

GIANFRANCO BATTISTI

LA «QUESTIONE DI TRIESTE» E IL SUO INQUADRAMENTO REGIONALE

Uno dei campi di studio più proficui affrontati dai geografi contemporanei è costituito dall'analisi delle reti urbane. La diversa grandezza (intesa in senso lato) e il vario distanziarsi dei centri abitati consente infatti di trarre una larga messe di informazioni sulla realtà sociale ed economica che sottende la struttura spaziale sotto esame: un apporto di conoscenze che all'uomo di governo non è lecito ignorare, nel quadro di una gestione consapevole del territorio.

Senza scendere in profondità, uno sguardo agli annuari (1) ci permette di rilevare come Trieste — almeno sotto il profilo demografico — non conoscesse rivali, ancora nel 1937, in tutta la fascia di territorio compresa tra Venezia, Vienna e Budapest. Quarant'anni più tardi, il ruolo europeo della città è drasticamente ridimensionato; e se il sistema urbano dell'Austria alpina non esprime ancora un agglomerato ad essa equivalente (ma Graz non è poi molto distante), la spinta urbanizzatrice manifestatasi nella vicina repubblica iugoslava ha di molto ristretto l'ambito territoriale entro il quale Trieste può, se non proprio esercitarla, almeno vantare una certa supremazia. Anche in considerazione della nuova realtà internazionale, in fatto di confini e di scambi transconfinari, è lecito affermare che lo « spazio »

(1) V., ad es., il « Calendario Atlante De Agostini », Novara, 1938.

di Trieste si stende oggi tra quelli di Venezia, di Graz e di Zagabria. E' un altro aspetto di quel « regresso relativo » che F. Forte, nella sua relazione alla I Conferenza Economica Triestina (2), vedeva caratterizzare l'economia della nostra città.

Nello spazio intermedio a questi grandi poli urbani — spazio plurinazionale, come lo era l'impero asburgico — vanno dunque ricercati i limiti della « regione triestina ». L'interrogativo scaturisce da ragioni di carattere pratico, ma presenta una sua rilevanza non secondaria sul piano teorico. Manca infatti una regione storica che faccia capo a Trieste, come la Liguria per Genova, il Veneto per Venezia, la Campania per Napoli. Lo stesso ruolo di « capitale regionale » attribuitole nel 1963 non è valso, a tre lustri di distanza, a togliere validità a quanto ebbe a scrivere F. Compagna (3) a proposito della regione amministrativa Friuli-Venezia Giulia: « assurda regione a statuto straordinario, costituita per esigenze politiche che erano già superate al momento della firma del trattato di pace ». Quella che ricerchiamo è dunque la regione funzionale, la regione cioè che vede in Trieste il suo centro di servizio, e dalla quale la città attinge buona parte delle ragioni della sua esistenza.

Da sempre protesa verso il mare, Trieste è una città priva di un circondario adeguato; circostanza, questa, di scarso peso per un centro portuale, posto al servizio di un retroterra lontano piuttosto che di un *Umland* immediato. Questa particolare situazione trova le sue ragioni nelle condizioni di ordine fisico: il retroterra immediato, carsico, povero di risorse agricole e minerarie, è scarsamente abitato e quindi ha sempre esercitato una funzione molto subordinata nello sviluppo della città. Più che nella riserva di braccia e nei magri prodotti dell'agricoltura e dei boschi, il valore del retroterra immediato risiedeva nella sua posizione geografica: nell'essere cioè la zona di passaggio per le merci dirette al porto o da questo provenienti. Ciò spiega perché si sia potuta mantenere per secoli la separazione spaziale

(2) F. FORTE, *Un caso di economia in regresso relativo, l'economia triestina*, in « Riv. Internaz. di Sc. Econ. e Comm. », Padova, 1965, pp. 791-814.

(3) F. COMPAGNA, *L'Europa delle regioni*, Napoli, Ediz. Scient. Ital., 1964; cfr. p. 103. C. MUSCARA, *Una regione per il programma*, Padova, Marsilio, 1968; cfr. p. 180.

tra l'elemento slavo e quello italiano: rifuggire il mondo aspro e senza speranza dell'altopiano fino a trent'anni or sono significava gravitare verso un'economia, un genere di vita, un insieme di valori propri del mondo mediterraneo. Da qui il continuo processo di assimilazione etnico-culturale a cui i carsolini inurbati andarono incontro, al pari dei greci e dei levantini, che giungevano a Trieste per via di mare. Ed è questa pure la ragione prima dell'autonomia amministrativa di cui Trieste ha goduto fino al 1918. La città costituisce infatti l'ultimo esempio storico di Comune italiano (nel senso medioevale del termine), tramandatosi, sia pure nella forma di « città immediata dell'impero », fino in pieno secolo XX! E' una realtà su cui vale la pena di riflettere specie quando si è tentati di accusare i triestini di municipalismo esasperato.

Decollata assai tardi, a causa della perdurante talassocrazia veneziana, Trieste nasce come grande emporio in quanto creatura dello Stato asburgico. Satellite dunque, e non primario: punto di riferimento di una costruzione politico-economica in cui si inserisce come elemento essenziale, ma destinato alla subordinazione. In tali condizioni, l'unico obiettivo che era dato di raggiungere (oltre ad un certo grado di sviluppo economico), era proprio l'autonomia amministrativa. Tale obiettivo si raggiungeva con il rifiuto — costantemente espresso nel corso dei secoli — dell'annessione alla Carniola, vale a dire l'integrazione in un'area profondamente estranea sotto il profilo etnico, economico e culturale. Questo rifiuto ha rappresentato, sulla distanza, la matrice su cui si è innestato il moto risorgimentale; ed ha portato, con le due guerre mondiali, allo smembramento dell'unità economica di cui lo Stato asburgico garantiva la gravitazione su Trieste. Compito che difficilmente lo Stato italiano avrebbe potuto assolvere, data la posizione del tutto marginale di Trieste rispetto al territorio nazionale. A rendere ancor più arduo il perseguimento di questo obiettivo concorrevano le condizioni politiche in cui lo Stato italiano veniva a trovarsi, così com'era uscito dal 1918. La sua essenza di entità nazionale non gli consentiva infatti — al di là delle intrinseche debolezze economiche e militari — di raccogliere l'eredità austriaca, che era

un'eredità sovranazionale. Nel 1915 questo concetto poteva apparire superato, in quanto frutto di una concezione politica riallacciatesi al Medioevo, ma al giorno d'oggi, di fronte alle economie dei « grandi spazi », esso risulta invece estremamente attuale. Tanto più che l'assetto politico del mondo, qual è emerso alla conclusione del secondo conflitto mondiale, ricorda proprio una geografia di tipo medioevale (4), con unità politico-economiche costituite da sezioni spesso assai distanti, e che si collegano attraverso il gioco delle alleanze ed il lavoro silenzioso delle multinazionali. Nazioni doppie, come le due Germanie, città divise in due, *enclaves* che sopravvivono per decenni in mezzo ad un territorio ostile: come Berlino, come Israele, come Cuba, come la stessa Trieste sotto il Governo Militare Alleato. L'idea stessa dello Stato nazionale, basato su territori non solo etnicamente omogenei ma anche contigui, ha perso in questi decenni buona parte della sua carica di suggestione.

All'indomani della prima guerra mondiale si pone dunque il problema di creare, nel nuovo assetto dei territori annessi all'Italia, una circoscrizione amministrativa per Trieste. Scomparse ad un tempo Venezia e gli Absburgo, la città si trova, per la prima volta dopo secoli, in posizione di forza nei confronti del retroterra immediato. Staccato dai lontani centri del continente, il mondo carsico deve, di diritto oltre che di fatto, fare capo a Trieste. Nell'euforia del momento sembra una logica conseguenza della vittoria: in realtà, si tratta di una condizione politica ideale, irripetibile in un altro contesto. Il problema è visto sotto un profilo amministrativo, di gestione dei territori redenti: in realtà, ben maggiore importanza riveste la creazione di una regione complementare all'economia cittadina.

La provincia di Trieste, creata nel 1923 aggregando i territori sottratti ad una pluralità di organismi della disciolta compagine statale (Contea di Gorizia e Gradisca, città immediata di Trieste, Ducato di Carniola, Margraviato d'Istria) rispecchia, in parte, l'estensione territoriale della diocesi di Trieste nei se-

(4) Cfr. A. RONCHEY, *Atlante ideologico*, Milano, Garzanti, 1973.

coli XIII-XIV (5). Essa costituisce peraltro una risposta inadeguata ai problemi che in pieno secolo XX la mutata situazione politica nel settore nord-orientale pone alla città, non meno che al porto. Dietro alla striscia costiera che si stende tra la laguna di Grado e le colline di Muggia lo spazio triestino si proietta a nord-est lungo una fascia ristretta, fino alla conca di Postumia. Le risultanze dell'indagine sullo spopolamento montano condotta in quegli anni sono categoriche nel loro giudizio sulle potenzialità economiche del Carso triestino, insufficienti financo ad assicurare il fabbisogno alimentare ai suoi abitanti (6). Ancora una volta la sfasatura è di scala: da elemento funzionale di uno Stato, straniero etnicamente, ma che persegue una politica nazionale nei confronti dello scalo, a vertice di una provincia in gran parte spopolata e poverissima. Considerato l'intrinseco valore che Trieste era destinata a rivestire nell'ambito di una politica mercantilistica attuata dallo Stato italiano, si può dire che la struttura fortemente accentrata dell'amministrazione di allora, che dava scarso valore alle autonomie locali, fosse congeniale agli interessi del capoluogo giuliano. Sostanzialmente la città continuava a vivere un'esistenza che presentava molte analogie con quella delle antiche città-Stato: per meglio dire, conservava l'ambizione di essere una sorta di repubblica marinara in pieno secolo XX.

Le richieste di una modifica della circoscrizione (già ritoccata nel 1927) non si fanno comunque attendere: si chiede la parte meridionale della valle del Vipacco, che aveva sempre gravitato su Trieste, e tutta la striscia di territorio che si allunga verso occidente attraverso il solco di Brestovizza. Ciò avrebbe consentito di allargare il saliente monfalconese e sopprimere quello di Comeno. Ma accanto a questa esigenza di ampliare verso l'interno la fascia costiera, si lamenta il distacco con la penisola istriana, congiunta a Trieste da legami assai stretti. Non a caso il Christaller, nel trattare la rete urbana dell'Italia nord-orientale (v. tab. 1), considerava la Trieste del

(5) P. KANDLER, *Cartolare di piani e carte dove si describe la storia di Trieste e del suo territorio*, Trieste, Ediz. C. di R., 1975.

(6) G. CUMIN, *Montagna triestina e fiumana*, nel vol. V. (*Le Alpi Giulie*) dell'op. *Lo spopolamento montano in Italia*, Roma, I.N.E.A., 1937, pp. 89-134.

1940 quale « capitale » dell'Istria (mentre Udine figurava « capitale » del Friuli) (7).

In realtà, la dimensione territoriale dell'economia triestina necessitava di spazi ancora più ampi. Trascurando per il momento le attività portuali, la regione economica triestina si allarga verso occidente, oltre la conca goriziana e l'antica linea commerciale che corre lungo l'Isonzo, per estendersi verso la pianura friulana, dalla quale affluiscono prodotti agricoli e manodopera. Come scriveva G. Roletto, « andava avviandosi ed affermandosi quel rapporto etnico-economico che legava sempre più il Friuli, e con il Friuli la sua attiva capitale, a Trieste, che, di conseguenza, andava assumendo il *ruolo di capitale giuliana*, portando così questa volta, con sostanza di fatti, fino al Tagliamento i confini della Venezia Giulia, combacianti con quelli della regione triestina » (8).

Ora, che cosa intendeva dire il Roletto con l'espressione « questa volta con sostanza di fatti »? Intendeva replicare a quanto, trent'anni prima, aveva scritto O. Marinelli in un saggio rimasto fondamentale sulla divisione dell'Italia in regioni e province: « Non è questa [...] che abbraccia Friuli ed Istria, con l'intermedia provincia di Trieste, una regione tradizionale, tanto è vero che se ne parla solo da poco e se ne discute tuttora del nome; non costituisce nemmeno una regione fisico-economica, essendo ancora da sviluppare i rapporti commerciali e culturali che possano unire i diversi abitanti a far loro considerare Trieste come la comune capitale. E' invece una regione dell'avvenire se, mutandosi orientamenti dovuti a cause storiche, i rapporti stessi si svolgeranno e si rafforzeranno. Vi sarà forse, sia pure lontano, un ben auspicato giorno nel quale [...] si parlerà di Giuliani, ma al presente è viva e profondamente radicata la distinzione fra Friulani, Triestini ed Istriani » (9).

(7) W. CHRISTALLER, *Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa. Die Systeme der europäischen zentralen Orte*, Francoforte sul Meno, Kramer, 1950; cfr. pp. 43-49.

(8) G. ROLETT, *Trieste e i suoi problemi. Situazione, tendenze, prospettive*, Trieste, Borsatti, 1952; cfr. p. 105.

(9) O. MARINELLI, *La divisione dell'Italia in regioni e provincie con particolare riguardo alle Venezie*, in « L'Universo », Firenze, 1923, pp. 839-858 e 915-954; cfr. pp. 937-938.

TAB. I

REGIONI FUNZIONALI DELL'ITALIA SETTENTRIONALE
(secondo W. Christaller, 1950)

R E G I O N I			C A P I T A L I		
Denominazione	Sup. (km ²)	A b i t a n t i		Denominazione	Abitanti effettivi teorici
		Valori assoluti effettivi teorici	Densità (ab./km ²) effettiva teorica		
Piemonte	24.000	3.000.000 3.100.000	125 135	Torino	650.000 650.000
Milano città	1.000	1.500.000 1.500.000	1.500 1.500	Milano	1.500.000 1.500.000
Lombardia	13.000	3.050.000 2.900.000	235 225	Milano	— —
Insubria	12.000	1.450.000 1.500.000	120 135	Lugano	40.000 120.000
Cenomania	13.500	1.650.000 2.100.000	120 155	Verona	170.000 270.000
Sud-Tirolo	7.500	300.000 400.000	40 55	Bolzano	50.000 80.000
Venezia	15.000	3.050.000 3.300.000	205 220	Venezia	280.000 600.000
Friuli	7.500	800.000 1.100.000	110 145	Udine	70.000 140.000
Istria	7.000	850.000 1.100.000	120 155	Trieste	270.000 350.000

Per questa vasta regione, dunque (oltre 16.000 km² e quasi 1.700.000 ab. al 1936), Trieste avrebbe dovuto qualificarsi come centro di servizi rari: di volta in volta portuali, ospedalieri, culturali e commerciali al dettaglio. E' un complesso di relazioni poco studiate, giacché l'attenzione degli studiosi è concentrata sui problemi del porto. Lo smembramento dell'impero asburgico ha infatti posto in primo piano la definizione dell'*Hinterland* che Trieste può sperare di conservare.

La mancanza di una regione storicamente legata a Trieste da vincoli politici, etnici e culturali assumerà un peso determinante al tavolo della pace nel secondo dopoguerra. Considerata, e non a torto, quale un'appendice dell'Austria-Ungheria, la città finisce con il subire una sorte analoga. Di fronte agli appetiti territoriali dei due blocchi contrapposti, la sua regione complementare (o meglio, quella che avrebbe dovuto esserla) viene spartita tra est ed ovest. Trieste stessa viene internazionalizzata di fatto nell'ambito di un'unità territoriale autonoma, disegnata più per risolvere i problemi etnici aperti al confine orientale che per un'obiettiva considerazione delle reali esigenze della sua comunità.

Il Territorio Libero di Trieste — che non fu mai realizzato per la perdurante impossibilità di un accordo sulla persona del Governatore — era comunque una costruzione fragile, incapace di reggersi senza cospicui aiuti finanziari dall'estero. Non dimentichiamo che nell'estate del 1947 l'O.N.U. aveva deliberato uno stanziamento di 5.000.000 di dollari per colmare le deficienze di bilancio del T.L.T. per i primi tre mesi di gestione (10)! Un esame anche superficiale della bilancia dei pagamenti relativa alla Zona A non lascia dubbi in merito. Nei primi sei mesi del 1950 (il periodo è comunque indicativo della situazione) la zona amministrata dagli anglo-americani importava beni per un valore di 13.337.000.000 di lire, e ne esportava per appena 3.138.000.000. L'interscambio con la Zona B, controllata dalla Jugoslavia, raggiungeva appena 293.000.000 in entrata e 151.000.000 in uscita.

(10) M. UDINA, *Il problema del governatore*, nel vol. *Scritti sulla questione di Trieste sorta in seguito al secondo conflitto mondiale*. Trieste, 1969 («Pubbl. Fac. di Giurisprudenza dell'Univ. di Trieste», 6), pp. 119-125.

Di poco superiore era l'importo dei beni scambiati con la Jugoslavia (ivi incluso soprattutto il contributo della Venezia Giulia da poco ceduta): 735.000.000 e 637.000.000 rispettivamente. I due gruppi di cifre, sommati, non danno che l'11,02% dell'interscambio globale del territorio che costituisce l'attuale provincia di Trieste. I legami più stretti e vitali erano sempre quelli con l'Italia, dove trovava collocamento il 48,1% della produzione industriale della zona (11).

Su questa struttura dell'economia triestina, specializzata in produzioni che interessano uno Stato più che una singola regione, si è costruito il mito dell'artificialità presente nella vita triestina, che ha trovato avallo in certa pubblicistica. Così E. Bettiza, che parla dei « vari complessi stratificati in mezzo secolo nell'anima triestina dall'ideologia della delusione: il complesso della questua, dell'ospizio, dell'accerchiamento, dell'agonia perenne » (12).

Il ritorno all'Italia della Zona A vale certo a migliorare la situazione finanziaria, ma quanto all'assetto territoriale la soluzione di carattere pratico si rivela drammatica: dietro alla città ed al suo porto, rimane un territorio di nemmeno 175 km², che nel 1971 ospiterà 41.572 ab. (ivi comprese le frazioni carsiche del comune di Trieste). La successiva creazione della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia può sembrare una soluzione, ma la realtà è ben diversa. E' vero che nel 1921 O. Marinelli, nella sede dell'VIII Congresso Geografico Italiano, stimava che il confine fra il retroterra naturale di Venezia e quello di Trieste seguisse *grosso modo* il corso del Livenza, allora limite occidentale della provincia di Udine (13). Ma quello preso in considerazione dall'A. è un retroterra ideale: un retroterra, per di più,

(11) Cfr.: E. BONETTI, *Il territorio libero di Trieste*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1947, pp. 73-87; G. ROLETTO, op. cit.: L. UNGER, *The Economy of the Free Territory of Trieste*, in « The Geogr. Rev. », New York, 1947, pp. 583-608.

(12) E. BETTIZA, *Mito e realtà di Trieste*, Milano, All'insegna del pesce d'oro, 1966; cfr. p. 39. Lo stesso A. scrive (ibid., p. 28): « L'economia, sull'abbrivio dell'imperialismo fascista, conobbe ancora una seconda fioritura artificiale, soprattutto con le commesse militari fornite ai cantieri dalla macchina e dalla politica bellica del regime ». Sarebbe allora il caso di chiedersi quanto artificiale sia l'attuale fioritura dell'industria bellica ligure (ad es., quella spezzina), sostenuta dalle esportazioni nel terzo mondo, più che dalle commesse delle FF.AA. nazionali.

(13) O. MARINELLI, *Sul concetto di Regione Giulia*, in « Atti VIII Congr. Geogr. Ital., Firenze, 1921 », I, pp. 170-173.

che Venezia, scalo tradizionale di questa terra, volentieri avrebbe ceduto a Trieste, in cambio del ben più sostanzioso commercio di transito con la Baviera e con l'Austria meridionale.

Ciò appare senza mezzi termini in un intervento del Toniolo a quello stesso Congresso Geografico del 1921 (14). Affrontando le prospettive aperte dalla coesistenza di quattro grandi porti nell'Italia settentrionale (Genova, Venezia, Trieste e Fiume), l'A. sostiene che « i nuovi confini e le nuove ferrovie in costruzione e progetto avrebbero portato Venezia ad estendere il proprio retroterra commerciale fino al Danubio, dal Lago di Costanza fin quasi a Salisburgo e i Tàuri, lasciando inalterato il retroterra di Trieste verso la Boemia, verso la Polonia e, oltre Presburgo, fino alle porte di Budapest », estendendone il « retroterra immediato ad occupare il Friuli fin quasi al Tagliamento ». Prospettive catastrofiche, come si vede, che non si sono realizzate in buona parte grazie alla carenza di una politica ferroviaria siffatta. I calcoli effettuati da L. Candida per il 1938-39, confermati dagli operatori del settore, evidenziano poi come il retroterra del porto di Venezia continuasse a giungere fino a Cervignano (e per certe merci coprisse addirittura buona parte dell'Istria occidentale) (15). E in effetti, su un piano diverso le iniziative economiche degli imprenditori triestini si erano spinte oltre il Monfalconese, fino alla Bassa friulana (16), ma non oltre. Superavano cioè di poco il confine italo-austriaco del 1866. Quello friulano per giunta era un retroterra che dava alimento a ben pochi traffici, stante la sua notevole arretratezza economica, e quindi non in grado di compensare lo scalo triestino delle perdite subite nel settore nord-orientale. Nel secondo dopoguerra, il progressivo decollo dell'economia friulana è rimasto privo di effetti sull'attività portuale triestina, anche a causa degli insufficienti collegamenti ferroviari e stradali. La linea Trieste-

(14) A. R. TONIOLO, *Il nuovo retroterra commerciale di Venezia in relazione a quelli di Genova e Trieste*, in « Atti VIII Congr. Geogr. Ital., Firenze, 1921 », II, pp. 408-417; cfr. pp. 417 e 416.

(15) L. CANDIDA, *Il retroterra del porto di Venezia*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1941, pp. 409-428. Si osservi, fra l'altro, l'estendersi dell'influenza di Venezia nel Trentino, già pertinente all'*Hinterland* « normale » di Trieste.

(16) Si ricorda l'esempio delle iniziative industriali impiantate negli anni '40 a Porto Nogaro, nella zona dell'Aussa-Corno.

4 { a  b 

MONACO 

Rosenheim

Salisburgo

Innsbruck

Zurigo

Graz

Szombathely

Klagenfurt

Maribor

Varaždin

Kranj

Lubiana

Novo Mesto

ZAGABRIA

Karlovac

BELGRADO

MILANO 

TORINO 

Verona

Padova

Venezia

Trieste

Capodistria

Fiume

Pola

Bologna

Zara

Sebenico



TAB. 2

TRAFFICO MARITTIMO DELLA REGIONE FRIULI-VENEZIA GIULIA
NON INCANALATO A TRIESTE (1973)

Porti	Imbarchi	Sbarchi	Totale
Venezia (*)	13.639	113.215	126.854
Torviscosa	13.824	166.144	177.968
Porto Nogaro	53.268	68.997	122.265
Monfalcone	27.963	1.002.108	1.030.071
	108.694	1.350.464	1.459.158

(*) Dati 1972.

Fonti: Porto di Venezia, « Supplemento Statistico Annuale », 1972; Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, « Compendio Statistico », 1975.

Venezia è rimasta a lungo a binario unico dopo l'asporto di un binario durante il periodo dell'occupazione tedesca, mentre la Pontebbana, principale strada ferrata al servizio del porto, attende ancora il raddoppio di parte del tracciato. L'autostrada Mestre-Udine-Trieste, iniziata nel 1963, è stata aperta nel 1970.

Il movimento portuale originato nella regione ma non afferente allo scalo triestino è sintetizzato nella tab. 2. Per quanto si tratti in prevalenza di un traffico « industrializzato », l'ammontare complessivo raggiunge livelli di tutto rispetto, circa i tre quarti del movimento commerciale di Trieste nello stesso periodo (il dato più recente non rivela comunque variazioni di rilievo).

Vi è però un'altra considerazione da fare, e questa attiene alla geografia politica: con la costituzione della regione amministrativa Friuli-Venezia Giulia mutano profondamente i rapporti di forza tra le comunità stanziati sul confine orientale.

Se è buona norma che le città seguano i destini delle rispettive regioni complementari, che ne sarà dei centri cresciuti al margine di aree economiche fondamentalmente estranee? E' que-

sto il punto cruciale della « questione triestina », che vede le fortune della città dipendere da decisioni prese assai lontano.

Sotto questo profilo la regione costituisce un passo indietro rispetto all'ordinamento prebellico: perché non di una regione per Trieste si tratta, ma di una regione di cui Trieste viene a far parte. Una regione prevalentemente interna, economicamente ancora in gran parte da valorizzare, che dal punto di vista demografico nasce profondamente squilibrata a svantaggio di Trieste. E di uno svantaggio effettivo si tratta, in quanto in un sistema democratico la volontà della maggioranza degli elettori è legge. In termini storici, ancora una volta è il retroterra (non è il caso più di parlare di una potenza continentale) ad allargare la sua sfera d'imperio alla comunità stanziata sulla costa triestina e monfalconese. Un retroterra, per giunta, che appare poco più di un auspicio, anziché una realtà consolidata da legami concreti. Orbene, questa sub-regione contigua mostra in ogni occasione la volontà di risolvere nel proprio ambito i problemi che scaturiscono dal mutevole rapporto città-territorio: volontà che si manifesta ora nell'ambizioso e lungimirante progetto di valorizzare il fronte marittimo della Bassa friulana e monfalconese, ora nella duplicazione di certe funzioni centrali — come quella universitaria — che in un'armonica struttura regionale spetterebbero unicamente a Trieste (17).

L'effetto delle decisioni che vengono prese in questi anni si farà sentire nel medio e lungo periodo; ma le conseguenze dello stato di fatto appaiono già evidenti, e lo testimoniano concordemente tutti gli studiosi che in vario modo hanno dedicato la loro attenzione a questo lembo d'Italia. Dai già ricordati F. Compagna e C. Muscarà a Piergiorgio Landini (18), il quale vede nella Trieste del 1971 una « metropoli regionale », un gradino inferiore a quelle « metropoli nazionali » che rappresentano centri decisionali e culturali tali da qualificare il livello superiore

(17) Un fatto significativo è stato la costituzione del Segretariato per il Friuli terremotato in seno all'amministrazione regionale.

(18) Pierg. LANDINI, *Il profilo economico-commerciale delle città italiane*, nell'*Atlante economico-commerciale delle regioni d'Italia*, Roma, SOMEA-Ist. della Enciclopedia Ital., 1973, pp. 47-84.

di una gerarchia urbana. Ciò in quanto, per le vicende confinarie, è venuto a mancare un intorno di sufficienti dimensioni nel quale organizzare i livelli più elevati di vita urbana. Ma noi sappiamo che non sono solo le vicende confinarie ad aver influito su questa situazione, che nasce dal determinismo geografico ma si nutre della perdurante volontà degli uomini.

A sua volta L. Gambi è ancora più pessimista, e colloca Trieste sul terzo gradino, lungo una scala ideale di sette classi di centri urbani: centro di tipo *d*, «ad uno stadio industriale, ma con funzioni di coordinamento tra i poli regionali e la zona da questi coordinata; nel quadro di una realtà dove è vicino a nascere un nuovo polo regionale» (19). Le diagnosi concordano dunque nel porre in evidenza il crescente dualismo Udine-Trieste. Dualismo che in termini di sviluppo è stato evidenziato pure in uno studio della Svi.Mez. risalente al 1969 (20). Di fronte ad un «salto di qualità» che vede la nascita, tra il 1951 e il 1961, dell'area metropolitana di Udine, stanno il ristagno e le previsioni di crescita zero denunciate per quella di Trieste, almeno fino al 1981. Ormai siamo in grado di affermare che i calcoli erano purtroppo esatti.

Tutto sta ad indicare che i tentativi dei nostri studiosi di inquadrare Trieste nella rete urbana dell'Italia settentrionale sono destinati al fallimento: Trieste fa caso a sé, non è integrabile nel Friuli. Vano sarebbe adesso chiamare in causa il municipalismo dei triestini per metterlo alla sbarra. Sono la geografia e la storia che parlano: ché un'altra è la rete urbana cui occorre far riferimento, ed è quella dell'impero asburgico nella quale è nata la Trieste moderna. E' quel delicato rapporto, che potremmo definire «astronomico» per la sua rigidità, il rapporto satellite-primario, a spiegare la peculiarità triestina. E' un rapporto che si ripete sovente nel mondo: osserva G. Corna Pellegrini come Hassi Messaoud, centro petrolifero del Sahara Algerino, abbia rapporti più intensi e frequenti con Parigi che con

(19) L. GAMBI, *Da città ad area metropolitana*, nel vol. V (*I documenti*) dell'op. *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 1973, pp. 365-424.

(20) S. CAFIERO e A. BUSCA, *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Milano, Giuffrè, 1970.

gli altri centri del Dipartimento delle Oasi (21). Esempio anch'esso di quella geografia di tipo coloniale che il Le Lannou rileva essere caratteristica di tutto il mondo mediterraneo (22), del quale Trieste partecipa intimamente.

Trieste era lo sbocco della parte più vitale dell'Austria-Ungheria, la proiezione sul mare della volontà politica che si formava nella capitale danubiana. Una volta rotto questo rapporto, scomparsa questa volontà, come ha puntualizzato D. Mihelić (23), non può non sopraggiungere la depressione; similmente a quanto avviene per le città minerarie (non a caso F. Forte ricorda quanto è avvenuto negli Stati Uniti, nell'area carbonifera della Virginia Occidentale) una volta che il filone su cui erano sorte si è esaurito. O la base economica si trasforma, o alla lunga il sito viene deserto: è questa la genesi delle tante città-fantasma che la corsa all'oro ha lasciato dietro di sé in tutto il Nordamerica. Naturalmente, in linea puramente teorica era possibile che le leggi economiche — in assenza di meccanismi protezionistici — conservassero a Trieste il suo ruolo di scalo obbligato per gran parte del mondo danubiano, ma ad una condizione. M. Alberti, profondo conoscitore del tessuto economico triestino, lo scriveva nel 1915, a guerra iniziata (24). 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 lungo la costa dalmata. Il progressivo declino dei traffici con l'Austria a partire dal 1919, sta purtroppo a dimostrare l'esattezza di questa tesi. Visto sotto quest'ottica, il nazionalismo che aspirava a Fiume e alla Dalmazia va rimeditato, ed accreditato di nuovi e più solidi contenuti; e così pure quello che ci spingeva sino a ieri a rivendicare Capodistria e la Zona B.

(21) G. CORNA PELLEGRINI, *Per una geografia delle città pioniere. Hassi Messaoud centro petrolifero del Sahara algerino*, Milano, Vita e Pensiero, 1971.

(22) M. LE LANNOU, *L'Europe et la Méditerranée*, in «Mondes en développement», Parigi, 1973, n. 2, pp. 25-36.

(23) D. MIHELIC, *The Political Element in the Port Geography of Trieste*, Chicago, 1969 («The Univ. of Chicago, Dep. of Geogr., Research Papers», 120).

(24) M. ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, in «Riv. delle Soc. Comm.», Roma, luglio-dicembre 1915.

Affermava nel 1976 C. Belci (25) che nei riguardi della Jugoslavia « si passa da condizioni di privilegio non più ricostituibili a condizioni di parità e di competitività nei traffici e nella produzione, come nell'affermazione culturale ». Se ciò è vero, e « prevale il dovere di dire la verità su ogni altro, anche a costo di momentanee impopolarità », occorre avere il coraggio di riconoscere che la funzione portuale — qui come altrove — è inscindibile da un sano privilegio, vale a dire da una volontà politica coerente, tesa al potenziamento di pochi scali ed al convogliamento verso gli stessi dei traffici di una regione la più ampia possibile.

E' certo un problema di infrastrutture portuali, di collegamenti viari e ferroviari, di adeguamento delle strutture organizzative. Ma un richiamo ai termini fondamentali della questione triestina è pur sempre necessario, e questi termini si riassumono nella posizione geografica della città. Scriveva il Christaller negli anni '50: « In base al sistema delle località centrali si può difficilmente contestare che Trieste appartiene più alla regione di Venezia che a quella di Zagabria; il confine correrebbe in direzione nord-sud nel mezzo della penisola istriana. Dal punto di vista economico è però altrettanto incontestabile che il porto di Trieste, assieme al suo *Hinterland*, appartiene al Danubio ed ai suoi affluenti » (26).

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. Alberti.

L'Italia dal suo canto ha operato chiaramente una scelta in favore della conservazione dell'agglomerato urbano, rinunciando in prospettiva a conservare al porto l'egemonia in Adriatico. Quella specie di simbiosi che ancora nel 1961 faceva dire a H. Paschinger « Trieste è per antonomasia il porto dell'economia

(25) C. BELCI, *Un accordo per l'Europa e per la pace*, in « Polit. Reg. », Trieste, 1976, n. 11, pp. 3-14.

(26) Cfr. W. CHRISTALLER, op. cit., p. 47. V. anche E. BONETTI, *Analisi critica dal punto di vista economico del confine orientale d'Italia*, in « Atti XIV Congr. Geogr. Ital., Bologna, 1947 », pp. 314-317.

austriaca » (27) sta dissolvendosi. Ecco perché oggi è necessario, è urgente rimeditare su quei rapporti tra città e territorio che non si sono sviluppati compiutamente più per volontà della natura che per scelta consapevole dei triestini. Occorre pensare cioè a Trieste come ad una città nata dal porto, ma che oggi vive largamente di vita propria. Solo così sarà possibile dare una risposta alla « richiesta » che sale imperiosa dalla popolazione triestina.

Al di là dei facili gridi d'allarme sull'invecchiamento di questa popolazione (fenomeno che peraltro si riscontra sul versante tirrenico, nella stessa Genova) sono evidenti i sintomi di un lento processo di trasformazione della struttura economica triestina. Come sottolineava polemicamente, alcuni anni or sono il quotidiano locale, si è di fronte ad una città gradualmente « cancellata dal mare ». Ma sarebbe troppo facile puntare lo sguardo solamente sul fatto confinario, attribuendo ad esso l'origine di tutti i mali.

Lo spostamento del confine non ha fatto che accelerare i tempi di una crisi di trasformazione che sta investendo da decenni tutta l'economia marittima del globo. E' una crisi legata alla mutata struttura dei traffici via mare, che per resistere alla concorrenza degli autotreni, dei trasporti per condotta e degli aerei (ai quali va ascritto, ad es., l'annientamento del traffico passeggeri, un tempo fiorentissimo) si sono evoluti in attività specializzatissime, sì, ma che lasciano margini di guadagno sempre più ridotti alle economie portuali. Ration per cui in tutti i porti il traffico, che da « commerciato » era divenuto sempre più « di transito » puro, sta oggi cedendo il posto al traffico « industrializzato »: vale a dire un flusso di manufatti sui quali la città-scalo può operare una trasformazione di tipo industriale, in sostituzione di una manipolazione sempre più standardizzata e quindi poco remunerativa.

Ed è parallelamente una crisi collegata all'evoluzione interna delle grandi città, che tendono vieppiù a trasformarsi in centri commerciali e direzionali, espellendo verso l'esterno le attività

(27) H. PASCHINGER, *L'Austria e Trieste*, in « Atti XVIII Congr. Geogr. Ital., Trieste, 1961 », II, pp. 367-373; cfr. p. 372.

maggiormente esigenti in fatto di spazio. Nelle città portuali ciò significa la realizzazione di complessi portuali integrati, costituiti da una pluralità di *terminals* specializzati (per i *containers*, il petrolio, ecc.), localizzati anche a grande distanza dal vecchio centro urbano.

Il ruolo di centro di confine e di emporio commerciale al dettaglio che la città sta assumendo nei confronti dei territori della vicina repubblica si inserisce armonicamente in questo quadro di mutamenti. La complementarità delle economie, la diversità dei livelli dei prezzi, la stessa difformità dei sistemi economici (che comporta come corollario una diversa disponibilità di beni di consumo all'Est rispetto all'Ovest) sono tutti fattori che hanno favorito il ri-orientamento di larghi settori dell'economia cittadina.

In termini di valore queste attività indotte dal confine appaiono concorrenziali rispetto ai settori tradizionali oggi in crisi. Dal punto di vista dell'operatività del sistema non sono tuttavia in grado di sostituirsi ad esse. Sta proprio qui, come rilevava di recente S. Parrinello (28), la sintomatologia che fa sentenziare per Trieste la diagnosi di un'« economia assistita »: vale a dire la mancanza di un valido meccanismo di autoalimentazione dell'apparato produttivo locale.

La Trieste absburgica poggiava infatti su un complesso armonicamente integrato di attività, che per il mare producevano e dal mare traevano la loro ragion d'essere. La città ruotava infatti attorno al porto, dove attraccavano le navi che essa costruiva e che le sue compagnie di navigazione armavano (29). Attività di base, su cui si innestavano le funzioni di grado più elevato: commerciali, bancarie, assicurative, in un sistema coerente, un circolo chiuso, autoalimentantesi per l'appunto.

Ben poco di questo processo è oggi operante in Trieste. Né i miliardi raccolti attraverso il piccolo traffico di frontiera

(28) *Relazione sull'economia triestina*, Trieste, mimeogr., 1977.

(29) Il culmine dell'attività cantieristica triestina si realizza peraltro nel periodo tra le due guerre mondiali; ciò segna un'evoluzione in senso industriale dell'economia cittadina, che nello specifico settore vede una seconda fioritura negli anni '50.

sono in grado di dar vita a nuove attività; il commercio al dettaglio, come stadio ultimo dell'attività economica, per sua natura non si presta alla creazione di un valore aggiunto in grado di moltiplicare i posti di lavoro.

Non a caso Trieste presenta oggi uno dei più alti livelli di reddito *pro capite*, ed insieme uno dei più bassi indici di utilizzo dei depositi bancari. Ma il solo fatto che essa funzioni da centro di raccolta di liquidità per le grandi banche nazionali sta a dimostrare quanto falsa sia la retorica in negativo che la vorrebbe una città « assistita ».

Rifuggendo da pericolose esaltazioni, ma senza gravarsi di ingiustificati complessi d'inferiorità, i triestini debbono oggi rimeditare su quanto ebbe a scrivere l'ideatore della teoria delle località centrali: « Per l'Italia Trieste non è proprio d'importanza vitale, ma solo una buona fonte di reddito » (30).

THE TRIESTE PROBLEM AND ITS ARRANGEMENT. — In the present Italian situation Trieste is to be considered as a relatively declining economy. The two world wars have dissolved its traditional hinterland and so far this loss has not been balanced by the acquisition of a new hinterland in the national territory. In 1947 Italy lost almost the whole Venezia Giulia and the ports of Fiume and Capodistria that since then have become keen competitors of the middle European traffics moving through the Mediterranean Sea.

The collapse of an economic structure deeply connected with the sea has led to an alarming fall of every port activities. Nowadays the economy of Trieste is undergoing a slow internationalization process including a gradual acquisition of central functions interesting a large part of the Yugoslavian territory. At present the main problem is to find out which region could best suit Trieste having in mind that also in the past, due to geographical and historical conditions, this problem was never solved. The relationships with Friuli are of a remarkable importance because this region as far as administration is concerned has been united to Trieste but actually it has nearly no interest either in its port activities or central functions.

(30) Cfr. W. CHRISTALLER, op. cit., p. 47.