

Tra terra e acqua nel Nord dell'Adriatico. Il caso di Trieste

SERGIO ZILLI

Una riflessione da parte di un geografo sul mutamento prodotto su una comunità che si affaccia sul mare – nel caso l'Adriatico settentrionale – dalle sue relazioni con lo stesso non può che partire dall'evoluzione della parte “solida” del suo spazio. L'obiettivo è quindi discutere il rapporto tra terra e acqua, nel caso tra città e golfo, visto attraverso la lente dei legami tra il territorio e le persone che ci vivono. Lo spettro delle tematiche coinvolte in questa relazione è molto vasto, ma gli aspetti che si intendono privilegiare, nelle pagine seguenti, sono quelli relativi a due soli momenti dell'attività umane: i porti e le migrazioni, ovvero gli spostamenti delle cose e delle persone. Tale scelta deriva dalla personale convinzione che la loro evoluzione condizioni lo sviluppo – sia in senso positivo che negativo – delle aree costiere e che i mutamenti della gestione dei due fenomeni possano testimoniare adeguatamente l'atteggiamento delle popolazioni, in generale, e dei ceti dirigenti, in particolare, nei confronti delle aree di propria pertinenza.

1.

Fra Ottocento e Novecento, nella parte settentrionale dell'Adriatico, sono due i porti che si contendono il primato nel controllo dei traffici marittimi: Venezia e Trieste¹. La prima, in forza di un glorioso passato, dopo l'annessione al Regno sabauda attraversa i due secoli sopravvivendo alle tentazioni di trasformarsi in centro produttivo manifatturiero secondo le “moderne” linee di sviluppo; sposta

sulla terraferma le attività industriali e allontana quelle direzionali che non rientrano nel suo nuovo ruolo, il quale però continua a superare il territorio circostante come area di riferimento. Nella seconda parte del XX secolo la città sull'acqua (e non la sua parte in terraferma) si afferma come località centrale, rispetto più ad una platea internazionale che ai territori abitati dai sudditi della Dominante, proprio in ragione della permanenza delle sue passate specifiche caratteristiche. La sua unicità, ereditata dal passato, è oggi il suo principale motivo di attrattività, un richiamo nei confronti di turisti provenienti dal resto del mondo pronti a percorrere miglia e miglia di aereo o di nave pur di vederla e dire di esserci stati o passati. Venezia è oggi un grande multiporto – navale, aereo, terrestre – che nulla ha più a che fare con quanto le sta attorno, sia in terra che in mare. Come in un disegno di Moebius², potrebbe staccarsi dalla terra e galleggiare nell'atmosfera e milioni di visitatori accorrerebbero ugualmente. Il fatto che oggi insista (casualmente) sull'Adriatico non è più determinante nei rapporti con le aree e le genti circumvicine.

L'altro porto, quello di Trieste, inizia nel primo Ottocento a diventare importante come centro emporiale e, quindi, intermediario commerciale per decisione non locale, ma lontana – la Corte viennese – e cresce in ragione di una cessione di sovranità da parte di Venezia. Tale cessione non è da leggere tanto in funzione della scomparsa della Dominante come entità politico amministrativa autonoma e la conseguente “vittoria” (post-napoleonica) dell'antagonista Corona asburgica, quanto in un ampliamento della sfera degli interessi economici territoriali e in una nuova centralità triestina³. Determinante è la costruzione del tratto ferroviario della Meridionale che raccorda Trieste con l'Est e l'Ovest del continente europeo, il cui progetto viene stimolato e promosso, negli anni Venti dell'Ottocento, in particolare dalle Camere di Commercio e Industria di Venezia e di Milano. La ferrovia Meridionale (*Südbahn*⁴) nasce per unire la regione più ricca dell'Impero nella prima metà del XIX secolo – il Lombardo Veneto – con la capitale imperiale e, di conseguenza, con il mercato interno asburgico. Senza l'iniziativa e l'interesse di Venezia e Milano l'introduzione di una simile infrastruttura viaria che collegasse i principali centri della parte occidentale dell'Impero – i cui costi furono tali che lo Stato dovette cedere la gestione ai privati⁵ – avrebbe avuto un ritardo non breve, considerando che tra avvio del dibattito e completamento del progetto passarono oltre trenta anni, nel corso dei quali l'evoluzione della situazione politica non favorì lo sviluppo di simili progetti.

Da quel periodo in poi, quindi dalla metà del secolo, lo sviluppo portuale e la possibilità di inoltrare e smerciare merci da e per l'interno dell'Impero costituiscono i punti di forza dell'emporio triestino, che in ragione di ciò fu interessato da una forte crescita demografica. Arrivarono migliaia di persone, per terra e per mare, da luoghi contermini e lontani, in misura tale da raddoppiare in pochi decenni la popolazione della città⁶. Se le chiese, i palazzi, i nomi delle famiglie dei mercanti e dei nobili e dei borghesi cittadini indicano oggi un mosaico adriatico, la ricomposizione del quadro onomastico della popolazione locale, formata

da persone che spesso non hanno lasciato altro segno di sé se non il cognome, mostra come la città sia stata un'importante pompa aspirante per le comunità adriatiche e dell'Europa centro orientale, asburgiche e non.

Trieste divenne allora il riconosciuto porto principale del Nord Adriatico e il punto di riferimento commerciale per l'Impero, nonostante la (minima) concorrenza di Fiume, appartenente all'altra corona che cingeva la testa di Franz Joseph, quella di re apostolico di Ungheria. Il collegamento con l'entroterra venne garantito da una rete di binari che crebbe nel corso del secolo irradiandosi in tutte le direzioni, con diverse assi ferroviarie principali distinte⁷. Con la crescita dell'emporio e della relativa rete infrastrutturale ebbe massima espansione anche il rapporto tra costa ed entroterra. Mercè e persone qui trovarono strumenti per arrivare e partire come, quando e in quale quantità volessero in un periodo in cui la circolazione di persone e merci costituiva uno degli elementi principali di crescita degli Stati in tutto il mondo⁸.

Questo discorso, però, si riferisce ad un tempo ormai lontano, circa un secolo fa, ovvero ad una fase storica che è rimasta nella memoria del luogo, contribuendo a costruire il mito della Trieste austriaca. Tale mito era giustificato dal fatto che l'opportunità rappresentata da una grande circolazione di persone aveva dato alla città la possibilità di disporre di esperienze, conoscenze, punti di vista che trovavano nell'incontro delle loro differenze uno stimolo alla riflessione, al ragionamento, allo sviluppo di un'idea di società funzionale ad una crescita (e che quest'ultima fosse di pochi o collettiva è un altro discorso)⁹.

Le modifiche politiche e territoriali che segnarono l'inizio del secolo breve produssero una brusca interruzione. Il porto perdette la sua funzione di smistamento e incontro di cose e persone per un vasto territorio, la città non accolse più genti e merci dai paesi vicini e lontani, se non come stazione intermedia in attesa dell'imbarco per scali lontani. Anzi, sotto questo aspetto avvenne un blocco nel movimento demografico, anche in ragione di una scelta fatta a monte, da coloro i quali amministrano i destini urbani, tra chi poteva restare, chi poteva arrivare, chi se ne doveva andare. Tale scelta derivava da un preciso ragionamento politico, consono al regime che si stava instaurando nel Paese per durare oltre vent'anni, fino alla conclusione della seconda guerra mondiale, con l'aggravante "indigena" della discriminazione per chi non veniva considerato "italiano"¹⁰. Tuttavia attribuire tutti gli effetti di questa azione al solo fascismo locale e all'adesione ad esso di buona parte della città e concentrarli in due decenni appare oggi riduttivo¹¹.

Se le attività portuali, in specie quelle mercantili, si ridussero ai minimi termini, in ragione della scomparsa di un mercato nel retroterra, dell'assenza di una struttura manifatturiera nell'hinterland¹², ma anche della presenza di una politica che diresse l'intervento finanziario pubblico ad altri momenti dell'economia locale e verso altri scali del territorio nazionale, il blocco dell'arrivo di persone – ovvero di conoscenze, esperienze, culture, risorse – da "altrove" sopravvisse per decenni alla caduta del regime, con un'unica eccezione, di gran peso, su cui torneremo poi.

2.

Nel frattempo è utile ritornare alle vicende marittime, in particolare quelle portuali.

Per l'intera prima metà del Novecento quello triestino continuò ad essere il porto principale del nord Adriatico, nonostante il brusco declino delle sue attività. Le altre realtà analoghe, più o meno vicine, non furono in grado di competere per la modestia delle strutture e dei collegamenti con i mercati¹³. Lo scalo triestino rimase potenzialmente importante anche dopo la fine della guerra al punto che nella revisione dei confini internazionali del 1954, a seguito del passaggio amministrativo del territorio triestino dal Governo Militare Alleato alla Repubblica italiana¹⁴, la Jugoslavia rivendicò e ottenne uno spostamento del tratto confinario sopra Muggia, nella parte sud orientale della città, in modo tale da poter controllare – dal punto di vista militare – le attività marittime cittadine. Il passaggio di quella sottile cresta istriana, infatti, non trova alcuna altra giustificazione se non nel dominio sul golfo da parte dell'esercito titino¹⁵.

Nei decenni successivi le attività portuali non decollarono ed è difficile attribuire le responsabilità di ciò a scelte esterne o a un destino "cinico e baro"¹⁶. Di certo era presente un vincolo confinario, ma mancò localmente una visione del futuro che si imponesse come tale, nonostante Trieste fino a tutti gli anni Cinquanta fosse compresa tra le quattordici città più ricche d'Italia, unica dell'intero Nord Est¹⁷. Le risorse locali, anche se quantitativamente sufficienti, non furono messe a disposizione e quando l'Italia si mosse sulla scia dello sviluppo economico, per vedere arrivare nei pressi di Trieste l'autostrada, ovvero l'infrastruttura che aveva sostituito le ferrovie anche come simbolo di progresso, si dovette attendere che l'Amministrazione provinciale di Udine (i tanto vituperati "furlani") si facesse promotrice del progetto, nella consapevolezza che l'unica opportunità per il Friuli di raccordarsi con il resto d'Italia era quella di "sfruttare" la forte carica simbolica della presenza a Nord Est di Trieste¹⁸.

Nell'ultimo quarto del secolo trascorso la struttura portuale triestina cominciò a venir contrastata dalla crescita di altre realtà contermini, quali Koper/Capodistria e Monfalcone¹⁹. Se la crescita della prima era legata all'esistenza di uno Stato autonomo alla spalle, quella Slovenia già parte più ricca della Jugoslavia e nata nel 1991 con l'obiettivo di "uscire" dai Balcani²⁰, lo sviluppo della seconda trovò giustificazione soltanto nella concorrenza commerciale, a dimostrazione del fatto che a penalizzare principalmente i movimenti marittimi giuliani non fosse tanto il mercato, quanto i modi con cui le comunità locali rispondevano ad esso²¹. Il rapporto tra gli scali marittimi contigui – tra loro distanti meno di una decina di miglia – si sviluppò secondo linee di contrapposizione che crebbero in termini esponenziali dopo l'indipendenza della Slovenia, il suo ingresso nell'Unione Europea e il successivo abbattimento delle barriere doganali con l'adesione al trattato di Schengen.

I tre porti sono oggi in piena concorrenza reciproca – una sorta di guerra intestina – e la differenza principale tra essi è che lo scalo sloveno viene considerato momento centrale nello sviluppo del paese, come dimostra la dotazione di infra-

strutture assegnata allo stesso nel recente passato dal proprio governo²². Non è possibile attribuire al caso il fatto che nell'ultimo quindicennio le movimentazioni di container (indice principale dello stato di salute delle attività portuali) del porto triestino siano passate da 180 mila a 250 mila unità all'anno, mentre in quello di Koper Capodistria nel medesimo periodo il salto sia stato da 65 mila a mezzo milione, assegnando così a quest'ultimo il primato nella graduatoria dell'Adriatico settentrionale, davanti rispettivamente a Venezia e a Trieste, che risultava prima fino all'inizio del millennio²³.

È chiaro che, in questo contesto, l'immediato retroterra non è più determinante, almeno non tanto quanto la possibilità di raccordare i traffici marittimi ai mercati del Centro Europa e baltici, attraverso i corridoi paneuropei stabiliti tra il 2000 e il 2004 dall'Unione Europea²⁴. Altrettanto chiaro, però, è il peso che le scelte locali possono esercitare sull'area in relazione alle ricadute su territorio e popolazione²⁵. Non è questa l'occasione per ragionare sulle opzioni politiche che hanno prodotto questo stato delle cose, benché costituiscano un motivo di grande interesse²⁶. Certo è che esse sono dipese dal prevalere di una linea d'azione che ha trovato sostegno (elettorale) nella popolazione locale, anche se ha consentito un arretramento, sotto questo aspetto, della società. In questo senso, la costruzione della Regione Autonoma Friuli – Venezia Giulia, prevista dalla Costituzione nel 1948, ma attuata soltanto nel 1964²⁷, e la relativa attribuzione a Trieste del ruolo di capoluogo regionale²⁸ hanno consentito l'introduzione nel tessuto produttivo locale di un vasto numero di occasioni occupazionali nei servizi, “distraendo” la città dalla sua vocazione di collegamento tra Est e Ovest. L'apertura all'Oriente venne resa ancora meno semplice anche dalla ratifica definitiva del confine internazionale con la Jugoslavia, sottoscritta nel 1975 col Trattato di Osimo²⁹, e dalla conseguente reazione locale, che produsse il primo movimento autonomista nell'Italia repubblicana. La forza politica nata da tale protesta (*Lista per Trieste*), guadagnò il consenso della maggioranza della popolazione con un programma che metteva la città – e soltanto questa – al centro di ogni azione politica, anticipando di alcuni decenni le istanze localistiche che attraverseranno la parte settentrionale del Paese a cavallo della fine del secolo.

3.

Il riferimento alle scelte esercitate dalla politica consente di ritornare, in chiusura, al secondo aspetto cui si voleva fare riferimento, gli spostamenti di persone. Con la fine dell'Impero a Trieste la gran parte degli abitanti giunti dai territori già asburgici ed adriatici venne convinta ad abbandonare la città³⁰. Il loro posto fu in parte preso da cittadini italiani, arrivati dalle diverse parti del Paese, e al contempo venne bloccato l'ingresso di persone provenienti da Est³¹, anticipando la costruzione di quella “cortina di ferro” evocata a Fulton da Winston Churchill nel 1946. Questi nuovi arrivi non furono in genere portatori di capitali o di grandi interessi socio economici e non produssero forti stimoli per un rinnovamento progettuale della città, anche perché il loro sguardo era rivolto altrove³².

Dopo la fine della seconda guerra mondiale e la successiva occupazione di territori già italiani da parte della Jugoslavia, Trieste divenne il punto di passaggio delle decine di migliaia di profughi da quei territori e diverse decine di migliaia di questi si stabilirono in città³³. La permanenza di queste persone qui e nell'intera fascia confinaria (soprattutto nel territorio delle due odierne province di Trieste e Gorizia), in un'area che non era in grado di poter sopportare un simile incremento demografico, fu una scelta politica, fatta per alimentare, tra chi era stato costretto a fuggire, la speranza di poter rientrare nelle proprie case e per creare un clima che assicurasse il mantenimento di una contrapposizione politica, funzionale ai rapporti di forza interni all'area e al contrasto internazionale³⁴. Al contempo, la mancanza di una struttura produttiva adeguata ad accogliere un simile incremento demografico spinse una quantità analoga di triestini ad emigrare, e non soltanto verso le restanti regioni italiane³⁵.

Sotto questo aspetto la scelta di sostenere l'economia della frontiera orientale con finanziamenti statali senza costruire le condizioni per una crescita autonoma appare oggi funzionale ad un progetto che aveva come scopo implicito l'assenza di disegni sul futuro, il rinvio di ogni programmazione ad una fase successiva e quindi, implicitamente, la stasi. Tale progetto, di fatto se non condiviso quanto meno accettato dalla maggioranza della città, ha potuto rimanere in piedi fino a quando la condizione principale del suo essere, la contrapposizione internazionale, è venuta meno³⁶.

A quel punto Trieste si è accorta di non essere più "triestina": oggi quasi un abitante su due è profugo di prima, seconda o terza generazione e il cognome più diffuso in città è "furlan" che, anche se camuffato da uno spostamento di accento, denuncia manifestatamente l'origine di una discreta porzione di cittadini nell'altra parte della Regione, il Friuli.

Coloro che arrivano da fuori, ormai, non seguono più le rotte marittime, non provengono dal resto dell'Italia e non svolgono attività legate al mare³⁷. In rapporto alle restanti province del Friuli-Venezia Giulia – per non parlare del Nord d'Italia – quella di Trieste ospita una percentuale dimezzata di persone appartenenti a comunità straniere. È straniero a Trieste un abitante su venti, e di questi uno su due fa parte alla comunità serba seguita, nella gerarchia dei numeri, da croati, rumeni, albanesi, cinesi, bosniaci e ucraini. A questi si sommano i quasi ottomila cittadini della Repubblica slovena che giornalmente attraversano l'ex confine per svolgere attività produttive in città. Le attività di questi nuovi triestini si situano in settori importanti per la città – soprattutto edili e assistenti familiari domiciliari (meglio conosciute come "badanti") – che sono però marginali in rapporto ai contatti con le economie esterne, alimentando di fatto il mantenimento dello status quo³⁸.

4.

In questo racconto si è tentato di riassumere alcune osservazioni che possono nascere da un punto di vista geografico sui rapporti che si instaurano tra mare

e terra nell'alto Adriatico. Riflettendo sugli spazi che coincidono con il punto di contatto tra le aree definite via via latina e slava, Occidente e Oriente, democrazie occidentali e mondo socialista si è voluto sottolineare alcune coincidenze nell'evoluzione del rapporto tra economia, comunità e territorio.

Nel caso triestino è parso possibile cogliere che il rimescolamento dell'identità locale, spesso determinante altrove nello sviluppo collettivo, sia stato qui funzionale ad una crescita sociale soltanto quando è stato affiancato da una elaborazione progettuale – esplicita o implicita – che trovava all'interno della propria comunità motivazione e sostegno. Nel momento in cui una simile riflessione non ha più avuto spazio, la mobilità demografica – che storicamente nelle realtà marittime è alta e variegata – non ha più potuto contribuire da sola ad un arricchimento della società sotto l'aspetto economico, sociale e culturale. A suo posto rimane, invece, una consapevolezza – sempre più diffusa – di decadenza³⁹.

- 1 Su come Venezia costituisca un esempio per Trieste cfr. G. BATTISTI, *Trieste e il suo porto*, in F. SOMMA (a cura di), *Panorama di Trieste: La città e il suo territorio attraverso le stampe della collezione di Stelio Davia*, Trieste, La Mongolfiera, 1993, pp. 128-150.
- 2 Jean Giraud, in arte Moebius (1938-2012).
- 3 Sul tema si veda E. APIH, *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1988; G. SAPELLI, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano, Angeli, 1990; A. RIOSA, *Adriatico irredento. Italiani e slavi sotto la lente francese (1793-1918)*, Napoli, Guida, 2009 e il volume collettaneo *Dall'Impero austroungarico alle foibe. Conflitti nell'area alto-adriatica*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009.
- 4 Sulla Meridionale vasta è la bibliografia. Per una sintesi cfr. G. ROSELLI, *Trieste e la ferrovia meridionale*, Trieste, SAT, 1977.
- 5 Da cui anche la presenza di due stazioni ferroviari simili per dimensioni in centro a Trieste, distanti poco più di un chilometro una dall'altra.
- 6 M. CATTARUZZA, *La formazione del proletariato urbano. Immigrati, operai di mestiere, donne a Trieste dalla metà del sec. XIX alla prima guerra mondiale*, Torino, Musolini, 1979; A. MILLO, *Un porto fra centro e periferia*, in R. FINZI, C. MAGRIS, G. MICCOLI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 181-235.
- 7 Accanto alla Meridionale vengono costruite assi viarie che si dirigono, in senso antiorario, verso la costa istriana (Parenzana); verso Pola, dopo aver raggiunto Erpelle/Herpelje (Istrian); verso Fiume staccandosi a St. Peter/Pivka dal tratto della Meridionale che va a Lubiana; verso la valle dell'Isonzo, Jesenice e Villach (Transalpina o Wocheinbahn).
- 8 Sul tema rimando ai saggi contenuti in R. FINZI, G. PANJEK, *Storia economica e sociale di Trieste. Vol. I. La città e i gruppi*, Trieste, Lint, 2001.
- 9 Per affrontare questi temi il punto di partenza è A. VIVANTE, *Irredentismo adriatico. Contributo alla discussione sui rapporti Austro-Italiani*, Firenze, Libreria "La Voce", 1912. Si veda anche A. Ara, C. MAGRIS, *Trieste. Un'identità di frontiera*, Torino, Einaudi, 1982 e A. MILLO, *Le élites del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1898-1938*, Milano, Franco Angeli, 1990.
- 10 Cfr. E. APIH, *Italia, fascismo e antifascismo nella Venezia Giulia (1918-1943)*, Bari, Laterza, 1966; A. M. VINCI, *Sentinelle della Patria. Il fascismo al confine orientale 1918-1941*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- 11 Sul periodo compreso tra la caduta del fascismo e la fine della guerra rimando a E. COLLOTTI, *Il Litorale Adriatico nel Nuovo Ordine Europeo 1943-1945*, Milano, Vangelista, 1974; K. STUHLPFARRER, *La zona d'operazione Prealpi e Litorale Adriatico 1943-1945*, Gorizia, Lib. Adamo, 1975; S. DI GIUSTO, *Operationzone Adriatisches Küstenland. Udine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume e Lubiana durante l'occupazione tedesca 1943-1945*, Udine, IFSML, 2005.
- 12 G. ROLETTO, *Il porto di Trieste*, Bologna, Zanichelli, 1941.
- 13 Per una visione sul dibattito del tempo rimando a Istituto di Statistica dell'Università di Trieste, *L'economia della Venezia Giulia*, Trieste, Università degli studi, 1946; E. BONETTI, *Analisi critica dal punto di vista economico del confine orientale d'Italia*, in *Atti del XIV Congresso Geografico Italiano*, Bologna, Zanichelli, 1947, pp. 314-317; M. LE LANNOU, *La Venetie Julienne. Etude de géographie politique*, in "Annales de Géographie", LVI (1947), n. 301, pp. 13-55.
- 14 A. VERROCCHIO (a cura di), *Trieste tra ricostruzione e ritorno all'Italia*

- 1945-1954, Trieste, Comune di Trieste, 2004; G. MELLINATO, *La lunga ricostruzione. Opulenza e debolezza del Piano Marshall nel Territorio Libero di Trieste*, in T. CATALAN, G. MELLINATO, P. NODARI, R. PUPO, M. VERGINELLA (a cura di), *Dopoguerra di confine*, Irsml – Università degli studi, Trieste, 2007, pp. 371-380.
- 15 R. WÖRSDORFER, *Il confine orientale. Italia e Jugoslavia dal 1915 al 1955*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- 16 Cfr. SOCIETÀ DI MINERVA DI TRIESTE (a cura di), *Per conoscere Trieste*, Trieste, Cappelli, 1955; G. VALUSSI, *Il confine nordorientale d'Italia*, Trieste, Lint, 1972; G. VALDEVIT, *Trieste. Storia di una periferia insicura*, Milano, Bruno Mondadori ed., 2004.
- 17 Rimando a D. DE CASTRO, *La Regione Friuli-Venezia Giulia*, Bologna, Cappelli, 1955; F. LONGO, M. MODER, *Storia della Venezia Giulia 1918-1998. Da Francesco Giuseppe all'incontro Fini-Violante*, Milano, Baldini Castoldi Dalai editore, 2004.
- 18 G. COLA, *Cento anni di opere pubbliche in Friuli*, Udine, Del Bianco, 1967.
- 19 P. NODARI, *Lo sviluppo dei traffici attraverso i porti di Capodistria e di Pola con particolare riguardo al periodo 1970-1990*, Trieste, Università degli studi, 1992; M. MASAU DAN (a cura di), *Il porto di Monfalcone. Storia, immagini, prospettive*, Mariano del Friuli (GO), Ed. della Laguna, 1996.
- 20 J. PIRJEVEC, *Il giorno di San Vito: Jugoslavia 1918-1992. Storia di una tragedia*, Pordenone, Torino, Nuova Eri, 1993; J. BENDERLY, E. KRAFT (a cura di), *Independent Slovenia. Origins, Movements, Prospects*, London, Mac Millan Press, 1994; D. FINK-HAFNER, J.R. ROBBINS (a cura di), *Making a New nation: the formation of Slovenia*, Dartmouth, Aldershot, 1997.
- 21 G. BATTISTI, *Una regione per Trieste: studio di geografia politica ed economica*, Udine, Del Bianco, 1979.
- 22 Su questo argomento rimando, per una descrizione recente, ai saggi contenuti in R. DANIELIS (a cura di), *Il sistema marittimo portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici*, Trieste, EUT, 2011.
- 23 Il fatto ha trovato ampio spazio sul quotidiano locale. Cfr. ad esempio: *Container. Capodistria leader in Alto Adriatico*, in "Il Piccolo" 7 luglio 2012, p. 13; S. MARANZANA, *Il porto di Capodistria punta a Est. Non a Trieste*, in "Il Piccolo" 5 luglio 2012, p. 17.
- 24 R. ROMANO, S. ZILLI, *Balcani/Balkans* in P. GIACCARIA, M. PARADISO (a cura di), *Mediterranean Lexicon. Lessico Mediterraneo*, Roma, Società Geografica Italiana, 2002.
- 25 I. DIAMANTI, A. M. L. PARISI, *Elezioni a Trieste. Identità territoriale e comportamento di voto*, Bologna, Il Mulino, 1991; S. ZILLI, *Il voto a est del Nordest. Per una geografia elettorale del Friuli-Venezia Giulia*, Firenze, "Rivista Geografica Italiana", CVII (2000), n.2, pp. 207-232; S. ZILLI, *Geografia elettorale del Friuli-Venezia Giulia (1919-1996). Consenso, territorio e società*, Udine, IFSML, 2000.
- 26 S. ZILLI, *Il confine italo sloveno come confine relitto* in E. DELL'AGNESE, E. SQUARCINA (a cura di), *Europa. Vecchi confini e nuove frontiere*, Torino, UTET, 2005, pp. 245-262.
- 27 Sul tema rimane punto di riferimento A. AGNELLI, S. BARTOLE (a cura di), *La Regione Friuli-Venezia Giulia. Profilo storico-giuridico tracciato in occasione del 20° anniversario dell'istituzione della Regione*, Bologna, Il Mulino, 1976.
- 28 L'idea che Trieste dovesse essere il centro di riferimento della Venezia Giulia, ovvero di quella parte del nord est d'Italia che si distingueva dalla Venezia "propria" e dalla Venezia Tridentina, quindi comprendendo sia il Friuli che la parte ad est dell'Isonzo, era stato espresso dai Marinelli, padre e figlio, tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento. Cfr. G. MARINELLI, *L'area del Regno d'Italia*, Roma, Civelli, 1883 e O. MARINELLI, *Sul concetto di Regione Giulia*, in *Atti del VIII Congresso Geografico Italiano*, Vol. I, Firenze, Alinari, 1922, pp. 170-171.
- 29 Sul testo del trattato si veda M. UDINA, *Gli accordi di Osimo. Lineamenti introduttivi e testi annotati*, Trieste, Lint, 1979.
- 30 G. CUMIN, *Guida della Carsia Giulia*, Trieste, Stab. Tipografico nazionale, 1929; C. SCHIFFRER, *Analisi critica dal punto di vista nazionale del confine orientale d'Italia*, in *Atti del XIV Congresso Geografico Italiano*, Bologna, Zanichelli, 1947, pp. 312-314; A. M. VINCI, *Il fascismo al confine orientale*, in R. FINZI, C. MAGRIS, G. MICCOLI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 377-513.
- 31 M. CATTARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*, Bologna, Il Mulino, 2007; M. VERGINELLA, *Il confine degli altri. La questione giuliana e la memoria slovena*, Roma, Donzelli, 2008.
- 32 D. ANDREOZZI, L. PANARITI, *L'economia di una regione nata dalla politica*, in R. FINZI, C. MAGRIS, G. MICCOLI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 807-889 e D. ANDREOZZI, R. FINZI, L. PANARITI, *Lo specchio del confine: identità, economia e uso della storia in Friuli Venezia Giulia (1990-2003)*, numero monografico de "Il Territorio", Ronchi d. L. (GO), CCM, 2004.
- 33 Sul tema il dibattito è aperto: per diversi punti di vista si veda R. PUPO, *Gli esodi e la realtà politica*

- dal dopoguerra ad oggi, in R. FINZI, C. MAGRIS, G. MICCOLI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 663-758; S. Volk, *Esuli a Trieste. Bonifica nazionale e rafforzamento dell'italianità sul confine orientale*, Udine, Kappa Vu, 2004; G. CRAINZ, *Il dolore e l'esilio. L'Istria e le memorie divise d'Europa*, Roma, Donzelli, 2005; J. PRJEVEC, *Foibe. Una storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 2009.
- 34 R. MICHIELI, G. ZELCO (a cura di), *Venezia Giulia. La regione inventata*, Udine, Kappavu, 2008.
- 35 F. FAIT, *L'emigrazione giuliana in Australia (1954-1961)*, Udine, ERMI, 1999; C. Donato (a cura di), *Spostamenti di popolazione e trasformazioni sociali nella provincia di Trieste e nel distretto di Capodistria nel secondo dopoguerra*, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Trieste, 2001.
- 36 G. VALUSSI, V. KLEMENČIČ, *Il confine aperto tra Italia e Jugoslavia e il ruolo delle minoranze*, in G. VALUSSI (a cura di) *Minoranze a confronto. Contributi alla geografia delle minoranze etniche sui due lati della frontiera italo jugoslava*, Udine, Università degli studi, 1978, pp. 19-31; M. BUFON, J. MINGHI, *The Upper Adriatic Borderland from Conflict to Harmony*, in "Geojournal", vol. 52, 2000, pp. 119-127; G. L. BETTOLI, S. ZILLI (a cura di), *La CGIL e il Friuli Venezia Giulia. Il rapporto tra territorio, società e movimento sindacale dagli inizi del Novecento alla recente attualità. Vol. I. Friuli Occidentale, Alto Friuli, Friuli Centrale, Vol. II. Bassa friulana, Gorizia e Monfalcone*, Trieste, Mestre (VE), CGIL/FVG, 2006.
- 37 M. BAIT, *La frontiera leggera*, Monterale Valcellina (PN), Menocchio, 2004; L. BIALASIEWICZ, C. MINCA, *The 'border within': inhabiting the border in Trieste*, in "Environment and Planning D: Society and Space", vol. 6, n. 28, 2010, pp. 1084-1105; C. MINCA, *'Trieste Nazione' and its geographies of absence* in "Social and Cultural Geography", vol. 10, n. 3, 2009, pp. 257-277; S. ZILLI, *Le ultime arrivate. Il contributo all'Italia delle province ad est del Nord Est*, Società Geografica Italiana, Roma, 2012, in corso di stampa. Si vedano anche i saggi contenuti nel volume R. SCARCIGLIA (a cura di), *Trieste multiculturale. Comunità e linguaggi di integrazione*, Bologna, Il Mulino, 2011, in particolare D. ANDREOZZI, *Il peso delle parole. Linguaggi di esclusione e linguaggi di inclusione nella storia di Trieste*, pp. 13-38.
- 38 T. CATALAN, S. ZILLI (a cura di), O.T.I.S., *Osservatorio transfrontaliero per le aree portuali di Trieste, Monfalcone e Koper/Capodistria*, Trieste, La Mongolfiera, 2008, (<http://www2.units.it/otis/illibro.php>); S. ZILLI, *Il confine del Novecento. Ascesa e declino della frontiera orientale italiana tra prima guerra mondiale e allargamento dell'Unione Europea*, in O. SELVA, D. UMEK, *Confini nel tempo. Un viaggio nella storia dell'Alto adriatico attraverso le carte geografiche (secc. XVI-XXI)*, Trieste, EUT, 2012, in corso di stampa.
- 39 L. COSMETICO, C. MITRI, *Triestini*, Casale Monferrato (AL), Edizioni Sonda, 2006; B. PAGLIARO, *Trieste. La bella addormentata*, Edizioni Biblioteca dell'Immagine, 2011; P. SPIRITO, *Trieste è un'altra*, Firenze, Edizioni Polistampa, 2011.

- AA.VV, *Dall'Impero austroungarico alle foibe. Conflitti nell'area alto-adriatica*, Torino, Bollati Boringhieri., 2009.
- A. AGNELLI, S. BARTOLE (a cura di), *La Regione Friuli-Venezia Giulia. Profilo storico-giuridico tracciato in occasione del 20° anniversario dell'istituzione della Regione*, Bologna, Il Mulino, 1976.
- D. ANDREOZZI, R. FINZI, L. PANARITI, *Lo specchio del confine: identità, economia e uso della storia in Friuli Venezia Giulia (1990-2003)*, numero monografico de "Il Territorio", Ronchi d. L. (GO), CCM, 2004.
- D. ANDREOZZI, L. PANARITI, *L'economia di una regione nata dalla politica*, in R. Finzi, C. Magris, G. Miccoli (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp.807-889.
- D. ANDREOZZI, *Il peso delle parole. Linguaggi di esclusione e linguaggi di inclusione nella storia di Trieste*, in R. Scarciglia, *Trieste multiculturale...* cit., pp. 13-38.
- E. APIH, *Italia, fascismo e antifascismo nella Venezia Giulia (1918-1943)*, Bari, Laterza, 1966.
- E. APIH, *Trieste*, Roma-Bari, Laterza, 1988.
- A. ARA, C. Magris, *Trieste. Un'identità di frontiera*, Torino, Einaudi, 1982.
- M. BAIT, *La frontiera leggera*, Monterale Valcellina (PN), Menocchio, 2004.
- G. BATTISTI, *Una regione per Trieste: studio di geografia politica ed economica*, Udine, Del Bianco, 1979.
- G. BATTISTI, *Trieste e il suo porto*, in F. Somma (a cura di), *Panorama di Trieste: La città e il suo territorio attraverso le stampe della collezione di Stelio Davia*, Trieste, La Mongolfiera, 1993, pp.128-150.
- J. BENDERLY, E. KRAFT (a cura di), *Independent Slovenia. Origins, Movements, Prospects*, London, Mac Millan Press, 1994.
- G. L. BETTOLI, S. ZILLI (a cura di), *La CGIL e il Friuli Venezia Giulia. Il rapporto tra territorio, società e movimento sindacale dagli inizi del Novecento alla recente attualità*. Vol. I. *Friuli Occidentale*, Alto Friuli, Friuli Centrale, Vol. II. *Bassa friulana, Gorizia e Monfalcone*, Trieste, Mestre (VE), CGIL/FVG, 2006.
- L. BIALASIEWICZ, C. MINCA, *The 'border within': inhabiting the border in Trieste*, in "Environment and Planning D: Society and Space", vol. 6, n. 28, 2010, pp. 1084-1105.
- E. BONETTI, *Analisi critica dal punto di vista economico del confine orientale d'Italia*, in *Atti del XIV Congresso Geografico Italiano*, Bologna, Zanichelli, 1947, pp. 314-317.
- M. BUFON, J. MINGHI, *The Upper Adriatic Borderland from Conflict to Harmony*, in "GeoJournal", vol. 52, 2000, pp. 119-127.
- T. CATALAN, S. ZILLI (a cura di), O.T.I.S., *Osservatorio transfrontaliero per le aree portuali di Trieste, Monfalcone e Koper/Capodistria*, Trieste, La Mongolfiera, 2008, (<http://www2.units.it/otis/illibro.php>).
- M. CATTARUZZA, *La formazione del proletariato urbano. Immigrati, operai di mestiere, donne a Trieste dalla metà del sec. XIX alla prima guerra mondiale*, Torino, Musolini, 1979.
- M. CATTARUZZA, *L'Italia e il confine orientale*; Bologna, Il Mulino, 2007.
- G. COLA, *Cento anni di opere pubbliche in Friuli*, Udine, Del Bianco, 1967.
- E. COLLOTTI, *Il Litorale Adriatico nel Nuovo Ordine Europeo 1943-1945*, Milano, Vangelista, 1974.
- L. COSMETICO, C. MITRI, *Triestini*, Casale Monferrato (AL), Edizioni Sonda, 2006.

- Container. Capodistria leader in Alto Adriatico, in "Il Piccolo" 7 luglio 2012, p.13.
- G. CRAINZ, *Il dolore e l'esilio. L'Istria e le memorie divise d'Europa*, Roma, Donzelli, 2005.
- G. CUMIN, *Guida della Carsia Giulia*, Trieste, Stab. Tipografico nazionale, 1929.
- D. DE CASTRO, *La Regione Friuli-Venezia Giulia*, Bologna, Cappelli, 1955.
- R. DANIELIS (a cura di), *Il sistema marittimo portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici*, Trieste, EUT, 2011.
- I. DIAMANTI, A. M. L. PARISI, *Elezioni a Trieste. Identità territoriale e comportamento di voto*, Bologna, Il Mulino, 1991.
- S. Di Giusto, *Operationzone Adriatisches Kuenstenland*. Udine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume e Lubiana durante l'occupazione tedesca 1943-1945, Udine, IFSML, 2005.
- C. DONATO (a cura di), *Spostamenti di popolazione e trasformazioni sociali nella provincia di Trieste e nel distretto di Capodistria nel secondo dopoguerra*, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Trieste, 2001.
- F. FAIT, *L'emigrazione giuliana in Australia (1954-1961)*, Udine, ERMI, 1999.
- D. FINK-HAFNER, J. R. ROBBINS (a cura di), *Making a New nation: the formation of Slovenia*, Dartmouth, Aldershot, 1997.
- R. FINZI, G. PANJEK, *Storia economica e sociale di Trieste. Vol. I. La città e i gruppi*, Trieste, Lint, 2001.
- R. FINZI, L. PANARITI, G. PANJEK, *Storia economica e sociale di Trieste. Vol. II. La città e i traffici*, Trieste, Lint, 2003.
- Istituto di Statistica dell'Università di Trieste, *L'economia della Venezia Giulia*, Trieste, Università degli studi, 1946.
- M. LE LANNOU, *La Venetie Julienne. Etude de géographie politique*, in "Annales de Géographie", LVI (1947), n. 301, pp. 13-55.
- F. LONGO, M. MODER, *Storia della Venezia Giulia 1918-1998. Da Francesco Giuseppe all'incontro Fini-Violante*, Milano, Baldini Castoldi Dalai editore, 2004.
- S. MARANZANA, *Il porto di Capodistria punta a Est. Non a Trieste*, in "Il Piccolo", 5 luglio 2012.
- G. MARINELLI, *L'area del Regno d'Italia*, Roma, Civelli, 1883.
- O. MARINELLI, *Sul concetto di Regione Giulia*, in *Atti del VIII Congresso Geografico Italiano*, Vol. I, Firenze, Alinari, 1922, pp.170-171.
- M. MASAU DAN (a cura di), *Il porto di Monfalcone. Storia, immagini, prospettive*, Mariano del Friuli (GO), Ed. della Laguna, 1996.
- G. MELLINATO, *La lunga ricostruzione. Opulenza e debolezza del Piano Marshall nel Territorio Libero di Trieste*, in T. Catalan, G. Mellinato, P. Nodari, R. Pupo, M. Verginella (a cura di), *Dopoguerra di confine*, Irsml - Università degli studi, Trieste, 2007, pp. 371-380.
- R. MICHELI, G. ZELCO (a cura di), *Venezia Giulia. La regione inventata*, Udine, Kappavu, 2008.
- A. MILLO, *Le élites del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1898- 1938*, Milano, Franco Angeli, 1990.
- A. MILLO, *Un porto fra centro e periferia*, in R. Finzi, C. Magris, G. Miccoli (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 181-235.
- C. MINCA, 'Trieste Nazione' and its geographies of absence in "Social and Cultural Geography", vol.10, n.3, 2009, pp. 257-277.
- P. NODARI, *Lo sviluppo dei traffici attraverso i porti di Capodistria e di Pola con particolare riguardo al periodo 1970-1990*, Trieste, Università degli studi, 1992.
- B. PAGLIARO, Trieste. *La bella addormentata*, Edizioni Biblioteca dell'Immagine, 2011.
- J. PIRJEVEC, *Il giorno di San Vito: Jugoslavia 1918-1992. Storia di una tragedia*, Pordenone, Torino, Nuova Eri, 1993.
- J. PIRJEVEC, *Foibe. Una storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 2009.
- R. PUPO, *Gli esodi e la realtà politica dal dopoguerra ad oggi*, in R. Finzi, C. Magris, G. Miccoli (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli - Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 663-758
- A. RIOSA, *Adriatico irredento. Italiani e slavi sotto la lente francese (1793-1918)*, Napoli, Guida, 2009.
- G. ROLETTO, *Il porto di Trieste*, Bologna, Zanichelli, 1941.
- R. ROMANO, S. ZILLI, *Balcani / Balkans* in P. Giaccaria, M. Paradiso (a cura di), *Mediterranean Lexicon. Lessico Mediterraneo*, Roma, Società Geografica Italiana, 2002.
- G. ROSELLI, *Trieste e la ferrovia meridionale*, Trieste, SAT, 1977.
- G. SAPPOLI, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano, Angeli, 1990.
- R. SCARCIGLIA (a cura di), *Trieste multiculturale. Comunità e linguaggi di integrazione*, Bologna, Il Mulino, 2011.
- C. SCHIFFRER, *Analisi critica dal punto di vista nazionale del confine orientale d'Italia*, in *Atti del XIV Congresso Geografico Italiano*, Bologna, Zanichelli, 1947, pp. 312-314.
- P. SPIRITO, *Trieste è un'altra*, Firenze, Edizioni Polistampa, 2011.
- Società di Minerva di Trieste (a cura di), *Per conoscere Trieste*, Trieste, Cappelli, 1955.
- K. STUHLFARRER, *La zona d'operazione Prealpi e Litorale Adriatico 1943-1945*, Gorizia, Lib. Adamo, 1975.

- M. UDINA, *Gli accordi di Osimo. Lineamenti introduttivi e testi annotati*, Trieste, Lint, 1979.
- G. VALDEVIT, *Trieste. Storia di una periferia insicura*, Milano, Bruno Mondadori ed., 2004.
- G. VALUSSI, *Il confine nordorientale d'Italia*, Trieste, Lint, 1972.
- G. VALUSSI, V. KLEMENČIĆ, *Il confine aperto tra Italia e Jugoslavia e il ruolo delle minoranze*, in G. Valussi (a cura di) *Minoranze a confronto. Contributi alla geografia delle minoranze etniche sui due lati della frontiera italo jugoslava*, Udine, Università degli studi, 1978, pp. 19-31.
- M. VERGINELLA, *Il confine degli altri. La questione giuliana e la memoria slovena*, Roma, Donzelli, 2008.
- A. VERROCCHIO (a cura di), *Trieste tra ricostruzione e ritorno all'Italia 1945-1954*, Trieste, Comune di Trieste, 2004.
- A. M. VINCI, *Il fascismo al confine orientale*, in R. Finzi, C. Magris, G. Miccoli (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, Torino, Einaudi, 2002, pp. 377-513.
- A. M. VINCI, *Sentinelle della Patria. Il fascismo al confine orientale 1918-1941*, Roma-Bari, Laterza, 2011.
- A. VIVANTE, *Irredentismo adriatico. Contributo alla discussione sui rapporti Austro-Italiani*, Firenze, Libreria "La Voce", 1912.
- S. VOLK, *Esuli a Trieste. Bonifica nazionale e rafforzamento dell'italianità sul confine orientale*, Udine, Kappa Vu, 2004.
- R. WÖRSDORFER, *Il confine orientale. Italia e Jugoslavia dal 1915 al 1955*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- S. ZILLI, *Il voto a est del Nordest. Per una geografia elettorale del Friuli-Venezia Giulia*, Firenze, "Rivista Geografica Italiana", CVII (2000), n. 2, pp. 207-232.
- S. ZILLI, *Geografia elettorale del Friuli - Venezia Giulia (1919-1996). Consenso, territorio e società*, Udine. IFSML, 2000.
- S. ZILLI, *Il confine italo sloveno come confine relitto* in E. Dell'Agnese, E. Squarcina (a cura di), *Europa. Vecchi confini e nuove frontiere*, Torino, UTET, 2005, pp. 245-262.
- S. ZILLI, *Le ultime arrivate. Il contributo all'Italia delle province ad est del Nord Est*, Società Geografica Italiana, Roma, 2012, in corso di stampa.
- S. ZILLI, *Il confine del Novecento. Ascesa e declino della frontiera orientale italiana tra prima guerra mondiale e allargamento dell'Unione Europea*, in O. Selva, D. Umek, *Confini nel tempo. Un viaggio nella storia dell'Alto adriatico attraverso le carte geografiche (secc. XVI-XXI)*, Trieste, EUT, 2012, in corso di stampa.