato la regione è – per scelta della storia – il luogo di incontro fra tre diversi ceppi culturali: il latino, proveniente da sud ovest, il germanico, proveniente da nord, e il ceppo slavo, proveniente da est. Queste tre direttrici si sono espanse per differenti motivi in queste direzioni: a un'antica presenza latina nella direttrice orientale si è andata sommando una penetrazione germanica in cerca di uno sbocco sul Mediterraneo ed una diffusione di

manodopera agricola slava che solo in tempi relativamente recenti ha assunto consapevolezza nazionale⁵.

In uno studio sul confine orientale italiano il geografo triestino Giorgio Valussi descrive la zona come composta da una fascia di rilievi che, a differenza dell'arco alpino, svolge nel complesso una funzione di transizione più che un limite netto. Questa fascia sarebbe tuttavia stata popolata con molta lentezza per via delle fitte foreste e della scarsità di risorse idriche, rimanendo per molti secoli una vasta area di isolamento fra i popoli, che l'attraversavano con facilità ma difficilmente vi si fermavano, preferendo le fertili pianure occidentali⁶.

Le Alpi rappresentano una barriera naturale fra le genti, ma in questa zona sono tagliate da alcuni importanti valichi: la sella di Camporosso nella Valcanale (presso Tarvisio), il Passo d'Idria e il Passo d'Uccea sulle Alpi Giulie e soprattutto la Valle del Vipacco. Come ricorda ancora Valussi, è proprio la presenza di questi valichi a rendere strategico questo snodo: si tratta infatti dello sbocco naturale di tutto il centro Europa al mare, tanto che il possesso di essi fu l'obiettivo principale dell'Impero Germanico e del Ducato d'Austria. A sud di questi valichi infatti il terreno si fa ancora più infido e impervio, per via della conformazione carsica che rende discontinua ogni linea.

La diffusione dei tre popoli sul territorio non è quindi mai riuscita a risolversi in maniera definitiva: se la penetrazione germanica è stata discontinua e periodica, l'elemento latino ha da sempre occupato le città della costa mentre i contadini slavi si sono sparpagliati nell'agro. In uno studio del 1946 lo storiografo triestino Carlo Schiffrer spiegò come questa differenza di distribuzione dei popoli dipenda da un differente 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 ritengono che l'agro sia il centro del territorio⁷. Dunque è chiaro come più che altrove il confine sia un concetto che appartiene ai popoli di questa zona anche al di là delle contingenze storiche. Ma da un punto di vista geopolitico quali funzioni ha, in epoca contemporanea, il confine?

Il confine serve a delimitare il territorio su cui uno stato esercita la propria sovranità, e cioè ad esempio:

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

6 Cfr. GIORGIO VALUSSI, *Op. cit.*

7 Cfr. CARLO SCHIFFRER, *Italiani e slavi nella Venezia Giulia dal Medio Evo ad oggi*, in SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA (a cura della), *Il confine orientale d'Italia*, Roma, 1946.

- Controllo delle vie commerciali
- Approvvigionamento energetico
- Riscossione dei tributi
- Esercizio della leva militare
- Tutela della identità religiosa, linguistica e culturale.

Inoltre non bisogna dimenticare come i confini attraversino anche il mare, e come il controllo del mare significhi controllo su:

- Traffico navale a fini commerciali (ancora predominante in tutto il mondo)
- Pesca (particolarmente importante per moltissime economie nazionali)
- Approvvigionamento energetico (gasdotti, oleodotti, ma anche trasporto navale di petrolio e gas liquido, sfruttamento di giacimenti di idrocarburi cosiddetti *offshore*).

Infine è da considerare anche l'emergenza dell'elemento ecologico e di tutela ambientale, che ha sempre più importanti ricadute a livello economico, oltre che turistico: basti pensare come nel recente contenzioso fra Slovenia e Croazia per l'accesso alle acque internazionali, Zagabria abbia usato la difesa dell'ecosistema adriatico come strumento ideologico per atti unilaterali dal forte carattere simbolico⁸.

Visto anche attraverso quest'ottica, il confine orientale italiano può comunque apparire come un confine fra tanti. Per comprenderne le differenze ci viene in aiuto un'interessante studio del geografo Giorgio Roletto presentato in occasione del 15° Congresso Geografico Italiano del 1950. Roletto leggeva la posizione di Trieste come una posizione al centro di due assi fondamentali: l'asse Nord-Sud (d'importanza strategica per l'Impero Austro-Ungarico) e l'asse Est-Ovest (sul quale invece aveva insistito l'Italia). Questa posizione aveva dato alla città di Trieste una "funzione di quadrivio", sottoposta tuttavia alle variabilità geumane a cui è continuamente soggetto il retroterra⁹.

Se proviamo a leggere la storia di Trieste attraverso questa prospettiva ci accorgiamo infatti che Venezia – pur dotata di una maggior capacità

8 BRUNO LOPANDIĆ e BOIKO BUČAR, *Zagabria e Lubiana duello sull'Adriatico* in "Limes", n°6/2003, pp. 131-139 e anche PAOLO QUERCIA e FEDERICO EICHBERG, *La Croazia balcanizza l'Adriatico*, in "Limes", n° 6/2003, pp. 121-130.

9 Cfr. GIORGIO ROLETTA, *Il problema geografico di Trieste*, in *Atti del XV Congresso geografico italiano*, Torino, aprile 1950.

marittima – era carente da un punto di vista di retroterra, limitato sostanzialmente alla pianura padana, contesa tra l'altro da Livorno e Genova. Trieste aveva contrastato il dominio marittimo di Venezia grazie all'istituzione del porto franco asburgico, che unito all'esistenza di un retroterra potenzialmente sterminato (perché comprendente tutto il centro e l'Est Europa) ne aveva sancito il vantaggio strategico. Questo spiega il continuo tentativo dal XV secolo da parte di Venezia di strappare all'Austria il controllo dei valichi succitati, definito da Valussi «il motivo dominante di tutta la storia del confine nord-orientale»¹⁰.

Come accennato, nel 1954 il braccio di ferro fra l'Italia e la Jugoslavia si risolve con l'assegnazione all'Italia della costa fino a Muggia, e alla Jugoslavia di tutto il resto dell'Istria. Il confine fra Italia e Jugoslavia – considerato provvisorio da entrambi per altri 21 anni – diventò quindi più che mai un confine-muro, che tagliò la direttrice Est-Ovest. Tito investì molto sul porto di Capodistria rimasto in mano slovena, tentando di renderlo competitivo e strappare così vantaggio a Trieste la quale, intanto, risultava monca del proprio retroterra naturale.

Si insinuò da allora la sensazione, nei triestini, che il porto perdesse definitivamente il proprio ruolo plurisecolare, e in effetti il traffico merci transitante per la città si ridusse in maniera significativa. Tuttavia analizzando i dati relativi al traffico portuale si può scoprire come il porto di Trieste non sia stato abbandonato, come erroneamente si crede, ma riorganizzato secondo una precisa visione strategica.

Tanto scalpore hanno fatto, di recente, i dati relativi alla crescita del trasporto di contenitori di merci attraverso il porto di Capodistria, che in questo settore ha superato il porto di Trieste. Ma malgrado questo vantaggio Capodistria rimane un porto attraversato da appena 15 milioni di tonnellate totali di merci all'anno, contro i quasi 50 milioni di tonnellate nel porto di Trieste¹¹.

Questo si spiega analizzando la specifica dei carichi: il 77% del tonnellaggio transitante attraverso il porto di Trieste è costituito da petrolio, da immettere perlopiù nel mercato mitteleuropeo attraverso l'oleodotto transalpino da cui dipende l'approvvigionamento energetico di Austria, Germania, Boemia e Slovacchia: ogni giorno transitano per questo porto

10 GIORGIO VALUSSI, *Op. cit.*, p. 145.

11 Cfr. anche LUIGI CANDIDA, *L'industrializzazione dei porti adriatici settentrionali*, in *Atti del XV Congresso geografico italiano*, Torino, aprile 1950.

più di novantamila tonnellate di greggio¹². Questo dato mette in luce come – malgrado la sensazione di perdita di centralità – Trieste rimanga un porto di massima importanza (in Italia secondo soltanto a Genova) il quale, privato del retroterra orientale, si sarebbe reinventato nella direttrice Sud-Nord, ambendo a diventare lo snodo energetico del Mediterraneo.

Quali prospettive per il futuro?

Abbiamo visto come Roletto identifichi la funzione geopolitica di Trieste nel ruolo di ‘quadrivio’ delle direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest, sia come sbocco naturale sul Mediterraneo dell’Europa centro-orientale, sia come porta di accesso delle merci dal Mediterraneo al cuore dell’Europa. Questo enorme vantaggio geostrategico apre oggi delle prospettive molto interessanti per una serie di fattori:

La dissoluzione della Jugoslavia e l’ingresso in Europa della Slovenia (e oggi anche della Croazia)¹³ comporta la riapertura della fondamentale direttrice Est-Ovest che si concretizza nel progetto del V Corridoio multimodale transeuropeo e del V corridoio paneuropeo (che ne riprende il tracciato), che collegherà l’Atlantico a Kiev passando per Trieste e che rientra fra i progetti prioritari dell’Unione Europea, sia nel futuro corridoio balcanico, collegato all’ingresso di Albania e Serbia, e in futuro anche della Bosnia-Erzegovina, nell’Unione Europea che permetterebbe a Trieste di recuperare il respiro balcanico che le è naturale¹⁴.

L’allargamento dell’Unione Europea, inoltre, rende sempre più cruciale anche il rafforzamento dell’asse Nord-Sud, che si concretizza in diversi progetti: il Corridoio Baltico-Adriatico, recentemente inserito dall’Europa fra le priorità infrastrutturali, che collegherà Trieste ai mari del Nord permettendole di intercettare il traffico merci proveniente dall’Asia e soprattutto dalla Cina attraverso il canale di Suez; le “autostrade del mare”, che permetterebbero a Trieste di competere con i porti del Nord Europa; il progetto italiano di fare di Trieste il nodo mediterraneo per il traffico energetico. Abbiamo visto a riguardo quanto sia importante il rifornimento di petrolio diretto all’oleodotto transalpino: questa infrastruttura già esistente

12 www.porto.trieste.it/file_statistiche/2010/gennaio_giugno_2010.Pdf

13 Cfr. GIANNI DE MICHELIS, *Est! Est! Est! Gli interessi nazionali nella nuova Europa* in “Limes”, n° 6/2003, pp. 39-42.

14 Cfr. ENRICO MARTIAL, *A Lione si dorme a Lubiana si corre* in “Limes”, n°6/2003, pp. 161-167. Cfr. anche ADRIATICUS, *Se l’Italia non pensa la frontiera* in “Limes”, n°6/2003, pp. 43-52.

potrebbe andare ad affiancarsi alla costruzione di almeno un rigassificatore in grado di intercettare il traffico di gas naturale via mare e immetterlo nel mercato europeo.

La definizione di questi progetti ha riportato Trieste e la sua regione in una posizione strategicamente centrale in Europa in ambito commerciale ed energetico, facendone di fatto una ‘città dei corridoi’ e restituendole così il ruolo di ‘quadrivio’. Come nel passato, l’interazione economica produce anche sviluppo culturale, portando al superamento di antiche frizioni: e infatti con l’abbattimento delle frontiere infraeuropee è stato possibile per Trieste riappropriarsi del proprio retroterra, e avviare un dialogo in particolare con l’Austria che può oggi riaffacciarsi al mare, mentre resta ancora difficile il pur tentato dialogo con la Slovenia per via delle sue pretese di competizione marittima¹⁵.

Concludendo, il confine è per definizione sia muro che ponte, è quella “striscia che divide e collega”¹⁶ che come diceva Valussi «soggiace a tensioni e a tendenze evolutive man mano che variano i rapporti di potenza e le dottrine politiche che presiedono alla definizione dei confini»¹⁷.

Scrive Magris che

Ci sono città che si trovano sul confine e altre che hanno i confini dentro di sé e sono costituite da essi. Sono città cui le vicende politiche tolgono parte della loro realtà, come il retroterra, il forte legame con il resto del territorio nazionale; la storia le slabbra come una ferita e fa di esse un teatro del mondo, vale a dire un teatro dell’assurdo. È in queste città che si sperimenta in modo particolarmente intenso la duplicità della frontiera, i suoi aspetti positivi e negativi; i confini aperti e chiusi, rigidi e flessibili, anacronistici e travolti, protettivi e distruttivi¹⁸.

Senza confine, Trieste non sarebbe. La sua forza ed il suo fascino risiedono proprio in quella identità che è ontologicamente di frontiera e che si potrebbe rappresentare come il punto di contatto fra pietre focaje: solo l’incontro – a tratti anche violento – fra le sue anime può provocare la scintilla necessaria ad accendere e a tenere viva la fiamma.

15 Cfr. ANTONIO SEMA, *Naufraga a Trieste il sogno del baricentro*, in “Limes”, n° 6/2003, pp. 103-111.

16 ANGELO ARA e CLAUDIO MAGRIS, *Op. cit.*, p. 192.

17 GIORGIO VALUSSI, *Op. cit.*, p. 5.

18 CLAUDIO MAGRIS, *Utopia e disincanto*, Milano, Garzanti, 2001, p. 54.