UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRIESTE

Sede amministrativa del Dottorato di Ricerca

Sedi Consorziate (IUIES)

Università degli Studi di Udine - Università di Klagenfurt - Università MGIMO di Mosca - Università di Nova Gorica - Università Jagiellonica di Cracovia - Università Eotvos Lorand di Budapest - Università Babes-Bolyai di Cluj-Napoca - Università Comenius di Bratislava - Istituto di Sociologia Internazionale di Gorizia

XXIV CICLO DEL

DOTTORATO DI RICERCA IN

POLITICHE TRANSFRONTALIERE PER LA VITA QUOTIDIANA
TRANSBORDER POLICIES FOR DAILY LIFE

LA "CITTA' PROIBITA": IL PORTO VECCHIO E I NUOVI CONFINI. QUALE FUTURO PER TRIESTE?

(Settore scientifico-disciplinare: SPS/10)

DOTTORANDO:
MASSIMILIANO ROVATI

COORDINATORE DEL COLLEGIO DEI DOCENTI
CHIAR.MO PROF. LUIGI PELLIZZONI
UNIVERSITÀ DI TRIESTE

FIRMA: _____

RELATORE
CHIAR.MO PROF. ALBERTO GASPARINI
UNIVERSITÀ DI TRIESTE

FIRMA: _____

ANNO ACCADEMICO 2011 / 2012

A Laura,

INDICE

INTRODUZIONE: Quadro di riferimento e ipotesi di lavoro **1**

PARTE I: Trieste e il suo rapporto con il Porto Vecchio **6**

Capitolo 1 - I confini mentali e le anime della città **7**

1.1 La città contemporanea: tra localismo e cosmopolitismo 7

1.2 Le anime contrapposte e i confini mai abbattuti 10

1.3 Le fasi storiche del Porto Vecchio: sviluppo, declino, stagnazione 13

1.3.1 Nascita e sviluppo 14

1.3.2 Declino e stagnazione 22

Capitolo 2 - Nuovi confini, spazi demaniali e fantasmi del passato **28**

2.1 Dalla città di confine ai confini nella città: la "città proibita" 28

2.2 Il Punto Franco e i fantasmi del passato 32

2.2.1 I Principali vantaggi derivanti dal regime di Porto Franco 34

2.2.2 L'incertezza normativa e le istituzioni cittadine 35

PARTE II: La città, il progetto, gli attori, i mass media 37

Capitolo 3 - Trieste, i suoi abitanti e il progetto di rigenerazione urbana del Porto Vecchio 38

3.1 Uno sguardo statistico su Trieste: l'andamento demografico 38

3.2 Cos'è oggi il Porto Vecchio: dal progetto alla concessione 41

3.3 Contenuti e obiettivi della Variante al Piano Regolatore 44

3.4 La rigenerazione urbana in ambito portuale 49

Capitolo 4 - Gli attori e i testimoni qualificati 54

4.1. I soggetti "istituzionali" 54

4.1.1 L'Autorità Portuale: la Presidente, Marina Monassi 56

4.1.2 L'Amministrazione Comunale: il Sindaco, Roberto Cosolini 60

4.1.3 Il Concessionario Portocittà SpA: il direttore sviluppo, Corrado De Francisco 69

4.2 I soggetti "politici", gli ex amministratori e gli osservatori 78

4.2.1 Il senatore Giulio Camber 80

4.2.2 I parlamentari triestini: Roberto Antonione (Pli), Roberto Menia (Fli), Ettore Rosato (Pd) 82

4.2.3 L'ex presidente dell'Autorità Portuale, Claudio Boniciolli 89

4.2.4 L'ex sindaco Roberto Dipiazza 98

4.3 Gli osservatori: lo scrittore Veit Heinichen 109

Capitolo 5 - I movimenti di opinione sul web 116

5.1 L'associazione "PortoVerto" 116

5.2 Il Movimento Trieste Libera, Paolo G. Parovel e "La Voce di Trieste" 120

PARTE III: Ricerca sul campo e verifica delle ipotesi 132

Capitolo 6 - Sondaggio somministrato online: metodologia, campione, analisi e rappresentazione dei risultati 133

6.1 Questionario somministrato online 134

6.2 Analisi e rappresentazioni grafiche dei dati 141

6.2.1 Il contesto e le caratteristiche dei rispondenti 144

6.2.2 Sezione 1 - La città di Trieste, i triestini e i confini 147

6.2.3 Sezione 2 – Il Porto Vecchio: il passato e il presente 150

6.2.4 Sezione 3 - Il Porto Vecchio: il futuro e il progetto di recupero 153

6.2.5 Sezione 4 - Il Porto Vecchio: la politica e le istituzioni 159

6.2.6 Sezione 5 - Il Porto Vecchio: i media e i movimenti di opinione 163

6.3 Trieste, Porto Vecchio, Punto Franco: una visione d'insieme a verifica delle ipotesi 168

CONCLUSIONI E PROSPETTIVE FUTURE 173

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI 177

Bibliografia 177

Varie e sitografia 182

ALLEGATI 184

Questionario 185

Variante al Piano Regolatore 191

Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed Associate adottato a Parigi il 10 febbraio 1947 - Allegato VIII 254

Le interrogazioni Parlamentari 261

Atto camera risoluzione in commissione 7/00886 261

G6.217 (già emendamento 6.217) seduta del Senato n. 791 del 12/09/2012 267

Atto camera interrogazione a risposta scritta 4/17691 268

Analisi testuale: raffronto tabellare dei concetti più frequenti nelle interviste 272

INTRODUZIONE: Quadro di riferimento e ipotesi di lavoro

La decisione di realizzare la tesi di ricerca sul Porto Vecchio di Trieste, è maturata dopo anni di osservazione e qualche quotidiana frequentazione risalente al periodo in cui mi trovavo ad operare come agente marittimo neodiplomato, per una delle compagnie più autorevoli di Trieste. Mi ha sempre colpito infatti, il ruolo quasi taumaturgico che da almeno 30 anni viene assegnato al Porto Vecchio, quasi fosse la soluzione per tutti i mali di Trieste. Una città ormai seduta sulla propria fortuna, che lascia trascorrere il tempo troppo concentrata a rivendicare un ruolo fuori dal tempo, senza accorgersi che intanto il tempo stesso ha modificato il resto del mondo. Per questo motivo, la città si spegne lentamente, dilaniata nel suo nucleo da un misto di invidia ed immobilismo rassegnato, mentre la demografia impietosa ci racconta di un trend in calo, di un invecchiamento irreversibile e di una perdita d'interesse per questa zona, considerata oggi troppo periferica ed isolata. Un luogo lontano dai centri di potere, dove non c'è più un confine da "difendere" e nemmeno un "nemico" da fronteggiare. Il problema è che oggi, probabilmente, Trieste non si rende conto di essere il nemico più pericoloso di se stessa e che di confini, una volta abbattuti quelli geopolitici con l'allargamento verso Est dell'Europa, ce ne sono di molto più solidi, invalicabili e per di più invisibili: quelli mentali.

Da troppi anni, nei tentativi di recupero del Porto Vecchio, si assiste ad un continuo palleggiamento di responsabilità, si parla di progetti di riutilizzo, riassetto, rigenerazione, definizioni che di volta in volta sono mutate per segnare un distacco da quelle precedenti e che mai hanno trovato reale sbocco, ma hanno rappresentato, una dopo l'altra, trampolini elettorali o argomenti comunque legati alla volontà politica di stupire, di far vedere che le cose si stavano muovendo, per essere successivamente abortiti in un silenzio imbarazzante. Le diverse istituzioni che da anni rappresentano il governo della città di Trieste e della Regione, non hanno mai realmente trovato il corretto allineamento per poter dare il via ad un'opera che oggi sembra quasi irrealizzabile e che suscita ironia, malcelato fastidio e risentimento, negli abitanti della città di Trieste. Una città dalle due anime: quella cosmopolita, aperta, alla ricerca di contatti e novità, accogliente e pronta a confrontarsi con chiunque lo desideri. E quella chiusa, misantropa, impaurita e desiderosa di difesa, revanscista, isolazionista e bisognosa di muri dietro ai quali ripararsi, retrograda in quanto negazionista di quanto gli altri - e il "nuovo" - possono offrire. Una città che rinchiude in sé tutto il mondo, che costruisce confini nei confini, fino a divenire una sorta di matrioska dall'anima autoreferenziale e solipsista, rinsecchita e sedimentata su posizioni arcaiche ed anacronistiche.

Questo, secondo me è il nodo cruciale attorno al quale si dipanano le decennali politiche attuate dagli amministratori e dai politici che si sono succeduti alla guida della città di Trieste negli ultimi 40 anni. Superato infatti l'impatto con il dopoguerra e le sue eredità scomode, fatte di territori ceduti a terzi da parte di terzi, Trieste non ha saputo riaccendere il proprio motore industriale e politico, se non per qualche raro impeto individuale, durato qualche anno, spentosi non appena l'entusiasmo andava a scemare di fronte alla realtà di un territorio sempre più isolato dal resto del Paese, sia infrastrutturalmente che istituzionalmente. L'abitudine malsana all'attesa, sedimentata a causa dei troppi anni di sostegni e concessioni statali, sgravi e aiuti a diverse categorie sociali ed economiche, hanno forse causato il danno più rilevante, decretando, di fatto, la fine di qualsiasi capacità di mettersi in gioco e di rischiare. Un paradosso tra i tanti, per la città emporiale dei secoli passati e ancora oggi (ma fino a quando?) sede rappresentativa del più importante gruppo assicurativo nazionale. Il collegamento tra questi ragionamenti che percorrono la storia della città – fino al suo stato attuale - e l'argomento che ho scelto quale oggetto di ricerca in questo mio lavoro, ossia la questione del riutilizzo del Porto Vecchio, rappresenta secondo me una chiave di lettura perfetta per poter spiegare in termini concreti, la controversa mentalità di una città che guarda al futuro con la testa rivolta all'indietro, perennemente fuori tempo e quasi rassegnata a lasciarsi scivolare in un crogiolo di progetti sfumati, speranze vane e disincanto, nell'attesa che il tempo passi, tra un aperitivo al bar, una passeggiata tra i palazzi storici e un bagno di sole lungo la costa.

Io credo che il Porto Vecchio, con la sua travagliata storia degli ultimi 30 anni, possa rappresentare in modo perfetto la cartina di tornasole dello stato della città, sia in termini di condizione politica, economica e sociale, che nell'analisi della mentalità comune e della psiche dei triestini. Una sorta di proiezione materiale e istituzionale dei confini mentali e ideologici citati sopra. Al di là dei luoghi comuni che a Trieste si sprecano per definire l'atavica incapacità di realizzazioni in campo economico e industriale, fatte salve alcune realtà consolidate ormai quasi "leggendarie" (ad es. Generali, Illycaffè), la questione del Porto Vecchio riemerge periodicamente quasi come un monito, a ricordare che Trieste, nonostante i tempi siano cambiati, i confini con l'est abbattuti e la globalizzazione abbia fatto compiere passi da gigante in direzioni inesplorate (con esiti positivi a volte, meno altre), rimane sempre prigioniera delle sue splendide ed ineffabili contraddizioni. Nel corso dei decenni è stata definita "città-laboratorio" in senso politico, etnico, culturale, sociale; città perennemente stretta da un confine mai digerito del tutto, fatto di roccia carsica e di acqua di mare, dove arrivare è difficile per le poche e inadeguate vie di collegamento e partire forse ancor di più, dopo aver respirato l'aria di un passato glorioso, che si riduce al giorno d'oggi in un'effimera

sensazione di benessere d'altri tempi. Uno stato di consapevole stordimento, un'ebbrezza stagnante in cui versa una città mai sobria né ubriaca, ma perennemente alticcia, come chi uscendo dall'osteria sente addosso l'onnipotenza del non dover pensare al domani, cullandosi in chissà quali sogni di gloria: "*..e camminare piano un po' ubriachi, chissà, qualcosa forse succederà… ..ma poi finisce che mi confondo anche un po' con altre storie di cent'anni fa…"* cantava Gino D'Eliso[1] nel 1982, dipingendo in modo assolutamente perfetto la mentalità del triestino, con la riduzione di ogni conflitto interiore ai sogni gloriosi dell'Austria felix. Ma la contrapposizione fra tradizione e modernizzazione, non può essere la semplice e dicotomica chiave di lettura. Bisogna infatti ricercare e analizzare, a livello strutturale e sistemico, le volontà politiche e amministrative, le scelte e le regole di comportamento che hanno condotto a uno stallo/stagnazione, un loop burocratico/normativo e mentale che da decenni paralizza e rende, appunto, silente e inerme il vero nucleo di Trieste, il cuore del suo Porto.

Nella mia ricerca, nella quale il primo step è stato quello di individuare e isolare le cause di una tale situazione, sono presenti alcune interviste ai personaggi chiave del passato politico-istituzionale e del presente, che in qualche modo hanno avuto/continuano ad avere/avranno in futuro, un ruolo nel tentativo di trasformare la fase progettuale in realizzazione concreta. Ho pensato di rivolgere loro un certo numero di quesiti, in modo da ottenere una visuale a largo raggio da poter mettere a confronto con i risultati (pochi), sino ad ora ottenuti in fatto di sviluppo. I protagonisti delle interviste appartengono al mondo della politica (con incarichi sia locali che nazionali), al mondo imprenditoriale, alle istituzioni che sovrintendono l'area in questione, al mondo della cultura triestina. Naturalmente non potevo esimermi dal sondare anche le opinioni di chi invece ruoli particolari non ne riveste, bensì assiste da spettatore interessato a più livelli, allo svolgersi di questa sorta di gioco a somma zero, ossia, i triestini "informati" o "interessati" in tal senso. Nella mia esposizione si parte da un percorso storico che narra gli ultimi decenni di "non vita" del Porto Vecchio, parallelamente alla crescita urbana della città, alle modificazioni negli assetti tra i diversi gruppi presenti e in continuo divenire qualitativo/quantitativo: mutamenti nella composizione etnica e nella numerosità degli abitanti e delle persone che quotidianamente si trovano in essa per svariate ragioni; dal lavoro, al turismo, al transito verso altre destinazioni.

[1] Cantautore e intellettuale triestino, affascinato dal mito della Mitteleuropa. "Mittelautunno" tratta da "Cattivi pensieri", Philips, Milano, 1982.

L'ipotesi generale della ricerca è:

- Il Porto Vecchio rappresenta il cuore della città, per ubicazione, patrimonio architettonico e tradizioni storiche, potenzialità a livello di insediamento urbanistico e produttivo (turistico, culturale, di servizi).

- La situazione di stallo e il perenne equilibrio instabile dei progetti sinora tentati e mai realizzati, sono la cartina di tornasole dello stato della città sotto il profilo politico e amministrativo, specchi della mentalità vigente.

- Lo sviluppo della città di Trieste è strettamente connesso allo sviluppo dell'area del Porto Vecchio.

Per cercare di costruire un quadro quanto più esaustivo e utile alla comprensione dello stato in cui versa la città di Trieste e delle grandi contraddizioni che ne accompagnano il cammino anche in questo terzo millennio, l'analisi non può che essere di carattere multidisciplinare, abbracciando questioni politico-amministrative, retaggi storici, implicazioni e relazioni interetniche, rapporti e problematiche di confine, mutamenti sociali e approcci mentali allo stesso concetto di confine, spazi materiali e immateriali. All'interno di questo percorso, nella raccolta delle testimonianze dirette da parte di addetti ai lavori, attori e testimoni qualificati a loro modo coinvolti nella questione del Porto Vecchio, ho potuto rendermi conto di quanto e in che termini questo argomento sia insito in ognuna di queste componenti dell'analisi.

Oltre alle interviste realizzate, che formano la parte più attuale della raccolta di informazioni all'interno delle diverse componenti il sistema porto-città (politica, amministrativa, direzionale e culturale), ho voluto prendere in considerazione l'opinione dei triestini, schierati in due gruppi contrapposti sotto il profilo del concetto di "sviluppo" legata al Porto Vecchio, ai quali è stato somministrato un questionario diviso in sezioni, per ottenere una panoramica globale su alcuni aspetti del problema (progetto, politica, mentalità). Sotto il profilo mediatico, la vicenda del recupero di Porto Vecchio presenta un punto di riferimento imprescindibile, ossia l'inchiesta del giornalista e scrittore Paolo Rumiz, pubblicata dal quotidiano "Il Piccolo" di Trieste, tra febbraio e aprile 2011[2]. Rumiz, intellettuale e attento osservatore della sua città, preciso e disarmante nella sua

[2] Rumiz P., Trieste e il porto, vent'anni di occasioni sprecate, La "farsa" del porto. Quando il presidente si commissariò, La battaglia del porto vinta (e poi persa) da Lacalamita, E alla fine Luka Koper sorpassò il porto di Trieste, Il Piccolo, 17 – 20 febbraio 2011.

analisi, dopo aver ripercorso in quattro puntate gli ultimi 20 anni della storia del Porto, ricca di nomi, cognomi e accadimenti, ha innescato una spirale crescente di reazioni, culminate in un successivo articolo pubblicato dallo stesso quotidiano in data 21 aprile 2011, che ha segnato – di fatto – una sorta di "apertura delle ostilità", fornendo un fondamentale input per l'avvio della discussione a più livelli.

La mia analisi, vuole comunque essere scevra da giudizi di natura politica o di merito nei confronti dei soggetti coinvolti a vario titolo e in momenti diversi, in quella che si può definire una *danza macabra* sulle spoglie di una "città proibita". Ritengo però, possa rappresentare uno strumento utile per la comprensione di certi meccanismi. Quelli che da anni mantengono il motore di Trieste a regime minimo di giri (dato/lato oggettivo). Ciò che invece credo sia demandato ad ognuno di noi, è decidere se continuare ad accettare – pedissequamente - tale condizione (dato/lato soggettivo).

PARTE I: Trieste e il suo rapporto con il Porto Vecchio

Capitolo 1 - I confini mentali e le anime della città

1.1 La città contemporanea: tra localismo e cosmopolitismo

Trieste è da sempre una città fortemente legata ai propri simboli. Simboli che, nonostante i secoli trascorsi, esercitano ancora una grossa influenza sul comportamento degli abitanti di una città troppo dedita al rimpianto dei tempi passati. Quello che si può definire come "l'esempio originale" in tal senso, è l'assassinio di Francesco Ferdinando, arciduca d'Austria e della sua compagna, uccisi in un attentato a Saraievo nel 1914[3]. Un evento altamente simbolico per la storia della città e per i decenni successivi; da quel momento in poi infatti, la spinta egemonica del nazionalismo italiano di frontiera, riuscì nell'intento di colonizzare gran parte delle espressioni della triestinità, condizionando in maniera decisiva la dialettica politica e preparando - di fatto - le condizioni per il declino. Nonostante ciò, l'ombra del mito cosmopolita ottocentesco resisterà fino ai giorni nostri, almeno in quella che Claudio Magris[4] ha definito la "Trieste silenziosa", quasi letteraria, solo apparentemente apolitica. Il mito cosmopolita e i suoi linguaggi si intersecano infatti durante tutto il '900 con un'atmosfera forzatamente nazionalista e con la sensazione di vivere al confine di una civiltà, oltre al quale c'è l'ignoto e per questo, temuto. L'incubo del "pericolo slavocomunista" incombe sin dal secondo dopoguerra sulle rappresentazioni che la città fornisce di sè, compattando ancora una volta i triestini che si dichiarano italiani, dietro alla questione nazionale e paradossalmente, all'ideologia antipolitica e anti-stato che coltiva ambizioni autonomiste e indipendentiste per il riconoscimento della "specialità triestina", come quella sostenuta a gran voce da Manlio Cecovini[5], uno dei fondatori della Lista per Trieste[6], movimento sorto per contrastare il Trattato di Osimo[7] nella metà degli anni '70. Nonostante lo scenario descritto, il mito cosmopolita non viene sepolto dalla retorica nazionalista e municipalista che guida la maggioranza dei triestini. La memoria storica di uno straordinario esperimento geopolitico che ha fatto di Trieste una grande

[3] Minca C., Trieste, orizzonte cosmopolita, in Faccioli M., Processi territoriali e nuove filiere urbane, Franco Angeli, Milano, 2009.
[4] Magris C., Il mito asburgico, Einaudi, Torino, 1996.
[5] Fondatore nel 1975 della "Lista per Trieste", prima lista civica Italiana. Dal 1978 al 1983 sindaco di Trieste e dal 1979 al 1984 Parlamentare Europeo.
[6] Movimento politico autonomista sorto in seguito all'ampio movimento d'opinione che si formò a Trieste nella seconda metà degli settanta a seguito della firma del Trattato di Osimo, avvenuta nel 1975.

città imperiale, non smette infatti di penetrare e influenzare i processi di formazione dell'identità individuale e collettiva, operando, in parallelo al discorso nazionale, come potente processo di assimilazione nei confronti di chi arriva da fuori e impara a pensarsi triestino. Quella cosmopolita è una sfida aperta nei confronti della città e delle differenze in essa contenute, dove a volte si possono generare dei progetti che, in alcuni luoghi e in alcuni momenti storici, consentono di mettere in piedi dei laboratori politici per la definizione di un principio di cittadinanza alternativo, rispetto a quello prodotto dalle nazioni storiche. Trieste, in tal modo è stata sempre identificata e presa a modello, non solo per la vicinanza al "mondo sconosciuto" dell'est, ma anche e soprattutto per quell'osmosi silenziosa e quotidiana che da e verso quel mondo si muoveva perfettamente, nonostante una destra revanscista e anacronistica, erettasi a "baluardo dell'italianità". La città cosmopolita rifiuta quindi l'imperativo stanziale, cartografico e demografico dello stato nazione, a favore di un modello di cittadinanza dinamico, svincolato dal principio di appartenenza al territorio. Trieste è stata definita a più riprese uno spazio-laboratorio politico e di convivenza, dove spesso si è assistito, come ricordano Ara e Magris[8], a molte anticipazioni della potenza e della crisi del progetto capitalista borghese e dove ha visto la luce una "nazione non territoriale", quella triestina, ma anche dove la fragilità della citta cosmopolita è emersa in tutta la sua drammaticità, quando è stata sottoposta alla pressione irresistibile delle nazioni storiche.

La Trieste moderna nasce nel '700 per merito degli Asburgo e si trasforma rapidamente in uno straordinario esperimento urbano, in un progetto politico ed economico costruito a tavolino per la conquista dell'Adriatico e dei traffici d'Oriente da parte della casa d'Austria. Trieste è quel luogo in cui il progetto di identificazione della borghesia mercantile, industriale ed intellettuale, europea e mediterranea, ha cercato e a momenti ha trovato, la sua materializzazione urbana. Ciò a spiegare, almeno in parte, la tradizione laica della città, il ruolo particolare della comunità ebraica nel forgiare la sua classe dirigente, la sua condizione di orgogliosa città-stato, la propensione a guardare al mare come allo spazio vitale della propria geografia progettuale.

Trieste, oggi è un modello di laboratorio geopolitico e geoeconomico, dove l'orizzonte identitario fragile e in perenne equilibrio instabile su cui si è retto a lungo il "progetto triestino", da un lato ha prodotto una società intrinsecamente cosmopolita, dall'altro ha aperto la porta a forme tetre e a tratti

7 Il trattato di Osimo fu firmato il 10 novembre 1975 per sancire la separazione territoriale venutasi a creare nel Territorio Libero di Trieste a seguito del Memorandum di Londra (1954), rendendo definitive le frontiere fra l'Italia e l'allora Jugoslavia.

8 Ara A., Magris C., Trieste: un'identità di frontiera, Einaudi, Torino, 1982.

anche sanguinose, di territorializzazione nazionalista e di sedimentazione di piccole ma tenaci ideologie, fortemente polarizzate. Il pluralismo culturale e politico si fonda sulla convinzione che diversità e dissenso siano valori che arricchiscono l'individuo e anche, con un concetto caro a Giovanni Sartori[9], la sua "citta politica". Ma al tempo stesso, il pluralismo non è soltanto tolleranza per la diversità: la tolleranza è il rispetto, innanzitutto, dei valori altrui. Il pluralismo è invece un progetto culturale che afferma un valore proprio, disegna una società composta da associazioni multiple, in primo luogo volontarie, non obbligatorie e sempre aperte a nuove affiliazioni. E' questo il codice genetico di ogni società aperta e pluralista, che nel caso di Trieste moderna si traduce nel tentativo, fondato in parte sui principi della democrazia liberale ottocentesca, di assicurare alla città una stabilità sociale fondata sulla pace interculturale. Il carattere volontario, non coercitivo e/o predeterminato delle affiliazioni multiple che caratterizzano una società pluralista, è forse una delle ragioni principali del fascino intellettuale e al tempo stesso della straordinaria fragilità della Trieste cosmopolita. Il pluralismo e il cosmopolitismo hanno però molti avversari, che a Trieste come in molte altre città, hanno contribuito in modo decisivo ad ucciderne il progetto[10]. Il pluralismo culturale e politico ha principalmente due nemici: il nazionalismo territoriale (per la sua natura) e il multiculturalismo esclusivista e difensivo. Giovanni Sartori sottolinea con forza che, se il pluralismo è tenuto a rispettare la molteplicità culturale che caratterizza un luogo, in quanto progetto politico, non è tuttavia tenuto a fabbricarla, a produrla. Il multicultarismo non è la prosecuzione del pluralismo, così come l'ideale cosmopolita non è, in linea di principio, multiculuralista. Anzi, nella misura in cui il multiculturalismo si presenta aggressivo, confinante e intollerante, esso rappresenta la negazione stessa del pluralismo necessario per il fiorire della città cosmopolita. Il multiculturalismo che rivendica la secessione culturale e che si risolve in una tribalizzazione della cultura è infatti per definizione anti-pluralistico. Infatti, esso puo facilmente tradursi in uno scenario composto da "isole culturali", relativamente autoreferenziali e per questo decisamente antitetiche ai principi stessi del pluralismo cosmopolita. Il segreto delle "nazioni" della Trieste ottocentesca, basate su censo, lingua e religione, per rendere il progetto cosmopolita vincente, stava proprio nell'evitare di imporsi le une sulle altre, vivendo la differenza senza intaccare il patto fondante che rendeva la città aperta e pluralista.

---

[9] Sartori G., Pluralismo, multiculturalismo e estranei, Rizzoli, Milano, 2000.

[10] Beck U., Lo sguardo cosmopolita, Carocci, Bari, 2005.

1.2 Le anime contrapposte e i confini mai abbattuti

Nella mia analisi sulle cause che hanno determinato l'attuale condizione della città di Trieste, così come la conosciamo in questi primi anni del terzo millennio, traggo spunto dall'opera di Alberto Gasparini[11] "Il caso di Trieste", nella quale viene presa in esame la dinamica di alcuni processi relativi alla vita, la storia e lo sviluppo della città. L'utilizzo della discussione in atto sulle sorti del Porto Vecchio è lo strumento che desidero utilizzare nel tentativo di ricostruire e possibilmente comprendere, quali meccanismi si sono rivelati decisivi nel percorso sin qui intrapreso, soprattutto nella seconda metà del secolo scorso e fino ad oggi. Focalizzando l'analisi sul caso specifico del Porto Vecchio, emerge chiaramente, a suffragio della tesi di Gasparini, la presenza di due anime contrapposte, una cosmopolita e una localista. E questo, fino dai tempi del passaggio epocale della città al ruolo di "città-immediata", cioè direttamente soggetta all'autorità imperiale asburgica. Proprio questo rapporto dicotomico a livello interiore, rappresenta secondo me la chiave per comprendere i passaggi che hanno condotto ad una situazione che oggi risente, in un'ottica naturalmente post-moderna e globalizzata, di quelle contraddizioni che bloccano, in un perfido, indolente e al tempo stesso consapevole limbo, l'esistenza e il futuro di Trieste. Mentre nel passato, secondo Gasparini, la coesistenza di queste due anime era risultata funzionale ad una forma di equilibrio. Ma, trasponendo al giorno d'oggi questa duale e contrastante natura dell'anima di Trieste e dei suoi abitanti, si può affermare che proprio la questione riguardante una fetta consistente di città, ossia l'area del Porto Vecchio, sia l'attuale terreno su cui queste due inclinazioni, due anime, due modi di concepire la vita e quindi lo sviluppo e il futuro, si stiano sferrando i colpi decisivi. Più che di un approccio strettamente sociologico, Trieste avrebbe bisogno di uno psicanalista in grado di isolare le diverse componenti che influenzano e determinano il suo comportamento, per cercare, andando a ritroso come in una regressione, di riparare in qualche modo a questo continuo stillicidio di idee e progetti mai portati a compimento, a questa atavica indolenza quasi rassegnata e compiaciuta, che rende la città e le persone che la vivono e la governano sicuramente peculiari come oggetti di studio, determinando però degli effetti deleteri sotto il profilo della crescita e della competizione all'interno dello scenario allargato dell'Europa del terzo millennio.

Il mio tentativo di ricercare e spiegare le componenti e i meccanismi (variabili) che sottendono a questi effetti, siano essi le cause dirette o semplicemente delle variabili ulteriormente influenzate da

[11] Gasparini A., Il caso di Trieste in "Società civile e relazioni internazionali", Il Mulino, Bologna, 2011.

altre, parte proprio dalla definizione del campo di questo "gioco" e dalle sue componenti, ossia i protagonisti principali.

La metodologia che ho deciso di utilizzare è l'isolamento delle componenti e il loro conseguente ordinamento all'interno di categorie funzionali. Trattandosi di argomenti che quotidianamente vengono ripresi dagli organi di informazione, ho dovuto considerare gli stessi quali componenti ulteriori, stante la capacità di influenzare e dirigere l'opinione dei cittadini e soprattutto perché a livello di stampa quotidiana, Trieste è in tal senso eterodiretta. Un solo quotidiano locale ma di matrice nazionale[12], è anch'esso un esempio del ruolo marginale e poco strategico della città nei confronti del "resto del mondo" della comunicazione. Un mondo dove, oggi, si giocano le battaglie decisive a livello politico, con indubbie influenze ed effetti sui mercati finanziari, reali e virtuali, ossia gli scenari delle guerre attuali. Trieste non è più la citta imperiale, dei commerci e dei traffici, né tantomeno del terziario avanzato, stante l'invecchiamento demografico e la stagnazione a livello commerciale e imprenditoriale. Trieste è una città dove anche l'informazione è appannaggio di pochi, dove – come detto sopra - esiste un solo quotidiano (e non sarebbe possibile il contrario, guardando al numero esiguo di abitanti, in ulteriore decremento e con un tasso di anzianità crescente). Trieste è la città dove si vive bene se si ha superato l'età lavorativa, dove i servizi per la persona non mancano, dove la natura offre nel raggio di pochi chilometri le opportunità più svariate: dove *invecchiare serenamente*. Alla luce di questo quadro decadente, viene allora da chiedersi quanto sia opportuno e credibile investire nel futuro, soprattutto con il rischio di creare ulteriori cattedrali nel deserto. In questa sorta di *danza macabra*[13], il Porto Vecchio è indubbiamente il convitato di pietra.

Come ogni città di confine e soprattutto nel ruolo di città che ha visto spostarsi questo confine più volte, Trieste ha patito e continua a subire gli effetti deleteri causati da ripetuti stress per l'economia e per i rapporti interetnici, soprattutto alla luce dei tanti mutamenti geopolitici e in considerazione del fatto che questa fascia di terra per decenni ha rappresentato la "porta verso l'est", quel mondo così poco conosciuto, poco compreso, ad alcuni decisamente ed aprioristicamente inviso. Oltre a ciò, non vanno sottaciuti gli effetti deleteri di lungo periodo, causati da una politica nazionale volta a compensare questa "crisi di identità", unita al continuo rimescolamento normativo ed economico, con benefit, assegnazioni di specialità e contributi a pioggia, che hanno modellato la mentalità di

[12] Il Piccolo di Trieste, quotidiano del gruppo Espresso.
[13] Definizione liberamente tratta dall'omonimo romanzo di Veit Heinichen, Edizioni E/O, Roma, 2010.

generazioni di triestini verso una passività fatta di attesa verso l'assistenzialismo, privandoli della capacità di intraprendere, generando paure, istillando ostilità verso il nuovo e lo "straniero". Non la città del "terziario avanzato", termine molto in voga tra gli anni '70 e gli anni '80, bensì quella dell'inerzia e dell'attesa spasmodica dei benefici, che ad ogni tornata elettorale divenivano l'unica ragione di vita per molti (politici e semplici cittadini).

In questo ambito, anche la politica ha avuto un ruolo decisivo nell'ostacolare un percorso di sviluppo coerente. La nascita di movimenti di "difesa" dei confini, della specialità, dell'indipendenza, o al polo opposto, della supposta "italianità" a dispetto di un altrettanto supposto pericolo "slavo" da almeno tre decenni decisamente anacronistico, hanno avuto gioco facile nel sigillare la città con una sorta di "pellicola" che l'ha neutralizzata e resa impermeabile, fino a condurla alla stagnazione: politica, economica, sociale e - soprattutto - mentale.

1.3 Le fasi storiche del Porto Vecchio: sviluppo, declino, stagnazione

Inquadrando il sito sotto il profilo storico, possiamo notare come il Porto Vecchio di Trieste, nonostante la sua pregiata valenza storica e architettonica, da troppi anni giace in uno stato di sottoutilizzo delle reali potenzialità che ai tempi degli Asburgo l'avevano fatto assurgere al ruolo di scalo principale del Nord Adriatico. Ubicato a ridosso del centro della città di Trieste, a poche centinaia di metri da Piazza dell'Unità d'Italia, considerata il centro cittadino, rappresenta, grazie alla sua estensione di quasi 700.000 mq., una sorta di città nella città. Nel corso dell'ultimo secolo, i suoi 1.000.000 mc. di hangar, progressivamente abbandonati al loro destino in riva al mare, cinti da un muro che li separa dalla città "vivente", costituiscono uno degli esempi di archeologia industriale marittima più rilevanti a livello Europeo, potenzialmente strategico nell'ottica di un progetto di rigenerazione urbana, che preveda la consegna del sito alla città, alle sue funzioni connesse ai tempi attuali e ai suoi abitanti. Decenni di disattenzione sul piano politico, incuria e atavica rassegnazione circa le sue sorti, hanno determinato un enorme spreco di risorse anche in termini di utilizzo degli spazi, oltre a una "perdita d'identità" che il Porto Vecchio di Trieste ha subìto, troppe volte costretto a rincorrere modelli azzardati e per questo a rimodellare i propri standard operativi, depauperando tradizioni ed esperienze secolari, senza peraltro mai giungere a una meta concreta. Oggi, percorrere i viali di Teresiana memoria, fa piombare in uno scenario da pellicola post-nucleare, dove agli edifici fatiscenti e in alcuni casi ridotti a scheletri, si alternano percorsi ciottolosi confusi da erba e rifiuti, con gli storici magazzini recanti impresse le sigle dell'epoca di costruzione, che sembrano far piombare il visitatore in una sorta di città-fantasma, da qualche tempo ravvivata dal recupero del Magazzino 26, sede di esposizioni e degli attuali uffici del concessionario "Portocittà"[14]. L'importanza del Porto Vecchio rispetto alla città contemporanea, si comprende osservando il rapporto che l'area in questione ha con il centro, ricco di palazzi storici già sedi di attività che nel passato hanno reso Trieste importante e "ricca" (economicamente ed etnicamente). Lo stesso sito, raggiunto nel passato dalle principali vie di collegamento (in primis la ferrovia), esteso per circa la metà dell'arco di costa, ha consentito alla città, grazie alla particolare conformazione e all'intuizione di Carlo VI e Maria Teresa d'Austria, di diventare il primo porto marittimo dell'Impero Asburgico. Dal punto di vista funzionale, dopo lo splendore dell'età Asburgica, i due periodi che hanno segnato il salto nella modernità sono rappresentati dalle cosiddette epoche "dei traffici" e "dei container".

1.3.1 Nascita e sviluppo

La storia del Porto di Trieste attraverso i secoli è stata suddivisa da Domenico Rossetti[15] in quattro "epoche", che, rivisitate alla luce del cammino compiuto sino ai giorni nostri, possiamo allargare a sei, partendo da quella romana, dalle sue origini sino alla caduta dell'Impero (475 d.C.), medievale sino al 1382, austriaca fino all'istituzione del Portofranco[16] (1719), emporiale sino alla metà dell'800 e quindi commerciale, sino al termine del primo conflitto mondiale, per poi parlare di vera e propria epoca "italiana".

Il golfo di Trieste, caratterizzato da condizioni naturali favorevoli per lo sviluppo della portualità data la sua collocazione geografica, sin dal II secolo a.C. ha indotto i colonizzatori della romana Tergestum[17] a insediare sulle rive della città le prime attrezzature portuali per lo sfruttamento commerciale delle potenzialità offerte. Durante il periodo romano, Tergeste era infatti dotata di due porticcioli, uno situato nei pressi della parte meridionale della città (il Campo Marzio), l'altro invece, posto in posizione più centrale, anticipava quello che poi sarebbe diventato il mandracchio, antistante la futura piazza maggiore. Entrambi gli scali, per le loro ridotte dimensioni e capacità, erano presumibilmente utilizzati per navigazioni con rotte limitate alla costa dell'Istria. Proprio il ruolo decisivo nella navigazione lungo le coste istriane, permise a Tergeste di crescere sotto il profilo economico, nonostante la vicinanza e la concorrenza con Aquileia, altra grande realtà portuale dell'Adriatico. Con la caduta dell'Impero Romano, le ripercussioni si fecero sentire anche nella colonia Tergeste: il grande porto costruito ai margini meridionali della città venne lasciato al suo destino di abbandono e rovina, mentre gli abitanti della stessa rimasero legati a quella che Domenico Rossetti definiva più realisticamente "darsena", ossia il piccolo porticciolo che si trovava tra il mandracchio e la rada, considerato più che sufficiente, almeno sino alla metà del '700, per il piccolo e grande cabotaggio e la ridotta attività commerciale.

Ma la storia gloriosa del Porto di Trieste, emporio marittimo dell'Europa centro orientale, alla confluenza tra Alpi e mare Adriatico, ha veramente inizio quando l'Austria degli Asburgo decide di diventare una potenza commerciale anche sul mare. La rinascita è infatti sancita solo dopo la

---

[14] Società concessionaria che si è aggiudicata il bando europeo per il recupero del Porto Vecchio.

[15] Domenico Rossetti (Trieste 19/3/1774 – 29/11/1842): studioso di letteratura e di storia regionale e moderna, ricoprì dal 1818 la carica di procuratore presso il Comune di Trieste.

[16] Istituito con l'emanazione, nel 1719 da parte dell'imperatore Carlo VI d'Austria, della "patente di porto franco", consentì la circolazione di merci straniere senza formalità e pagamento di diritti.

[17] Sul principio del II secolo a.C., i Romani conquistarono la città che divenne una loro colonia chiamata Tergestum.

concessione del Porto Franco e la proclamazione della libertà di navigazione in Adriatico, ad opera di Carlo VI, nel secondo decennio del '700. Con il successivo avvento di Maria Teresa, a partire dal 1740, per il Porto di Trieste avrà inizio e compimento il suo percorso di massimo splendore, grazie alla realizzazione delle prime opere di ampliamento e completamento, che gli conferiranno quell'assetto che ancora oggi – nonostante i segni del tempo - si può apprezzare.

Sin dai tempi degli Asburgo, l'evoluzione del Porto di Trieste, nonostante la naturale inclinazione degli abitanti della città a una vita di traffici e scambi commerciali che ne fecero uno degli empori più fiorenti dell'epoca, fu contrassegnata da aspri contrasti e diatribe in ambito politico, ad anticipare un destino ancora oggi evidente. Fu Napoleone, mezzo secolo dopo la realizzazione del "molo Teresiano", ad aprire le ostilità sul piano dialettico, definendo imponente e dispendiosa un'opera del genere "costata uno zecchino a pietra[18]". Tra il 1751 ed il 1769, Maria Teresa continuò il suo concreto percorso di migliorie ed ampliamenti, per condurre il Porto di Trieste a un assetto che a grandi linee sarebbe rimasto lo stesso per quasi un secolo. Domenico Rossetti, sempre attento alle sorti dello scalo giuliano, sottolineò nella sua analisi del dopo Maria Teresa, come nel periodo che seguì ebbe inizio un destino di "*oscillazione e sperimento"* una sorta di ironica profezia, oggi più che mai attuale e riproducibile in chiave post-moderna, che parlava di "*progetti prodotti e meditati, ma non adottati mai*".

Il governo di Vienna bandì nel 1863 un concorso per la realizzazione di un nuovo Porto nella rada di Trieste. Il 27 gennaio 1865 l'imperatore Francesco Giuseppe approvò quello presentato da uno dei colossi dell'epoca, la "Società della Ferrovia Meridionale" (Südbahn), definita allora da alcuni notabili triestini "una compagnia di capitalisti francese" e per questo osteggiata e decisamente poco amata dall'intera popolazione. A rafforzare tale considerazione, l'opposizione violenta e radicata da parte del ceto mercantile, che in un afflato di estremo conservatorismo e timore per l'innovazione, definì "totalmente non necessario" il nuovo Porto, paventando come disgrazia per la città di Trieste l'assurgere al ruolo di esportatore oltre che importatore, cosa che la realizzazione di una rete ferroviaria moderna avrebbe certamente favorito, riducendo così la città a mero canale di smistamento di flussi mercantili. Ma la posizione del Governo centrale risultò alla fine lungimirante e moderna: nel 1861, quattro anni dopo l'inaugurazione della linea ferroviaria Trieste-Vienna, vide la luce il progetto del Porto di Trieste elaborato dall'ingegnere francese Paulin Talabot su commissione della Società della Ferrovia Meridionale; i lavori ebbero inizio un anno prima

dell'apertura del canale di Suez (1868), per aver termine nel 1883, appena quattro anni prima dell'abolizione del Porto Franco e del conseguente annullamento delle strutture emporiali della città. Il nuovo sistema portuale era finalmente caratterizzato da un'importante sinergia con la rete ferroviaria, che vedeva la stazione dei treni allo stesso livello della banchina. La trasformazione di Trieste da "emporio" a "porto di transito" era destinata però sin da allora a far emergere i veri limiti dello scalo triestino, legati alla scarsa e difficoltosa efficienza delle sue vie di comunicazione verso il retroterra, oltre alle caratteristiche dei fondali, che richiesero notevoli lavori di consolidamento. Alle deficienti comunicazioni ferroviarie venne imputato infatti il calo dei traffici tra la metà dell'800 ed il 1870.

Negli stessi primi anni del nuovo secolo, iniziò ad animarsi a Trieste un acceso dibattito per l'individuazione di quelle soluzioni che si riteneva potessero arginare o correggere i problemi più gravi del porto, ossia la scarsità di retroterra ed i fondali bassi e quindi poco ricettivi. Quello che allora veniva definito "Porto Nuovo" (l'attuale Porto Vecchio), divenne oggetto di studi da parte di una Commissione, che su incarico della Delegazione municipale e della Deputazione di Borsa, affidò a un gruppo di tecnici l'elaborazione di un progetto di massima per l'attuazione di miglioramenti. Al termine degli studi, il parere unanime da parte dei tecnici vide l'esigenza chiara di coordinare gli interventi ritenuti della massima urgenza con un "piano generale di sistemazione". Tra le proposte presentate, vi fu anche quella di estendere il porto attuale verso la zona di Barcola, oppure di ipotizzare addirittura la creazione di un nuovo porto, con l'istituzione di un ulteriore Punto Franco nella zona del vallone muggesano. L'idea vincente fu proprio quella di collocare l'allora "Porto Nuovo" tra l'Arsenale del Lloyd e la punta di S.Andrea: nel settembre 1900 fu stipulato un accordo tra il Comune e lo Stato, che finalmente non trovò l'opposizione dei membri più conservatori del ceto mercantile triestino. Il primo progetto, approvato il 10 ottobre 1900 a Vienna, vide la collaborazione iniziale da parte dell'architetto triestino Geiringer. In parallelo, nel 1901, venne approvato anche il progetto per la ferrovia Transalpina Trieste – Gorizia – Assling – Villaco - Klagenfurt, inaugurata nel 1907, con la quale si contava di arginare almeno in parte il ritardo accumulato nei confronti degli altri porti europei, in primis quelli dell'area tedesca del nord, tecnicamente e strutturalmente più avanzati e quindi utilizzabili con tariffe più vantaggiose da parte degli operatori.

[18] Botteri G., Una storia europea di liberi commerci e traffici, Società Editoriale Libraria, Trieste, 1988, pag. 31.

Gli anni della prima guerra mondiale sancirono il temporaneo arresto delle attività del Porto di Trieste, sia in termini di traffici che di realizzazione e ampliamento delle opere portuali, sospese a partire dal 1914. Al termine delle ostilità, il primo grande obiettivo da perseguire rimaneva quello di terminare il Porto Nuovo, che vide la luce nel suo assetto definitivo solo nel 1920. Ma la questione principale che si andava a delineare era di ben altra portata e rivestiva lo stesso ruolo di Trieste, che da "emporio" dell'ormai dissolto Impero AustroUngarico, doveva trovare una sua identità nuova nell'ambito dei commerci internazionali. In ordine a tale problema, da non sottovalutare anche la grave frammentazione geopolitica del centro Europa e la vicinanza territoriale di una nuova entità statuale come la Jugoslavia, con tutte le incognite che essa poteva rappresentare.

Perso infatti ogni sorta di privilegio goduto sotto il Governo di Vienna, Trieste fu costretta a una sorta di "ricostruzione" anche di quegli accordi internazionali che potessero ripristinare alcune condizioni di favore o quantomeno compensarne l'assenza. Lo scalo giuliano si calò così nella nuova realtà marittima italiana che in breve gli consentì, grazie anche al ripristino delle tariffe adriatiche[19], di mantenere uno stretto legame commerciale con i territori del suo hinterland. Da una testimonianza dell'epoca dello studioso triestino Giorgio Roletto[20], si evince che "Trieste, nel quinquennio postbellico, ritrova la sua strada e la sua funzione specifica di molo sul quale transitano i traffici tra Oriente ed Europa".

Durante il primo decennio del periodo fascista, Trieste visse fasi alterne di sviluppo e recessione, legate perlopiù alle vicende internazionali, da Weimar al crollo di Wallstreet, che ne condizionarono le possibilità di crescita, a causa dell'altalenante andamento dei traffici. Ma la situazione europea stava progressivamente precipitando e il peggio doveva ancora arrivare: nel 1938 Hitler aveva infatti iniziato ad intraprendere la sua strada verso l'instaurazione di un "Nuovo Ordine", con l'annessione dell'Austria alla Germania e l'anno successivo con l'occupazione della Cecoslovacchia. Le conseguenze delle trasformazioni che si andavano delineando sul piano diplomatico si fecero sentire e la recessione andava avvicinandosi a grandi passi. Tra il 1937 e il 1940, Trieste vide praticamente annichiliti i propri traffici marittimi e in particolare con l'entrata in guerra, i commerci iniziarono ad avere per oggetto quasi esclusivamente prodotti legati ad approvvigionamenti alimentari e militari. L'occupazione nazista, a partire dal 1943, aprì la fase più critica per lo scalo giuliano: gli unici movimenti all'interno del Porto erano rappresentati dalle

[19] Tariffe concordate tra stati aderenti alla "Lega Adriatica", organismo che si occupava di coordinare i problemi ferroviari dell'area.

razzie dei militari tedeschi nei magazzini del Porto Franco. Con la creazione dell'"Adriatisches Küstenland[21]" da parte tedesca, venne sancito il passaggio all'amministrazione degli stessi nazisti, che nel giro di un anno abolirono le Tariffe Adriatiche e monopolizzarono l'Autorità Portuale per mezzo di una ditta commerciale di loro diretta emanazione, denominata "Adria".

L'apogeo della crisi sembrava non finire mai, tra il giugno 1944 e il febbraio del 1945, anche i bombardamenti anglo-americani causarono danni e numerose vittime. Al momento del successivo ritiro delle truppe naziste dalla regione, Trieste corse un rischio di portata epocale, stante la tristemente nota procedura della "terra bruciata": i militari nazisti avevano infatti provveduto a minare il Porto Nuovo, il Porto Vecchio e le rive, con l'intento di farli esplodere nel momento in cui fossero stati costretti alla fuga. In questo frangente, risultarono decisive per il futuro della città due iniziative di diversa natura, l'una diplomatica e l'altra "pratica": la prima venne messa in atto grazie all'operato dell'allora vescovo di Trieste Monsignor Antonio Santin[22], il quale riuscì ad aprire un canale di dialogo con le autorità naziste stanziate sul territorio, in modo da farle desistere dall'attuazione del loro piano distruttivo. Dal lato "pratico" fu invece decisiva l'azione del "Corpo Volontari della Libertà[23]", che nei giorni della sommossa del 29-30 aprile 1945, si occupò di disinnescare le mine e di evitare che i nazisti fossero in grado di attivarle. A completare l'opera, una squadra di finanzieri italiani, che nei pressi della stazione Marittima impedì l'accesso al molo Fratelli Bandiera a un reparto di marinai tedeschi, pronti a far esplodere le strutture minate del Porto.

In termini di operatività, il Porto di Trieste uscì dal periodo bellico molto ridimensionato. Le condizioni delle strutture portuali dopo i bombardamenti, vedevano una drastica riduzione della capacità di immagazzinamento, di carico e scarico, nonché della rete ferroviaria. Le truppe anglo-americane che occupavano la città di Trieste istituirono il "Governo Militare Alleato[24]", organismo che aveva il compito di amministrare militarmente e civilmente la cosiddetta "Zona A" del Territorio Libero di Trieste[25], mentre la Zona "B" veniva occupata dalle truppe di Tito. Nell'attesa delle decisioni delle potenze vincitrici circa il definitivo assetto da conferire alla Venezia Giulia, il

[20] Direttore, assieme ad Ernesto Massi della rivista "Geopolitica", il cui primo numero uscì in Italia nel 1939.
[21] "Litorale Adriatico".
[22] Mons. Antonio Santin, Arcivescovo – Vescovo di Trieste e Capodistria.
[23] Raggruppamento di forze partigiane durante la Resistenza italiana.
[24] GMA.
[25] Lo Stato costituito dopo la firma del Trattato di Pace di Parigi del febbraio 1947, diviso appunto in Zona A (da Duino a Trieste compresa) e Zona B (da Capodistria a Cittanova).

GMA governò mediante l'emanazione di "ordini", tra i quali, da ricordare il n. 18 del 19 settembre 1945 che istituì il "Comitato di Controllo del Porto[26]", al quale vennero assegnati competenze e poteri propri dell'Azienda Portuale e degli altri organi periferici dei ministeri italiani.

Il processo di riassetto del Porto di Trieste si stava quindi avviando, seppure molto lentamente e unicamente sul piano della ricostruzione di quanto danneggiato o distrutto, mentre altre realtà portuali, come gli scali della Germania, furono risistemate con l'applicazione di moderne infrastrutture e tecnologie e con criteri logistici innovativi.

Nel marzo del 1948 il GMA ed il Governo Italiano, si accordarono per estendere anche al Porto di Trieste gli accordi economici internazionali stipulati dalla Repubblica Italiana per la regolamentazione dei traffici marittimi. Dopo la firma del Memorandum di Londra[27], la responsabilità politica e la potestà legislativa su Trieste, furono affidate a un Commissario di Governo della Repubblica Italiana. Il primo provvedimento preso in merito alla situazione del Porto di Trieste, riguardava la situazione giuridica dello stesso: presupposto indispensabile per poterlo rendere efficacemente utilizzabile dagli operatori di altri paesi era infatti la realizzazione di uno scalo internazionale che godesse di franchigia doganale e comprendesse le strutture dei punti franchi. Il 14 ottobre 1954, il Governo Italiano predispose dei finanziamenti per attrezzare adeguatamente il porto giuliano e con l'ingresso dell'esercito italiano nel territorio Libero di Trieste e il conseguente ritorno della città all'Italia, ebbero inizio i lavori per la realizzazione del piano. Il 20 ottobre 1955, tra le prime opere portate a compimento, vide nuovamente la luce una rinnovata e restaurata Stazione Marittima, durante l'amministrazione anglo-americana ridotta a "free-shop" per i militari alleati. Ma la ripresa sul piano strutturale non manifestava segni altrettanto incoraggianti nell'operatività: con il cessare dei commerci basati sugli aiuti alleati, i traffici si ridussero infatti ulteriormente. Oltre a ciò, iniziava a farsi sentire la pesante concorrenza dei porti di Capodistria e Fiume, ormai realtà ben lontane sotto il profilo politico dal territorio italiano e con le quali Trieste doveva imparare a confrontarsi. Le due cittadine della nuova entità Jugoslava, in breve riuscirono ad attrarre l'interesse di diversi operatori: la Voest Alpine[28] spostò i propri interessi nella baia di Buccari (Bakar) a sud di Fiume, stante la costruzione di un moderno impianto di accoglienza per le

[26] Venne istituito, alla luce dell'importanza ritenuta strategica dello scalo giuliano, in special modo per le comunicazioni con l'Europa centro-orientale.
[27] Firmato il 5 ottobre 1954 (da Italia, Jugoslavia, Inghilterra e Stati Uniti), prevedeva l'assegnazione definitiva della Zona A (Trieste) all'Italia, mentre la Zona B veniva destinata all'amministrazione Jugoslava.
[28] Grande complesso siderurgico di Linz.

bulkcarries[29] che portavano minerali e carbone, mentre Capodistria, grazie a finanziamenti di provenienza elvetica realizzò un nuovo scalo, inserito da subito nella rete ferroviaria europea. Per il Porto di Trieste, tali eventi segnarono l'ennesimo avvio di una lunga fase di recessione.

Una prima forma di soccorso per il Porto di Trieste arrivò dal Governo Italiano, che finanziando la costruzione del tratto autostradale Venezia - Lisert con una diramazione in direzione Udine e con la realizzazione del doppio binario tra Trieste e Quarto d'Altino sulla Trieste - Venezia, cercò di rendere più agevoli i traffici e gli spostamenti tra Friuli Venezia Giulia e Veneto. Ciononostante, permaneva il grave problema causato dalla strozzatura verso Nord, nei traffici con Austria e Germania.

Con la legge Costituzionale del 1963 venne creata la Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia ed il Parlamento Italiano attribuì al Commissario del Governo della Regione i poteri che fino ad allora erano stati appannaggio del Commissario Generale del Governo. Il Porto di Trieste venne così sottoposto alla legislazione della Repubblica Italiana. Il primo passo importante sotto il profilo dello sviluppo delle reti di comunicazione cittadine, fu rappresentato dalla realizzazione della galleria di circonvallazione che permise di abbandonare lo scomodo e superato "treno delle rive", per collegare organicamente le due realtà del Porto Nuovo e del Porto Vecchio. In particolare, nell'anno 1965 furono poste in essere alcune condizioni che migliorarono di molto l'operatività dello scalo:

- il Porto dei Petroli, il Punto Franco Nuovo, la Riva Traiana e lo Scalo legnami vennero organizzati con criteri più aderenti ai tempi ed alle mutate condizioni;

- furono acquisite e messe in opera moderne apparecchiature meccaniche per le operazioni di carico/scarico delle merci;

- venne effettuato il drenaggio dei fondali;

- fu realizzato il Molo VII.

A partire dal 1967 inoltre, con l'entrata in vigore della legge n. 589 del 9 luglio, successivamente integrata negli anni 1969, 1971 e 1978, il Porto di Trieste acquisì lo status di ente pubblico, dotato di ampie e particolari competenze stabilite dalla legislazione italiana.

[29] Navi per il trasporto di determinate rinfuse, solide o liquide.

Un altro passo decisivo verso l'espansione, fu la costruzione e l'allacciamento dell'Oleodotto Transalpino Trieste - Baviera[30], successivamente (1970) collegato con il terminale di Schwechat, nei pressi di Vienna.

[30] Trans Alpine Ölleitung (TAL).

1.3.2 Declino e stagnazione

Un duro colpo alla vita dello scalo giuliano e all'intero sistema dei traffici su mare europei, venne inferto il 5 giugno 1967, quando il conflitto tra Israeliani ed Egiziani portò alla chiusura al traffico marittimo del Canale di Suez. Per otto lunghi anni, esattamente fino al 5 giugno 1975, qualsiasi nave intendesse raggiungere dal mediterraneo i porti dell'Africa Orientale e dell'Asia, fu costretta ad allungare il suo percorso di 7 mila miglia. Il declino di molte aree portuali il più delle volte è stato indotto dall'inadeguatezza delle strutture tradizionali ad accogliere nuove forme di commercio e nuove tipologie di navi. La difficoltà maggiore si è ravvisata sempre nell'adeguamento in tempi utili, ai cambiamenti tecnologici inerenti il traffico, la movimentazione e lo stoccaggio delle merci. Il Porto di Trieste, a partire dagli anni '70 avvertì questa sorta di squilibrio tra l'offerta disponibile e una domanda di attrezzature e risorse che non concedeva il minimo spiraglio a metodologie e strutture ormai vetuste e superate. La realizzazione del Molo VII, sancì in tal senso l'inizio del processo di trasferimento progressivo di molte attività dal Porto Vecchio al Porto Nuovo, adatto ad accogliere i nuovi traffici e i moderni container. Di pari passo con l'esautorazione di alcune funzioni fino ad allora ritenute essenziali per il vecchio scalo giuliano, si aprì un vivace dibattito sul reale ruolo del Porto Vecchio, ancora oggi di grande attualità.

Il primo progetto urbanistico a coinvolgere Porto Vecchio, riconsiderandone forme e funzioni, è datato 1969, periodo nel quale il Punto Franco operava ancora a pieno regime. È il progetto presentato da Luciano Semerani e Gigetta Tamaro al Concorso di idee per il piano particolareggiato del centro storico di Trieste (l° classificato ex aequo). Esso ipotizzava una radicale trasformazione delle strutture di Porto Vecchio, negandone la matrice urbanistica e pertanto contemplando la sostituzione totale del suo tessuto edilizio. Tamaro e Semerani infatti, riconoscendo nei borghi storici (Teresiano, Giuseppino e Franceschino) la matrice originaria della crescita urbana, consideravano il Porto Vecchio come sede di una nuova espansione, per la quale predisposero un'ipotesi di "tabula rasa" che, sebbene non fu più riproposta in progetti successivi, ebbe come effetto di concepire per un lungo periodo il Porto Vecchio non come luogo da conoscere e rivalorizzare, bensì quale "vuoto urbano" da reinventare totalmente. Le discussioni sul sito, si accesero in particolare nel 1971, allorché il giapponese Kenzo Tange, architetto di fama internazionale, presentò le "Linee guida per lo sviluppo dell'area di Trieste", un'ipotesi avveniristica che considerava sin da allora la costa come un organismo unitario. Pochi anni dopo, nel 1974, in un nuovo progetto ad opera dell'architetto italiano Guido Cannella, si iniziò a parlare

più dettagliatamente e per la prima volta, di nuove destinazioni d'uso per l'area del Porto Vecchio: un parco urbano, attività direzionali, strutture sportive, attività fieristiche, residenze e strutture universitarie e un parcheggio di interscambio. Un intervento che immaginava di operare con soli fondi pubblici e che intendeva aprire la strada a due idee importanti:

- definire il Porto Vecchio come luogo separato e non come parte di un sistema (spaziale, funzionale, economico);

- produrre una frattura al suo interno, con la testata sud, oggetto di pesanti interventi di riconversione e i restanti spazi (dal molo III fino al terrapieno di Barcola) dedicati ai sempre meno frequenti traffici portuali.

Negli anni '80, una fitta rete di accordi stipulati in chiave di collaborazione interstatuale con Austria[31] e Ungheria[32] per l'attuazione di agevolazioni fiscali e finanziarie e per un maggior coinvolgimento degli operatori stranieri nell'utilizzo del Porto di Trieste, restituì allo scalo giuliano il suo ruolo originario e storico di porto internazionale a pieno titolo. L'espansione verso nuove aree, anche con la stipula di accordi con paesi del Terzo Mondo e dell'Est, rappresentava infatti la chiave di volta per costruire il futuro del Porto di Trieste. Il lungo "silenzio progettuale" calato su Porto Vecchio, si interruppe solo nel 1983, con le generiche indicazioni prodotte per l'Ente Porto dalla IN.CO. di Milano, in uno studio sull'utilizzazione delle aree portuali nell'arco compreso tra il Porto Vecchio e la zona di Campo Marzio. Ne scaturì l'idea di caratterizzare funzionalmente i due poli nord e sud del Porto: il più antico, come area per la direzionalità portuale, il secondo, come centro per il turismo nautico. Questo studio sancì ulteriormente la separazione tra la zona sud del Porto Vecchio e la restante estensione, definendo l'ambito di intervento dei progetti che a cavallo tra gli anni '80 e '90 sarebbero andati a a ridisegnare l'affaccio a mare della città e il sistema dei collegamenti viari tra i due patii triestini. Ma le discussioni inerenti la ristrutturazione del Punto Franco Vecchio non si sopirono ed anzi, a cavallo del quinquennio successivo, più precisamente tra il 1988 ed il 1991, ripresero nuovo vigore con la presentazione del progetto denominato "Polis[33]", per la realizzazione di un'area dirigenziale portuale. Il progetto, redatto da un gruppo coordinato da Nicolò Savarese, prevedeva una radicale trasformazione urbanistica della parte iniziale del Porto Vecchio, concentrando l'edificabilità in alcuni edifici, in modo da liberare degli spazi destinati ad

[31] Firmato il 4 ottobre 1985.
[32] Firmato il 19 aprile 1988.
[33] Gruppo di società costituito nel 1987 da Generali, Fiatimpresit e Finporto.

uso pubblico. Venne recepito dal Comune nel suo approccio economico, ma non per le indicazioni urbanistiche e infrastrutturali. Queste ultime, prevedevano tre poli distinti: centro direzionale, servizi di Punto Franco, Adriaterminal. La realizzazione veniva articolata in due fasi: prima il quartiere direzionale e la sua piazza d'acqua, unitamente a parte di un parco urbano; in seguito la seconda porzione del parco e le attrezzature culturali, finanziarie, commerciali e per la ricerca. Nel contempo, la Regione affidò alla Società Bonifica (gruppo Iri-Italstat) l'incarico di uno studio di fattibilità per il rilancio economico del territorio giuliano, che venne presentato in bozza nel 1989 e quindi come piano di maggior dettaglio nel 1990, da parte di un gruppo coordinato da Luciano Semerani. Il progetto Bonifica ipotizzava il riassetto dell'intero fronte mare triestino, finalizzato all'espansione delle merci tradizionali, attraverso la completa sdemanializzazione del Porto Vecchio e la realizzazione di:

- due darsene da settecento posti barca per la nautica da diporto;

- una riconversione a uso urbano delle aree a sud della stazione centrale e di quelle adiacenti del Porto Vecchio;

- uno studio per una nuova viabilità sotterranea di collegamento tra Porto Vecchio e Nuovo; un polo museale e culturale presso l'area di Campo Marzio.

Comune ed Ente Porto, dopo aver verificato le congruenze dei progetti Polis e Bonifica, definirono con accordo di programma, iter e contenuti che dovevano caratterizzare la prosecuzione del progetto di recupero di Porto Vecchio, affidato nel 1991, ancora una volta tramite Polis, a Gino Valle. Un progetto che concentrava l'attenzione sulle relazioni viabilistiche che interessavano l'area (traffico in entrata e uscita dalla città, interportuale, ecc.) e sulla relazione tra i più importanti spazi urbani e il molo IV (per il quale si proponeva una riconversione in "piazza sull'acqua"), con le zone portuali contermini. Ma la proposta, che prevedeva la realizzazione di un tunnel sotto le rive da realizzarsi con uno scavo a cielo aperto, naufragò definitivamente in sede progettuale causa difficoltà apparse insormontabili.

Gli accadimenti di portata storica quali il crollo del muro di Berlino[34] e in seguito il disfacimento dell'Unione Sovietica[35], con il conseguente dissolvimento della cortina di ferro, rappresentarono per

[34] Il crollo del Muro di Berlino avvenne il 9 novembre 1989.
[35] Il crollo dell'U.R.S.S. si ebbe nel dicembre del 1991.

il Porto di Trieste un inaspettato toccasana, ponendo lo scalo triestino nuovamente al centro di un Mediterraneo non più segnato da confini ideologici e politici invalicabili e favorendone così la naturale propensione a ricoprire la funzione di intermediario, oltre che da Nord a Sud, anche tra Oriente ed Occidente. Tale situazione permise innanzitutto di rimettere in moto il processo atto a migliorare le comunicazioni con i paesi del retroterra, in modo particolare con un crescente ispessimento in termini di relazioni tra Stati appartenenti alla comunità di Alpe-Adria. Il graduale avvicinamento tra Cee e Comecon e l'ingresso nei mercati dei paesi in via di sviluppo, procurarono inoltre anche in ambito portuale intense attività di cooperazione e appoggio all'economia delle nuove realtà statuali Europee. Sotto il profilo interno invece, il dibattito sul destino dello storico Porto Vecchio non vedeva l'approssimarsi di particolari svolte. La storia degli ultimi quindici anni, ricca di proposte mai portate a termine e di progetti che non videro alcun seguito, stava a sottolineare, a distanza di quasi due secoli, come le parole di Domenico Rossetti[36] fossero una sorta di profezia destinata a ripetersi ciclicamente, sempre dispiegando i suoi esiti negativi. Nel 1997, sotto la spinta di molte associazioni di categoria e di privati cittadini, nacque la società "Trieste Futura". L'associazione, sorta per iniziativa del mondo produttivo triestino, proponeva un piano di coordinamento generale per il rilancio dell'economia e della portualità, cui era associato un piano economico operativo che intendeva utilizzare in modo oculato lo strumento del Project Financing[37]; al suo interno, i progetti sviluppati riguardavano il potenziamento del Porto Nuovo (con l'ampliamento dello scalo legnami e di altre aree portuali a sud-est della città) e il recupero di Porto Vecchio. Il programma funzionale di Trieste Futura mirava alla "reintegrazione nel tessuto urbano, valorizzando il patrimonio edilizio e gli spazi" del Porto Vecchio, insieme "alla realizzazione di un mix di attività ad alta redditività economica e sociale". Su questo programma, l'architetto Manuel de Solà Morales elaborò un progetto che, valorizzando la natura di "spazio collettivo" del Porto, puntava sull'accessibilità, sulla costruzione di un diverso rapporto città-acqua e sulla ristrutturazione di alcuni dei magazzini che i precedenti progetti condannavano alla demolizione, in modo da attivare un processo di trasformazione aperto, ma orientato verso uno scenario preciso, basato sulla strategia della prossimità, ovvero "della fiducia nella continuità dei fatti urbani come garanzia di successo economico e funzionale e come condizione di qualità spaziale". Per creare questo invito

[36] Rossetti definì il destino del Porto di Trieste del dopo Maria Teresa "predominato dallo spirito dell'oscillazione e dello sperimento, di progetti prodotti e meditati, ma non adottati mai".

[37] Il project financing, ossia (per utilizzare l'espressione impiegata dal legislatore) la realizzazione di opere pubbliche senza oneri finanziari per la pubblica amministrazione, costituisce un modello per il finanziamento e la realizzazione di opere pubbliche che, nelle aspettative dei suoi sostenitori, dovrebbe porre rimedio alla scarsità di fondi pubblici e al gap infrastrutturale che divide l'Italia dagli altri Paesi industrializzati.

alla continuità operativa nell'intervento su di un ambito tanto ampio e complesso come il Porto Vecchio, il progetto proponeva la costruzione di un nuovo fronte edilizio di qualità che si raffrontasse con il margine del Borgo Teresiano e che offrisse occasioni per entrare all'interno del sistema dei grandi hangar portuali riqualificati e lungo il complesso di spazi progettato per lo svago, la festa e lo sport tra i moli IV e II, ideale continuazione dello storico sistema delle Rive del centro città. Il progetto, nel suo complesso, metteva in gioco tre fattori di grande importanza per la riconfigurazione del Porto Vecchio come spazio urbano unitario e dotato di rilevante valore storico:

- la capacità di immaginare un processo di trasformazione di un'area tanto complessa e vasta, attuato in maniera progressiva ma strutturato da una coerente visione unitaria;

- il riconoscimento del Porto Vecchio come parte urbana compiuta, che si confronta e dialoga con il Borgo Teresiano con pari dignità, identificandovi l'eredità della tradizione triestina di costruzione della città per parti;

- il porre in relazione architetture storiche e contemporanee, attraverso la riorganizzazione e il progetto di qualità dello spazio pubblico.

In sostanza, l'obiettivo principale di Manuel de Solà Morales era di individuare per le suddette aree, nuove destinazioni d'uso di interesse cittadino. Nelle proposte presentate, oltre che sugli insediamenti alberghieri, la scelta del progettista cadde su tipologie di attività che spaziavano dalla multisala cinematografica, alla discoteca, alla ristorazione, ai punti di ristoro e commerciali.

Queste tre caratteristiche, diversamente declinate, caratterizzeranno i progetti elaborati negli ultimi anni, in un crescendo di attivismo da parte della pubblica amministrazione e di altri soggetti locali. Tra i più significativi, il progetto di recupero del sito affidato nel 2001 dall'Autorità Portuale all'architetto Stefano Boeri, che si configurava come un programma unitario, suscettibile di ulteriori interventi ad integrazione, in grado di introdurre relazioni armoniche con la città circostante, in particolare con il centro. Costruito temporalmente in 3 fasi (5, 10 e oltre i l0 anni), il progetto prevedeva la suddivisione di Porto Vecchio in quattro comparti funzionali:

- ricettivo/diportistico nel settore orientale;

- terziario/direzionale in quello centrale;

- espositivo/fieristico in quello occidentale;

- balneare e di intrattenimento per la diga foranea (collegata al porto per mezzo di un ponte mobile).

Su tale struttura funzionale, Boeri iniziò ad operare individuando delle regole compositive ed evolutive degli spazi di Porto Vecchio, che venivano riconosciute e utilizzate per guidare interventi di riuso, modificazione, sottrazione e addizione di spazi semplici o complessi. L'efficacia delle regole evolutive individuate, avrebbe dovuto in seguito essere verificata da alcune esplorazioni progettuali, quali l'introduzione della Fiera del Mare, del Museo del Porto, del World Trade Center e del Maritime Innovation Center. Meno raffinato parve essere l'approccio al tema del riuso del patrimonio architettonico di Porto Vecchio, proposto 3 anni dopo dal progetto per la candidatura di Trieste a sede dell'Expo 2008. Tale progetto, concentrava l'attenzione sull'area compresa tra i moli I e III, riducendo in modo significativo l'imbonimento prodotto dall'Adriaterminal tra i moli I e II. Un'area di 25 ettari nel cuore di Porto Vecchio veniva dedicata all'esposizione vera e propria, con i padiglioni dei paesi partecipanti e quelli tematici ospitati dai magazzini storici, collegati da strutture cosiddette ”effimere” (passerelle sospese, ecc.), la cui demolizione era prevista al termine dell'esposizione. Altri edifici storici affacciati sul molo 0 sarebbero stati recuperati come sede dell'Expo Village (residenza e servizi) e quindi riconvertiti a residenze speciali. Il livello di definizione del progetto - che non fu mai ulteriormente specificato a causa della bocciatura di Trieste in favore di Saragozza da parte del *Bureau Internazional des Expositions*[38] - non consentì di individuare con chiarezza le soluzioni prospettabili per il "dopo Expo", al di là di ipotesi di rifunzionalizzazione (nuova sede della Fiera di Trieste, spazi per l'Università e la ricerca, sedi per attività culturali) e alla generica indicazione del progetto di nuovi spazi pubblici a mare, di una nuova strada di accesso a Trieste attraverso il percorso centrale tra i magazzini storici e di un nuovo quartiere/parco residenziale verso Barcola. Il resto, è storia che si trascina dal 2005 ad oggi e riguarda la Variante al Piano Regolatore, di cui si tratta nei capitoli che seguono.

[38] L'Ufficio Internazionale delle Esposizioni (Bureau of International Expositions o Bureau International des Expositions, abbreviato in BIE) è l'organizzazione intergovernativa che gestisce le Esposizioni Universali e Internazionali (Expo).

Capitolo 2 - Nuovi confini, spazi demaniali e fantasmi del passato

2.1 Dalla città di confine ai confini nella città: la "città proibita"

Sin dal primo dopoguerra, Trieste è stata definita per antonomasia e citata a modello come "*città di confine*" o direttamente "confine orientale". Un confine particolarmente mutevole sotto il profilo strutturale, politico e di conseguenza nel significato ad esso attribuito dalle popolazioni sotto i cui piedi scorreva, così come per chi ne aveva una lontana percezione, di volta in volta da confermare attraverso un testo di geografia o la narrazione di chi lo aveva vissuto o attraverso il quale era passato. Una volta iniziato il processo di caduta della cortina di ferro, culminato nella fattispecie per noi interessante, con la disgregazione della Jugoslavia, Trieste è diventata città *sul confine* (con l'Europa dell'est in pieno allargamento). Nel breve spazio di pochi anni, una volta avvenuto l'ingresso della Slovenia in Europa e abbattute le sbarre ai valichi confinari che sancivano la fine della Repubblica Italiana e l'ingresso nella "terra di nessuno", l'identità stessa della città tra le più care agli amanti dei luoghi comuni in geopolitica, rischia di svanire. La realtà delle cose, dati alla mano, è che Trieste è diventata una *città-confine,* questa volta non tanto per la posizione e non più in termini geopolitici internazionali, bensì per le infrastrutture, le autostrade, le ferrovie e lo stesso Porto. Qui finisce l'Italia, o forse, fin qui fatica addirittura ad arrivare, ora che il ruolo di Trieste sembra aver perduto lo smalto tanto caro agli storici del "secolo breve"[39].

Trieste, la sua occasione più grossa l'ha avuta e sciupata vent'anni fa, con l'improvvisa caduta della Cortina di Ferro nel momento della disgregazione della ex Jugoslavia. Ma, ricca e soddisfatta come alcuni dei suoi abitanti, ha continuato per la sua strada, fatta di chiusure e volute lentezze. Con quello che si chiama comunemente immobilismo, tradotto in dialetto locale con "no se pol" (non si può). I risultati di questa "lungimiranza verso il declino", la vedono oggi rischiare, di fatto, di essere tagliata fuori dal Corridoio 5, dalla Tav, dal traffico portuale (attratto dalla più dinamica Capodistria in Slovenia e tra qualche mese da Fiume, una volta che la Croazia verrà ammessa in Europa) e di diventare del tutto marginale e non strategica, nemmeno nei ruoli che la storia e la geopolitica le avevano assegnato in passato. Una città vecchia e forse stanca, o semplicemente indolente, dove un cittadino su due è pensionato e tutti i più importanti progetti di sviluppo galleggiano a corpo morto

[39] Il Secolo breve (sottotitolo: 1914-1991) è un ponderoso saggio dello storico britannico Eric J. Hobsbawm.

tra le faide politiche, vere, o messe in scena per puro spirito di conservazione del potere. Le nostalgie austroungariche, unite ad un paradossale e anacronistico amore per il concetto di confine, ne fanno una città perennemente fuori tempo, ma convinta di avere la ragione dalla sua parte. Qui, a dettare legge sono le rendite di posizione: l'imperativo è non decidere e non investire per non turbare i decennali equilibri interni. Il Porto Vecchio ne è l'esempio più concreto, per dimensioni e per importanza. Il "superporto" su cui voleva investire Unicredit, è un ricordo del passato; ormai sta morendo anche il corridoio 5, il famoso asse Lisbona-Lione-Torino-Trieste-Kiev, che dopo anni di battaglie - anche cruente - su alcuni dei territori interessati, ci si è accorti correre troppo a Sud rispetto al cuore economico-industriale d'Europa. Questo corridoio, per la UE non è più strategico e inoltre, la crisi che sta pervadendo l'intero continente non aiuta a delineare una linea d'orizzonte temporale. Questa sensazione di crescente marginalità geografica è percepita in città, soprattutto a causa delle deficienze in fatto di collegamenti infrastrutturali: la terza corsia dell'autostrada prima ancora di nascere sta già causando le prime vittime eccellenti sotto il profilo politico e giudiziario; i traghetti scarseggiano sempre più. Il colpo di grazia è stato assestato dalle Ferrovie dello Stato, che di fatto hanno decretato Mestre come ultimo terminale dei collegamenti veloci per il territorio italiano: Trieste risulta quindi isolata, non possedendo neppure un bacino di passeggeri sufficiente a mantenere una tratta dell'alta velocità, ossia il futuro nei collegamenti su rotaia.

Dove ristagnano tanti soldi, come a Trieste, il primo interesse non è farne di più, ma gestire e mantenere gli equilibri di potere. Non serve produrre, tantomeno innovare, la regola è vivere di rendita. Bisogna considerare che Trieste è la seconda economia più terziarizzata d'Italia dopo Roma. Qui, solo il 10% del Pil viene dall'industria, molto al di sotto della media nazionale. A livello manifatturiero la situazione è di crisi, data dalla contingenza, con casi di cassa integrazione ordinaria e in deroga. Lo stato di sofferenza sembra in parte attutito dal fatto che su 205mila abitanti, 105mila sono pensionati (la città è tra le più vecchie d'Italia, insieme a Genova) e 25 mila sono dipendenti del pubblico impiego. Una realtà che, assommata agli indicatori statistici, fornisce un'immagine di economia non più in grado di creare prospettive e futuro. E la situazione non sembra possedere margini di miglioramento, in una città dove i più anziani, anziché dedicarsi a costruire il terreno per le nuove generazioni, si dichiarano ancora ossessionati dal pericolo slavocomunista. Il trend attuale a livello demografico, è quello di una città che tra un paio di decenni si assesterà su una media di 70mila abitanti. Una sorta di dorata decadenza.

Tra i fenomeni indicatori della situazione di crisi e stagnazione, c'è anche la crescente corsa all'acquisto di una casa in Slovenia, a pochi chilometri dal posto di lavoro (dove i prezzi sono nettamente inferiori e alcuni servizi sono migliori). Un destino che capovolge anche le paure: ora sono gli sloveni a temere l'invasione italiana. Sul Carso, tra la minoranza slovena si è creato persino un movimento civico che chiede di arginare il fenomeno, per la paura di essere circondati e assimilati. I veri confini ora non si trovano più a delimitare e dividere territori: sono i confini mentali, quelli che resistono a tutti i mutamenti e sono rivolti verso qualsiasi direzione. E la città, i suoi abitanti, le istituzioni che la governano, sono espressione di essi. Il caso del Porto Vecchio rappresenta in tal senso uno specchio fedele, capace di materializzare tali limiti, in senso letterale, con le mura che ne cingono l'area; ma soprattutto, come metafora di una giostra di rapporti tra istituzioni, che si muovono lungo percorsi sempre paralleli e mai di condivisione per il bene comune. Analizzando gli ultimi tre decenni, possiamo notare come si siano concretizzati a livello geopolitico europeo, con chiaro riferimento all'area orientale, molti cambiamenti di natura politica e strutturale. Il ruolo della città di Trieste, a causa di fattori endogeni ed esogeni, ha subito ulteriori mutamenti, proprio per la sua natura di città-confine, che da qualche tempo si è dovuta rimodellare sulla base della nuova situazione, globale e locale. Tra i fattori geopolitici esterni che hanno determinato la nascita di un nuovo rapporto tra Trieste e gli altri paesi europei, senza dubbio possiamo riconoscere il ruolo primario di due eventi di portata storica:

- Allargamento dell'Europa verso est a seguito della caduta del comunismo;

- Disgregazione della ex Jugoslavia.

A queste bisogna aggiungere ulteriori variabili, connesse agli abitanti della città:

- La presenza della minoranza slovena, strumentalmente utilizzata in chiave di contrapposizione etnica, economica e politica;

- La presenza di un'elevata età media tra gli abitanti; invecchiamento della popolazione e conseguente calo demografico.

Ed altre di natuta giuridica, economica e strutturale:

- Gli aggiustamenti normativi e territoriali cui la città è stata sottoposta dal primo dopoguerra in poi, sino al Trattato di Osimo;

- Le vie di comunicazione da e per la città, difficoltose e frammentarie, a rispecchiare la conformazione della stessa città, stretta tra mare, roccia carsica e confine;

- Il crescente numero di aree e luoghi abbandonati (caserme, palazzi storici, Porto Vecchio);

- Il mutamento nell'anima commerciale del centro cittadino, con la chiusura per fallimento di molti esercizi commerciali al dettaglio, sostituiti da bar e locali di mescita dedicati al pubblico giovane, agevolati dalla liberalizzazione nella concessione delle licenze (dalla città dei commerci alla città-spritz);

- La perdita di identità produttiva e industriale, provocata dal depauperamento del tessuto, determinato dalla chiusura o dallo spostamento di alcune realtà storiche (Stock, Duke) e dalla crisi della siderurgia (Ferriera di Servola).

Il tutto, all'interno di un comune denominatore che non conosce latitudini e soprattutto sembra inarrestabile: la globalizzazione.

Trieste, nel corso degli ultimi 30 anni ha visto quindi mutare sostanzialmente la propria anima commerciale e produttiva. Se nei primi anni '80 è stato raggiunto il punto massimo di sviluppo per il commercio al dettaglio, grazie soprattutto alla clientela d'oltreconfine e avente per oggetto in larga parte l'abbigliamento casual e i generi alimentari (caffè su tutti), la scarsa lungimiranza degli stessi operatori del settore (molti dei quali provenienti da fuori Trieste e per questo poco dediti al reinvestimento dei guadagni sul territorio), è stata la causa principale del collasso verificatosi nel decennio successivo, alle prime avvisaglie dei problemi che affliggevano la Jugoslavia e che hanno portato al definitivo crollo di una domanda mai sostituita. A questo scenario, va ad aggiungersi un ulteriore mutamento strutturale che ha sancito la scomparsa di un settore, un tempo rappresentato da una ragnatela di realtà di piccole e medie dimensioni, ossia le aziende di import-export, vero appoggio logistico per i traffici di merci da e per l'estero. L'entrata in vigore di Schengen ha infatti decretato una dispersione di risorse da decenni impegnate nel settore, con importanti ricadute sull'occupazione a causa dei tanti licenziamenti e della mancata riconversione. Queste le prime avvisaglie della crisi di un settore come il terziario, che nei decenni dal dopoguerra ad oggi ha rappresentato la prima realtà occupazionale in termini numerici per i residenti. I problemi sopra esposti, causati in primis dal logico processo evolutivo dei commerci e dei traffici, in virtù dei mutati assetti geopolitici e normativi (recepimento delle normative europee e armonizzazione), al momento rappresentano per Trieste un punto di non ritorno.

2.2 Il Punto Franco e i fantasmi del passato

Il Porto Vecchio, sotto il profilo urbano, si presenta oggi come un sistema sottoutilizzato, penalizzato da una assenza di interventi di manutenzione e di rivitalizzazione. La sua è l'immagine di uno spazio sospeso, in perenne attesa di nuove stagioni produttive e nuovi abitanti, in una maestosa alternanza di vuoto e pieno. Una situazione che, come evidenziato nel percorso storico dei progetti elaborati negli ultimi 30 anni è stata spesso ignorata dai piani per la riconversione funzionale e la riqualificazione urbanistica e architettonica dell'area, che per lungo tempo hanno concepito il Porto Vecchio più come "vuoto urbano" da modificare totalmente, che come "sistema complesso" di cui riconoscere l'identità storica, culturale e socio-economica: ossia le componenti di un sistema di interazioni che ne fanno una risorsa unica per il rilancio della città. Un sistema che per essere tale, necessita di collegamenti, energia, flussi e strutture, in grado di sostenere l'idea del rilancio e tradurla in realizzazioni, dove gli obiettivi devono seguire una direzione comune. Ma sembra essere proprio quest'ultimo, ascoltando i diretti protagonisti, il problema più grande: l'unità d'intenti.

Il regime dei Punti Franchi è l'elemento caratterizzante che ha accompagnato – nel bene e nel male - l'evoluzione storica dello scalo marittimo di Trieste. Dopo la sua introduzione, datata 1719, ad opera della monarchia asburgica e la ridefinizione del 1891, questo peculiare istituto giuridico è stato riconfermato dai successivi Trattati di Pace, dall'Atto Costitutivo della Comunità Europea e dalle Leggi della Repubblica Italiana. Gran parte del territorio portuale triestino, è soggetto a questa normativa e ricade pertanto al di fuori del territorio doganale dell'Unione Europea. I Punti Franchi a Trieste sono cinque: Punto Franco Vecchio, Punto Franco Nuovo, Punto Franco Scalo Legnami, Punto Franco Oli Minerali, Punto Franco Industriale.

- Il Punto Franco Vecchio o Porto Vecchio è il complesso più antico, realizzato tra il 1868 e il 1883 su progetto dell'ing. Paul Talabot, in attuazione di un grande piano di sviluppo portuale e ferroviario mirante a consolidare il ruolo di Trieste come centro di commerci a servizio di tutti i territori controllati dalla monarchia asburgica. Oggi rappresenta un grande patrimonio culturale, oggetto di un ampio progetto di rivitalizzazione; alle strutture storiche si è aggiunto anche un moderno terminale multifunzionale (Adria Terminal).

- Il Punto Franco Nuovo è frutto di un progetto avviato agli albori del '900 per rispondere alla crescita dei traffici con Medio ed Estremo Oriente, favorita dall'apertura del Canale di Suez.

Completato in gran parte negli anni '20 e '30, il Porto Nuovo è stato ulteriormente ampliato tra gli anni '60 e i giorni nostri con la progressiva realizzazione del terminal contenitori del Molo VII e del terminal specializzato per navi ro-ro/ferry di Riva Traiana.

- Gli altri Punti Franchi, oltre allo Scalo Legnami e al Terminale Oli Minerali, includono una parte del canale industriale di Zaule, che serve la Zona Industriale (EZIT), sviluppatasi a partire dal secondo dopoguerra.

2.2.1 I Principali vantaggi derivanti dal regime di Porto Franco

Le peculiarità fondamentali del regime di Porto Franco, consentono agli operatori di godere della possibilità di effettuare attività portuali a condizioni molto favorevoli. Di seguito, vengono elencate le principali:

- Le merci provenienti via mare da Paesi extracomunitari possono essere introdotte liberamente, indipendentemente da provenienza o destinazione e senza essere soggette a dazi nell'ambito portuale;

- Le merci possono restare in deposito all'interno del Porto senza limiti di tempo e possono essere spedite verso destinazioni oltremare senza bisogno di dichiarazione doganale comunitaria;

- Esistono depositi permanenti di merci estere sulle quali possono essere liberamente eseguite tutte le cosiddette lavorazioni usuali (imballaggi, reimballaggi, etichettature, campionature, ecc.);

- Su queste merci sono possibili (previa autorizzazione amministrativa) anche trasformazioni industriali;

- Per le merci importate nel mercato comunitario attraverso i Punti Franchi, i relativi dazi e imposte doganali possono essere pagati con dilazione fino a sei mesi a un tasso di interesse annuo ridotto;

- Le merci che entrano nell'area portuale via terra dal territorio comunitario, vengono considerate come esportate all'atto dell'immissione e possono quindi essere imbarcate in qualsiasi momento, mentre quelle provenienti da stati esteri sono considerate merci in transito;

- I trasporti su mezzi stradali pesanti, provenienti o diretti al Porto di Trieste attraverso i valichi con l'Austria e la Slovenia, fruiscono di un regime di transito diretto agevolato;

- Il transito di merci su ferrovia gode di un sistema doganale semplificato.

2.2.2 L'incertezza normativa e le istituzioni cittadine

Il problema di fondo, che può essere considerato il comune denominatore delle difficoltà che caratterizzano l'iter di avvio dei lavori in Porto Vecchio, da molti interlocutori è stato individuato nell'assenza di uno strumento normativo certo, che possa adattarsi alle caratteristiche del concessionario Portocittà in termini di libera circolazione all'interno di un'area dove vige un particolare regime doganale. L'intendimento dei Concessionari, per poter svolgere le attività di recupero del sito, è dichiaratamente quello di veder armonizzata prima possibile la situazione vigente, attraverso uno strumento di legge in grado di creare una nuova fisionomia economico-commerciale in Porto Vecchio, senza abbandonare le prerogative esistenti, ma allo stesso tempo consentendo l'effettuazione dei lavori di trasformazione urbana dell'area. L'obiettivo è quello di riuscire a creare una convivenza fruttuosa tra il Punto Franco e le operazioni di restauro civile, marinaro e direzionale, che sono contenute nella concessione. Abbandonata la strada - non percorribile - dell'Off Shore (per nulla gradito alle autorità italiane e soprattutto all'UE per evidenti problemi di concorrenza fiscale), l'idea sorta dalla concertazione tra CCIAA e Autorità Portuale, come dichiarato in occasione di un convegno svoltosi a Roma[40] nella primavera 2012, è quella di uno strumento che, sfruttando norme esistenti, ricavi un profilo adattabile alla realtà e sia soprattutto proiettato al domani, basato anche sui vincoli del Trattato di Pace del '47, nonostante il quale, un recente pronunciamento del Consiglio di Stato ha peraltro escluso l'esistenza di una situazione di extraterritorialità nell'area interessata[41]. Tale strumento darebbe così modo di ribadire e sottolineare, l'esistenza e l'attualità del Punto Franco, traendo da esso i privilegi, soprattutto in chiave diportistica, per favorire così l'afflusso di yacht e imbarcazioni stranieri.

Secondo i Concessionari, lo stallo del progetto per Porto Vecchio è causato esclusivamente dal Punto Franco e dalla poca chiarezza in merito ad esso. Da parte dell'Amministrazione Comunale, secondo quanto espresso dal sindaco Roberto Cosolini, il rischio che grava sulla questione può pregiudicare l'intero buon esito dell'avvio dei lavori. Dall'altro lato, la Presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi, ribadisce invece che la questione relativa al Punto Franco non deve divenire una scusante per i ritardi sino a qui accumulati. Anche il mancato trasferimento della Biblioteca Civica Comunale presso il Magazzino 26, è stato inteso come un blocco causato dalla

[40] Il Piccolo di Trieste, giovedì, 17 maggio 2012, Pagina 22 - Cronaca Trieste.
[41] Il Piccolo di Trieste, mercoledì, 16 maggio 2012, Pagina 21 - Cronaca Trieste "Il docente di diritto internazionale Amadeo: a Trieste manca una "regìa".

situazione di perdurante incertezza che avvolge lo status dell'area. Lo stesso amministratore delegato di Portocittà, Enrico Maltauro, si è dichiarato disponibile all'istituzione di un tavolo permanente, una sorta di "stati generali di Porto Vecchio" con gli enti pubblici e le associazioni di categoria coinvolti, alla luce del preoccupante rallentamento che il progetto ha effettivamente subìto dall'estate 2012. La regolare esecuzione e implementazione del progetto di Porto Vecchio non può infatti prescindere da una soluzione definitiva e condivisa che garantisca la libera circolazione delle persone e la possibilità di esercitare qualsiasi attività prevista dalle prescrizioni urbanistiche vigenti e contenute nella Variante al Prg. Le sospensioni provvisorie concesse per alcuni eventi[42], come evidenziato nelle interviste effettuate con i testimoni qualificati, non si sono rivelate sufficienti ed hanno anzi avuto delle ripercussioni negative, generando incertezza e contribuendo ad allontanare potenziali investitori. Il concessionario Portocittà, sul piano autorizzativo, necessita ancora peraltro dell'iter ambientale, il cui completamento, previsto nel secondo trimestre 2013, è condizione per passare alle tappe successive, propedeutiche al cantiere del primo lotto di intervento. Proprio nell'ultima parte dell'anno in corso è infatti prevista la scadenza per l'avvio dei lavori. Il pericolo effettivo, stante la perdurante situazione di stallo ed incertezza, è la rinuncia da parte degli stessi concessionari, oppure l'esclusione per inadempimento che potrebbe venir brandita dall'Autorità Portuale, nel caso in cui il termine venisse a scadere senza alcuna novità significativa. Nel contesto della diatriba tra le diverse istituzioni in merito all'attribuzione di responsabilità sulla situazione di attuale incertezza, si inserisce l'intervento dei tre deputati triestini, Roberto Antonione (Gruppo misto-Pli), Roberto Menia (Fli) e Ettore Rosato (Pd), che attraverso una risoluzione parlamentare[43] hanno richiesto al Governo di provvedere alla riperimetrazione del Punto Franco, in base alle indicazioni degli enti locali. Secondo i tre firmatari, le nuove esigenze di sviluppo necessitano, da parte degli enti locali, di un'assunzione autonoma delle scelte più idonee. In particolare, è stata ravvisata l'esigenza di spostare o accorpare le zone franche, in modo da ottenere un'ottimizzazione economica e commerciale delle strutture portuali e retroportuali. Risulta quindi come dato di fatto ineludibile, che lo sviluppo della città e del porto dipendono significativamente dalla ridefinizione della superficie del Punto Franco e dallo svincolo dalle rigide norme conseguenti al regime di esenzione doganale dell'area, previste dal Trattato di pace del 1947. Secondo i firmatari della richiesta, per la quale si rimanda all'appendice di questa ricerca, la potestà della decisione è governativa.

[42] Biennale diffusa e Mostra su Nereo Rocco.
[43] Vedasi allegati.

PARTE II: La città, il progetto, gli attori, i mass media

Capitolo 3 - Trieste, i suoi abitanti e il progetto di rigenerazione urbana del Porto Vecchio

3.1 Uno sguardo statistico su Trieste: l'andamento demografico

I dati più recenti sulla popolazione, raccolti e analizzati dall'Ufficio Statistica del Comune di Trieste nell'autunno 2012[44], hanno evidenziato l'affermarsi di un nuovo ciclo demografico determinato significativamente dalla variabile dei flussi migratori. La crescita di questi ultimi, in larga misura grazie ad afflussi dall'estero, ha infatti modificato la foto che ha rappresentato per più di venticinque anni Trieste, preparando il terreno per ulteriori cambiamenti, attesi in particolare a causa della perdurante crisi economica che nel caso di Trieste sembra avere toccato i livelli più preoccupanti proprio a partire dalla seconda metà del 2012.

Analizzando l'andamento degli ultimi decenni, il dato più significativo risulta il pressoché costante declino demografico:

- dal 1978 al 2005 è stata registrata una perdita di quasi 56.000 unità tra i residenti, dato che è andato ad aggiungersi al progressivo invecchiamento della popolazione;

- tra il 2005 ed il 2008 la popolazione residente si è stabilizzata, registrando tra il 2009 e il 2010 un'inversione di tendenza, con un leggero incremento;

- nel 2011 si è assistito ad un nuovo calo.

Uno dei dati più rilevanti ai fini dell'andamento demografico nella realtà triestina, è rappresentato dalla continua crescita del numero di anziani (in particolare quelli di età superiore ai 79 anni), grazie all'allungamento della durata media della vita, indice del fatto che a Trieste si vive bene e a lungo. Le nascite invece sono caratterizzate da un trend altalenante: si è registrato un picco di crescita tra il 2002 ed il 2004, stabilizzato attorno alle 1.570 unità/anno dopo il 2006 (dato confermato dal quoziente generico di natalità che dal 2006 presenta un valore vicino al 7,5 per mille). Anche per i nati il dato è quindi sceso a partire dal 2011.

[44] Comune di Trieste, Ufficio Statistica, "la popolazione ieri, oggi e domani", 2012.

I saldi migratori presentano invece dei valori positivi e rappresentano il vero strumento utile a compensare il deficit del saldo naturale, che ha ormai carattere strutturale. I decessi sono infatti ancora più numerosi delle nascite, anche se negli ultimi anni la distanza si è ridotta per effetto della crescita della natalità. Il trend demografico riceve infatti un evidente contributo dall'immigrazione straniera e in parte anche dal nuovo atteggiamento delle coppie formate da cittadini triestini di nazionalità italiana che, rispetto al passato, propendono a fare figli anche in età più avanzata. Per quanto concerne la popolazione residente di cittadinanza straniera, questa passa dal rappresentare il 3,81% della popolazione totale nel 2000, al 9,21% della popolazione residente complessiva alla fine del 2011. Rispetto alla popolazione italiana, risulta più giovane e caratterizzata da diverse nazionalità dell'Europa dell'est e da quella cinese.

L'obiettivo principale, analizzando i dati sull'andamento demografico di una città come Trieste, risulta essere incentrato in modo particolare sulle possibili conseguenze economiche e sociali, nel corso del breve e del medio periodo. In particolare, le principali istituzioni pubbliche, avendo come "mission" principale quella di fornire servizi di diversa natura alle popolazioni residenti, nell'ambito territoriale di loro competenza, per garantire il bene comune, si rivelano sensibili alle variazioni di alcune fasce di cittadini (in primo luogo quelle estreme: giovani ed anziani). Evidenti sono anche le relazioni fra le tendenze demografiche e le decisioni che i poteri pubblici debbono assumere in campo urbanistico o nelle pianificazioni delle reti di collegamento e nella realizzazione di infrastrutture. Molte decisioni di carattere imprenditoriale debbono infatti confrontarsi con le tendenze evolutive/involutive della popolazione e questo naturalmente investe anche i processi decisionali di cui si tratta in questa ricerca, come il progetto di recupero del Porto Vecchio. C'è comunque la chiara impressione che il destino di Trieste sia scritto nei numeri sopraelencati. Esso mostra una sorprendente Trieste di domani: la riporta esattamente alla situazione di due o tre secoli fa, quand'era abitata da pochi, ma divenne molto grande per il poderoso afflusso di genti straniere. Se si conferma il trend demografico attuale, stabile da ormai 10 anni, che certifica una crescita di 1000 stranieri all'anno e un costante decremento della popolazione residente, il numero degli stranieri è infatti destinato ad eguagliare a breve quello dei triestini. E secondo le proiezioni a lungo termine, nel 2070 vi potrà essere il punto di svolta, con il sorpasso nei confronti degli autoctoni.

Trieste attira da sempre comunità e non solo dalle zone limitrofe: ci sono gruppi che arrivano per dedicarsi in via prevalente a specifiche attività (i cinesi il commercio, i serbi l'edilizia, dall'Est Europa per l'assistenza alla persona). Fatto salvo che le condizioni geopolitiche non abbiano sussulti

di portata rivoluzionaria (come accaduto con le guerre balcaniche negli anni '90), possono aprirsi o al contrario inaridirsi vie di comunicazione e flussi di trasporto. Con una popolazione in cui prevale la classe adulta-anziana e i bambini e giovani sono assoluta minoranza, con una natalità che resta perciò bassissima, in cui due genitori nemmeno sostituiscono se stessi con almeno due figli, il declino, almeno in termini numerici, è scritto.

3.2 Cos'è oggi il Porto Vecchio: dal progetto alla concessione

Il Porto Vecchio di Trieste, si sviluppa su una superficie di quasi 700.000 metri quadrati (l'estensione della Città del Vaticano a Roma), con volumi di oltre un milione di metri cubi di edifici e magazzini di grandissimo pregio architettonico, allineati lungo uno dei waterfront più straordinari d'Europa. Negli ultimi quindici anni, il sito è stato caratterizzato da una profonda trasformazione. Le attività portuali che si sviluppavano in tale ambito si sono ridotte progressivamente in modo considerevole, fino ad essere trasferite, nella maggior parte dei casi, in altre zone portuali dotate di infrastrutture più idonee all'operatività. Un cospicuo numero di magazzini del Porto Vecchio, pur di grande interesse storico/monumentale, risulta infatti del tutto inadeguato dal punto di vista operativo e normativo. Ulteriore motivo che ha portato alla migrazione delle attività, è rappresentato dalla mancanza di collegamenti ferroviari e stradali con le principali arterie di scorrimento. In netta controtendenza operativa è invece la concessione dell'Adria Terminal[45] che opera sfruttando maggiormente i collegamenti marittimi, sia in fase di sbarco che di reimbarco delle merci (piccolo cabotaggio) e che ha raggiunto notevoli risultati (circa un milione di tonnellate annue), principalmente nella movimentazione delle merci riferite al settore dei prodotti metallici (bramme di acciaio e metalli non ferrosi). Altra realtà importante è quella del Molo IV, dedicato, a seguito della ristrutturazione del Magazzino 1, ai collegamenti marittimi regionali e in generale alle attività del terminal passeggeri.

In ragione della necessaria riconversione del sito, anche per riassegnare una serie di funzioni al suo pregevole patrimonio di archeologia industriale, è stata elaborata e approvata già nel 2008 la Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio, che prevede di insediare in tale area, oltre all'attività di tipo esclusivamente portuale, anche la cosiddetta "portualità allargata", ossia la nautica da diporto e servizi annessi, l'attività direzionale, commerciale, ricettiva ed espositiva. Prima dell'approvazione della variante erano già stati effettuati alcuni studi sull'area, tra i quali il più noto è quello elaborato nel 2005 sotto la supervisione dell'archistar Norman Foster[46].

Nella fattispecie, il Masterplan di Norman Foster prevedeva per l'area del Porto Vecchio due macro zone:

[45] Moderno terminale multifunzionale realizzato all'interno del Porto Vecchio.

[46] Lord Norman Robert Foster, (Stockport, 1° giugno 1935), è un architetto e designer britannico, tra i principali esponenti dell'architettura high-tech.

- la prima: un parco urbano in corrispondenza del terrapieno di Barcola e della attuale zona dei bagni marini;

- la seconda: un'area urbana di riva in corrispondenza della parte di Porto Vecchio più vicina alla città.

Il progetto su cui è stata rilasciata la concessione al gruppo Portocittà (Maltauro, Rizzani de Eccher e Sinloc), prevede nella zona del terrapieno di Barcola la bonifica e successiva riconversione del terrapieno medesimo, attraverso lo strumento del concorso di progettazione secondo linee guida dettate dal Piano Regolatore Portuale. Le attività previste sono quelle dei servizi al diporto, commerciale e direzionale. In corrispondenza invece dell'area data in concessione alla Greensisam[47], il Piano Regolatore Portuale prevede come attività principale la direzionale, con funzioni ammesse anche la commerciale, la ricettiva ed i parcheggi. L'area in questione, per l'estensione e per il valore storico-architettonico, rappresenta la più importante rigenerazione di fronte mare a livello europeo. Proprio con riferimento alla parte monumentale, l'obiettivo principale è di svilupparla con i contenuti che arrivano dal territorio, andando a valorizzare i tesori nel campo della cultura, della ricerca e dell'innovazione presenti a Trieste, attraverso un'architettura di qualità, ecocompatibile, focalizzata sul concetto di ri-funzionalità e attualizzazione del riuso dei Magazzini storici, dotandoli dei migliori standard di qualità, efficienza, funzionalità e sicurezza. Oltre a due grandi marine rivolte soprattutto a yacht di grandi dimensioni, nel progetto per Porto Vecchio trova posto la realizzazione di musei, biblioteche, scuole, contenitori espositivi e per eventi, ma anche strutture ludico-ricettive come alberghi, ristoranti, bar, discoteche. L'orientamento alla base del progetto, è di favorire una domanda turistica, oltre che locale.

L'ultimo capitolo della vicenda legata all'assegnazione del progetto di recupero del Porto Vecchio, procedimento avviato nel 2008, si è concluso formalmente martedì 21 settembre 2010, quando il Comitato Portuale presieduto da Claudio Boniciolli, con una decisione di portata storica per la città di Trieste, ha espresso parere favorevole (con 13 riscontri positivi e 2 negativi) all'assentimento della concessione demaniale delle aree del Porto Vecchio di Trieste alla società Portocittà, composta da: Impresa di Costruzioni Giuseppe Maltauro Spa; Sinloc - Sistema Iniziative Locali Spa; Impresa Generale di Costruzioni Rizzani De Eccher Spa; Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo Spa. La concessione demaniale del Porto Vecchio di Trieste è stata fissata nella durata in

70 anni (fino al 2080), con una corresponsione annua da parte dei concessionari di un canone pari a 4.394.682 Euro. Per l'area di Porto Vecchio loro assegnata, che ricopre una superficie di oltre 65 ettari, è prevista la trasformazione in un nuovo modello di integrazione tra porto e città che vedrà convivere insediamenti portuali sostenibili e attività qualificate di portualità allargata legate alla nautica, al turismo alla cultura e al commercio, oltre ai centri direzionali per le società con attività legate al mare. La società Portocittà è stata selezionata, oltre che per l'adeguatezza degli interventi proposti, anche sulla base di un progetto unitario di interventi, con una visione complessiva, coordinata e integrata delle opere, delle infrastrutture e degli eventuali interventi di bonifica. Gli interventi prevedono la realizzazione di tutte le opere di infrastrutturazione, la riqualificazione delle aree sia per gli aspetti urbanistici che architettonici, oltre che la rivitalizzazione del comprensorio, tramite l'insediamento di attività economico-produttive. L'apertura dell'area portuale alla città, appare infatti come un passaggio fondamentale e non più procrastinabile, per avviare uno sviluppo del territorio e fornire nuovi stimoli alla comunità intera. L'operazione prevede lo sviluppo di un indotto economico che potrebbe complessivamente superare il miliardo di euro. Sotto il profilo degli effetti sulla città di Trieste, si tratta del primo esempio di "contaminazione urbana" di un'area storicamente riservata alle attività portuali, con l'obiettivo di favorirne il rilancio, atraverso l'utilizzo del concetto di portualità allargata,

[47] Società del gruppo Maneschi, impegnata nei lavori di restauro di 5 hangar per la sede di Italia Marittima, all'interno del Porto Vecchio.

3.3 Contenuti e obiettivi della Variante al Piano Regolatore

Nel presente paragrafo, viene descritta l'originaria Variante al Piano Regolatore Comunale per le aree del Porto Vecchio, adottata dal Comune di Trieste nel novembre del 2005, a recepimento della determinazione del Comitato Portuale n. 23/2002. La Variante stabilisce "il mantenimento delle funzioni terminalistiche del Porto Vecchio solo ad esaurimento" e "l'inclusione di attività di supporto anche a carattere residenziale (loft, residenze di supporto, foresterie universitarie, diporto, ecc.)". Questa indicizzazione, varia in modo radicale le previsioni del Piano Regolatore Portuale fino ad allora vigente (datato 1958), solo in parte modificato dal Piano di destinazione d'uso per le aree portuali del l984. Quest'ultimo, prevedeva infatti che la maggior parte dell'area di Porto Vecchio fosse ancora dedicata a terminale merci, servizi doganali e a spazi per attività cantieristiche e industriali; solo l'area negli anni successivi interessata dai progetti Polis e Bonifica, sarebbe stata dedicata a servizi di interesse urbano.

La Variante propone come filosofia di intervento l'apertura del recinto daziario e la "conquista" del Punto Franco Vecchio, secondo una logica di "avanzamento urbano" che restituisca alla città questo patrimonio storico, attraverso operazioni improntate a "flessibilità e funzioni appropriate, più propriamente urbane, integrate e integrabili nella città storica circostante". Vengono individuate e definite in tal senso 9 zone funzionali, di cui 4 portuali urbane, una nuova zona fieristica e 4 zone dedicate: ricreativa e parco urbano, portuale museale, portuale balneare, turistico nautica. Un piano che, così come il nuovo Piano Regolatore Portuale approvato nell'agosto 2005 dall'Autorità Portuale, per i critici del progetto sin dall'origine non aiuta a individuare tempi, modi e attori della trasformazione, né tantomeno chiare linee guida per l'intervento sul patrimonio storico. Oltretutto, sembra interpretare in modo troppo sbilanciato verso gli usi urbani, i concetti di attività "portuale commerciale" e di "portualità allargata" forniti dal documento degli indirizzi di piano. Permane inoltre una problematica di non scarsa importanza, causata dalla mancanza di un adeguato piano di fattibilità finanziaria che accompagni una variante di così ampio respiro, così come non vi sono inizialmente certezze sulle possibilità reali di investimento, dato che neppure il piano regolatore dell'Autorità Portuale ha determinato in modo chiaro, soggetti e modalità possibili di intervento. A questo aspetto si volle porre rimedio attraverso la stesura di un Masterplan per il recupero di Porto Vecchio, commissionato alla società Systematica SpA con la supervisione dello studio di architettura Norman Foster & Partners. Questi gli scopi principali del Masterplan, presentato nel giugno 2006:

- individuare gli elementi decisivi per il successo dell'operazione di trasformazione urbana del Porto Vecchio;

- individuare le possibili destinazioni degli spazi coperti e scoperti e un programma di intervento per il breve, medio e lungo periodo;

- definire e calibrare la rete di accesso e collegamento fra il Porto Vecchio e il territorio;

- eseguire tutte le verifiche necessarie per la fattibilità tecnica e amministrativa delle scelte progettuali;

- individuare i costi di tutti gli interventi attraverso stime preliminari;

- definire l'articolazione dettagliata delle fasi per ciascuna area e manufatto.

La Variante al Piano Regolatore del Porto Vecchio di Trieste, assegna con la sua approvazione il via libera alla pianificazione esecutiva di una superficie che si estende per 60 ettari, per un intervento riferito a 1.300.000 m3, tra edifici esistenti da recuperare, quelli da demolire e ricostruire, quelli di nuova edificabilità. I "capannoni" - così vengono comunemente indicati gli edifici più antichi dello scalo giuliano - sono stati edificati con le regole costruttive dei "Lagerhäuser[48]", esempi della costruzione tecnica del tardo XIX secolo, momento storico di transizione nei principi costruttivi e nella configurazione delle strutture marittime in termini di difesa e di infrastrutture. Il complesso portuale, sin dalla sua accezione urbanistica originaria, unisce visivamente il castello di Miramare, Barcola e il castello di San Giusto, dipanandosi su tre viali, di cui uno centrale che costituisce l'asse di collegamento con la città, uno corrispondente ai piani di banchina e un terzo confinante con la ferrovia. Il dato più innovativo che risulta dall'analisi della Variante, consta nell'individuazione delle cosiddette funzioni di "portualità allargata" estese a tutto l'ambito, nonchè di funzioni specifiche a carattere terziario, ferma restando la funzione principale già in essere, quella che prevede una destinazione particolare riservata alla portualità commerciale, nello specifico traghetti e merci varie convenzionali. La filosofia portante degli interventi amministrativi e portuali, concertata tra il Comune di Trieste e i vertici dell'Autorità Portuale, è la creazione mirata del concetto di città-porto, una sorta di sinergia e di osmosi permanente fra lo scalo marittimo e le altre realtà produttive urbane, in particolare del cuore cittadino, da sempre

[48] Lagerhaus: termine che identifica brani di città destinati alla movimentazione delle merci.

fulcro emporiale e logistico per lo svolgimento delle attività correlate ai traffici sul mare, anche in considerazione della prossimità del centro urbano e commerciale con l'area interessata.

Queste le linee guida e il percorso metodologico adottato, in particolare con l'individuazione di due "sotto ambiti" così descritti:

- di completamento (per gli edifici dell'impianto urbano esistente);

- di espansione (per le aree di nuovo impianto urbano).

Vengono inoltre previsti otto "comparti funzionali", dove potranno trovare insediamento (oltre alla storica e primaria funzione[49] prevista dal Piano regolatore del 1957), un ventaglio di tipologie di attività mirate.

Per ogni comparto funzionale, si giunge così a una "destinazione funzionale prevalente o caratterizzante", affiancata da una serie di "funzioni ammesse", collegate in modo particolare:

- allo sviluppo economico (centri direzionali per traffici e logistica, aree residenziali);

- al turismo (terminal crociere e traghetti), comprese attrezzature con annesse aree commerciali e di intrattenimento;

- alla nautica da diporto (centri di sailing moderni, attrezzati e ricettivi);

- alle esposizioni;

- alla cultura e allo studio universitario (scuole di formazione e post-universitarie in materia marittima, di diritto e commercio internazionale).

La Variante, viene redatta in conformità alla legge n.84/1994 e si configura sostanzialmente in un ampliamento della destinazione d'uso o funzione "portuale commerciale" attualmente consentita nell'area interessata dal piano portuale vigente. Le nuove funzioni vengono individuate analizzando diverse casistiche internazionali riguardanti aree con il medesimo regime giuridico[50], nelle quali alla funzione produttiva principale sono state affiancate altre funzioni ammesse, complementari e di supporto allo sviluppo. La valorizzazione delle potenzialità delle aree dell'intera circoscrizione

[49] Relativa alla portualità commerciale.
[50] Demaniale e di Porto Franco.

portuale di Trieste è infatti l'obiettivo che un complesso e articolato processo di pianificazione vede nella Variante il suo stadio iniziale. Il processo di "ammodernamento funzionale" che prende il via con l'approvazione della Variante, prefigura infatti uno scenario temporale di 10-15 anni per giungere ad un effettivo compimento, in parallelo tra Porto e Città. Due risultano essere, al riguardo, gli obiettivi fondamentali che la Variante si pone:

- *il potenziamento dell'operatività portuale*: porre in essere cioè le condizioni che favoriscano lo sviluppo di attività economiche in grado di produrre reddito e valore aggiunto;

- *la creazione di sinergia tra Porto e Città*: ovvero generare benefici alla collettività tramite l'integrazione del Porto con la Città, sia attraverso la possibilità di fruizione dell'ambito portuale da parte degli stessi abitanti e dei turisti, sia con un adattamento del fronte mare urbano nei confronti del Porto.

E' quindi il nuovo assetto proposto dalla Variante, con il conseguimento del miglior uso collettivo del bene demaniale, il cosiddetto "uso misto" come avviene per altri *waterfront* nel mondo, il vero punto di riferimento per ogni successiva azione di programmazione, realizzazione ed autorizzazione degli interventi nell'ambito del Porto Vecchio. Ruolo della Variante è inoltre anche quello di regia, controllo e coordinamento nella definizione dei cosiddetti "comparti funzionali", caratterizzati da una destinazione principale e da una serie di funzioni comunque ammesse. Lo stesso processo di pianificazione, nell'ottica di un'analisi attuale e allo stesso tempo proiettata in un arco temporale determinato tramite delle linee di tendenza evolutiva, non ha potuto evitare di prendere in esame l'insieme di interrelazioni economiche, infrastrutturali, storiche, artistiche, ambientali, paesaggistiche e sociali, esistenti tra Porto Vecchio, città e territorio circostante. Da ciò, scaturendo criteri, vincoli e limiti, ma anche suggerimenti validi per il processo in atto. In particolare è stata effettuata un'analisi preliminare di tipo "swot", tendente a mettere in luce punti di forza e di debolezza facenti riferimento all'ambiente interno ed esterno del Porto, in modo da tracciare un quadro relativo a quanto segue:

- il grado di trasformabilità delle aree del Porto Vecchio, considerate autonomamente rispetto al contesto;

- le opportunità, i rischi o minacce presenti, allargando il campo d'indagine all'ambiente esterno, partendo dalle aree del Porto Vecchio verso più ampi contesti di carattere territoriale, economico,

sociale e amministrativo-istituzionale a cui appartengono e con cui interagiscono, proiettando il tutto verso il futuro.

La predisposizione degli elaborati tecnici, si è posta come obiettivo l'integrazione degli insediamenti portuali sostenibili - in ragione delle caratteristiche strutturali - in un nuovo modello emporiale di "città–porto", dove le tradizionali attività operative dovranno essere altamente qualificate mediante l'apporto di servizi complementari, caratterizzanti anche un riuso urbano del territorio stesso. La zona in questione è soggetta pertanto a un radicale intervento di riqualificazione delle aree pedonali, dei parcheggi e della viabilità di scorrimento urbano, in linea con un graduale progetto complessivo di valorizzazione, al fine di dare adeguato risalto allo splendore storico che la vista dal mare e sul mare della città, sin dall'origine, ha sempre avuto, assestando quindi un netto taglio con la concezione originaria dell'area. L'assetto del primo Piano Regolatore Portuale del 1957, si presentava infatti come un mero "piano delle opere portuali", essendo concentrato essenzialmente sulle opere marittime, privo di qualsiasi collegamento con la realtà cittadina: un riferimento specifico per la sola realizzazione di opere sul territorio demaniale del porto. Nel 1984, l'allora Ente Autonomo del Porto di Trieste adottò un'integrazione ad esso che definiva le destinazioni d'uso delle aree demaniali in modo più articolato e rispondente alle necessità in termini di concessioni. Con la legge 84/1994 si è aperta una nuova prospettiva nei confronti dei piani regolatori dei Porti, divenendo essi veri e propri programmi articolati e complessi dei processi di pianificazione e gestione. Strumenti aventi quindi carattere "strutturale" e di intrinseca flessibilità, nei quali è prevista la possibilità di individuare zone a cui far corrispondere tipologie/famiglie di destinazioni d'uso senza più vincoli univoci in tal senso. Gli unici divieti di natura perentoria rimangono quelli riferibili alle cosiddette "destinazioni d'uso non ammesse" per incompatibilità da impatto igienico-ambientale verso il contesto urbano, quali ad esempio gli insediamenti residenziali massicci e commerciali della grande distribuzione. Il modello a cui si tende è quello emporiale di una città-porto al passo con i tempi, in cui vi sia un continuo interscambio tra territorio urbano e ambito portuale, anche attraverso l'interfaccia di un recuperato fronte-mare.

3.4 La rigenerazione urbana in ambito portuale

Nel corso degli anni ’60 e ’70, negli Stati Uniti e in Canada, si sono verificati i primi esempi di riutilizzo di aree portuali dismesse, oppure in stato di obsolescenza. Successivamente, a partire dagli anni ’80, anche in alcuni paesi europei si è iniziata ad avvertire l’esigenza di un riuso degli scali marittimi storici, più consono alle esigenze del periodo, ponendo così gli amministratori pubblici di fronte a nuovi problemi di pianificazione che hanno richiesto adeguate strategie di politica urbana, onde evitare stravolgimenti nell’assetto consolidato delle città e conseguenze negative sulla vita quotidiana dei propri abitanti. La crescente consapevolezza sulle enormi potenzialità di questi “vuoti urbani” da rivitalizzare, il più delle volte a stretto contatto con i centri nevralgici delle grandi città, ha generato nei casi di maggiore successo, una crescita esponenziale dei profitti per chi ha saputo sin dalla prima ora intuire e sfruttare tali opportunità. Rimane da sottolineare come nei casi più estremi sotto il profilo sperimentale, ciò abbia messo molti amministratori di fronte ad esempi poco percorribili sotto il profilo della vivibilità e dell’impatto sulle normali attività cittadine. Il riuso urbano strategico di aree portuali dismesse a volte selvaggio e privo di scrupoli, ha causato infatti in taluni casi la perdita d’identità e di individualità dei singoli luoghi, privilegiando una sorta di conformismo generalizzato, a volte più spettacolare che realmente efficace, appannaggio di studi e concept da parte di architetti e progettisti votati all’eccessiva sperimentazione e all’autocompiacimento. Parlare di Waterfront redevelopment non è quindi semplice nè scontato e per la pianificazione di una moderna città-porto non sono sufficienti mere applicazioni di modelli già esistenti, proprio per le peculiarità che caratterizzano le città affacciate sul mare, sin dalle loro origini. Trieste, in tal senso, presenta diverse problematiche connesse alla conformazione del territorio e al particolare posizionamento della città, peraltro poco e male collegata ancora oggi, sotto il profilo stradale e ferroviario. Nel caso triestino, l’appartenenza del Porto Vecchio al contesto urbano, deriva dalla qualifica di “Porto Franco” che ha contraddistinto l’intera città almeno fino al 1891, anno di abolizione del privilegio in questione, che portò alla costruzione della cintura di recinzione e dei varchi doganali. All’epoca però, la pianificazione del Porto era da ritenersi ormai completata ed è pertanto evidente la sua connotazione tipicamente “urbana”. A detta di molti studiosi che hanno analizzato negli anni i rapporti tra spazi costruiti e liberi, tra volumi edificati e ambiente circostante, la grandiosità dell’impostazione urbanistica del Porto Vecchio, non teme confronti con impianti similari dell’epoca. La concezione urbana della città Teresiana, vera metropoli di allora, rappresentava una naturale evoluzione delle “grandi città” del tempo (Parigi,

Milano, Torino), ricche di viali larghissimi intersecati da strade strette. Per questi motivi, il pregio urbanistico del Porto Vecchio supera addirittura la somma del valore "monumentale" puro delle sue architetture. Rimane comunque da sottolineare, sullo stesso piano architettonico, come la scelta di un linguaggio di stampo funzionalista riveli il grande interesse per l'area triestina da parte dei mercanti che durante il '700, tra i sovrani Maria Teresa e Giuseppe II, affluivano a Trieste attratti dalle favorevoli condizioni di commercio, dando vita a un vero e proprio processo di urbanizzazione. Lungo l'intero arco temporale del diciottesimo secolo, il Porto di Trieste ha infatti rappresentato un punto di riferimento irrinunciabile per le esportazioni e per l'intera politica mercantile nazionale. Proprio per questi motivi, le stampe dell'epoca rappresentano il Borgo Teresiano, ex area delle saline, come un emporio, una fiera permanente dove i compratori in ogni momento potevano rifornirsi di merci della più varia provenienza. Superata questa immagine di altri tempi, l'area del Porto Franco, con il passare degli anni, si è andata trasformando in moderna metropoli sette-ottocentesca, dove la civiltà della meccanizzazione si manifestava in modo esemplare, in un panorama sempre più affollato e variegato di costruzioni metalliche - gru mobili e fisse, elevatori, montacarichi - mossi da congegni sempre più sofisticati: una sorta di spaccato futurista, brulicante di rumorosi marchingegni e persone vocianti. Questo, lo scenario del passato. Al giorno d'oggi, il sito in questione mantiene il proprio valore architettonico e il proprio patrimonio storico, ma la sua funzione principale, da almeno 20 anni a questa parte, è decaduta quasi totalmente, sino ad arrivare a rappresentare talvolta una location utilizzata quale scenografia cinematografica, oppure un mero deposito di materiali da dismettere.

Nell'accezione classica, la riconversione di waterfront urbano-portuali o "Waterfront redevelopment", descrive il processo che va dalla semplice interazione alla sinergia con il territorio, svolto con finalità di sviluppo, nel rispetto della storia, dell'ambiente e dei suoi abitanti. Il waterfront urbano è indubbiamente un tema che oggi riveste grande attualità, coinvolgendo non solo le grandi realtà, ma anche molte piccole e medie città affacciate sull'acqua, nel tentativo di cogliere le opportunità che gli ambiti stretti tra il tessuto urbano e l'acqua possono offrire. Nella realtà italiana, vi sono diverse fasce di territorio restituite all'accessibilità e alla fruizione pubblica, protagoniste negli ultimi anni di alcuni interessanti processi di riconversione urbano-portuale e di trasformazione sui fronti d'acqua. In epoca di globalizzazione e di flussi, la relazione tra la città e il porto non può più essere concepita come un mero problema di omogeneità e funzionalità; vanno piuttosto messe in rilievo "diversità" e peculiarità, delle quali, le scelte politiche, i progetti, gli attori e le risorse impiegate, devono necessariamente tenere conto per evitare un'inutile e dispendiosa

riproposizione di “vuoti urbani”. Dimensione scalare, strategie territoriali, strumenti di gestione dei processi, forme di finanziamento e modalità di interazione tra i diversi attori coinvolti nella trasformazione delle città portuali e dei waterfront urbani, sono solo alcune delle tematiche che emergono dalla complessa relazione città-porto, in cui sono sintetizzate tutte le contraddizioni e le problematiche della pianificazione e della progettazione contemporanea, che nel caso di Trieste si intrecciano con la particolare mentalità degli abitanti, come si evince dai risultati del sondaggio realizzato. L’interazione tra città e porto si rivela comunque un processo particolarmente complesso, che richiede sforzi notevoli e che va oltre la non scontata collaborazione tra amministrazioni competenti, chiamando in causa diversi attori, livelli di competenza molteplici, cambiamenti culturali spesso difficili da conseguire, di cui il caso di Trieste rappresenta un modello di studio perfetto. Il terreno dell’interazione tra città e porto può essere interpretato quindi come “laboratorio” dei processi di trasformazione urbana e quindi sociale, non solo come ambito di mediazione di interessi diversi e spesso – come nel caso in questione - in conflitto. Si percepisce a tale proposito in modo evidente, il divario tra concezioni di recupero più attenti e virtuosi - impegnati a guidare i processi di trasformazione attraverso la ricerca e la sperimentazione di metodi e di strumenti in grado di tutelare e valorizzare l’ambito urbano-portuale - e concezioni in evidente difficoltà, anche e soprattutto nel rapporto che ne consegue con gli abitanti. La complessità che caratterizza la relazione tra città e porto è da attribuire in particolare alla presenza di numerose e diverse competenze chiamate ad interessarsi a uno stesso ambito territoriale per le loro specifiche professionalità, a consolidate situazioni ed equilibri preesistenti gli interventi difficili da ridefinire, a vincoli che in molti casi rendono difficoltoso un approccio integrato e un dialogo tra i diversi soggetti coinvolti (nel caso del Punto Franco, per l’assenza di chiarezza normativa). Da alcuni anni è emersa la necessità di un maggior dialogo tra le istituzioni competenti e i vari attori coinvolti nei processi, che stanno sperimentando forme di collaborazione pubblico-privata sempre più efficaci, superando così le difficoltà dell’Amministrazione Pubblica nella realizzazione delle grandi opere e sfruttando la capacità degli operatori privati di investire sullo sviluppo futuro. Nelle situazioni di conflitto tra le diverse parti in causa, accade invece sovente che si intervenga fornendo indicazioni contrastanti, seppur motivate da valide considerazioni, confinate all’interno di competenze specifiche. È importante quindi individuare a quali livelli e con quali strumenti è possibile gestire il mutamento nella relazione tra città e porto, tra esigenze di sviluppo urbanistico, di carattere economico, di tutela e valorizzazione, di sostenibilità culturale e sociale nel rispetto delle specificità locali. La rigenerazione urbana in ambito portuale, si definisce come il processo attraverso cui si

agisce sulla città-porto per conferirle un aspetto nuovo e competitivo. Si tratta quindi di un'attività mirante non solo a una riqualificazione fisica, necessaria per rilanciare l'immagine urbana, a livello estetico, bensì affiancata anche da interventi di natura culturale, sociale, economica e ambientale, finalizzati a un incremento della qualità della vita, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale e di partecipazione sociale. Gli eventi possono essere uno dei mezzi per attuare questo grande cambiamento. Nel caso del Porto Vecchio, la combinazione tra rigenerazione urbana dell'area e riconversione del waterfront, è stata intesa come la chiave iniziale per avviare il processo di apertura del sito e restituzione (o più correttamente consegna) alla città, come evidenziato nelle interviste realizzate con i protagonisti che fanno parte della ricerca condotta sul campo e costituiscono il quadro degli attori in gioco.

In conclusione, possiamo affermare che le trasformazioni sperimentate dalle città portuali nella seconda metà del xx secolo, viste alla luce delle straordinarie dinamiche di rinnovamento spaziale e di mutamento funzionale che hanno interessato aree spesso inutilizzate e obsolete, rappresentano una delle maggiori opportunità/possibilità di sviluppo urbano dell'epoca contemporanea. Tuttavia, come già sottolineato, l'attuale relazione tra la città portuale e il suo waterfront urbano non può più essere interpretata come semplice spazio fisico ordinato, al quale attribuire un unico significato; è caratterizzata, al contrario, da una molteplicità di possibili immagini e rappresentazioni, da una pluralità di segni e simboli, dall'interazione di differenti discipline, di diversi attori e spesso di interessi contrastanti, coinvolti in un processo continuo di trasformazione. Emerge pertanto, che la relazione tra la città e il porto non può essere concepita come un problema di omogeneità, quanto piuttosto di diversità, dove progetti, piani e infrastrutture, non necessariamente assumono lo stesso ruolo in contesti diversi, interagendo in alcuni casi e mostrandosi assolutamente indipendenti in altri. Si tratta di una relazione che non è mai unidirezionale e rispetto alla quale è opportuno il riferimento a un sistema di interconnessioni multidisciplinare, a una nuova dimensione scalare e a nuove strategie per interpretare le esigenze specifiche e reciproche delle città in epoca globalizzata. Pertanto, l'intenzione non deve e non può essere quella di proporre un "modello" univoco da riprodurre pedissequamente, quanto di sottolineare l'esigenza di individuare e/o di ridefinire, anche nella distinzione tra ruoli e azioni dei diversi attori e dei differenti campi disciplinari, una visione comune per costruire scenari di trasformazione anche in contesti di conflitto, valorizzando le singole identità della città e del porto; ricercando nuove possibili prospettive di interazione, in un processo dinamico in continua trasformazione e conformità alle esigenze reali. La presenza di differenze, di compresenze, di relazioni generate dalla complessità e in alcuni casi – come detto -

conflitto, può essere superata con successo; l'osservazione diretta e attenta di situazioni diversificate, la ricerca sulle specifiche e molteplici forme di interazione tra città e porto, la convinzione che il futuro delle discipline legate ai processi di cambiamento urbano in ambito portuale deve essere riformulata e deve guardare all'analisi e a modelli regolativi, come intuizione e flessibilità, interpretazione e innovazione, può favorire la definizione di nuovi criteri, nuovi strumenti e nuovi metodi.

Capitolo 4 - Gli attori e i testimoni qualificati

4.1. I soggetti "istituzionali"

All'interno di questa sezione della ricerca vengono elencati e descritti i soggetti a diverso titolo coinvolti nella questione legata al progetto di recupero del Porto Vecchio di Trieste. Per ogni attore è stata effettuata, quando disponibile, un'intervista sul tema Porto Vecchio, sulla città di Trieste e sulla situazione politica vigente. Le interviste sono state inserite nel corpo della tesi di ricerca, in quanto da considerarsi materiale di analisi e documentazione, anche per la costruzione del questionario somministrato online a un gruppo di cittadini di Trieste interessati/informati sulla questione del Porto Vecchio. Nella fattispecie, i rapporti istituzionali intercorrono tra autorità concedente (Autorità Portuale), concessionari (Portocittà) e Comune di Trieste in qualità di autorità approvante il nuovo Piano Regolatore per il Porto di Trieste e sostenitore del piano di recupero dell'area. A margine delle sezioni ad essi dedicate, va premesso che non è stato possibile un contatto diretto con l'autorità concedente, per la quale si presenta un profilo di carattere generale e uno dedicato alla Presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi, senza aver avuto la possibilità di effettuare alcuna intervista sul tema, nonostante ripetuti solleciti di contatto. La cospicua letteratura esistente sulla figura di Monassi, tratta soprattutto dagli organi di informazione, consente comunque di ottenere un profilo sufficiente per un raffronto con l'operato degli altri attori coinvolti, anche grazie all'attualità di una vicenda che proprio nelle settimane di chiusura della ricerca, raggiunge sviluppi decisivi.

Per quanto attiene il Comune di Trieste, oltre alla presentazione della figura del sindaco Roberto Cosolini, alla guida della città dalla primavera del 2011, notoriamente un sostenitore del progetto considerato uno dei punti fermi dell'attuale Giunta comunale, risulta particolarmente indicativa e quasi profetica l'intervista con esso realizzata a pochi giorni dall'annuncio di rinuncia alla concessione da parte di Portocittà.

I Concessionari di Portocittà, la cui composizione societaria e i cui obiettivi sono descritti nella sezione loro dedicata, si sono dimostrati altrettanto disponibili ad illustrare il piano da essi sviluppato in virtù del bando di gara aggiudicato nel corso del 2010. All'interno del paragrafo, oltre

alla presentazione del progetto e delle iniziative realizzate in corso d'opera, è presente un'intervista con il direttore sviluppo della società, Corrado De Francisco.

4.1.1 L'Autorità Portuale: la Presidente, Marina Monassi

L'Autorità Portuale è un ente di diritto pubblico istituito dalla legge n.84 del 28 gennaio 1994 ("Riordino della legislazione in materia portuale") dotato di autonomia finanziaria e di bilancio, nei limiti previsti da tale legge, con compiti sostanziali di coordinamento e programmazione dell'attività portuale. Sono organi dell'Autorità Portuale:

- il Presidente del Comitato Portuale
- il Segretariato Generale
- il Collegio dei revisori dei conti.

Il presidente è nominato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore portuale, designati, previa intesa con la Regione, da Provincia, Comune e Camera di commercio competenti per territorio. Dura in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta.

Il Comitato Portuale è un organo collegiale composto dal presidente dell'A.P. (che lo presiede), dal comandante del Porto (vice presidente), da rappresentanti di: Ministero delle Finanze, Ministero dei Lavori Pubblici, Regione, Provincia, Comune (uno per ogni comune competente), categorie portuali e lavoratori.

Il Segretariato Generale è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico- operativa. Il Segretario Generale è nominato dal Comitato Portuale su proposta del Presidente e dura in carica quattro anni, rinnovabili una sola volta.

La segreteria tecnico operativa è costituita dal personale dell'A.P..

Il Collegio dei revisori dei conti è costituito da tre membri effettivi e tre supplenti, nominati dal Ministro dei trasporti nell'ambito degli iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti. Un membro effettivo, con funzioni di presidente e un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro del Tesoro. Il collegio dura in carica quattro anni.

L'Autorità Portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei Trasporti e di quello del Tesoro in materia di bilanci e organico del personale.

La legge istitutiva (L.84/94) assegna all'Autorità Portuale i compiti di:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali;

- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale e mantenimento dei fondali del porto previa convenzione col Ministero dei LL.PP.;

- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

Nell'ambito dei compiti di governo generale di cui al primo punto, assumono particolare rilievo alcune competenze specifiche come le autorizzazioni alle imprese portuali, la vigilanza sull'applicazione delle tariffe, la concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, l'adozione del Piano Regolatore Portuale.

Le Autorità Portuali si trovano nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste, Venezia. Nei porti di Piombino e Gioia Tauro l'Autorità è stata istituita con successivo D.P.R rispettivamente del 20.3.1996 e D.P.R. 16.7.1998, così come quella del porto di Augusta con D.P.R. del 12 aprile 2001.

Le Autorità Portuali sono enti pubblici dotati di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria, nati con compiti di pianificazione, controllo e promozione delle attività portuali. Promuovono gli investimenti, l'innovazione, l'occupazione e i nuovi servizi, con la finalità di migliorare la qualità e incrementare la competitività dei porti. Gli obiettivi delle autorità Portuali sono il potenziamento delle infrastrutture marittime e terrestri di accesso ai porti, l'integrazione delle attività di banchina con il sistema logistico industriale e distributivo, lo sviluppo dei traffici portuali e delle attività collegate seguendo, nel rispetto del tessuto socio-economico nel quale il porto è inserito, le linee di programmazione definite in ambito comunitario, nazionale e regionale.

Le Autorità Portuali coordinano i soggetti privati impegnati nelle attività operative e le istituzioni pubbliche (Uffici delle Dogane, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera) che hanno il compito di risolvere le diverse problematiche che investono la realtà portuale. Tra le attività che spettano alle Autorità Portuali, quelle di maggior rilievo per l'utenza sono il rilascio delle autorizzazioni ad esercitare le operazioni portuali (previsto dall'art. 16 della legge 84/94) e il rilascio delle concessioni di aree e banchine alle imprese portuali - i cosiddetti terminalisti - (art.

18). La legge ha, infatti, posto fine al monopolio delle compagnie portuali nell'esercizio delle operazioni. Le Autorità Portuali non possono gestire direttamente le operazioni portuali e le attività collegate, ma devono regolamentare e ordinare le attività commerciali e industriali esercitate nei porti, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti. L'Art. 24, comma 2-bis della legge 84/94 stabilisce che spettano alle Autorità Portuali i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro e i connessi poteri di polizia amministrativa.

La Presidente, Marina Monassi

Marina Monassi, il 20 gennaio 2011 è nominata per la seconda volta alla Presidenza dell'Autorità Portuale di Trieste. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ha infatti firmato il decreto di nomina, anche a seguito dei pareri favorevoli espressi dalle competenti commissioni parlamentari del Senato (14 voti favorevoli, 3 astenuti e 2 contrari) e della Camera (25 voti a favore e 15 contrari) e dell'intesa con la Regione Autonoma Friulia Venezia Giulia. E' stata indicata alla futura presidenza dell'ente portuale di Trieste dalla Camera di Commercio, mentre il Comune ha presentato la candidatura del sindaco Roberto Dipiazza e la Provincia quella del presidente uscente Claudio Boniciolli. Marina Monassi può contare su un significativo curriculum professionale che comprende, tra le varie esperienze, ruoli di rilievo presso il Ministero della Marina Mercantile, oltre che prestigiosi incarichi ai massimi vertici proprio dell'Autorità Portuale di Trieste. Da ottobre 2006 ad oggi, ricopre la carica di Direttore Generale di AcegasAps, una realtà innovativa nel settore delle multiutility, punto di riferimento nel campo della gestione dei servizi di pubblica utilità per tutto il Nord Est Italia e per i paesi dell'Europa dell'Est. Dal 23 gennaio 2009 è inoltre Vicepresidente del CdA di UniCredit Corporate Banking e come tale, membro del Comitato esecutivo. Marina Monassi è laureata in biologia e ha ricoperto numerosi incarichi di rilievo nell'amministrazione pubblica, tra cui quelli di direttore generale (dal 1994 al 1998) dell'allora Ente Autonomo del Porto di Trieste, istituzione che è diventata poi Autorità Portuale di Trieste e di cui è stata segretario generale (dal 1995 al 1998), presidente (dal 2003 all'aprile 2006) e commissario (da maggio a giugno 2006). Il rapporto con le altre istituzioni cittadine è forse il punto dolente della presidenza attuale, come evidenziato nei resoconti giornalistici di questi primi due anni di ritorno alla Presidenza dell'A.P.. Ad innescare in modo particolare la miccia delle polemiche sull'operato di Monassi, è stata proprio la questione relativa alla gestione del piano di recupero del Porto Vecchio, una volta assegnate le concessioni dalla precedente presidenza Boniciolli. Tra le critiche più pesanti

mosse a Monassi, accusata di sposare in toto la linea politica di Giulio Camber, soprattutto l'inerzia nei confronti di una soluzione in merito allo spostamento del Punto Franco Vecchio, cosa che ostacolerebbe, a detta di investitori e parte dei cittadini, il reale sviluppo dell'area. Nella ricerca condotta sul campo e soprattutto nelle interviste realizzate con alcuni testimoni qualificati (in primis il predecessore, Claudio Boniciolli), l'atteggiamento di Monassi viene ritenuto dannoso per l'attuazione di quanto contenuto nel piano di recupero, stante la controversa interpretazione normativa sulla natura dell'area e sulle conseguenti reali possibilità di investimento da parte di terzi. Per le finalità di questa ricerca, come già sottolineato, non è stato possibile interpellare direttamente Marina Monassi, la quale, nonostante ripetuti tentativi di contatto e ulteriori solleciti, non ha concesso alcuna intervista sull'argomento, né documentazione ufficiale. Il materiale inerente la figura e l'opera svolta da Monassi, è pertanto da ritenersi frutto di pubblicazioni specializzate e rassegne stampa locali, pertanto non di diretta provenienza istituzionale.

4.1.2 L'Amministrazione Comunale: il Sindaco, Roberto Cosolini

Il Comune di Trieste, come descritto nella sezione che tratta l'iter dell'approvazione della Variante al Piano Regolatore, da diversi anni e sotto differenti guide politiche e amministrative, è il motore principale dell'iniziativa legata al recupero dell'area di Porto Vecchio. Un progetto ambizioso che nello scenario attuale, dopo aver visto sfumare alcune importanti opportunità per la città di Trieste, rimane l'ultima possibilità concreta per un rilancio in chiave di sviluppo economico e occupazionale. Sin dall'insediamento avvenuto nella primavera 2011, la Giunta comunale guidata da Roberto Cosolini, ha posto quale punto fermo tra i suoi obiettivi politici e amministrativi, l'avvio definitivo dei lavori per il recupero di Porto Vecchio. Per molti osservatori e addetti ai lavori in campo politico ed imprenditoriale, la riuscita della questione Porto Vecchio è il vero banco di prova per l'attuale sindaco.

Roberto Cosolini, funzionario dal 1983 nella Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa, ne diviene prima segretario provinciale, poi regionale. Nel 1998 viene nominato presidente dell'Ente per la Zona Industriale di Trieste dalla giunta Illy, mantenendo la carica fino al 2001; ricopre inoltre l'incarico di consigliere della CCIAA dal 2000 al 2003. Con l'elezione di Riccardo Illy a presidente del Friuli Venezia Giulia, svolge l'incarico di assessore al lavoro, continuando a occuparsi di politica nel Partito Democratico anche a seguito delle elezioni del 2008. Dopo aver vinto le elezioni primarie di centrosinistra del 12 dicembre 2010 con il 56% dei voti diventa il candidato della coalizione guidata dal PD. Il 15 - 16 maggio 2011, raccoglie il 40,7% dei voti, primo tra i candidati sindaco. Al ballottaggio viene eletto sindaco con il 57,51% dei consensi, sconfiggendo il candidato del centrodestra, Roberto Antonione, al termine di una campagna elettorale risultata vincente soprattutto grazie all'efficace comunicazione. Il supporto di alcuni Spin doctor, sia a livello di immagine che di propaganda attraverso il web, è risultato decisivo, consentendogli di ottenere un cospicuo numero di consensi tra le fasce più giovani dell'elettorato. Cosolini giunge alla guida della città di Trieste dopo dieci anni di governo Dipiazza, sindaco vulcanico ed esternatore del centrodestra, distintosi per iperattivismo in campo urbanistico e per aver sempre affrontato di petto le questioni spinose della città, facendo della comunicazione diretta la sua arma migliore. Per molti osservatori, il momento storico e politico, a causa della crisi economica italiana ed europea, unitamente ad alcuni nodi importanti a livello locale, tra i quali la questione del Porto Vecchio, la Ferriera di Servola, il Rigassificatore, sono dei banchi di prova immediati e severi per la nuova Giunta Cosolini. Nel corso dei quasi due anni di mandato, più volte

lo stesso Cosolini ha richiamato l'esigenza di accelerare e imprimere una svolta decisiva al piano di recupero del sito, in modo particolare per rimuovere gli ostacoli che ancora si frappongono a livello di interpretazione normativa tra le diverse parti istituzionali e i Concessionari. E' stato promotore, nel settembre 2012, di una marcia dentro alle mura del Porto Vecchio, nel tentativo simbolico di aprire il Porto alla città e ai suoi abitanti ed è tuttora sostenitore di un tavolo di concertazione tra le parti, per la ricerca di soluzioni condivise che possano rimettere in moto il progetto, dopo l'improvviso arresto avvenuto a fine febbraio.

Il Sindaco si è dimostrato molto disponibile e interessato alla presente ricerca, come dimostrato dall'intervista che segue, realizzata pochi giorni prima della comunicazione da parte dei Concessionari della rinuncia a proseguire nel progetto.

Intervista a Roberto Cosolini, Sindaco di Trieste

Nelle ultime settimane, sulla stampa locale ci sono state molte prese di posizione in merito all'avvio dei lavori in Porto Vecchio. Da una parte i concessionari si lamentano della poca chiarezza, dall'altra, l'Autorità Portuale si lamenta dell'inerzia degli stessi. Qual è il suo punto di vista?

Sostanzialmente direi che non ci sono novità rispetto a quelle pubblicate dai giornali nel mese di febbraio. Esiste un rapporto tra autorità concedenti e concessionari, che definirei critico, al di là degli aspetti formali. Sicuramente non si sta realizzando quell'auspicata integrazione nell'ambito delle distinzioni di ruoli, di percorsi e operatività, per portare a compimento questa operazione. Anzi, mi pare siamo nella fase delle carte bollate, che ci si manda come forma di autotutela. La preoccupazione che io continuo a sottolineare è quella che la città si possa trovare nuovamente ad assistere ad un rimpallo di responsabilità e di attribuzione di colpe incrociata, tra Autorità Portuale e Concessionari, tanto da fermare il progetto. Un progetto che per poter ripartire, in caso di malaugurato stop, avrebbe bisogno di anni, con tutto ciò che ne consegue. Secondo me, oggi è assolutamente necessario che alcuni degli ostacoli vengano rimossi. La questione del libero accesso, ovvero dello spostamento del Punto Franco, è una condizione necessaria anche se non sufficiente. Poco conta che fosse o meno scritta nell'atto di concessione. In quanto lo stesso piano Barduzzi[51], prevede che gli insediamenti nell'area presuppongano che le persone possano avere libera

[51] Ingegnere ed ex assessore comunale di Trieste che elaborò la Variante al Piano Regolatore.

circolazione da e per il Porto Vecchio, anche per svolgervi funzioni e servizi che nulla hanno a che fare con il regime strettamente portuale. E questa è - ripeto - condizione necessaria. Mentre la seconda condizione è il superamento delle difficoltà che esistono nei rapporti tra Autorità Portuale, imprese e le altre istituzioni. Voglio dire che il problema principale è capire qual è il punto di arrivo di questa situazione. Perché, come da progetto di recupero, quella non rimarrà una zona esclusivamente portuale. Tutti devono comprendere che quella zona lì diverrà parte della città! Quindi, al di là delle singole competenze amministrative degli attori, è chiaro che al Comune di Trieste deve essere consentito di immaginare come quel luogo divenga parte della città. C'è poi l'aspetto strategico delle risorse, trattandosi di un grande investimento. E sappiamo che in questo momento le risorse non si trovano con una semplice equazione che partendo da una redditività garantita dell'operazione in tempi certi, consenta di finanziarla attraverso un sistema bancario che ormai non finanzia più nulla. Quindi c'è assolutamente bisogno di trovare degli ulteriori investitori, probabilmente anche sul mercato estero. Ma per fare ciò è assolutamente necessaria la certezza giuridica sull'utilizzo dell'area. E quindi si ritorna al punto di partenza. In questo serve anche uno sforzo da parte dei Concessionari nel saper presentare un disegno strategico più compiuto rispetto a quanto visto sino ad oggi. Manca secondo me una visione complessiva. Su questo i Concessionari reclamano un apporto delle istituzioni e in qualche misura è corretto. Ma è anche vero che loro sono Concessionari, non dei meri esecutori, bensì dei promotori che devono avere un'idea forte in merito, da portare a compimento.

Il discorso degli investitori esteri in appoggio agli attuali concessionari è quindi legato a filo doppio all'incertezza di fondo sulla destinazione dell'area.

Proprio così. Io non posso dire a un imprenditore disposto ad investire milioni di euro che un'area oggi è demanio, domani no, dopodomani forse. Ci vogliono certezze giuridiche. Questo è il tema-chiave della vicenda. E questo tema in qualche modo dovrà essere trattato dai nuovi governi, nazionale e regionale, che stiamo per eleggere; è la questione dirimente, senza la quale è oggettivamente difficile andare avanti. Ad esempio, quando c'è stato il tentativo di inserire nel decreto stabilità dello scorso dicembre una norma per sdemanializzare l'area, l'Autorità Portuale ha gridato alla rapina, allo scandalo. Ma perché mai dovrebbe essere una rapina, dico io? Lo Stato ha affidato all'Autorità Portuale il compito di amministrare quell'area in un regime demaniale perché allora era destinata ad attività portuale. Ma se lo stesso Stato decide poi con una legge nazionale che quell'area non è più destinata esclusivamente ad attività portuale, perchè ti devi sentire rapinato?

L'area è dello Stato, l'Autorità Portuale ha il compito di amministrarla seguendo le leggi dello Stato. E se lo Stato decide che lì il Porto non si può più fare, anche per un problema tecnico di fondali troppo bassi per consentire il passaggio delle navi, sinceramente non vedo il problema.

La prima immagine che le viene in mente quando pensa al Porto Vecchio.

La prima immagine è quella di una straordinaria occasione che questa città deve a tutti i costi non mancare. È la cartina di tornasole del suo stare in bilico tra la decadenza e una nuova stagione di sviluppo. Non è l'unico elemento in tal senso, ma indubbiamente a livello simbolico è il più importante.

Cosa risponde quando un interlocutore non triestino le chiede come mai il Porto Vecchio si trova in quello stato?

Sono tutti sconvolti. Io ho portato tante persone, tra gli ultimi Pierluigi Bersani, a visitare il sito del Porto Vecchio. E tutti sono rimasti sconvolti dai due aspetti contrastanti: la bellezza e nel contempo la situazione di abbandono.

La maggior parte dei triestini, soprattutto sotto i 40 anni, non ha mai visto il Porto Vecchio. Pensa che i triestini siano coscienti del valore del sito?

Questa è una cosa molto grave. La stessa apertura della bretella per raggiungere il Magazzino 26, alla fine dei conti dopo un anno e mezzo, dopo la Biennale diffusa e la mostra su Nereo Rocco, ha portato non più di un migliaio di persone in tutto a conoscere cosa c'è dietro alle mura. La stragrande maggioranza dei triestini non ha ancora superato quel muro, nemmeno in senso metaforico. E' un muro "pesante".

Qual è l'idea di recupero e riurbanizzazione che il Comune di Trieste ha in mente?

È naturale che quando si parla di un pezzo di città si immaginano tante funzioni assieme. Ad esempio, parlando di insediamenti residenziali io mi sono posto il problema di immaginare un quartiere di Trieste che alla fine dell'orario di lavoro non rimanga deserto, bensì continui con altre attività, con abitanti e visitatori che lo vivono e lo animano. Altrimenti dal venerdì pomeriggio al lunedì mattina c'è il rischio che la zona si "spenga" letteralmente, mentre io voglio che divenga un quartiere ricco di opportunità di ogni genere. Proprio per questo vi deve essere assolutamente anche una quota di residenzialità collegata al progetto, per evitare di sposare un funzionalismo legato

unicamente alle attività produttive. La città intera deve vivere sempre. La linea di costa lungo il perimetro del Porto Vecchio si presta benissimo agli insediamenti legati al turismo, alla nautica da diporto, un settore dove forse si riesce ancora, nonostante la crisi, ad ottenere una remunerazione soddisfacente. È un mercato che funziona, quello dei grandi yacht. Dobbiamo attrarre russi, arabi, brasiliani, cioè quei soggetti che allo stato attuale possono concedersi questo tipo di realtà. Non possiamo pensare di vivere e svilupparci unicamente in quei settori come la ricerca e l'alta formazione, che per quanto siano importanti per la nostra città, al momento non hanno dei margini di redditività tali da consentirci di pianificare investimenti a lungo termine. Ci vuole un equilibrio tra diverse funzioni. Tra quelle che fanno "città", ovvero interesse generale, come ad esempio una Biblioteca Civica, e altre più direttamente redditizie. L'idea dello spostamento della Biblioteca in Porto Vecchio era concepita proprio per cercare di abituare molte persone a frequentare quotidianamente il sito. Poi il progetto si è arenato proprio per l'incertezza in merito alle norme. Comunque, ribadisco che l'importante è evitare l'abbandono della zona, per cui, ritengo sia meglio una legittima – ripeto - legittima speculazione immobiliare, piuttosto che i ruderi. La volontà di questa amministrazione è quella di realizzare un nuovo pezzo importante di città, con tutte le funzioni possibili. Noi vogliamo la trasformazione del Porto Vecchio in modo da renderlo vivibile e visibile a tutti. Senza voli pindarici, ma con molto realismo, per cui è chiaro che chi investe in questo progetto deve legittimamente poter guadagnare. Nessuno lavora per fallire… Quindi, ribadisco, si tratta di trovare e mantenere l'equilibrio tra pubblico e privato, tra imprenditori e amministratori. L'uno guadagna, l'altro assicura l'interesse generale. Va rimossa la situazione di poca chiarezza normativa. E si devono ricercare investitori anche all'estero; ma questo è possibile solo con una chiarezza normativa e con un disegno che sia anche in grado di "scaldare il cuore", solitamente molto vicino al portafoglio, di questi investitori.

I punti franchi hanno ancora un senso alla luce dei trascorsi degli ultimi 20 anni e dell'effetto Schengen?

Io ho proposto lo spostamento del Punto Franco Vecchio, ritenendo che se vi fosse una volontà comune in tal senso, all'Autorità Portuale spetterebbe di stabilire verso quali aree attuarlo. La questione era stata sottoposta all'attenzione del Governo, ricordo di avere incontrato sia il sottosegretario alla Presidenza, Catricalà, che il ministro Passera, ma la fine anticipata della legislatura ha di fatto bloccato tutto. Quindi è chiaro che sarà una questione riservata al prossimo governo.

I problemi di collegamento e di accesso per operatori e per privati. Trieste è una città isolata, per certi versi è paradossale, trattandosi di una città sul mare.

Io credo che dal punto di vista del flusso di persone, a Trieste basterebbe pochissimo per potersi muovere in modo migliore. L'ho detto a Moretti[52], parlando di Ferrovie. Infatti sto cercando, con l'aiuto di alcuni detentori di interessi importanti, di farlo ragionare in tal senso. Basterebbero ad esempio due treni Trieste-Mestre uno al mattino e uno alla sera, andata e ritorno, con buone coincidenze verso le altre direttrici e per quanto riguarda le persone l'isolamento sarebbe superato. Moretti però oppone la mancanza di mercato, ma io sono convinto - e lo farò presente in occasione del prossimo incontro - che per dire ciò bisogna prima fornire un'offerta. Penso che se avessimo dei collegamenti ferroviari di un certo tipo, decongestioneremmo anche l'autostrada. Personalmente, quando mi sposto verso altre città italiane, io mi faccio accompagnare in automobile a Mestre e da lì mi sposto con il treno. Da Mestre in poi si viaggia, si vive e si lavora benissimo. Chiaro che se qui abbiamo tratte con attese lunghe e soste in ogni stazione, la cosa diventa improponibile.

Come immagina il Porto Vecchio tra 20 anni?

Io non voglio nemmeno pensare che tra 20 anni non si sia realizzato nulla. Anche se è vero che 20 anni fa eravamo qui a dire le stesse cose. Però c'è una differenza secondo me importante: 20 anni fa qui a Trieste era diffusa la convinzione che questa città avrebbe potuto continuare ad avere benessere senza sviluppo, continuando a consumare una sorta di serbatoio di ricchezza derivata che sembrava inesauribile. Oggi ci siamo resi conto che se non costruiamo occasioni di sviluppo, non ci potrà più essere ricchezza e quindi benessere. E questo è un discorso non solo triestino, anche se qui, per mentalità, è più evidente.

Si è mai chiesto i motivi di tutte queste difficoltà da parte dell'Autorità Portuale, nell'assecondare il progetto?

Io ho cercato di collaborare con l'Autorità, essendo convinto che la leale collaborazione tra istituzioni per l'interesse generale debba venire prima di qualsiasi posizione personale. È chiaro che per quanto riguarda le attività strettamente portuali non andrei mai a dare consigli o a richiedere nulla, essendo campo specifico dell'Autorità, ma sulla questione Porto Vecchio, alla luce della Variante e del Piano approvato, credo che bisogna ragionarci tutti assieme, trattandosi di un pezzo

[52] Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato.

di città. Credo che da parte di Monassi vi sia un'idea un po' "proprietaria" della cosa, non nel senso della proprietà individuale, ma sotto il profilo della paura di perdere la competenza e il controllo su questa fetta di territorio. È una sorta di gelosia tra enti che nel sistema italiano è presente e che forse qui a Trieste, proprio per la compresenza di tanti enti in pochi km. quadrati, è diventata patologica. Talvolta si perde di vista il fine ultimo, ossia il bene collettivo. Bisogna comprendere che a volte l'Ente va sacrificato in nome di esso. Credo che da parte di qualcuno si faccia fatica a metabolizzare l'idea che quella zona non sia più solamente del Porto, ma divenga una parte di città.

Trieste è da sempre una città di confine e da sempre lo stesso confine viene vissuto da alcuni come barriera contro qualche nemico, da altri come cerniera verso nuove opportunità. Anche nel caso del Porto Vecchio, vi sono forze contrapposte: solo un caso o una metafora delle due anime presenti nella città di Trieste, l'una cosmopolita, l'altra impaurita, chiusa, in un certo senso autodistruttiva?

È vero, c'è questo dualismo tra forze contrapposte. E credo che per la natura molto complessa di Trieste, la linea di demarcazione tra queste due anime, quella conservatrice e quella innovatrice, sia molto sottile e a volte trasversale, anche politicamente o a livello imprenditoriale. Non taglia la città in modo netto e per questo è a volte difficile muoversi. Io ho la sensazione che ad esempio in campo imprenditoriale a volte Trieste abbia bisogno ancora di "scoprire" il mercato, nel senso che in questa città, la chiusura e la conservazione hanno garantito a molti il mantenimento di posizioni favorevoli senza alcuna necessità di confronto e quindi di rischi. Qui si vive di vari tipi di rendita.

Nell'ambito del progetto di recupero, si può ipotizzare anche un intervento di social housing all'interno del comprensorio? Anche per mettere a tacere chi teme solo speculazioni.

Io credo sia corretto, come per tutta la città, garantire l'integrazione di tutte le funzioni del territorio.

Ce la farete entro la legislatura? Lei ha dato dei termini precisi. E qualcuno ha definito il Porto Vecchio come il vero obiettivo politico di questa Giunta.

Indubbiamente è uno dei progetti più ambiziosi e importanti. E' altrettanto chiaro però, che questa Giunta non detiene poteri amministrativi sull'area, ma deve agire per le sue competenze e attuando una serrata "moral suasion". Ma servono alleati istituzionali per vincere la guerra. Io non vorrei dovermi porre l'obiettivo del cambio di presidenza dell'Autorità Portuale per poter vedere i lavori

iniziare. Mancano due anni. Anche perché se è corretto dire che l'Autorità Portuale frena, dall'altro verso bisogna anche dire che gli stessi Concessionari non stanno certamente spingendo l'acceleratore… Forse la stessa cordata che ha vinto il bando, essendo nata in tempi in cui la crisi ancora non si era manifestata, si trova ora a dover ripensare qualcosa. E forse i Concessionari, che sono indubbiamente realtà di grande valore imprenditoriale a livello internazionale, sono abituati a realizzare ma non ad "immaginare", a ideare, a cambiare e rimodulare in corso d'opera.

Parlando della sua esperienza alla guida della città assieme alla sua Giunta, qualcuno afferma che Cosolini si trova ora con diversi fiammiferi accesi in mano, innescati da processi non nuovi, ma giunti al punto critico: la Ferriera, il Rigassificatore, Il Porto Vecchio, la crisi anche nel terziario.

È vero. Questi nodi sono giunti al pettine ora, ma sono tali proprio perché quando si sarebbero dovute prendere delle decisioni, non si è fatto nulla. Questo ci riporta a quanto detto prima, ossia che a Trieste per decenni si è creduto di poter avere benessere senza sviluppo. Anche perché lo sviluppo avrebbe comportato delle scelte impopolari e penalizzanti per qualcuno. Ma è anche vero che la capacità di affrontarli per questa amministrazione è un serio banco di prova. Io li voglio affrontare e mi prendo le mie responsabilità per la stagione che stiamo vivendo. Faccio scelte e opero per disinnescare e risolvere le questioni aperte. Bisogna lavorare e assumersi i rischi.

Qual è lo stato della politica triestina? Dopo quasi due anni di mandato che idea si è fatto?

Credo che rispecchi un po' lo stato generale del nostro Paese. Alla disaffezione e alla sfiducia generalizzate, non può che corrispondere una difficoltà della politica, anche perché la politica stessa fa a sua volta molta difficoltà ad attirare le menti migliori e la sua qualità ne risente. Ma siccome della buona politica abbiamo bisogno, dobbiamo riuscire a ribaltare questo paradosso. Con la mia Giunta siamo stati sottoposti a un battesimo del fuoco, con lo scoppio della crisi. Ma alla fine la nostra scommessa deve essere anche quella di dare un contributo al rinnovamento della classe dirigente. Abbiamo tanti giovani, sia in Giunta che tra i consiglieri di maggioranza. Abbiamo posto le basi per un buon lavoro, credo. Anche per una generazione futura che mi auguro riesca a crescere.

Analisi SWOT del progetto, secondo Roberto Cosolini

Forza: con questo progetto vi sarà il recupero del fronte mare più prestigioso d'Europa.

Debolezza: la capacità che possiede Trieste, di farsi del male.

Opportunità: segnare una rottura con il "no se pol", considerato una camicia di forza che imprigiona le menti. Rafforzamento di una vocazione turistica, aggiungendo un pezzo di città sul mare per conquistare turisti da tutto il mondo e attrarre capitali privati.

Rischi: oltre alla diatriba tra istituzioni, sono quelli determinati dalla crisi che potrebbe vanificare gli sforzi.

4.1.3 Il Concessionario Portocittà SpA: il direttore sviluppo, Corrado De Francisco

Per la realizzazione del progetto di riqualificazione architettonica e urbanistica del Porto Vecchio di Trieste, due sono stati i fattori che il bando di gara ha ritenuto fondamentali per l'assegnazione al concessionario Portocittà: grande capacità progettuale e realizzativa, unita a un adeguato sostegno finanziario. Portocittà SpA nasce nel 2009, nell'unione di due tra le maggiori imprese di costruzioni e due leader della finanza a livello internazionale: Rizzani De Eccher e Maltauro contribuiscono al progetto con la loro grande esperienza nel campo dell'edilizia e delle infrastrutture, mentre Sinloc e il Gruppo Intesa San Paolo (con BIIS - Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo - e Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia) ne garantiscono la solidità gestionale e finanziaria. Sinloc è una società all'avanguardia per le iniziative di sviluppo locale e la realizzazione di infrastrutture in Partenariato Pubblico Privato (PPP), mentre BIIS è la banca specializzata nel Public Finance del Gruppo Intesa San Paolo, che sul territorio ottiene il supporto diretto della Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia.

Il progetto presentato da Portocittà, risultato vincente nel bando europeo, combina una serie di prerogative ritenute irrinunciabili anche e soprattutto per la valenza storico-archittettonica del sito e per l'estensione dell'area: passione per l'arte, riqualificazione del territorio, architettura e design, amore per la storia del territorio, ricerca e innovazione. Anche le scelte in fatto di urbanistica in esso contenute, combinano la voglia di leggere la città come scena di vita dei suoi abitanti, in considerazione del desiderio di "aprire" il sito ai cittadini per farlo divenire una parte importante della città, cosa fino ad ora mai realizzata. Il progetto si estende su una superficie complessiva di quasi mezzo milione di metri quadrati e grazie ai contributi provenienti da un concorso internazionale di progettazione, prevede la ristrutturazione di tutti gli edifici di elevato pregio architettonico del Porto Vecchio, coniugata alla realizzazione di nuove strutture che andranno ad inserirsi armonicamente nel contesto che le circonda. Come previsto dalla Variante al Prg, nel progetto sono previste molteplici funzioni di cosiddetta "portualità allargata": residenziale, turistica, ricerca e alta formazione, per le quali si prevede la realizzazione di alberghi, negozi, spazi espositivi e formativi. La realizzazione di due porti turistici darà inoltre la possibilità di ospitare oltre 360 imbarcazioni da diporto. Il network di partner industriali e finanziari attivato da Portocittà viene ritenuto in grado di "aprire" il Porto Vecchio a investitori di calibro internazionale, generando un significativo impatto positivo non solo sull'indotto produttivo in fase di cantiere, ma anche sulla

collettività, poichè la rivitalizzazione del Porto Vecchio ha anche la funzione di "animatore" economico, sociale e culturale di Trieste, come ampiamente sottolineato da parte del Comune di Trieste.

Nell'intervista che segue, realizzata nell'estate 2012 con il Direttore Sviluppo di Portocittà SpA, Corrado De Francisco, vengono illustrati il progetto, lo stato dell'arte e il rapporto con la città.

Intervista a Corrado De Francisco, direttore sviluppo Portocittà SpA

Dottor De Francisco, lei è direttore sviluppo di Portocittà, il raggruppamento di imprese che si è aggiudicato il bando europeo per il recupero del Porto Vecchio. Come stanno procedendo i lavori?

Noi come da contratto, abbiamo più volte dichiarato che partiremo con i lavori nell'ultimo bimestre 2013. Allo stato attuale abbiamo accumulato un po' di ritardi dovuti all'iter ambientale, ma io tengo ancora buona questa data. Cosa stiamo facendo oggi? Stiamo lavorando soprattutto sul cosiddetto iter ambientale, con la verifica di assoggettabilità, lo screening dell'intero progetto ed anche con un'opera che ci è stato richiesto di anticipare, cioè la bonifica del sito di Barcola: dal punto di vista ambientale, il punto più delicato. Per questo stiamo attendendo il via libera da parte della Conferenza dei Servizi per poter iniziare con le opere di carotaggio in modo d capire cosa c'è effettivamente in quei fondali, per presentare successivamente un progetto di bonifica. Se questo progetto avrà il bollino verde, potremo partire con i lavori, altrimenti sarà necessario mandare in VIA (valutazione di impatto ambientale) tutto il progetto, con la conseguente dilatazione dei tempi previsti per l'avvio. Naturalmente dico questo in quanto l'iter ambientale è condizione sospensiva per partire con i lavori, quindi per noi fondamentale. Oltre a questo, stiamo completando la progettazione di tutta la parte infrastrutturale di Porto Vecchio, dimensionando le reti e i fabbisogni su un target di 25.000 persone/giorno, questa la nostra valutazione. La parte infrastrutturale è particolarmente delicata in quanto rappresenta scheletro e cuore di tutto: viabilità, parcheggi, utilities, luce, acqua, gas, rete fognaria, impianto di drenaggio, scelte energetiche di progetto, sistemazione delle acque dei torrenti che scorrono sotto la nostra superficie e sfociano nel primo bacino che abbiamo davanti. Il terzo punto, dopo l'iter ambientale e le infrastrutture, è il lavoro che stiamo facendo sui contenitori del primo stralcio assieme a tutti gli interlocutori locali, in modo da realizzare delle linee guida di rifunzionalizzazione di questi magazzini. Ci sono infatti dei vincoli sui quali è necessaria un'interpretazione relativa allo stesso riuso. L'esempio che posso fare è quello

del Magazzino 26, dove, data la profondità degli spazi e la conseguente carenza di punti di luce naturale, non sono consentite determinate destinazioni. Quindi, in base a quelle che sono le destinazioni consentite e le domande del mercato e del territorio, stiamo andando a progettare gli spazi di ogni edificio, in modo da poter offrire agli interlocutori interessati dei prodotti precisi per le diverse esigenze, alle condizioni di riutilizzo possibili. Tutto questo è il percorso già intrapreso, nonostante i consueti ritardi della Pubblica Amministrazione.

Da parte dell'attuale governo si sta prestando notevole attenzione alle problematiche ambientali, è possibile ipotizzare un'accelerazione decisiva in tal senso?

Diciamo che in queste ultime settimane si stanno leggendo diversi messaggi incrociati sugli organi di stampa, anche se penso si tratti un po' della moda del momento. E' chiaro che qualsiasi sprone arrivi, anche dalla politica, è importante che sia concreto e non siano solamente chiacchiere.

La prima immagine che le viene in mente quando pensa al Porto Vecchio. Questo, a prescindere dal suo ruolo attuale.

Facendo questo lavoro, nella mia vita ho visto molte situazioni da vicino e posso dire che questo del Porto Vecchio di Trieste è assolutamente un sito unico. Unico per il suo posizionamento, in pratica al centro di Trieste, unico perchè occupa una linea di costa di 3 km., perchè possiede un patrimonio storico e culturale inestimabile alle sue spalle, che la storia ha saputo mantenere inalterato anche grazie allo sviluppo del porto nuovo che di fatto ha sancito il mantenimento e la cristallizzazione del vecchio Porto Asburgico, fermi restando gli interventi minimi che sono stati fatti nel corso dei decenni. Quindi, tradotto in termini immobiliari, ne viene fuori una location unica nel suo genere. E anche logico però che possedendo una "taglia" importante, sarebbe preferibile avere alle spalle una città da 2 milioni di abitanti, per ovvie ragioni. Ma questo fa parte della nostra sfida. Una sfida che ci vede impegnati anche in termini di risorse in maniera pesante: è chiaro che costerebbe molto meno, sotto ogni profilo, andare a realizzare delle costruzioni ex novo invece di intervenire su un esistente di questa caratura storico-architettonica, così ricco anche a livello quantitativo. Per cui, la nostra intende essere un'operazione con tutte le caratteristiche di un grande sviluppo a livello nazionale, non solo locale. Credo sempre più che un paese come il nostro debba diventare competitivo su certe tematiche che in altre parti del mondo non esistono. La cultura, la qualità delle nostre coste e della nostra storia, sono cose che ad esempio i cinesi non potranno mai avere né copiarci, tanto per fare un esempio. In una città come Trieste, dove un giorno si e un giorno no un'

azienda chiude a causa della crisi, riuscire a pianificare uno sviluppo di contenuti, rafforzare il tema del turismo, ritornare ad essere una capitale nel mondo della cultura come nel passato, grazie anche alla posizione unica, è un imperativo ed è la nostra sfida. Se pensiamo ad esempio alla Liguria, che io conosco altrettanto bene, vediamo come ci sia una città che non ha un background così importante, prestigioso e imperiale come quello di Trieste, pur avendo alcune caratteristiche simili di perdita di popolazione ed invecchiamento, e questa è La Spezia. Ebbene a La Spezia c'è un sito simile a Porto Vecchio, un arsenale che parte dal centro della città e arriva alle spalle di Portovenere, occupando le migliori darsene, le migliori spiagge, i migliori golfi dell'intera Liguria. Anche lì, io mi chiedo: in una politica di sviluppo su base nazionale, rivalorizzare certi siti, riportando il turismo, riqualificandoli, non è una di quelle direzioni obbligate per un Paese come il nostro, ricco di queste risorse a livello naturalistico e paesaggistico? Ecco che ritorna quindi la sfida a livello nazionale, per mettere in moto un sistema intero. Anche il tema delle marine, è qualcosa che va letto come industria, produzione, non solamente in termini fiscali. Ci sono dei dati che ci dicono che ci sono circa 4.000 megayacht superiori ai 40 metri nel mondo, e circa 2.500 di questi si trovano nel Mediterraneo, per ovvie ragioni ambientali e climatiche favorevoli. L'Italia è il paese che rappresenta il Mediterraneo meglio di chiunque altro in termini di linea di costa, quindi non si può non valorizzare il tema dell'industria del diporto, con tutto l'indotto che c'è dietro. Un superyacht dai 40 metri in su, lascia sul territorio in cui staziona durante il periodo invernale, qualcosa tra il 4 e l'8 percento del suo valore. Se riportiamo questo calcolo sulla base delle due marine che vogliamo realizzare in Porto Vecchio per questa tipologia di prodotto, potremmo valutare una somma tra gli 800 e i 900 milioni di euro di introito. Questo vorrebbe dire far lavorare tutto l'indotto, la cantieristica presente, gli artigiani e le industrie del settore, insediati storicamente sul territorio che va da Monfalcone a Muggia. Due marine con un certo tipo di flotta vogliono dire, come accennato, tra gli 800 e i 900 milioni di lavoro. Se lasciano sul territorio tra manutenzioni, acquisti di servizi, bunkeraggi, cambuse, tra il 4 e l'8 percento di 800 milioni, ciò significa incrementare il PIL del territorio per il settore interessato di circa 50-60 milioni di euro l'anno. Ecco perché, io dico che il progetto di Portocittà è molto più di un progetto immobiliare. E comunque bisogna ricordare che dove c'è un progetto immobiliare c'è qualcuno che acquista, occupa degli spazi, paga delle tasse, compra beni e servizi, in altre parole, fa girare l'economia, cosa che al momento latita. Quindi l'obiettivo non è quello di svuotare quattro quartieri di Trieste e trasferirli qui, anzi. Stiamo pensando di aumentare la popolazione cittadina con afflusso da fuori. Io penso che se l'Italia tutta non investe sul turismo, allora non mi è chiaro in cosa possa investire, date le

dotazioni naturali. Nessuno al mondo può fare meglio di noi, semplicemente perché non possiede la nostra materia prima. Lasciamo agli altri i telefonini, le autovetture, noi abbiamo il turismo. Sempre di più l'Italia dovrà puntare sulla qualità dei propri prodotti, anche naturali, e sulla qualità della vita, che altrove non è assolutamente eguagliabile.

Da dove inizia quando deve spiegare ad una persona che arriva da fuori Trieste che cos'è quello che noi definiamo Porto Vecchio e perché si trova in questo stato?

Io spero che finalmente ci sia la volontà da parte di tutti gli stakeholder locali e nazionali, di investire in maniera definitiva e seria su questo progetto. Nelle politiche pianificatorie del passato, abbiamo visto come Trieste abbia perso delle opportunità importantissime, pensiamo al caso Generali, con il trasferimento di quasi 5000 persone e relative famiglie a reddito medio-alto, in quel di Mogliano Veneto. Si trattava di colletti bianchi con relative famiglie, proviamo a pensare cosa può voler dire 5000 appartamenti, altrettante automobili, 5000 redditi, 5000 imu, figli iscritti a scuola, tasse, servizi. Altra occasione mancata l'Expo, si dice a causa di questa invenzione tutta triestina che si chiama Punto Franco. Anche se l'Expo è una di quelle situazioni in cui si rischia forse di fare tutto al meglio per sei mesi per poi lasciare dei cadaveri eccellenti sul territorio e doversene fare carico. Però è anche vero che con un minimo di intelligenza l'Expo avrebbe creato finanza pubblica, con la quale ad esempio si sarebbe potuto restaurare gran parte del Porto Vecchio già all'epoca. Anche lì si è persa un'occasione. Quello che oggi è cambiato è che nel 2007 c'è stata l'approvazione della variante al Piano Regolatore che ha consentito di andare a gara, gara che la nostra società ha vinto. Questa è stata la cesura più importante rispetto al passato, al di là delle volontà politiche e del "no se pol". Abbiamo però anche dei casi virtuosi: prendiamo l'esempio di Torino e delle Olimpiadi Invernali. Lì è stato creato qualcosa pensando già al "dopo". Qualcosa che è servito per quei 15 giorni senza poi divenire una della tante cattedrali nel deserto abbandonate. In pratica si è ragionato al contrario, partendo dal "dopo" e non guardando solo all'evento in sè. Quello che voglio dire sostanzialmente è che Trieste deve evitare di perdere ulteriori occasioni, perché queste non ti ritornano più nella vita. Se il nostro progetto va in porto, Trieste fa tre o quattro salti in avanti in una volta sola nel suo sviluppo, riprendendo il suo storico posizionamento di capitale della Mitteleuropa, visto che ne ha tutte le caratteristiche. Pensiamo a chi sta bene nell'Europa di oggi: i paesi dell'est, lo si vede ad esempio dai flussi turistici; oggi ci sono solamente russi. E Trieste è baricentrica rispetto a questo territorio. Un ulteriore esempio: l'unica congressualità che oggi funziona è quella scientifica e questa città non ha un contenitore decente per

congressi. Questa città è un Hub eccezionale della ricerca scientifica. Il problema è che a volte gli stessi triestini nemmeno lo sanno o se lo dimenticano: ma dove si può trovare un simile concentramento di istituzioni in tale campo? Da qui passa la salute dei nostri figli, una migliore qualità della vita per le future generazioni, uno sviluppo della ricerca anche in chiave di spin off industriale, un "merchandising" della ricerca. Per essere promossa a livello internazionale, la congressualità necessita di contenuti e questi qui ci sono in abbondanza. Ma a loro volta questi hanno bisogno di contenitori dove essere valorizzati. Anche nel campo della cultura, abbiamo ad esempio l'archivio del Lloyd, con il quale si può realizzare il più importante museo del mare a livello mondiale. Insomma è un nonsenso che non si sfruttino queste occasioni. La cultura, la tecnologia che deriva dal genio italiano, la ricerca, sono cose che rimarranno nel futuro. Dobbiamo essere bravi a creare valore aggiunto da quello che abbiamo.

Il discorso del Punto Franco: sappiamo tutti che esiste ed è argomento di lunghe discussioni. Secondo lei è utile mantenerlo com'è, oppure si può pensare di modificarlo, spostarlo, utilizzarlo con altre modalità?

Guardi, questo è un argomento di cui ormai parlano tutti, con naturale rischio di cadere nella poca chiarezza. Noi, l'unica condizione che poniamo è quella che si sia la libera circolazione delle persone e la possibilità di esercitare la libertà di impresa, coerentemente con la variante urbanistica e la normativa in essere. Noi non abbiamo titolo e forza per dire di spostarlo o modificarlo. A noi interessa che quest'area venga resa disponibile innanzitutto per le persone. Dalle nostre verifiche, in realtà questo è un non-problema, anche se a Trieste lo si vuole sempre far diventare tale, ma questa è un po' la tradizione di Trieste… Però io dico: se per 50 anni del Punto Franco non si è fatto nulla, allora vuole dire o che tutta la politica triestina degli ultimi decenni ha sempre sbagliato tutto, oppure che forse questo Punto Franco non ha un grosso valore, non solo in chiave di riqualificazione urbana, ma anche e soprattutto in chiave mercantile. Se ad Amburgo hanno fatto i salti mortali per riuscire a toglierlo, evidentemente ci saranno dei motivi, inoltre mi pare che nessun operatore internazionale sia mai venuto a Trieste chiedendo di utilizzare il Punto Franco. Nel nostro caso comunque, la cosa non ci tocca più di tanto. Che venga trasferito, eliminato, sospeso o quant'altro con le migliori formule possibili, lo lascio alle autorità.

La maggior parte dei triestini, soprattutto sotto i 40 anni, non ha mai visto il Porto Vecchio.

Questo è grave, l'anno scorso ad esempio, pensavo che con la Biennale Diffusa si sarebbe riusciti ad iniziare quest'opera di apertura, anche materiale intendo, con la creazione di qualche varco, ma vedo che poi le cose continuano a permanere. Qui la situazione è quella di una città che, paradossalmente, il mare lo vede dai parcheggi sulle rive e da Piazza Unità. Pensiamo invece ad un approccio diverso al mare, pensiamo ad aprire quest'area. Io credo che cambierebbe totalmente il rapporto della stessa città con il mare: niente più muri, ma possibilità di ampliare il centro città e di giungere al mare in modo diverso. Pensiamo al fatto che le vie di comunicazione attorno ai Magazzini 24, 25 e 26 saranno completamente pedonali, quindi un allargamento della città fruibile che secondo me potrà cambiare il modo di vivere il mare. Una persona potrà passeggiare tranquillamente e mangiarsi un gelato lungo il mare, cosa che oggi è possibile solo facendo lo slalom tra le auto, ma senza avere la possibilità di trovare un locale, un ristorante o un semplice bar connesso alla città e allo stesso tempo con la costa.

Il vostro è un gruppo molto importante in Italia e nel mondo. Ci sono anche richieste da parte di altri imprenditori interessati ad investitire? E' possibile ipotizzare anche degli interventi pubblici in termini di finanziamento?

Partiamo da noi: Maltauro ha un fatturato per il 50-60 percento maturato all'estero; Rizzani De Eccher quasi l'80 percento. Qualche mese fa è uscita sulla stampa la notizia che qualcuno, qui a Trieste, si lamentava del fatto che il nostro gruppo non sia capace di fare marketing all'estero. Qui non entro nel merito in quanto voglio evitare polemiche, ma voglio dire che l'estate passata, un nostro azionista, Rizzani de Eccher, si è trovato a sottoscrivere un importante accordo internazionale in Russia, alla presenza di Putin e Monti, del valore di un miliardo di euro! Quindi, andare a dire che non siamo capaci di fare marketing internazionale, mi sembra un po' ridicolo ed inesatto… Per quanto riguarda nello specifico Porto Vecchio, le relazioni con altri investitori ci sono, ma sono legate alle diverse fasi di sviluppo e con diverse tipologie di approccio. Allo stato attuale abbiamo diverse relazioni di interesse da parte di investitori esteri. E' logico però che le relazioni evolvono sulla base di quelle che sono le fasi progettuali. Prima si fa conoscere il concept, poi si presenta un business-plan della situazione, con tutte le governance e le condizioni. Ad esempio, come dicevo, la questione del Punto Franco per noi non dovrebbe rappresentare un problema, ma nel momento in cui un qualsiasi investitore apre il sito internet del quotidiano locale, si trova davanti ad una bagarre giornaliera e quindi giustamente ce ne chiede conto, soprattutto in termini di chiarezza in merito alle reali possibilità di insediamento in quest'area. Riassumendo,

possiamo dire che i mercati e gli investitori internazionali stanno guardando con estremo interesse alla nostra iniziativa, ma è altrettanto vero che io non posso chiudere nessun accordo con degli investitori se prima questa diatriba locale non me la risolvono. Attualmente stiamo gestendo dei contatti con l'intento di far conoscere il nostro progetto; il secondo step sarà quello di definire termini e condizioni, una volta fatta chiarezza in merito alla situazione normativa che regola l'area. Gli investitori e i partner ci chiedono certezze, per sottoscrivere un contratto dobbiamo essere in grado di fornirle, altrimenti non possiamo assumerci questa responsabilità verso terzi. Quando io parlo di un progetto di collegamento infrastrutturale con la città, devo essere sicuro di poter dire ad un mio interlocutore interessato ad una attività commerciale, che le automobili possono arrivare dal centro città all'area di Porto vecchio, oppure se c'è un muro con tanto di dogana, un imbuto, se le persone possono arrivare dalla città al Porto senza problemi o meno. Quindi, se io non riesco a fornire queste certezze di natura infrastrutturale e di collegamento, di vie d'accesso, è chiaro che nessuno insedierà mai nella nostra area alcuna attività. Io spero pertanto che per prima cosa si riescano a concretizzare quelle decisioni strategiche in ambito energetico, viario, di connessione con la città a livello infrastrutturale, che ci consentano di sciogliere questi nodi e chiudere i contratti con gli investitori. Per quanto riguarda la finanza pubblica: non c'è progetto di riqualificazione urbana, in Europa o in Italia, che non abbia al suo interno un'importante funzione pubblica. Quando si riqualifica un pezzo di città è giusto inserirvi tutte le possibili funzioni pubbliche, in una sorta di puzzle, che deve essere utile alle funzioni private. Questo per diversificare ed evitare di realizzare una volta la città dormitorio, un'altra la città del terziario, etc. Lo stesso progetto Barduzzi ipotizzò un mix di destinazioni d'uso corretto e lineare, equilibrato: sulla linea di costa una parte di edilizia residenziale, marine, aree wellness, aree sportive; in seconda e in terza fila gli edifici più importanti anche sotto il profilo architettonico, destinati alla ricerca, all'istruzione, a funzioni di pubblico interesse. Ebbene, io ho da parte del territorio delle richieste per tali funzioni per circa 50-60 mila mq. ed è chiaro che se esistono tali richieste, siano esse per residenze per studenti e ricercatori, per biblioteche, per scuole di formazione nel campo turistico e alberghiero, ci devono essere anche dei finanziamenti pubblici. Noi come privati abbiamo fatto il nostro, ma è chiaro che non possiamo mettere sul piatto ulteriori 150 milioni di euro per sviluppare delle funzioni pubbliche. Le funzioni pubbliche, in quanto tali, devono essere supportate dal pubblico. Posso citare in tal senso l'esempio del Porto Antico di Genova: in quel caso la realizzazione fu resa possibile grazie a grossi finanziamenti pubblici, figli delle Colombiadi. Oggi come oggi, Genova è riuscita a portare a casa qualcosa come 150-200 milioni di euro di denaro da Roma, per lo sviluppo di un polo tecnologico

tra università, Siemens ed altri. Progetto molto interessante, ma che non potrebbe stare in piedi senza interventi pubblici. Il sottoscritto ha lavorato per otto anni nella più grossa realtà immobiliare italiana, la Pirelli Re Estate, che a Milano è riuscita a realizzare il progetto Bicocca, dove, a parte il centro direzionale (Deutsche Bank, Siemens etc), è nata appunto l'Università Bicocca. Siamo riusciti a costruirla in tre anni, con annessi alloggi e cittadella per studenti, una tra le migliori ancora oggi in Italia a livello di ranking. In sostanza voglio dire: dove c'è funzione pubblica ci deve essere finanza pubblica.

Analisi SWOT del progetto, secondo Corrado De Francisco

Forza: la location, il patrimonio storico e culturale e il fatto di essere al centro di un'area strategica. Trieste è la porta sull'adriatico e sul mare di molti paesi e deve riconquistare questa posizione.

Debolezza: i dubbi sulla reale volontà da parte di tutti di voler fare questa operazione. Se Trieste avesse due milioni di abitanti, sarebbe tutto meno complesso.

Opportunità: rimanere nella storia della città per aver fatto del bene a una collettività. Sentiamo molto questa responsabilità e se ce la facciamo cambiamo il volto di questa città e la sua storia. Vorrei che le opportunità fossero anche ambizione personale, per tutti gli altri interlocutori.

Rischi: ce ne sono sempre tanti. Noi come imprenditori privati abbiamo una grossa responsabilità per il cambiamento che auspichiamo. La politica, nel caso decidesse di non fare, avrebbe perso l'occasione per fare del bene alla collettività. I rischi sono anche quelli determinati dal momento in cui vive il nostro paese.

4.2 I soggetti "politici", gli ex amministratori e gli osservatori

I paragrafi che seguono, sono dedicati alla descrizione dei cosiddetti attori politici ed ex amministratori triestini. Da un lato, i parlamentari che nell'ultima legislatura si sono occupati a più riprese e con ruoli e posizioni opposti, alla questione; dall'altro, due figure di ex amministratori che sono da considerare fondamentali, soprattutto per la fase di avvio del progetto di recupero.

Nell'analisi dedicata alle figure e ai ruoli dei parlamentari eletti a Trieste, è necessaria una distinzione utile a comprendere i punti di vista e i conseguenti schieramenti sul fronte della questione dirimente, ossia la considerazione in merito alla destinazione da riservare all'area di Porto Vecchio. Uno dei nodi della questione si è rivelato infatti sin dall'inizio la mancanza di unità di intenti tra gli stessi parlamentari triestini impegnati a Roma. L'assenza di una linea di condotta comune ha rappresentato il vulnus che non ha mai consentito di ottenere da parte del Governo nazionale, un serio impegno e un pronunciamento definitivo in merito all'annosa questione dell'incertezza normativa sulla destinazione dell'area. Per questo motivo, nei paragrafi seguenti si vuole evidenziare questa differenza, riservando una trattazione a parte per il protagonista di fatto più efficace nei risultati sino a qui ottenuti, il senatore del PDL Giulio Camber, considerato il *deus ex machina* della politica locale e il vero protagonista della situazione di stallo del Porto Vecchio a tutt'oggi esistente. L'altro paragrafo è invece riservato agli altri parlamentari distintisi negli ultimi mesi per alcune azioni - trasversali a livello politico - a sostegno del progetto di recupero e dell'attività dei concessionari, di concerto con l'amministrazione comunale e il sindaco Cosolini. In particolare, alcune iniziative presentate in Parlamento, nel tentativo di ottenere un pronunciamento normativo in grado di chiarire definitivamente lo status dell'area di Porto Vecchio, alla luce della presenza del Punto Franco e delle aree demaniali. Sul territorio invece sono state organizzate azioni di informazione verso la cittadinanza, nonché la partecipazione attiva degli stessi parlamentari alla marcia per l'apertura dell'area ai cittadini, organizzata dal sindaco Cosolini nel settembre 2012.

Nell'analisi sulle figure degli ex amministratori, protagonisti dell'avvio dell'iter di autorizzazione del recupero, è necessario partire dal presupposto riguardante la diversa collocazione politica degli stessi, per comprendere come le dinamiche della gestione del potere a livello locale non abbiano una natura univoca, bensì variabilmente trasversale e siano – nel caso di Trieste in particolare – legate alle posizioni personali dei singoli attori e ai particolari momenti storico-politici. L'ex sindaco Roberto Dipiazza, eletto con i voti del centrodestra, e l'ex Presidente dell'Autorità Portuale,

Claudio Boniciolli, sostenuto dal PD e dichiaratamente uomo di centrosinistra, hanno infatti dato dimostrazione di visione univoca del bene comune, schierandosi e adoperandosi, nelle loro diverse funzioni e cariche, per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato dal progetto di recupero. Entrambi hanno vissuto la fase autorizzativa e di startup sotto il profilo politico e istituzionale, conferendo l'opera delle rispettive amministrazioni (Portuale e Comunale), in un percorso condiviso. Nelle interviste realizzate con i due protagonisti, si possono infatti apprezzare due visioni, che nonostante l'appartenenza politica e la formazione ideologica diverse, giungono a conclusioni di reciproco apprezzamento e obiettivi comuni.

L'ultimo paragrafo, è dedicato alla figura di un osservatore qualificato e neutrale, Veit Heinichen, intellettuale e romanziere non triestino, che da più di dieci anni ha scelto di vivere a Trieste, dove svolge la sua attività e dove sono ambientati i suoi racconti noir. La scelta di Heinichen è stata determinata dalla spiccata attenzione dello scrittore per l'analisi spietata e disinteressata delle vicissitudini politiche e storiche triestine, nonché per la particolare capacità di descrizione della mentalità degli abitanti della città che lo ospita e per il suo rapporto con il mare.

4.2.1 Il senatore Giulio Camber

Tra i soggetti politici che da decenni ricoprono un ruolo fondamentale nella città di Trieste e in particolare nella questione del Porto Vecchio, l'avvocato Giulio Camber è il nome più ricorrente, pur senza comparire ufficialmente nei recenti dibattiti istituzionali. Dopo una lunga militanza nel movimento Autonomista "Lista per Trieste", a capo della corrente di destra (mentre l'anima liberale era rappresentata dall'avv. Manlio Cecovini e l'anima socialista da Gianni Giuricin), Camber riuscì nella scalata sino a diventarne leader e dopo un passaggio con il PSI di Craxi che gli valse la prima elezione a parlamentare nel 1987, nel 1994 approdò a Forza Italia. L'anima politica di Camber si è manifestata fin dagli anni '70 per una spiccata tendenza al conservatorismo nelle file della destra integralista cattolica. In occasione della sua prima elezione a deputato, venne nominato sottosegretario alla Marina Mercantile nel Governo Craxi. Passato con Silvio Berlusconi, alle elezioni del 1996 è stato eletto al Senato, venendo poi rieletto più volte, sino al 2008. Personaggio discusso ma di indubbio successo nella politica triestina, Camber viene ritenuto il vero "deus ex machina" della questione relativa al Porto Vecchio, secondo una parte della stampa e dell'opinione pubblica, assieme alla Presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi. La posizione dell'Autorità rispecchia infatti quanto dichiarato dallo stesso senatore, in merito all'utilità di mantenere il regime di Punto Franco all'interno del Porto Vecchio, nonostante questo venga dichiaratamente ritenuto un limite allo sviluppo e ad ulteriori investimenti da parte dei Concessionari. Secondo quanto teorizzato da Camber e dichiarato nei rari interventi sul tema, la franchigia doganale non sarebbe contraria allo sviluppo del progetto, venendo anzi individuate delle possibilità di convivenza tra le diverse attività di portualità allargata e l'esclusiva attività portuale-commerciale. Il Punto Franco non andrebbe quindi considerato come un limite alle aspirazioni di recupero immobiliari e turistiche del Porto Vecchio, bensì come una leva, che sinora nessuno ha avuto il coraggio di muovere correttamente. La soluzione – sempre secondo quanto sostenuto da Camber - andrebbe individuata nella convivenza tra funzioni svolte in spazi liberi e altre ad accesso regolato, destinate ad esempio ad attività manifatturiere pulite, non esclusivamente legate ai container. In virtù del particolare regime di Punto Franco, il Porto Vecchio rappresenta, sempre secondo quanto recentemente dichiarato al quotidiano locale da Camber, "una realtà unica e invidiata, in quanto destinataria di benefici regolatori internazionali e fiscali, tra i quali la possibilità di dimezzamento dei costi per l'energia, delle materie prime e del lavoro". A tale riguardo, la

soluzione tecnico-giuridica prospettata, per rendere operative queste prerogative, sarebbe quella di un regolamento applicativo ministeriale, che non necessita di approvazione parlamentare.

L'ultima partecipazione attiva di Giulio Camber nella questione di Porto Vecchio, risale al mese di settembre 2012, quando, unitamente ai colleghi Castelli (LN) e Quagliariello (PDL), si è adoperato per apportare un emendamento alla legge sui porti (si è parlato di "blitz"), poi trasformato in ordine del giorno, onde impegnare il Governo ad adottare entro il termine della legislatura le opportune iniziative di competenza, al fine di dare piena attuazione alle disposizioni dell'Allegato VIII del Trattato di Parigi del 1947, anche per quanto concerne l'imposizione fiscale diretta e indiretta all'interno dei punti franchi del porto di Trieste, compatibilmente con quanto previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

4.2.2 I parlamentari triestini: Roberto Antonione (Pli), Roberto Menia (Fli), Ettore Rosato (Pd)

In questo paragrafo l'attenzione è dedicata ai tre parlamentari triestini che si sono distinti nel corso del 2012 per alcune iniziative di carattere politico, con la volontà di ottenere una risposta in merito al problema dello status giuridico dell'area di Porto Vecchio da parte del Governo nazionale. In appendice a questa ricerca, sono pubblicate integralmente le interrogazioni parlamentari con le quali si è cercato di ottenere un pronunciamento definitivo i merito allo status del sito ed alla richiesta di spostamento del Punto Franco, su proposta del sindaco Roberto Cosolini. In quest'ultima iniziativa in particolare, i tre parlamentari hanno presentato a Roma un'interrogazione rivolta al presidente del Consiglio Mario Monti, al ministro degli Affari esteri Giulio Terzi e al ministro dell'Interno Annamaria Cancellieri, per sapere "se in coerenza con l'interpretazione che è stata manifestata in Commissione III lo scorso 18 luglio - si legge nel documento - l'esecutivo intende dare risposta e mandato al Commissario di Governo di avviare il trasferimento del regime di esenzione doganale come richiesto dall'amministrazione comunale". Il sindaco Roberto Cosolini - dopo il pronunciamento del Governo in sede di commissione parlamentare sulla risoluzione presentata proprio dai tre deputati triestini nel maggio 2012 - aveva scritto al prefetto Alessandro Giacchetti chiedendo di avviare il trasferimento del regime di Punto Franco da una prima porzione del Porto Vecchio a un altro sito da individuare d'intesa con l'Autorità Portuale. Successivamente, gli stessi parlamentari triestini hanno proposto l'emendamento al decreto Ilva per Taranto, per sdemanializzare l'intera area data in concessione a Portocittà e a Greensisam, generando una reazione sdegnata da parte della Presidente dell'Autorità Portuale, Monassi. L'emendamento è però stato dichiarato inammissibile in sede di Commissione Parlamentare, in quanto il disegno di legge doveva essere riferito solo a grandi aziende citate in un precedente decreto del Governo. Evidenziando la necessità di sviluppo infrastrutturale del Porto di Trieste e di conseguire la riqualificazione, a fini urbani, del Porto Vecchio, il testo recitava: "...Le aree appartenenti al demanio marittimo, escluse le banchine, l'Adriaterminal e la fascia costiera, comprese nel confine della circoscrizione portuale, sono sdemanializzate e assegnate al patrimonio disponibile del Comune di Trieste per essere destinate alle finalità previste dagli strumenti urbanistici. Sono fatti salvi i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti di concessione di durata superiore a 4 anni in vigore, che sono convertiti, per la porzione di aree relative, in diritto di superficie in favore del concessionario per la durata residua della concessione. Il Comune subentra nei contratti di

concessione in essere all'Autorità Portuale, che resta beneficiaria dei canoni di concessione. L'area compresa nel confine della circoscrizione portuale, come individuata nel presente comma, è esclusa dall'ambito portuale del Porto. Il Comune e l'Autorità Portuale provvedono di intesa alle necessarie delimitazioni".

Osservando la vicenda dall'esterno, risulta palese la posizione di minoranza della stessa Autorità Portuale, sostenuta unicamente dalla Camera di Commercio di Trieste, mentre le altre istituzioni locali (Provincia e Comune), si sono espresse unanimemente nel sostenere la sdemanializzazione dell'area. In assenza di garanzie definitive sull'area, come sostenuto anche nelle interviste agli attori, risulta pressoché impercorribile qualsiasi ulteriore progetto di investimento.

L'intervista che segue, è stata realizzata con l'onorevole Ettore Rosato, deputato del PD, in rappresentanza dei firmatari della mozione per la sdemanializzazione dell'area di Porto Vecchio e per lo spostamento del Punto Franco.

Ettore Rosato è nato a Trieste nel 1968. Eletto al comune di Trieste con i Popolari nel 1993, è Presidente del consiglio comunale fino al 2001 durante tutta l'esperienza del sindaco Illy. Successivamente consigliere provinciale e regionale, entra alla Camera dei Deputati nel 2003 grazie alla vittoria nell'elezione suppletiva. Candidato sindaco unitario del centrosinistra nel 2006, viene sconfitto al ballottaggio dal sindaco uscente. Sottosegretario al Ministero dell'Interno durante l'ultimo Governo Prodi. E' attualmente componente della commissione Difesa e del comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica - Copasir.

Intervista a Ettore Rosato, deputato PD

La prima immagine che le viene in mente quando pensa al Porto Vecchio.

Magazzini abbandonati, oppure le foto che ho visto, quando erano pieni di sacchi di caffè. La vera ricchezza della città.

Quando deve spiegare a una persona che non vive a Trieste, che cos'è il Porto Vecchio e perché si trova in queste condizioni, da dove inizia?

Quando parlo del Porto Vecchio parlo sempre di un'opportunità e non di un problema. Un'opportunità gigantesca che Trieste ha. È il suo miglior tesoro che ha tenuto custodito per anni e

che oggi abbiamo la possibilità di mettere all'incasso. Un grande tesoro perché è un patrimonio inimmaginabile e sottovalutato dai triestini stessi. E io descrivo così anche il Punto Franco, tanto per essere chiari: è un grandissimo valore che va messo dove serve e ne va compreso il significato. Per me il Punto Franco non è la zona franca integrale, è un'altra cosa.

Pensare che la maggior parte dei triestini sotto i 40 anni non ha mai visto il Porto Vecchio, che effetto le fa?

Sinceramente non so se le cose stanno ancora così, ci sono tanti triestini che ormai l'hanno visto, capiscono, si informano, sanno. Io credo che qui in città la gente viva nel proprio rione, nella sua zona e il Porto Vecchio viene visto come un altro pezzo della città, con la differenza che in realtà non è della città perché inaccessibile. Un po' come la zona ex Esso: uno non ci va perché c'è un recinto, una porta. Porto Vecchio potrebbe diventare il polmone pulsante della città, dato che il cuore rimane Piazza Unità - che poi è a ridosso dello stesso - quindi sarebbe sostanzialmente un prolungamento del centro.

Secondo lei, i triestini sono coscienti del valore di questo sito?

Io penso di no, anzi ne sono certo. Altrimenti avrebbero già fatto la rivoluzione.

Come mai?

Faccio un esempio: dobbiamo ricordarci come migliaia di posti di lavoro siano stati spostati a Mogliano Veneto, dato che qui non è stato possibile costruire la sede delle Generali, in un luogo dove ancora adesso c'è il nulla! A Mogliano hanno costruito una città per favorire questo insediamento. Migliaia di triestini avrebbero potuto avere un lavoro nella loro città, e parliamo di un lavoro di qualità. Siamo di fronte ad una follia che è stata compiuta, e questo i triestini non lo hanno compreso, nessuno ha detto nulla, la cosa è stata fatta passare. Un dramma che si sta perpetuando ancora oggi con il Porto Vecchio.

E' un problema culturale, politico o normativo?

E' indubbiamente un problema politico, ossia di chi ha sempre voluto tenere ferme, bloccate, certe situazioni per i propri piccoli interessi. E questo (il Porto Vecchio) è uno dei risultati più eclatanti. Inoltre, bisogna pensare che ci sono anche dei triestini che in buona fede sono ancora oggi convinti che ad esempio il Punto Franco - così come viene strenuamente difeso - sia utile, sia un bene. Io

dico: se lo fosse stato veramente, come mai negli ultimi 30 anni ciò non ha portato nessun vantaggio? E' rimasto tutto fermo. Evidentemente tutti questi supposti vantaggi sono solamente il cavallo di battaglia di chi cerca di ostacolare un reale sviluppo. Con questo intendo dire che il Punto Franco è sicuramente utile, ma non con le modalità attuali. Va spostato, per poterne trarre dei vantaggi. Anche il Molo VII ha un Punto Franco, anche un eventuale nuovo Molo potrebbe averlo: il problema è che nei magazzini proprio non serve, diventa dannoso. I magazzini vanno riconvertiti e utilizzati per attività alternative.

Questo è proprio uno degli obiettivi del progetto di rigenerazione urbana del Porto Vecchio. Pensa che la città sia finalmente pronta per una svolta in tale direzione?

Io penso di si. Credo che i triestini siano più intelligenti di quanto qualcuno vuole far credere. Quando si intravede la possibilità di sviluppo, occupazione per i propri figli, per i propri nipoti, ci si mette il cuore. Io penso che questo sia un progetto molto impegnativo, anche e soprattutto per l'estensione della superficie interessata. Detto questo, dobbiamo tenere presente un'altra cosa fondamentale: che soldi pubblici non ce ne sono, quindi le due cose fanno una differenza sostanziale con altri progetti simili già realizzati da altre parti del mondo e d'Italia. Le risorse a disposizione vanno gestite in modo da far diventare questa area attraente, soprattutto per investitori privati anche internazionali, altrimenti con le sole risorse pubbliche non potrà mai avere compimento questa realizzazione. E' un problema di obiettivi precisi e di grande equilibrio. E soprattutto, bisogna dimostrare che politica e burocrazia non sono ostacoli, bensì motori di sviluppo.

Come mai i progetti fino a qui elaborati (ad es. quello dell'architetto Stefano Boeri, tra gli ultimi in ordine di tempo), non hanno mai avuto compimento?

Perché c'è un pezzo di politica triestina che ha lavorato sempre per smontare e distruggere e ha illuso la classe dirigente di questa città, che in quella sede ci poteva essere qualcosa che in realtà non c'è mai stato. E i nomi di queste persone li ho fatti in un'intervista sul quotidiano locale… Sembra strano e inverosimile, ma questi soggetti hanno sempre bloccato in tutti i modi qualsiasi iniziativa, votando contro. Marina Monassi, l'attuale presidente dell'Autorità Portuale, non è una neofita del Porto di Trieste, quindi mi sembra lampante da che parte giungano questi blocchi. E tutto questo avviene nonostante sia una persona competente e personalmente pure simpatica.

La vocazione cosmopolita di Trieste è solo un retaggio del passato? Per alcuni sembra quasi una condanna perenne il fatto di doversi confrontare con altre realtà europee. Viene quasi da pensare che Trieste voglia isolarsi rispetto ad uno sviluppo naturale di rapporti transfrontalieri.

Secondo me la questione del Porto Vecchio non deve essere un pretesto per parlare di rapporti transfrontalieri. Nel senso che Porto Vecchio deve assolutamente diventare un punto di riferimento internazionale, non legato unicamente alle zone confinarie della città o della Regione. Qui è necessario attrarre capitali internazionali. La marina di Porto Vecchio deve richiamare i grandi Yacht che girano il mondo e soprattutto, da qualche tempo, il Mediterraneo; pensiamo ai russi, ad esempio, che frequentano attualmente la vicina Croazia. Uno deve essere convinto di venire nella marina di Trieste perché sa di trovarsi in una delle città e delle marine più belle del mondo, vicina alle meraviglie della Croazia e nel cuore di una grande città, a pochi passi dal suo centro. E' un'opportunità irrinunciabile. Ci sono tutti gli elementi per rendere la nostra città una tappa internazionale per chi investe nel turismo da diporto: qui abbiamo i fondali, abbiamo tutte le caratteristiche e le potenzialità di una città in grado di attrarre il turismo di alto livello. Io comunque non penso che il Porto Vecchio sia solo turismo: deve diventare sede di istituti internazionali di ricerca, sede di commerci reali, di showroom a disposizione di investitori internazionali. Questo va fatto anche utilizzando le importanti caratteristiche dei concessionari, con i loro contatti di altissimo livello e in grado di insediare realtà decisive in fatto di qualità e visibilità. A questo, vanno aggiunti gli insediamenti residenziali e quelli turistici, gli alberghi. E soprattutto la costruzione di luoghi di integrazione con la città, come ad esempio il primo passo mosso dal sindaco Cosolini, con la volontà di spostamento della Biblioteca Civica, un paletto decisivo e una grande intuizione. Quest'area deve iniziare a vivere e ad essere vissuta, frequentata dai triestini.

Secondo lei, la doppia anima di Trieste, da una parte quella chiusa, impaurita e retrograda, diffidente verso il nuovo e lo straniero e dall'altra quella cosmopolita e aperta, desiderosa di scambi e contatti, può essere forse la chiave di lettura di questa situazione nella quale versa il Porto Vecchio? In fondo anche qui si parla di un confine: quello che divide il Porto Vecchio dalla città.

Questa è una lettura assolutamente interessante. È vero, io penso che nella cultura di chi non ha mai voluto rompere il muro di cinta del Porto Vecchio, ci siano da una parte degli interessi privati di natura politica o personale, dall'altra la volontà di tenere tutto in piccolo, oltre alla diffidenza verso

qualsiasi forma di collaborazione con gli altri, quindi la chiusura verso l'esterno. Pensiamo ad esempio ai mancati accordi con i porti a noi vicini (Capodistria in primis), ma anche con Rotterdam.

Di un'ipotesi di sviluppo di Trieste come città metropolitana, che ne pensa?

Io parto dal presupposto del grande rispetto che ho per la mia città. Pertanto, prima di definirla metropoli, penso che bisogna esaminarne le caratteristiche molto attentamente: siamo estesi come un quartiere di Roma, abbiamo una dimensione che è quella di una media città italiana, attorno al tredicesimo posto per dimensioni. Abbiamo una storia, un nome, delle tradizioni, una posizione che fa sì che Trieste sia una delle città più interessanti d'Italia sotto molti aspetti e soprattutto abbiamo il Porto Vecchio, ossia qualcosa che qualsiasi altra città italiana avrebbe sfruttato al meglio. Pensiamo a Genova: il loro Porto Vecchio è piccolissimo rispetto al nostro, nemmeno confrontabile, sono 4 magazzini. Noi abbiamo tra le mani un tesoro preziosissimo, un'opportunità gigantesca anche in termini di estensione degli spazi, che però è collocata in una città di medie dimensioni quale è Trieste. Dobbiamo però essere all'altezza di questa sfida.

Forse è proprio questa dimensione gigantesca, rispetto alla stessa città, che fa paura a qualcuno?

Può darsi. A me invece stimola, anche se dobbiamo renderci conto che nessun progetto in tal senso può essere realizzabile con le sole nostre economie locali, come dicevo prima. Dobbiamo renderci conto che bisogna aprire questo sistema agli investitori esterni. D'altronde anche i titolari delle concessioni non sono triestini e non poteva essere diversamente. Ed essi stessi devono aprirsi ad investitori provenienti da altre realtà.

Per quanto riguarda gli investimenti pubblici, ci sono possibilità?

Certo, ma per prima cosa bisogna chiedere al governo qualcosa di fattibile, progetti e studi alla mano. Se qualcuno spera che da Roma decidano autonomamente di investire a Trieste, si sbaglia di grosso. Bisogna andare, chiedere, portare progetti reali e soprattutto utili. Non è sicuramente il tempo di chiacchiere e progetti inutili. Abbiamo una cartuccia da sparare, ebbene spariamola sull'obiettivo giusto e miriamo bene. Ricordiamoci che comunque il soggetto titolare del sito è l'Autorità Portuale. Oggi è necessaria una concertazione tra le varie componenti del sistema, comprese le istituzioni locali. Il problema è che non c'è ancora unità di intenti. Fortunatamente, abbiamo avuto una forte accelerazione grazie alla volontà del sindaco Cosolini, che si è assunto in prima persona una responsabilità non da poco.

Proprio Cosolini ha dato delle scadenze molto precise.

E ha fatto molto bene! Bisogna porsi delle deadline, altrimenti rimaniamo qui a chiacchierare mentre altri ci sorpassano.

Tra 20 anni come lo immagina il Porto Vecchio?

Assolutamente diverso da oggi. Lo immagino come un pezzo della città, quello più innovativo ed accattivante.

Quale ruolo hanno secondo lei i problemi di collegamento da e per Trieste? Sappiamo che la situazione viaria non è delle migliori, per conformazione naturale e per errori e omissioni ripetuti nel tempo.

I problemi veri, secondo me, sono rappresentati dalle ferrovie. Io do per scontato che tra 20 anni l'autostrada abbia finalmente la sua terza corsia. Per di più, con la realizzazione della bretella di Villesse, molto traffico verso e dalla Slovenia verrà dirottato. Il problema reale è che le ferrovie si sono dimenticate di Trieste, sia sotto il profilo dei passeggeri che quello delle merci su rotaia. È una vergogna. Per noi sarebbe molto più logico lavorare con le ferrovie austriache e slovene. Il mondo ferroviario italiano si ferma a Mestre, mentre le Ferrovie italiane avrebbero il dovere di metterci in connessione con il resto del Paese. Abbiamo anche noi il diritto di poter arrivare a Roma.

Analisi SWOT del progetto, secondo Ettore Rosato

Forza: la posizione e la dimensione del sito.

Debolezza: l'Autorità Portuale, per il fatto che il Porto Vecchio è sotto la sua competenza. L'assoluta mancanza di risorse pubbliche.

Opportunità: è una calamita di interessi; è una calamita per l'afflusso di nuovi residenti a Trieste anche per le occasioni di occupazione che - si creeranno, invertendo così il flusso negativo attuale.

Rischi: che non si faccia nulla, ossia l'ennesima disillusione; che i concessionari non portino a termine il loro lavoro, garantendo solo la realizzazione delle zone più "preziose" sotto il profilo del rientro economico, lasciando altri cantieri abbandonati.

4.2.3 L'ex presidente dell'Autorità Portuale, Claudio Boniciolli

Claudio Boniciolli, di origini dalmate, nasce nel 1936 da un padre ufficiale del Lloyd Triestino. Per quasi 50 anni svolge la sua attività professionale nel settore portuale, di cui otto (dal '96 al 2004) maturati alla guida dell'Authority di Venezia, preceduti da esperienze estere per conto del Lloyd Triestino a Londra e Rotterdam, ma anche in altre città dell'Europa continentale, del bacino del Mediterraneo e dell'Asia. L'ingresso di Boniciolli nel mondo della portualità risale al 1959, quando entra al Lloyd Triestino vincendo un concorso. La sua carriera all'interno del Lloyd Triestino - associata per un periodo all'impegno politico come consigliere comunale del Psi - culmina con la promozione a direttore del personale, carica ricoperta fra il '79 e il 1981. È, quest'ultimo, l'anno in cui Boniciolli lascia Trieste per trasferirsi a Venezia, dove s'inserisce nel management dell'Adriatica Navigazione, di cui è amministratore delegato dal 1984 al '95. È il preludio agli otto anni come presidente del Porto di Venezia, dal '96 al 2004, chiusi con il rientro a Trieste. Boniciolli, nel 2006 diviene il successore di Marina Monassi, riconducibile al centrodestra e in particolare all'area camberiana, alla guida dell'Autorità Portuale della sua città. Nel curriculum dell'ex presidente dell'Authority veneziana, figurano inoltre le presidenze delle compagnie regionali di navigazione Toremar (Toscana) e Siremar (Sicilia), degli armatori del Gruppo Finmare a Trieste e a Venezia, nonché la vicepresidenza di Assoporti. Nel 1982 è stato insignito di una benemerenza dall'Ente Porto, per aver intensificato i traffici e gli scambi commerciali e culturali con il porto albanese di Durazzo.

Boniciolli appare come una figura carismatica e di grande esperienza nel settore marittimo-portuale, alla luce delle plurime esperienze a livello nazionale. Nel corso del periodo di presidenza presso l'Autorità Portuale, è infatti riuscito a conseguire l'importante obiettivo dell'assegnazione della concessione per il recupero del Porto Vecchio, attraverso un bando di gara europeo. A Trieste viene ancora oggi considerato il fiore all'occhiello della sua reggenza, anche per le spiccate doti di pragmatismo che hanno valorizzato il rapporto personale e istituzionale con l'allora sindaco Roberto Dipiazza, espressione del centrodestra, proprio in occasione della questione legata al Porto Vecchio. Si autodefinisce uomo intransigente, fazioso e quindi sincero.

Intervista a Claudio Boniciolli, ex Presidente dell'Autorità Portuale

Dottor Boniciolli, lei è un uomo che nella vita è sempre stato a contatto con il mare e le sue realtà. Nell'ultimo incarico come Presidente dell'Autorità Portuale, fino al gennaio 2011, ha avuto modo di conoscere gli amministratori e gli stakeholder impegnati nella questione del Porto Vecchio. Che idea si è fatto?

Io ho lavorato molto, e molto bene, con l'ex sindaco Dipiazza, il quale possiede una grande virtù in politica: può anche sbagliare ma lo fa in buona fede. E soprattutto, quando parla dice il vero. Dal punto di vista degli investitori che si sono aggiudicati la concessione dopo un bando europeo, posso dire che per quanto riguarda Portocittà, Rigon, il presidente del gruppo, è un banchiere illuminato, che si è sempre reso conto dei problemi esistenti e della crisi generale, ma ha sempre guardato al futuro con prudente ottimismo, come si addice ad un imprenditore saggio. Vede, io amo le persone come Dipiazza, quelli che ti dicono le cose in faccia, perché io sono un fazioso ed amo i faziosi perché almeno danno una visione completa, non nascondono lati oscuri. Amo invece meno chi, come l'attuale Presidente Monassi e come il senatore Giulio Camber, invece di fare, anche sbagliando, qualcosa di brutto, preferisce non fare. Il loro credo è non fare. Ma sono in buona compagnia qui a Trieste, ad esempio con quelli che si battono da anni per il mantenimento del Punto Franco, come il buon vecchio Gambassini[53]. Io dico loro: poiche il mondo oggi non è fatto da idioti e deficienti, né tra gli amministratori e tantomeno tra gli imprenditori, se ci fossero tutte queste possibilità di sviluppo grazie al Punto Franco, perché nessuno si è mai affacciato seriamente e ha mai investito in ciò? Se lo sono mai chiesti? Loro, per motivi che non sto qui a sottolineare, non tengono conto dell'evoluzione in negativo del Punto Franco Vecchio nel tempo: in primis le connessioni con il territorio che sono state cancellate. Io mi occupavo del sito ancora nel lontano '72. Ricordo che anche i progetti più importanti come quello di Kenzo Tange[54], non andarono mai a buon fine. Evidentemente i motivi c'erano già 40 anni orsono… In seguito, le Ferrovie tolsero i collegamenti in modo proditorio e quella fetta di 700mila mq. è rimasta isolata. Mettiamoci poi l'evoluzione delle rive di questi ultimi anni, grazie all'intervento di Dipiazza, giustamente suo fiore all'occhiello, che ha reso transitabile al traffico leggero il waterfront in modo splendido, come pretendiamo di far muovere da e verso il Porto Vecchio camion e tir? La situazione attuale è questa, e sono dati reali. Quell'area è bloccata sotto il profilo dell'accesso al Porto Vecchio. E per ultima

[53] Gianfranco Gambassini, leader fondatore della Lista per Trieste, da sempre sostenitore del Porto Franco di Trieste e della Zona Franca Integrale.

cosa, più "tecnica", ci metta anche il fatto che si costruiscono navi sempre più grandi, sia per passeggeri che per merci. Queste, avrebbero difficoltà sempre maggiori ad entrare in Porto Vecchio anche per la posizione della diga rispetto alla terraferma. Posso testimoniare di persona nella mia esperienza pluriennale, come in determinate giornate di bora o condizioni meteomarine difficili, ci sia sempre stata difficoltà ad entrare e pure riluttanza dei piloti a condurre le navi in porto. Quindi mi spieghino con questa formula di rinascita del Punto Franco Vecchio cosa pensano di proporre… Ricordo ancora che molti anni fa, Primo Rovis[55] venne da me per realizzare un grande deposito in franchigia doganale per la Cina e l'Estremo Oriente, tramite un'agenzia dell'Onu. Si doveva realizzare un deposito in area extra doganale, per merci da distribuire nelle aree disastrate dell'Africa. E non se ne fece mai nulla, perché gli interlocutori si eclissarono una volta analizzato il sito. Allora io dico, evidentemente ci sono delle difficoltà, bisogna capire che si deve attrezzare quell'area per scopi diversi. Io la mia parte l'ho fatta, sperando che imprenditori privati non triestini (e questo è un segno della scarsa intraprendenza dei locali), facessero quello che il Prg prevede. Il Porto Vecchio attuale è esattamente questo, cioè quello che è descritto nel Prg. E questo vale pure per il Porto Nuovo, che fruisce di una invidiabile posizione e di fondali, ma ciò non è sufficiente. Il progetto del Prg che io ho realizzato e che questa Presidenza attuale tenta di bloccare, serve per portare a compimento la piattaforma logistica e il molo VIII. Una volta che queste infrastrutture fossero realizzate e fossero mantenuti e potenziati i collegamenti ferroviari e stradali, ciò potrebbe portare armamenti e imprenditori dell'Europa centrale e danubiana a Trieste. Ripeto, a Trieste e non, come pensava qualcuno, a Monfalcone. Io avevo ragione quando dicevo che non servivano doppioni. Fui una facile e inascoltata Cassandra, all'epoca. Questo perché conoscevo i fondali e sapevo che cosa produceva il fiume Isonzo, con i suoi fanghi inquinati difficilmente eliminabili, con il mercurio. Lo stesso insigne professor Maresca[56], che con le sue formule giuridiche credeva di ottundere anche le intelligenze dei suoi interlocutori, non fu in grado di spiegare e trovare delle situazioni percorribili. Fu suo il primo tentativo di aprire il Punto Franco e fu bocciato dal TAR. E sa perché? Perché mancava un Piano Regolatore. Io invece lo feci e lo portai all'attenzione del CSM e del Ministero dell'Ambiente. Quello che ora manca è proprio l'autorizzazione di quest'ultimo, perché qualcuno lavora per non far uscire alcuna autorizzazione.

---

[54] Vedasi Par. 1.3.2 Declino e stagnazione.

[55] Imprenditore nel settore del caffè e console, fondatore di una formazione politica locale: la Lista Primo Rovis - Autonomia e giustizia.

[56] Giurista e Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste dal 1999 al 2003.

La prima immagine che le viene in mente quando pensa al Porto Vecchio.

L'immagine mia è condizionata da quanto già visto: il rendering di Portocittà mi sembra una risposta interessante. Molti dimenticano che la nautica da diporto è sempre parte del mondo portuale. Servono magazzini di rimessaggio, officine, residenze. Passata la crisi, io credo che entro il 2013 si potrà vedere qualche realizzazione. Il problema è capire se ci sono interessi da parte di altri imprenditori europei. La concessione costa, i canoni che Portocittà paga sono elevati. Io vorrei vedere un fiorire di marine, con annessi e connessi, con strade e servizi. Ecco perché assegnai, nel 2010, una concessione di carattere unitario per l'intera area.

Da dove inizia quando deve spiegare ad una persona che arriva da fuori Trieste che cos'è quello che noi definiamo Porto Vecchio e perché si trova in questo stato?

Dico che ci sono stati troppi e perduranti interessi negativi da parte di triestini che avevano il "mito del Porto", senza preoccuparsi di guardare ai reali sviluppi che la portualità stava avendo nel resto del mondo. Da Primo Rovis - lui in buona fede - in poi. Fino ai reggitori attuali, passando per Maresca, si è tentato sempre di procedere per colpi di mano, per realizzare imprese di carattere edile più che portuale. In quell'area possono convivere benissimo nautica da diporto e piccole attività portuali. Io ho sempre affrontato le cose di petto, prendiamo l'infinito discorso con le belle arti: pretendere di trasformare magazzini, ossia locali ospitanti merci, in luoghi di residenza e uffici, richiede interventi costosi e onerosi. Se a questo aggiungiamo le "auliche paturnie" di soprintendenti e consiglieri disonesti e idioti, che pretendono di riprodurre nei minimi particolari anche i giunti all'interno dei locali, allora siamo alla pura follia! Io dico, demoliamo ciò che si deve demolire, recuperiamo ciò che è recuperabile, ma il tutto in prospettiva di un insediamento imprenditoriale, altrimenti il Porto Vecchio ed i suoi magazzini rimarranno un museo a cielo aperto. E tutto questo, a mio giudizio è ancora possibile, ma dobbiamo sconfiggere la visione burocratica. È corretto tutelare gli edifici ed avere una visione globale, ma non è concepibile che si pretenda che i controsoffitti nascondano al loro interno degli accorgimenti meccanico-architettonici tali da rispecchiare quanto realizzato 150 anni fa!! Senza che nessuno possa mai vederli, perché, appunto, nascosti. Questa è follia pura… Io proponevo, prima del mio "allontanamento", di andare a Roma al Ministero dei Beni Ambientali e discutere la cosa. Se c'è da salvare, da conservare, bisogna farlo in modo intelligente Anche il Colosseo di Roma, con i lavori sponsorizzati da Diego Della Valle, va per questa strada. Nel senso che anche al Colosseo si manterranno le caratteristiche visive originali, ma è chiaro che se ci sarà la necessità di fare delle iniezioni di cemento per evitare crolli e

cedimenti strutturali, non vedo perché non lo si possa fare. Questo è un modo di pensare corretto e rispettoso, il resto sono paranoie. Ormai esistono tecniche che permettono di vitalizzare l'antico senza toccare le parti visibili. Ma quando mi è stato detto, come nel caso del Porto Vecchio, che anche in parti non visibili tutto andava rifatto con "pietra bianca d'Istria" o con "masegni d'epoca", posati in modo che tra l'altro nessuno conosce più, mi sono cadute le braccia... Ricordo che andarono persino in Carso a cercare gli scalpellini eredi dell'arte dell'epoca. Questa è pura follia, che unita alla mancanza di intraprendenza dei triestini e alla mancanza di attenzione per quest'area da parte di tutto il resto d'Italia, dato che il mondo finisce a Mestre o a Pordenone, determina il risultato che abbiamo sotto gli occhi.

La maggior parte dei triestini, soprattutto sotto i 40 anni, non ha mai visto il Porto Vecchio. Pensa che i triestini siano coscienti del valore del sito?

No, non credo. Io ho lavorato per 50 anni anche fuori Trieste. A Venezia per esempio nessuno aveva la percezione precisa di cio' che può rappresentare o significare il Porto di Trieste. Anche perché nessuno l'ha mai visto. Qui si preferisce coltivare "il mito". A Trieste - e lo dicono tanti, da Parovel a Cosolini - si parla di "restituzione" del Porto Vecchio alla città. È una bugia, il Porto non è mai stato della città. Adesso è solo il parcheggio gratuito ed abusivo di centinaia di persone. Ma nessuno va a guardare bene cosa c'è dentro. Il "mito" sta rovinando Trieste. Qui non si pensa che le navi sempre più grandi – ripeto - non possono entrare in Porto Vecchio. Ma è un male che arriva da molto lontano nel tempo: i patrizi della città sono sempre stati, in tutte le epoche - contro tutte le ipotesi di sviluppo. Fu il grande Carlo Ghega[57] a realizzare queste cose che abbiamo ora. Ma nessuno si pone il problema principale ed attuale: è un'area scollegata dal resto del mondo. Qui vincoliamo la Sala Tripcovich[58] ma non pensiamo a rimettere a nuovo le meravigliose mura del Porto Vecchio. E allora, alla luce di questo, io dico che chi vuole una Trieste piena di navi, sbaglia. Oggi bisogna pensare a una Trieste piena di yacht. Finiamola una buona volta di coltivare miti per conto di "altri". Io spero veramente che qualcosa accada. Forse l'unica persona che avrebbe potuto sbloccare la situazione, dopo che al sottoscritto è stato impedito di proseguire, era Roberto Dipiazza, che io proposi come mio successore. Ma naturalmente "altri" scelsero per il ritorno di Monassi

[57] Carlo Ghega, ingegnere austriaco vissuto nell'800, progettista di strade e ferrovie.

[58] La Sala Tripcovich, in origine una stazione per le corriere ubicata di fronte all'ingresso del Porto Vecchio, fu trasformata in teatro nei primi anni '90 per sostituire il Verdi in ristrutturazione ed è stata usata a tale scopo fino al 1997.

Come si dovrebbe svolgere un piano di riutilizzo dell'area del Porto Vecchio? Qual è la sua idea in merito? Nel 2005 si parlò entusiasticamente del cosiddetto "Masterplan" redatto da Norman Foster.

Partiamo dal piano di Norman Foster: va detto che è stato un contributo generoso e di valore, ma totalmente inutile, in quanto le indicazioni in esso contenute erano in contrasto con la normativa italiana. Bellissimo e pregevole, ma impercorribile. Un contributo puramente estetico, uno studio, un'ipotesi da cui trarre utili indicazioni, ma assolutamente inattuabile sul piano reale. In quell'occasione ricordo che vi furono studi molto analitici, venne eseguito un censimento edificio per edificio all'interno del Porto Vecchio. Ma a causa dell'ignoranza di "qualcuno", non ci si rese conto che non trattandosi di un Piano Regolatore, ossia dell'unico strumento che poteva essere preso come ipotesi reale di lavoro, quel Masterplan era del tutto inutile. Per mettere mano al Porto Vecchio ci vuole un Piano Regolatore, quello che io ho realizzato.

La vocazione cosmopolita di Trieste: un retaggio del passato, una condanna perenne o un'opportunità a costo zero offerta dalla globalizzazione?

Secondo me è l'unica vera possibilità per Trieste. Pertanto io condanno le politiche "camberiane" che tendono a "chiudere" la città. Ma è chiaro che "qualcuno" ha paura che la città si espanda in un quadro che ripristina le condizioni originarie di sviluppo. Perché questo scenario gli farebbe perdere o comunque diminuire la capacità di "controllo" sugli ambienti chiave. Trieste è nata con l'afflusso di genti da tutta Europa. Qui queste genti si sono fuse ed è nato il miracolo di una città dove tutti iniziarono a parlare italiano perché si sentivano di cultura italiana. E questa cultura, questo processo di fusione deve essere ripristinato se si vuole un futuro di Trieste. Chi vuole bloccare tutto ciò, lo fa per paura del nuovo. La paura di non poter controllare i nuovi cittadini. Ma la globalizzazione conduce all'allargamento, all'apertura. Oggi si è ripristinato alle spalle di Trieste un retroterra simile rispetto a quello dei tempi degli Asburgo. Allora, dico io, rimettiamo in moto questo processo, facciamo in modo che i nuovi arrivati diventino cittadini italiani e abitanti di Trieste. Prendiamo l'Università, la Sissa, l'Area di Ricerca e apriamole al mondo. Qui, purtroppo, "qualcuno" vuole bloccare, chiudere, ottundere, non far capire, restringendo la comunità, così da renderla più controllabile!

I Punti Franchi: quale ruolo possono avere nell'epoca di Schengen?

A Trieste ce ne sono 5. Il Punto Franco Vecchio può essere mantenuto, accresciuto, ma non ridotto. Spostato si. Ad esempio ci sono delle zone, come Fernetti[59] che io ho indicato, nelle quali si potrebbe spostare il Punto Franco Vecchio. Ma "qualcuno" l'ha bloccato, ufficialmente il presidente della CCIAA, Paoletti. La mentalità qui a Trieste, come ho detto prima, è questa ed è sostenuta dai soliti personaggi. Quando leggo gli elzeviri sull'argomento di Gambassini, inorridisco. Queste persone non hanno ancora capito, o non vogliono capire, che i cosiddetti "retroporti", esistono dappertutto. Il concetto di "Porto" in una visione logistica moderna, non può essere limitato allo spazio fisico tra le mura di cinta e il mare. Non è più così dagli anni '60, con l'avvento dei contenitori. Ma qui a Trieste, l'ignoranza e la miopia regnano, anche tra molti operatori. Qui l'imperativo è stato sempre bloccare lo sviluppo in chiave moderna ed anche l'afflusso di capitali esteri.

I concessionari di Portocittà si stanno lamentando per il troppo tempo perso e i troppi investimenti, per ora infruttuosi: c'è il rischio che si arrivi ad una revoca?

Lo dico pure io che è passato troppo tempo. Anche questa è pura follia. Però questo testimonia che la Presidente Monassi su una cosa ha detto la verità, ossia che il piano regolatore non conta nulla. Per lei infatti conta negoziare le concessioni una ad una. Si adopera in tutti i modi per arrivare a questa situazione, andando a negoziare pezzo per pezzo, così da lucrare meglio. Io volli organizzare un pacchetto unico, proprio per evitare queste situazioni, per velocizzare e snellire. Ma vedo che la tendenza attuale è esattamente l'opposto.

I problemi di collegamento e di accesso, oltre alla carenza di infrastrutture: gli operatori e gli investitori potenziali soffrono questa situazione?

In realtà il Piano Regolatore che è stato approvato, tratta anche i collegamenti con il resto della città, ma per "qualcuno" guai a parlarne. Basti pensare al magazzino 26, che io ho completato. Poi, nessuno ha pensato in realtà a cosa sarebbe potuto servire, all'interno di una zona vincolata come area doganale. Si è fatto un intervento per il recupero e la destinazione ad uso civile e non come magazzino, in un'area dove non si vuole la trasformazione del Punto Franco. È una contraddizione assurda, praticamente una cosa inutile, sono pazzi. Questo non fa che suffragare la tesi che l'interesse è di gestire una micro realtà facilmente controllabile e basta. Anche il mancato insediamento della Biblioteca è un ulteriore esempio che suffraga la mia tesi: una giusta punizione

[59] Zona in prossimità di Monrupino, sul carso triestino, già sede di un Terminal Intermodale Ferroviario.

per il mio amico Cosolini che ha avuto troppa fiducia in certe persone. E inoltre, ancora non si è convocato un Comitato Portuale ad hoc sulla questione. Io sono realista tendente al pessimismo e dico che qui si va verso la decadenza della concessione. E dico anche che Cosolini non ce la farà mai a smuovere il tutto. Anche perché lo stesso Comitato Portuale non avrà mai interesse a farlo, essendo composto da membri che rispecchiano e condividono il pensiero della Presidenza.

Come immagina il Porto Vecchio tra 20 anni?

Non lo immagino. Sono ancora troppo emotivamente coinvolto e non ho più niente a che fare con il Porto. Pensi che non leggo nemmeno gli articoli di giornale. Posso solo dire che la posizione del golfo di Trieste e Capodistria, cioè la conformazione del nostro golfo, deve farci prendere atto della realtà. Io dico testardamente che ci si deve mettere d'accordo nel reciproco e comune interesse. So che imprenditori austriaci e tedeschi guardano a Trieste e al Mediterraneo. La visione dei due porti, con orrenda ma realistica espressione definiti "ascellari" – Genova e Trieste - è corretta. Ma il piano di rilancio in chiave europea della politica, deve ripristinare per prima cosa le condizioni di sviluppo di Trieste. Cosmopolitismo, apertura ai capitali di tutto il mondo. Bisogna aprire e non chiudere! Ma – come ho già detto - l'Italia termina a Mestre. L'area industriale che sta dietro a Venezia è ricca e vivace, altro che Trieste. Però la politica dovrebbe capire che Trieste ha voglia di riprendere a correre, magari con imprenditori stranieri.

Trieste è ancora strategica per l'Italia, in chiave portuale?

Lo è stata, indubbiamente. Trieste ha espresso grandi dirigenti e mai grandi imprenditori. Qui sono state compiute nefandezze tremende: sono stati sterminati gli ebrei, nel primo dopoguerra si sono lasciati andare via 20mila austro-tedeschi, la spina dorsale dell'apparato cittadino. Poi siamo finiti in guerra con la Grecia. Insomma, la Trieste di Svevo, Saba, Slataper, non esiste più. E poi l'ultima chance perduta: in occasione del crollo del muro di Berlino e dell'apertura a est, che cosa abbiamo fatto? Nulla.

Qual è lo stato della politica triestina, secondo lei?

Allo stato attuale una politica triestina non c'è. Intendo riferirmi a una politica per l'industria, che attivi azioni che vanno dalla bonifica delle aree della zona industriale, sinora troppo lenta, alla valorizzazione del Porto, che deve diventare la valvola di collegamento con tanti altri sistemi. Ma se questa valvola la si vuol chiudere… A Trieste comunque non ci sono imprenditori veri. Forse

qualche vecchio industriale, ma in settori di nicchia. Qui mancano politica industriale, portuale e dei trasporti. Di fronte a questo scenario, il rischio è che una classe dirigente di burocrati medi, si accontenti delle classifiche sulla qualità della vita del Sole24ore e trasformi la città in una Gorizia affacciata sul mare. Tutto piacevole, intendiamoci: belle passeggiate sulle rive e sui moli, servizi buoni, si mangia e si beve bene… Ma tutto questo significa spegnersi lentamente.

Analisi SWOT del progetto, secondo Claudio Boniciolli

Forza: posizione nel cuore della città;

Debolezza: costi alti per investimenti necessari a ristrutturare una volta superate le difficoltà burocratiche e soprattutto certi blocchi mentali. Non si è ancora capito cosa significa dire che il Porto Vecchio divenga parte della città;

Opportunità: la più grande è di fare del Porto Vecchio una vera stazione da diporto con annessi e connessi. Con investimenti e notevole aumento di posti di lavoro;

Rischi: la mentalità utopica dei triestini. Se continuiamo ad ascoltare Gambassini e Querci, non combineremo mai nulla. L'ostilità sui grandi temi, che i triestini hanno sempre manifestato. È il destino di questa città.

4.2.4 L'ex sindaco Roberto Dipiazza

Roberto Dipiazza, nativo di Ajello del Friuli, si trasferisce a Trieste sin dall'infanzia e subito dopo aver raggiunto l'obbligo scolastico entra nel mondo del lavoro per poi costruire gradualmente una rete di supermercati, affermandosi come imprenditore nel settore della grande distribuzione. Nel 1996 entra in politica iscrivendosi a Forza Italia e viene eletto sindaco di Muggia, cittadina in provincia di Trieste a ridosso del confine con la Slovenia. Forte della popolarità ottenuta alla guida della cittadina istroveneta, nel 2001 si candida a sindaco di Trieste e vince le elezioni sul concorrente proposto dall'Ulivo, l'imprenditore portuale e spedizioniere Federico Pacorini, legato al sindaco uscente Riccardo Illy. Alle amministrative del 2006 (ballottaggio del 23-24 aprile) si ricandida con una propria lista civica, "Dipiazza per Trieste", in rappresentanza di una coalizione di centrodestra e con il 51% dei consensi si riconferma sindaco del capoluogo regionale, fino alla naturale scadenza del mandato nel 2011. Ha ottenuto 3 voti, negli ultimi scrutini, durante l'elezione del Presidente della Repubblica del 2006. Al termine del suo secondo mandato, si è candidato a consigliere comunale con la sua lista a sostegno del centrodestra, ottenendo il record di preferenze nonostante la sconfitta elettorale del candidato della coalizione. Attualmente si presenta con un'altra lista personale a sostegno del centrodestra, per le elezioni regionali 2013. Roberto Dipiazza, nonostante l'appartenenza politica al centrodestra, schieramento che a Trieste vede il senatore Giulio Camber quale punto di riferimento, è da sempre impegnato nel progetto di recupero e riurbanizzazione del Porto Vecchio e rappresenta pertanto una voce fuori dal coro, oltre che un attore e testimone qualificato per i trascorsi da sindaco e per aver assegnato, unitamente all'Autorità Portuale al tempo guidata da Claudio Boniciolli, la concessione per il progetto di recupero del sito. Il carattere aperto e il temperamento vulcanico, ne fanno un personaggio che anche dopo il passaggio di consegne al Comune di Trieste al termine del secondo mandato, risulta molto gradito ad una larga maggioranza di cittadini. Tra i pregi che gli vengono riconosciuti, la schiettezza e la capacità di problem-solving in campo amministrativo e di conduzione della municipalità. caratteristica quaet'ultima, considerata rara nella classe politica e tra gli amministratori del territorio. Secondo Dipiazza, la questione dirimente uin merito al Porto Vecchio è rappresentata dalla mancata sdemanializzazione e dalla presenza del Punto Franco, considerato un retaggio del passato e pertanto non in sintonia con le esigenze di una città moderna e aperta al nuovo. Nell'intervista che segue, si raccoglie una panoramica complessiva sulla città e sulla questione oggetto della presente ricerca.

Intervista a Roberto Dipiazza, ex Sindaco di Trieste

Come vede la situazione della città e soprattutto la diatriba sul Porto Vecchio, che sembra non risolversi?

Bisognerebbe partire secondo me dal passato. Dalla fine della seconda guerra mondiale, quando la città perde tutto: come battuta direi che per Trieste forse era meglio vincere la seconda guerra e perdere la prima. Questa situazione, secondo me, ha determinato fin da allora un grosso problema per Trieste: è stata sempre una città assistita. Prendiamo il Fondo Trieste[60] ad esempio, con tantissimi soldi arrivati e spesi malissimo, mai concentrati su un unico progetto, ma solo su marchette politiche. Se a questo aggiungiamo: perdita dei cantieri, perdita di realtà industriali come ad esempio la Calza Bloch e la Stock, vediamo in breve come la città si è abituata a vivere di sovvenzioni. Lo scenario è quello di un terziario avanzato e assistito. E in questo scenario salta fuori quello che per me è il nodo di tutto, una cosa che io ho voluto definire "la città proibita", il Porto Vecchio. Quasi 70 ettari di territorio, sul quale - è chiaro a tutti - non è facile realizzare un progetto che accontenti tutti, per di più in zona demaniale, oltre che Punto Franco. Il problema, dal mio punto di vista, è che nessun investitore deciderà di investire pienamente su qualcosa che non sarà mai suo. Io non compro una casa per 70 anni (come da concessione…): o è mia per sempre, oppure vado da un'altra parte, mi sembra chiaro. A questo punto l'unica soluzione è la sdemanializzazione dell'area che deve diventare a disposizione della città. Allora sì che arriverebbero tutti gli investitori del mondo. Invece, in questo nostro Paese, che cosa abbiamo pensato di fare? Abbiamo vincolato tutto, questo ancora quando Vittorio Sgarbi era sottosegretario. In Italia è facile vincolare tutto per poi lasciarlo crollare perché non puoi toccare nulla! L'altro grande problema è il fattore politico di questa città e anche qui si parte da lontano: una parte della politica cittadina che nasce ai tempi della Lista per Trieste con grandi nomi come Cecovini, Gambassini, Giuricin, Gruber Benco, era nata bene facendo cose secondo me importanti, come ad esempio bloccare la zona industriale sul Carso voluta ai tempi dai governanti di Roma, un vero obbrobrio. Ma in una seconda fase, diventa un movimento espressamente politico e in questo momento, questo gruppo di potere comincia ad interessarsi del Porto, o di quello che per loro era considerato tale, senza rendersi conto che già all'epoca non era più un Porto in senso tradizionale, perché le navi di stazza importante non vi

[60] Piano di provvidenze adottato dal Governo Italiano a favore di Trieste e dei comuni minori, subito dopo il passaggio del territorio all'Amministrazione italiana, la cui gestione fu affidata all'allora Commissario Generale del Governo per il territorio di Trieste al quale, con la Legge 27 giugno 1955 n.514, venne conferito il potere di effettuare, "anche in deroga alle vigenti leggi italiane", interventi per lavori pubblici o per opere di carattere economico, sociale ed assistenziale.

entravano più. Il primo grande errore che fecero, fu quello di insediare il cosiddetto "AdriaTerminal" nel Porto Vecchio. Infatti, dopo essere costato un'enormità, oggi serve praticamente a zero. Andava fatto in Porto Nuovo, assolutamente. Insomma, il loro intento era quello di far funzionare come Porto, qualcosa che non aveva più tali caratteristiche, nemmeno in fatto di collegamenti. Pensiamo ad esempio alla vecchia linea ferroviaria che correva lungo le rive e che già allora non c'era più.

Questi gli errori del passato. E oggi?

Gli errori riguardano anche casi più recenti. Come ad esempio quello dell'ex assessore regionale della giunta Tondo, Franzutti, che nel 2001 propose di realizzare un collegamento ferroviario demenziale con il Porto Vecchio, attraversando l'intero costone fino a Grignano, bucando la roccia carsica per realizzare gallerie con spese enormi. Una cosa assurda che sarebbe stata uno scempio per il paesaggio e totalmente inutile, in quel sito non attraccavano navi già allora, dato che abbiamo un Porto Nuovo super collegato, con una grande viabilità che ci consente di essere in Slovenia nel giro di dieci minuti e di uscire verso Venezia senza alcun problema… Allora, cosa vuol dire questo? Che il Porto vecchio è in queste condizioni causa la politica degli ultimi 30 anni e le scelte scellerate di queste persone che amministravano. Non è questione di sola malafede, c'è proprio una visione totalmente sbagliata della città e delle sue priorità. Altri esempi, sono le dispersioni di forze e risorse, come quella di Porto Nogaro, costosissimo e quasi inutile, dove si continua ancora a dragare per portare quattro navi. Ma anche Venezia stessa, dove ancora si scava per poter portare petrolio, in quantità irrisorie rispetto a quelle che scarichiamo noi, che per di più abbiamo una pipeline che arriva a Visco, perfettamente collaudata. Non sarebbe stato molto più semplice utilizzarla, unendo le forze?? No, perché in questo Paese ognuno vuole il proprio orticello. Insomma, il Porto Vecchio è stato da sempre battaglia. Esattamente come a Trieste tra sloveni e italiani, tra comunisti e fascisti, che per anni hanno pensato allo scontro politico evitando invece di occuparsi dello sviluppo della città. E questo per cosa? Solo per arrivare ad occupare posti a Roma. Io da sindaco sono orgoglioso di aver abbattuto il muro del Porto Vecchio. Ho aperto il varco, ma è una goccia nel mare, abbiamo messo, come si suol dire, "il piede nella porta", ma la casa va ancora aperta…

Perché nessun politico sinora è riuscito a dire come stavano le cose?

I politici non hanno il coraggio – qualche volta - di dire la verità, perché è scomoda. Io dico, da ex sindaco che per 10 anni ha avuto in mano anche la questione Porto Vecchio, che adesso ci sono tutte le carte in regola per sfondare definitivamente e rivitalizzare quell'area. Ma è un problema di attuazione che deve risolvere l'attuale sindaco. Credo sia il suo obiettivo fondamentale. Io ho avuto l'opportunità di fare tante cose per cambiare volto alla città, dalla grande viabilità alle rive, a tante piazze riqualificate, etc. Adesso invece, l'obiettivo è unicamente il Porto Vecchio. Ma per ottenere risultati bisogna andare a Roma e sdemanializzare l'area. Questo è il nodo, questa è la madre di tutti i mali.. Il Porto Vecchio deve - ripeto deve - diventare un pezzo della città. E' inutile portare possibili investitori a vedere il Porto Vecchio, perché questi alla fine ti fanno la solita domanda: "How much?" cioè, "io compro, quanto costa"?? E noi cosa possiamo rispondere?? Che sono beni indisponibili? Ma per piacere, finiamola con queste stupidaggini. Il futuro è la sdemanializzazione, altrimenti nessuno si accollerà nemmeno un chiodo. E intanto il Porto Vecchio crollerà. Ma lo stesso discorso lo posso fare per le ex caserme, ad esempio: prendiamo via Rossetti a Trieste, ci sono 12 ettari!! Li lasciamo li a marcire o piuttosto approfittiamo per trasferirci, ad esempio, le scuole triestine, quelle di cui si parla tanto, con tanti problemi di manutenzione e di degrado? Perché non si fa tutto questo? Perché non c'è la mentalità e soprattutto la volontà politica di risolvere. E poi, come si dice: se non si mangia, non va bene, capito? Questo è il grande dramma della politica, di qualsiasi provenienza.

La prima immagine che le viene in mente quando pensa al Porto Vecchio.

Io ho inventato la frase "città proibita". Era una cosa drammatica, secondo me, tenere le mucche di Prioglio[61] in Porto Vecchio. Era quella la sua funzione? Ora, leggendo i giornali tutti accusano Giulio Camber di tenere fermo il Porto Vecchio, ma lui non ha alcun interesse in Porto Vecchio. Nel senso che a lui interessa solo dimostrare il suo potere in termini politici. Lui va a Roma per far vedere che se vuole è capace di bloccare tutto, ma lo fa solo in termini politici, senza alcun doppio fine di carattere speculativo o altro. Lui è felice quando agli occhi della città appare come il grande manovratore, cioè colui il quale è capace di fare o non fare. Decide lui. Lui ha in mano la città, ed è proprio così. Per me questa è però una cosa effimera, almeno per come io intendo la politica, ossia il "fare". Io mi vanto di qualcosa che ho fatto, nella mia attività di amministratore, dalla più piccola al progetto più importante, ogni metro è qualcosa di realizzato, di tangibile per i cittadini. Quando avrò 100 anni e sarò sulle rive col bastone, racconterò a chi mi sarà vicino che quello che si vede

l'ho fatto io. Questa è la politica, per me. Comunque, Camber a parte, è la mentalità di molti triestini a bloccare tutto. Abbiamo illustri esempi di grandi ex politici che per anni si sono vantati di aver lasciato le cose come stavano.

Pensare che la maggior parte dei triestini sotto i 40 anni non ha mai visto quello che c'è oltre il muro che cinge il Porto Vecchio, che effetto le fa?

Questo la dice lunga sulla mancanza di capacità, da parte della città, di svegliarsi davanti a questi problemi. Pensiamo alla Ferriera, ad esempio: io volevo chiuderla 10 anni fa, quando c'erano ancora risorse e possibilità di riconversione. Oggi, siamo al punto di partenza, in piena crisi, senza soldi. Ci ritroveremo presto con un pezzo di ferrovecchio abbandonato. Per la questione Porto, è chiaro che se non ci si rende conto di avere in casa un waterfront tra i più belli al mondo, non se ne esce. Non possiamo pensare di fare esclusivamente attività portuali in un'area così vasta, in epoca di globalizzazione.

Qual è allora il problema di Trieste: normativo, politico, di mentalità?

E' la somma di questi. Duecentosettantamila abitanti sotto Maria Teresa, duecentoottomila oggi: siamo la città con la percentuale di over 70 più alta d'Europa, qui nei prossimi 20 anni sarà un disastro in termini di decremento e lo dice un ottimista di natura. Abbiamo migliaia di appartamenti vuoti e sfitti. I costruttori vogliono costruire solo sul nuovo e possibilmente su terreni ad alta redditività (zone di lusso o turistiche), invece di restaurare un patrimonio che è inestimabile. Allora, sommando tutte queste componenti, cosa facciamo del Porto Vecchio e dei suoi quasi 70 ettari? Non possiamo fare solamente case, questo è chiaro. Dobbiamo fare senza dubbio le due marine. Dobbiamo pensare anche che una volta chiusa la Ferriera, Porto San Rocco[62] ripartirà, Porto Piccolo[63] lo apriamo nel 2014. A quel punto, con due marine nuove, diventiamo la base per una clientela ricca italiana, tedesca e anche dell'Europa dell'est, quella che al momento frequenta le coste croate. Per di più dobbiamo pensare di fare sistema a livello Alto Adriatico, di diventare una sorta di dependance di una città universale come Venezia - la quale non può più permettersi di ospitare navi passeggeri di grandi dimensioni - ed ecco che il gioco è fatto. Dobbiamo iniziare a ragionare per macroaree. Smettere di guardare al nostro orto. Pensiamo ad una tradotta ferroviaria

[61] Roberto Prioglio, presidente dell'Associazione degli spedizionieri del porto di Trieste.
[62] Marina situato nella zona di Muggia TS.
[63] Portopiccolo di Sistiana è un esclusivo borgo residenziale turistico localizzato nella parte costiera del comune di Duino-Aurisina, a pochi chilometri da Trieste.

rapida per collegare i passeggeri con Venezia, sia dalla zona portuale che dall'aeroporto di Ronchi. E' chiaro che però bisogna pensare a realizzare infrastrutture. Il discorso, lo ripeto, va inteso per macroaree. Anche il Porto Vecchio rigenerato va compreso in questo meccanismo: io voglio poter accogliere i turisti, per portarli rapidamente a Lubiana, a Grado, nel Collio Goriziano, in Friuli, a Venezia. Rendiamoci conto che questo è il futuro per il nostro territorio. Abbiamo un paradiso terrestre nel raggio di 70-100 km.

Secondo lei è vero che Trieste è una città dalle due anime contrapposte?

Certamente l'anima cosmopolita e aperta al nuovo, è quella che l'ha fatta crescere e diventare grande ai tempi dell'Austria. Ora invece sembra quasi prevalere quella che predilige la chiusura, i muri. Pensiamo che solo nel 2004 c'è stata la riunione dei sindaci che io ho organizzato lungo i luoghi della memoria, dalla Risiera alle Foibe, alle altre località dove la guerra ha causato disastri e dissidi, odio tra vicini di casa. Ma siamo matti? Serviva un friulano come me per mettere a posto certe beghe? Io mi sono sempre sentito fuori da questi scontri, ma ci sono ancora persone e gruppi che campano su queste contrapposizioni. Ma ci rendiamo conto che ai giovani non può fregare di meno di certe cose avvenute 70 e più anni fa? Qui invece molti triestini per 30-40 anni hanno vissuto solo di: comunisti, foibe, fascisti, esodo, tu mi hai fucilato uno, io ti ho ammazzato un altro, ma basta! Sono stati drammi, ma finiamola di martoriarci con queste storie che appartengono al passato. Guardiamo avanti, altrimenti ci sorpasseranno tutti, mentre noi staremo qui a discutere su cose ormai vecchie di decenni. Io posso citare un episodio che mi è accaduto durante una delle mie battute di caccia in Slovenia: un giorno mi sono trovato a casa di una signora che mi ha gentilmente ospitato durante una delle mie uscite e mi ha detto testualmente : "Roberto, non pensavo mai che un italiano dormisse sotto il mio tetto. Io sono stata violentata dalle camicie nere, dai nazisti e dai partigiani!!". Secondo me da storie come questa si potrebbe scrivere un libro, perché l'esempio di questa donna è quello di una che ce l'ha con tutti, perché tutti quelli che sono arrivati sulla sua terra, nella sua casa, le hanno fatto quello che volevano. Se pensiamo alla guerra dei primi anni '90, ci sono tantissime storie come questa. Ma ora dobbiamo fare come questa signora ed essere in grado di guardare e andare avanti!!

Questione dei Punti Franchi: hanno ancora un senso? Se si, in che modo posso essere sfruttati nell'epoca di Schengen?

Qui bisogna partire parlando di caffè. Perché una volta il caffè si scaricava a Genova e si portava a Trieste? Perché c'era il "differito doganale[64]", che ti consentiva di non pagare importi enormi. Oppure di legname: oggi anche il legno russo viaggia su container. Parlando della mia esperienza di imprenditore, posso citare i magazzini dei miei supermercati: una volta erano stipati all'inverosimile di merci, oggi ci puoi giocare a tennis… Perché con le nuove tecnologie, alla sera con i lettori ottici si fa partire online un ordine e alle 8 di mattina il camion ti scarica la merce in casa. Oggi, la speculazione, la ricchezza, non si fanno più come all'epoca di Maria Teresa, stoccando le merci nei magazzini enormi in attesa del loro rincaro per poi venderle e guadagnare, oggi il guadagno e la speculazione si fanno solo sui flussi, oggi bisogna far correre velocemente le merci. Oggi sono essenziali velocità e organizzazione nei traffici, non stoccaggi e magazzini. Se pensiamo ai volumi di traffici, non possiamo pensare di competere con porti come Amburgo. Inutile pensare di costruire moli per navi inesistenti, pensiamo piuttosto alle opportunità che ci vengono offerte, ad esempio, dalla costruzione del rigassificatore, cosa secondo me da fare senza alcun dubbio. Nessuno si ricorda le tonnellate di morchia di petrolio e di inquinanti scaricate nel nostro golfo dagli inglesi e dagli olandesi nei decenni passati? Servirebbero dai 30 ai 40 milioni di euro per una bonifica: ma chi ce li mette?? Per questo dico sì al rigassificatore; può essere un'opportunità sotto diversi profili, anche e non ultimo quello della bonifica di aree altrimenti destinate a non essere mai toccate. Serve al Paese intero, andremmo a rifornirci di gas senza pagarlo salato ai fornitori esteri. Insomma, alla luce di questo, secondo me il Punto Franco non serve assolutamente più a nulla! Ricordo quando si tentò di instaurare l'off shore finanziario; rischiammo di essere multati dall'unione europea solo per averlo proposto. Ma scherziamo? Come possiamo pensare di ritornare indietro nel processo mondiale di globalizzazione? Non possiamo più pensare ai confini, di qualsiasi natura siano. Io ricordo ancora - e mi emoziono ancora - la scena più bella che ho vissuto da sindaco: quando, assieme agli amici sloveni, ho strappato la sbarra del confine di Fernetti, l'ho proprio divelta. Questa è una delle emozioni più grandi dell'intera mia vita, assieme a quella che mi diedero i tre Presidenti[65] in piazza Unità. Ancora adesso ho la pelle d'oca a ricordare. E pensare che qualcuno vorrebbe ritornare ai dazi… Per me, il Porto Franco è una delle invenzioni di "qualcuno" per dire blocchiamo tutto. Io chiederei a questi signori: cosa ci ha portato il Porto Franco negli

[64] Particolare normativa che prevede per un'azienda la possibilità di corrispondere allo spedizioniere le somme dovute a titolo di diritti doganali non al momento dello svincolo delle merci, ma in un momento successivo, vicino alla scadenza di pagamento assegnata allo spedizioniere stesso dall'Amministrazione finanziaria.

[65] Celebrazione del luglio 2010 che ebbe luogo a Trieste alla presenza dei presidenti delle Repubbliche italiana, Giorgio Napolitano, slovena, Danilo Turk, e croata, Ivo Josipovic.

ultimi, diciamo, sessanta anni?? Niente, zero! E allora è inutile che continuino su questa strada, non siamo fessi.

Alla luce di questo scenario abbastanza controverso, chi può essere interessato a investire nel Porto Vecchio?

Sono interessati tanti. Anche in questo periodo in cui non sono più sindaco, ho avuto contatti in tal senso. Però la verità è che bisogna sdemanializzare, altrimenti chi si prende la briga di investire o di rischiare, senza avere la certezza della proprietà di un sito? Se ti dicono, è tuo per 70 anni, ebbene, qualche dubbio ti viene. E poi, anche se si dice "bene, costruiamo case, grattacieli, villette", per chi li facciamo? Trieste non ha vocazione industriale, non avrà mai immigrazione consistente come ad esempio Brescia, qui al massimo abbiamo i transfrontalieri che arrivano da Slovenia e Croazia, che a fine giornata tornano a casa. Qui bisogna sdemanializzare e cercare di diversificare il più possibile gli insediamenti, non basta far diventare Porto Vecchio un borgo della città. Bisogna pensare al commercio, alla ricerca, alla portualità, anche alle abitazioni, ma poche e ben studiate e per chi se le può permettere. Anche ad un cantiere di rimessaggio - ad esempio - per le due marine. Con i mega yacht che potenzialmente arriveranno, è chiaro che basta fare due conti per capire che tipo di insediamenti si devono fare. Qui non si tratta di fare campeggi per roulotte, ma di fare marine per yacht russi, croati, tedeschi; gente che arriva con equipaggi al seguito. Ecco che allora Trieste vivrebbe una seconda vita.

L'attuale sindaco Cosolini ha dato delle scadenze in merito allo sblocco della situazione.

Ha fatto bene, diciamo che si sta innestando una volontà politica grazie al movimento che ho creato io in questi anni di sindaco, che dice chiaramente che bisogna fare le cose e non stare a parlare e discutere senza mai giungere al punto. Io a questa città mi vanto di aver insegnato che le cose si fanno, comunque. Anche di fronte a rischi di cadute di governi, vincoli da parte del funzionario alieno di turno, etc. Adesso c'è anche una condivisione politica, Camber a parte, anche se lui in realtà non ha interessi sul Porto, semplicemente vuole dimostrare il suo potere. Per cui, alla luce di questa condivisione, abbiamo buttato giù il muro, abbiamo messo in funzione il Magazzino 26, abbiamo la centrale idrodinamica, abbiamo concessionari pronti a partire. Abbiamo anche dei problemi, chiaramente, come la situazione economica che non favorisce investimenti. A tale

proposito, c'è l'esempio perfetto del Silos[66], che sia io che Illy abbiamo fortemente voluto: ebbene, dopo 14 anni di nostro lavoro e 120 milioni di investimento, quando hanno chiesto ai commercianti chi volesse insediarsi per creare un grosso centro commerciale, la risposta è stata: nessuno! Quindi, ripeto, la sdemanializzazione è l'unica via per poter avviare queste iniziative, altrimenti chi è lo scemo che va ad investire, in un momento del genere, senza nemmeno la titolarità del sito? Prendiamo l'esempio di Porto Piccolo, li ci sono 240 milioni di investimenti da parte dei fondi, che daranno alla luce dei progetti per i nostri amici austriaci. Perché lì si è potuto investire seriamente? Chi conosce un po' la nostra regione, si sarà accorto che da qualche tempo chi compera case, chi spende nei negozi e nei ristoranti di un certo livello, sono proprio gli austriaci. Allora, dico io, vuoi che Trieste, la città più austriaca d'Italia, non riesca a diventare un'attrattiva per questi signori? Io mi ricordo di averli addirittura visti piangere il giorno in cui ho fatto rimettere la statua di Massimiliano d'Austria in Piazza Venezia. Trieste è l'Austria e quindi… viva l'Austria, per così dire. Come ho già detto, qui bisogna fare. Il sindaco attuale, ha un solo imperativo, o fa il Porto Vecchio, oppure è finito. Il suo problema, secondo me, è che le risorse adesso sono sempre più scarse, anche in termini di materiale umano e che forse non ha una visione chiara dell'idea di città che vuole realizzare, per cui, non gli resta che puntare sul Porto Vecchio. E poi ci sono i soliti problemi di mentalità. Prendiamo ad esempio la questione della Sala Tripcovich, che si trova in un punto cruciale, è il biglietto di presentazione della nostra città per uno che vi arriva per la prima volta: è un obbrobrio incredibile e qualcuno ha pensato bene di vincolarla! Per questo dico che bisogna continuare a fare, cercare di abbattere queste schifezze. Pensiamo anche di vedere finalmente Piazza Libertà[67] rifatta (cosa già prevista nella mia amministrazione e già stanziata con 4 milioni), per proseguire poi con il ponte sul canale, una via Trento pedonale, via Cassa di Risparmio, Piazza della Borsa, Unità, Cavana, via Torino già pedonale. Arrivare in Piazza Venezia passeggiando, vorrebbe dire poter finalmente chiudere il centro al traffico, lasciando aperte solo le rive. Praticamente si parte dalla stazione dei treni e si arriva in Piazza Venezia. Non è una bella cosa, invece di vedere quella discarica a cielo aperto di largo Santos e quella schifezza di Sala Tripcovich? Anche la città vecchia diverrebbe fantastica, vivibile, senza barriere. L'unico problema preoccupante, secondo me, è la decrescita in termini demografici della città e il conseguente invecchiamento. Tra dieci-quindici anni, quanti saremo? Per chi costruiremo case? Ho sempre fisso il ricordo del sindaco di Valencia che mi ha detto: "il 37% dello sviluppo della città è dovuto

[66] Progetto di riqualificazione urbana dell' "Ex silos", un immobile asburgico del XIX secolo, posto nelle immediate adiacenze della stazione centrale FS e del Porto Vecchio.

all'urbanistica, abbiamo poi la Coppa America".. Ebbene, loro hanno cementificato un'area da qui a Monfalcone, abbattendo aranceti e vegetazione. Ora hanno portato i libri in tribunale, nessuno compera più case, perché oltre alla crisi, non c'è proprio domanda. Oggi a Valencia si vive in pieno centro con 90 euro al mese! Questi sono errori che dobbiamo evitare assolutamente. Quindi, per il Porto Vecchio, dopo aver sdemanializzato, bisogna evitare l'errore di fare un progetto unico per l'intera area. Dobbiamo andare per gradi e capire quali sono le domande e quali le reali possibilità, evitando cattedrali nel deserto. È troppo grande l'area e troppo importante rispetto alla città.

Da friulano di nascita, cosa pensa della mentalità dei triestini, dopo aver vissuto, lavorato e guidato la città per dieci anni?

Da friulano posso dire che siamo molto diversi. Io sono nato in Friuli, nel nostro DNA c'è il lavoro. Ricordo che anche i miei parenti, come tutti i piccoli imprenditori friulani, avevano la casa propria. La domenica pomeriggio la trascorrevano in officina a lavorare. Poi l'officina è diventata il doppio, poi è arrivato il capannone e via con la storia del Friuli che tutti conosciamo. A Muggia, ad esempio, sono già molto diversi dai Triestini. Ma Trieste mi ha dato moltissimo. Se penso agli anni '80, ricordo che l'unico problema per un commerciante triestino era quello di contare i soldi, di tutte le valute, che si incassavano a fine giornata: marchi, dollari, lire.. Sacchi di soldi! Negli anni d'oro arrivavano dalla jugoslavia 7000 corriere al sabato… Quindi è chiaro che il commerciante triestino ha sempre pensato, troppo ben abituato – sbagliando - che a lui non poteva interessare assolutamente di realizzare industrie, di piantare cicoria, vigne, oppure anche di potenziare il Porto. Era sicuro di vivere in eterno di commercio al minuto grazie ai nostri vicini. Penso che all'epoca Trieste fosse più conosciuta a Belgrado che a Roma, era un momento di grande ricchezza. Poi, di colpo cade il muro di Berlino, cade anche il "nostro" muro più piccolo qui sul Carso ed ora siamo di fronte ad una realtà nella quale ci si rende conto che poco o nulla si è seminato negli anni passati, per mentalità. All'Ospedale di Cattinara, per fare un esempio, non si trova un'infermiera italiana. Nei cantieri aperti quando ero sindaco, non c'era un lavoratore che non fosse rumeno, croato, bosniaco, serbo.. Noi, paradossalmente, con la manovalanza slava avremmo dovuto invadere il triveneto ogni mattina della settimana. Invece la realtà è che ogni mattina al Lisert transitano centinaia di camioncini e furgoni che giungono dal triveneto per lavorare a Trieste! Un falegname? Veneto o friulano. Un elettricista? Veneto o friulano. Questa è la realtà. Quindi, pensare al domani è piuttosto complicato, il commercio è sparito, l'industria non esiste, abbiamo solo un terziario.

[67] Piazza adiacente alla Stazione FS, considerata l'ingresso della città di Trieste una volta percorsa la Strada Costiera.

Abbiamo l'Area di Ricerca, che nonostante i costi elevati finora non ha reso quanto si pensava. E in Friuli hanno voluto pure il doppione. Adesso il risultato è che non sta più in piedi nulla. Prendiamo i teatri. Prendiamo i 10 centri nascita per una regione dove nascono 35 bambini al giorno. Andando avanti così, il prossimo risultato si chiama default. Rischiamo di non poter più pagare le pensioni agli anziani sempre più numerosi. Ed io – lo ripeto - sono per natura un ottimista… Concludendo, direi che i triestini e i friulani sono molto diversi. E poi, Trieste deve rendersi conto che è diventata grande grazie a chi è arrivato da fuori: greci, macedoni, turchi, dalmati, friulani, un agglomerato splendido, ma una città che non ha lavoro sulle spalle. Forse il triestino ha la visione del "viva l'A e po bon". Io ricordo ancora che quando sono arrivato a Trieste con la mia famiglia negli anni '50, i piastrellisti che ci misero i pavimenti arrivavano da Treviso. Infatti, oggi non a caso è una delle province e delle zone più ricche dell'intero Paese. E' solo un esempio, ma fa pensare. Come vedo il domani? Lavorare, lavorare, lavorare. Ogni giorno diciamo ai nostri ragazzi: non c'è lavoro (una grande stupidaggine), però nessun italiano vuole più fare certi lavori, pensiamo all'agricoltura ad alto rendimento. Bisogna ricominciare a pensare all'agricoltura come a una delle risorse che possono salvarci. Ma qui a Trieste la vedo dura.

Analisi SWOT del progetto, secondo Roberto Dipiazza

Forza: avere un pezzo di città che tutti ci invidiano, dove poter dare il via a un nuovo sviluppo.

Debolezza: il Punto Franco, da eliminare o almeno spostare, non serve. E la mentalità assistenzialista dei triestini.

Opportunità: realizzare il waterfront più bello d'Europa per attrarre diportisti e turisti stranieri.

Rischi: che rimanga tutto come sta a causa dei soliti noti.

4.3 Gli osservatori: lo scrittore Veit Heinichen

Veit Heinichen (Villingen-Schwenningen, GER, 26 marzo 1957) è uno scrittore noir tedesco, che dal 1997 vive a Trieste, dove ha ambientato i suoi romanzi, bestseller in Germania e Austria, tradotti in italiano, olandese, francese, sloveno, greco, norvegese e spagnolo. Protagonista dei gialli di Heinichen è proprio Trieste, città di mare e di confine, con le sue complessità e la sua multiculturalità. Ogni romanzo approfondisce sia aspetti storici che elementi di estrema attualità, offrendo sempre un piacevole quadro di una città dove si vive bene e dove la cultura e l'arte hanno molto da offrire. Heinichen, da anni risulta tra i più attenti osservatori ed analisti della mentalità triestina e della condizione socio-politica in cui versa la città. Attraverso i propri personaggi di fantasia, riesce a trasporre vizi e virtù del carattere del triestino, immergendoli nel contesto attuale, ottenendo pertanto delle rappresentazioni della realtà triestina, ricche di analisi spietate, proprio perché realizzate attraverso l'occhio razionale di un intellettuale osservatore neutrale. L'intervista realizzata è un contributo utile per suffragare alcune ipotesi di cui si tratta nella parte iniziale della presente ricerca, soprattutto in merito alla mentalità dei triestini e alle conseguenti ricadute sulle condizioni della città.

Intervista con lo scrittore Veit Heinichen

Trieste da diversi anni patisce una situazione di decadenza commerciale e industriale. I triestini forse se ne rendono conto solo ora. Questa città sembra immobile, mentre attorno tutto si muove.

Secondo me, si potrebbe dare una diversa interpretazione. Partiamo da un confronto: Trieste si trova quasi sullo stesso meridiano di Berlino. Sono due città legate da un destino comune. Berlino ovest con la cortina di ferro, Trieste per tanti anni con tensioni sistematiche tra grandi blocchi. Città strategiche sotto il profilo politico, ma entrambe emarginate economicamente. Si potrebbe anche dire che in confronto ad altre zone europee, a Trieste la storia attuale non è iniziata con l'89 ma col 1 maggio 2004, con il primo allargamento della UE verso est. Sembra quasi una "congiura austriaca", ma da lì è cominciato il libero traffico delle merci. Con 15 anni di ritardo rispetto al resto d'Europa, anche qui si è iniziata a vedere una speranza di cambiamento nelle potenzialità della città e dei suoi dintorni. Una situazione culminata il 21/12/2007 con l'allargamento della zona Schengen. Insomma, in modo generoso possiamo dire che qui c'è un ritardo di "soli" 15 anni rispetto ad altri

luoghi più emarginati, ma in cambio non abbiamo vissuto i problemi di travaso etnico e demografico di una Berlino. Io mi sono trasferito nel '94 da Francoforte a Berlino e mi sono accorto di una eclatante differenza di velocità nel pensare e nell'agire tra gli abitanti delle due città. Se venivi da ovest eri molto più veloce rispetto ai berlinesi, un popolo che fino ad allora aveva avuto, suo malgrado, tutto il tempo del mondo per fare qualsiasi cosa e quindi era molto più "tranquillo" in tutto. Anche qui a Trieste ho notato una situazione del genere. Si tratta di differenti punti di partenza, in sostanza. Evidentemente sono quelle abitudini di vita che hanno formato un carattere, una mentalità. A Trieste si sta bene anche "senza muoversi", senza fare qualcosa di particolare… Abbiamo un'altissima qualità della vita. Da queste parti, scherzando, si dice che Trieste ha un grande futuro… dietro di sé. Ma con la gloria non si fa nulla, non si campa. Vedo una grande discrepanza tra l'imprenditoria privata e la mano pubblica. Qui ci sono aziende di eccellenza, ad esempio il caffè, il food in generale, abbiamo la ricerca, abbiamo aziende importanti in campo farmaceutico e biomedico. Ma, dall'altro lato, il vizio della mano pubblica è quello di non imparare mai e di stare fermi, evitare di crescere e aspettare che arrivi la manna da qualcuno. Secondo me, una città come Trieste, una regione come la nostra, devono competere con veri concorrenti e non fare la guerra tra poveri, tra Trieste, Udine o Capodistria. Abbiamo una macroregione che dovrebbe fare concorrenza al resto d'Italia, abbiamo un porto che invece fa concorrenza ai vicini, è ridicolo. Il mercato è enorme, dobbiamo competere contro i grandi poteri europei, dove la competizione ha senso. Amburgo, Rotterdam, queste sono le realtà con le quali confrontarsi.

Qualcuno a Trieste insiste perché il Porto Franco ritorni a funzionare a pieno regime.

Dobbiamo imparare una volta per tutte che il futuro è nella mobilità, non nei magazzini di stoccaggio, come ancora qualcuno pensa da queste parti. Io ricordo, ad esempio, un caso eclatante accaduto in Germania alcuni anni orsono: la Volkswagen ebbe dei problemi e fermò addirittura la produzione a causa di scioperi in Francia che non consentivano l'arrivo dei TIR con alcuni componenti prodotti in Spagna. Questo per dire come ormai, nelle grandi industrie si lavora su mobilità e non "on stock". E questo per ovvie ragioni di tempo e sicurezza. Se noi, in un mercato di questo tipo abbiamo capito che il capitale deve muoversi per non creare costi, allora perché non ci rendiamo conto che la distanza Trieste-Monaco di Baviera è di 510 km. oppure Monaco–Amburgo è di 80km.? Una nave che passa dal Canale di Suez proveniente dall'Asia ci mette 4-5 giorni di viaggio in più, perchè il container non arriva a destinazione presso l'utilizzatore delle merci lo stesso giorno in cui viene scaricato. E questi sono i costi altissimi di stoccaggio. Allora è chiaro che

noi dobbiamo creare un grande sistema portuale del bacino nord Adriatico per poter competere con quei poteri del nord Europa. È una questione di economia ed ecologia. Questo sarebbe il vantaggio per noi, a Trieste. Nessuno ricorda che negli anni '80, F.J. Strauss[68], governatore della Baviera corrotto fino al collo, organizzò per un certo periodo una specie di "Oktoberfest" a Trieste. Atterrava sul molo Audace con l'elicottero. Nessuno si è mai chiesto perché lo facesse? Lo faceva perché era seriamente interessato al Porto di Trieste. Ad un certo punto però la cosa finì, perché le Ferrovie Tedesche gli diedero ascolto e lo aiutarono a risolvere i suoi problemi di mobilità delle merci e quindi il discorso si interruppe. Lui però, dalla Baviera dimostrò di avere capito prima di altri molte cose su Trieste. Cose che invece molti qui non hanno ancora compreso. Trieste ha dimostrato che la sua posizione geopolitica è l'asso nella manica per il Porto. A maggior ragione ora che i confini sono aperti o non ci sono più. E soprattutto dobbiamo smettere di parlare della Mitteleuropa in termini passati. Quella era l'epoca delle carrozze, senza comunicazioni e senza trasporti veloci. Oggi dobbiamo essere veloci, essere responsabili, per arrivare ovunque. Non possiamo permetterci di scaricare container ad Amburgo e appena sette giorni dopo avere le merci a destinazione, perché questo costa ed è improduttivo.

Perché a Trieste certe scelte non sono mai state fatte?

A Trieste bisogna cambiare marcia. Qui le cosiddette "autorità" seguono concetti diversi, che rispettano solo il loro interesse. Politicamente sono sempre legati al potere centrale, agli amici del partito, ai deputati e senatori di Roma. Ma il destino delle zone di confine, produttive a loro modo, non può essere compreso da chi sta lontano, da chi non vive il confine. Io ho una ipotesi: a termine medio-lungo, queste zone emarginate arriveranno al punto di collaborare tra loro molto più intensamente su almeno 5 punti: energia, sanità per acquisire strumenti e mezzi tecnici che da soli non si hanno, ambiente, rifiuti e turismo. Dobbiamo competere come una grande zona di Alpe Adria, composta anche dall'Istria e parte del Veneto, dalla Stiria e dalla Carinzia, contro la Provenza, la Toscana e tutte le altre realtà. Ma come si fa a spiegare a un turista che arriva da New York che la tua competenza in fatto di turismo cessa al confine di Muggia? Io nel dicembre 2008 sono riuscito a unire la destra e la sinistra: in un'intervista ho detto che abbiamo i peggiori politici - esagerando di proposito - perchè hanno solo l'istinto di non perdere il loro piccolo potere che già a Monfalcone non interessa più nessuno. Questa è in realtà la malattia strutturale che divide il mondo.

[68] Franz Josef Strauß (Monaco di Baviera, 6 settembre 1915 – Ratisbona, 3 ottobre1988) è stato un politico tedesco, presidente del Land della Baviera.

Di questi tempi sarebbe un gran colpo riuscire, tramite la forza di un politico, un sindaco ad esempio, a promuovere il bene comune tra diverse realtà confinanti. Io non accetto che questi vengano definiti nostri "amministratori". Amministrare significa gestire a livello anche personale. Devi essere presente e convincere i tuoi tecnici - che spesso sono demotivati e lasciati al loro destino - a fare del bene. È sempre un meccanismo umano che deve motivare, spingere verso un obiettivo comune. Un'impresa, una città, sono come una persona. Se io cammino sempre guardando il pavimento, nessuno mi saluterà mai. Ma se io mi apro agli altri, allora vedrò subito le differenze. E così deve essere la guida di una città. Anche nella letteratura e nella cultura, a Trieste, capitale mondiale di tante lingue, si trascurano le vere ricchezze solo per puro interesse politico e interessi privati.

La vocazione cosmopolita è una condanna perenne o qualcosa che ci deve far andare avanti per ritrovare questa condizione?

Dovrebbe essere una spina nella pelle che ogni giorno e ogni momento ti stimola a fare. Perché è stato dimostrato che questa vocazione è stata l'unica a rendere possibile lo sviluppo della città. Era una città unica. Ora si dovrebbe costruire il futuro sulle basi alte che c'erano una volta. Ripartire da lì. Ma prima bisogna conoscere bene quello che c'era. A volte l'ignoranza di qualcuno è la causa principale.

Trieste è da sempre una città di confine e da sempre lo stesso confine viene vissuto da alcuni come barriera contro qualche pericolo, un nemico, da altri come cerniera che apre verso opportunità, anche il PV si trova di fatto al di là di un confine e anche in questo caso, forze contrapposte da anni si contrastano: solo un caso o una metafora delle due anime presenti nella città di Trieste, l'una cosmopolita, l'altra impaurita, chiusa, in un certo senso autodistruttiva..?

Questo discorso secondo me vale per tutte le zone di confine e chi cresce in una zona di confine ha una formazione di anima diversa, me ne sono accorto girando l'Europa. E la diversità è una ricchezza. Quelli che si chiudono rispetto all'altro, sono comunque in minoranza e cercano per questo di occupare i posti più in vista. Ma il loro è un "buco nell'ego", è paura. A Trieste con la grande balla dell'italianità hanno tentato di sterminare un'anima vera, che italiana non era. Ma fortunatamente non ci sono riusciti. Questa è la classica malattia di una città di provincia, staccata dal resto del mondo sin dal dopoguerra.

La mentalità dei triestini, secondo lei cosa rivela?

A Trieste nessuno ha mai creato futuro, c'è solo la finzione del passato. Tramite il dolore altrui, qui, qualcuno ha conquistato potere. Per me è comunque difficile parlare del "triestino". Non c'è un'anima unita. La diversità è ricchezza e qui abbiamo tante persone diverse.

E tra 20 anni cosa accadrà?

In termini medio-lunghi vedo la necessità di collaborazione con i vicini di casa e lo stacco dalla politica nazionale. Purtroppo anche il nostro principale vicino, la Slovenia, è molto nazionalista e protezionista. Bisogna convincerlo del contrario, per sopravvivere e avere un nuovo sviluppo comune. Adesso, nonostante i 15 anni di ritardo, non abbiamo più scuse, dobbiamo muoverci, recuperare il tempo e le occasioni perdute..

Questa città è ancora strategica in qualche modo per l'Italia?

Ideologicamente nel passato lo era. Per l'economia mai, altrimenti non avrebbero distrutto l'economia triestina. La città ha un significato fondamentale come centro dell'Europa, ma tanti non se ne rendono conto e tanti altri attendono che ci svegliamo. Me lo chiedono in tanti, ogni volta che mi sposto da Trieste, quando accadrà…

Lei è stato uno dei primi scrittori contemporanei ad analizzare il lato oscuro della città. Cosa è riuscito a capire da questo?

Una parte affascinante di Trieste è che tutte le cose di un certo peso che sono successe o succedono, hanno una dimensione europea. La cosa interessante in senso politico, storico ed economico e' che qui passa "tanto". In un secolo molto oscuro come quello passato, Trieste era una città strategica ed esemplare. Oggi le cose vengono nascoste in modo migliore e si sa meno. Ma qui ci sono ancora cose e persone che si nascondono. I poteri, anche occulti, qui stanno da Dio… Possono muoversi senza essere visti e nessuno dice nulla. Quindi in questo senso è ancora strategica.

Nei suoi romanzi, ha affrontato alcuni casi di cronaca avvenuti nel passato e ancora irrisolti.

Io ho accennato ai casi Perusini[69] e De Henriquez[70], poi diventati una storia di mezzo secolo. Potrei dire molto altro, ma i poteri e i collaborazionisti colpevoli all'epoca, hanno lasciato figli e nipoti che hanno creato un network molto funzionante. Disturbare questo sarebbe una minaccia... Comunque, posso dire che io da sempre ho rivolto un appello perché vengano resi pubblici i diari di De Henriquez, che giacciono nascosti in un armadio del Comune. Quella è una proprietà di tutti i triestini e dovrebbe pertanto essere istituita una commissione di esperti storici e giuristi per decidere cosa farne. So che lì c'è tanto veleno che potrebbe sconvolgere e mutare alcune parti significative della politica e dei suoi esponenti cittadini, anche attuali. E potrebbe addirittura rimuovere alcuni ostacoli che bloccano lo sviluppo della città. Ma anche la nuova giunta, a quanto pare, non ci sente. Ci sono ricatti e dipendenze incrociati. Però mi piacerebbe scoperchiare questa cosa.

La prima immagine che le viene in mente quando pensa al Porto Vecchio.

Un'immensa risorsa sprecata. Una parte della città paralizzata e ammazzata. Il Porto è di tutti i cittadini, non di pochi!

Quando qualcuno da fuori Trieste le chiede informazioni sul perchè il Porto Vecchio si trovi in queste condizioni, lei cosa gli racconta?

Dico che è vittima del gioco di potere delle varie forze politiche, non di una sola.

Perché i triestini non hanno mai reagito a questo stallo?

La risposta è sempre quella: a Trieste si sta bene anche senza "muoversi". I poteri che si sono instaurati, vogliono che nulla cambi. È una questione sociologica non solo triestina.

Se potesse decidere, cosa farebbe del Porto Vecchio?

Lo integrerei nella città in senso commerciale e di accessibilità. Se serve per la logistica bisogna utilizzarlo. Ma ricordiamoci una cosa importante: Amburgo ha abolito recentemente il Punto Franco. Con tutti i contratti internazionali e le nuove norme, il Punto Franco non serve più. Perché

[69] Gaetano Perusini, storico ed etnologo, studioso delle tradizioni friulane, docente universitario e proprietario dell'azienda agricola Rocca Bernarda, morì in circostanze tragiche a Trieste nel giugno 1977.

[70] Diego de Henriquez, (Trieste, 20 febbraio 1909 – Trieste, 2 maggio 1974), fu uno studioso e collezionista triestino di cimeli soprattutto bellici. Morì nel rogo del suo deposito in circostanze mai chiarite. È considerato autore di diari compromettenti per la politica triestina del dopoguerra, per questo mai pubblicati.

qui si?? E poi, seconda domanda che mi pongo: chi ha mai detto che il Punto Franco deve rimanere in Porto?

Analisi SWOT del progetto, secondo Veit Heinichen

Forza: poter finalmente competere con le altre realtà internazionali.

Debolezza: il Punto Franco. La mentalità dei triestini.

Opportunità: dare sviluppo e aprire al nuovo.

Rischi: i giochi di potere. I piccoli interessi privati.

Capitolo 5 - I movimenti di opinione sul web

Anche per la questione del Porto vecchio, come in molti altri casi riguardanti la politica e la vita della città di Trieste, sono sorti dei gruppi di cittadini e dei movimenti di opinione a sostegno delle diverse parti in causa. Ad ulteriore testimonianza dell'importanza conferita al progetto, la nascita sul web di un gruppo di pressione denominato "PortoVerto", a voler sottolineare la posizione favorevole al progetto di riutilizzo del Porto e di riconversione urbana. Sul versante opposto invece, sin dall'avvio delle procedure concessorie e dell'inizio della diatriba tra Autorità Portuale ed altri attori, si è avuta una netta presa di posizione da parte di un movimento indipendentista, a sostegno del T.L.T.[71], che ha preso il nome di "Movimento Trieste Libera", cui è dedicata una sezione di questa ricerca.

5.1 L'associazione "PortoVerto"

Nella seconda metà del mese di settembre, in prossimità dell'evento denominato "marcia per Porto Vecchio[72]", ha iniziato ad operare attraverso il web e in occasione di alcune manifestazioni pubbliche, l'associazione "PortoVerto", che sin dalla propria denominazione si connota quale punto di riferimento e di coesione per tutti i simpatizzanti aderenti all'iniziativa messa in campo dal sindaco Cosolini per consegnare alla città l'area di Porto Vecchio. Il movimento, che in poche settimane ha raggiunto le 500 adesioni, risulta formato in larga parte di giovani tra i 20 e i 40 anni, decisi a informare i cittadini sullo stato del progetto di recupero, per mantenere alto il livello di attenzione su una questione che viene ritenuta fondamentale soprattutto in chiave futura ed in campo occupazionale. Questo l'incipit che appare sulla pagina principale del sito web di PortoVerto:

"*Siamo cittadini e amministratori locali. Siamo stufi dell'immobilismo che non porta da nessuna parte, stufi dei giochetti, del sottogoverno, delle rendite di posizione. Vogliamo un futuro diverso e vogliamo andarcelo a prendere, in prima persona. Qui non si tratta di colore politico o*

[71] Territorio Libero di Trieste, previsto dal Trattato di Parigi fra l'Italia e le potenze alleate come uno Stato neutrale, comprendente la città diTrieste (che ne era la capitale), a nord il litorale fino al Timavo e a sud parte dell'Istria fino al fiume Quieto.

[72] Manifestazione organizzata dal sindaco di Trieste Roberto Cosolini, per "abbattere" metaforicamente le mura di cinta dell'area demaniale di Porto Vecchio.

appartenenza, ma di volere per questa città un futuro diverso dalla decadenza. PortoVerto nasce da una generazione di persone che sono nate con il Portovecchio già in declino, simbolo delle rendite di posizione senza futuro. Persone che attendono da quando erano ragazzini che se ne faccia qualcosa. Portoverto deve poter appartenere a tutti. Ora."

All'interno del portale, una serie di indici riportano a un excursus storico-politico sulle vicissitudini del sito negli ultimi decenni, che non tralascia nomi e cognomi e testimonianze dedicate al caso più spinoso per la città di Trieste, una serie di link, articoli, interviste, interventi parlamentari e atti che raccontano la storia del disastro fatiscente che è oggi Porto Vecchio e aiutano a fare il punto tra chi – secondo gli autori del sito - sta provando e chi gioca a bloccare, rallentare, distruggere. Questi alcuni dei riferimenti contenuti:

"*A Trieste vi sono interessi circoscritti, ma forti, che permettono che le cose restino come stanno e non vedono nel riutilizzo del Portovecchio una risorsa per la città."*

- C'è chi rema contro perché … "la cricca che spolpa Trieste[73]*".*

- C'è chi – nel 2012, quando si discute dell'europeizzazione delle politiche di bilancio degli Stati membri dell'UE – è ancora sintonizzato sugli anni '50 e rema contro invocando la lesione dei diritti di cittadinanza del Territorio Libero di Trieste (!).

- C'è chi rema contro perché il Porto Vecchio sarebbe vincolato al suo triste destino dal Trattato di Pace del 1947, stretto dall'Italia con (ad esempio) l'URSS, la Jugoslavia, la Cecoslovacchia."

Di seguito, la presentazione del gruppo PortoVerto sul portale web dedicato[74], in 11 punti che ne descrivono le finalità:

<u>Portovecchio: perché aperto?</u>

Perché la sua "chiusura" rispetto alla città non si è dimostrata una risorsa. Ettari ed ettari nel mezzo della città, tra Barcola e Piazza Unità, sono in stato di abbandono. Portoverto non è un progetto contro la portualità triestina, ma al contrario è un progetto per sostenere la portualità secondo le esigenze e le aspettative del 2012, in una città aperta all'investimento e al futuro. E allora perché no al punto franco in Portovecchio? Perché non si è rivelato una risorsa per l'area, ma un ostacolo:

[73] Articolo di inchiesta e denuncia a firma di Paolo Rumiz, pubblicato sul Piccolo di Trieste il 21 aprile 2011.
[74] http://www.portoverto.it.

l'ineluttabile verità delle foto che trovate in questo sito vale purtroppo più di ogni parola. E allora perché si allo spostamento del punto franco da porto vecchio, e si alla riconversione di quell'area?

1) Perché una portualità moderna non sarà mai più possibile in quell'area. Perché non lo consente il posizionamento delle banchine al centro della città, né l'infrastrutturazione logistica attuale e potenziale (raccordi stradali, treni ad alta capacità), caratteristiche del tutto inadatte al traffico di navi di grandi dimensioni e al traffico RoRo.

2) Perché una cosa è il punto franco, altra è il differito doganale.

3) Perché in decine d'anni nessun imprenditore si è fatto avanti, cogliendo i formidabili vantaggi che a detta di qualcuno risiederebbero nel regime di punto franco.

4) Perché se domani il fantomatico imprenditore si facesse avanti, Trieste avrebbe altri 4 punti franchi da offrire.

5) Perché in tanti luoghi d'Europa (Liverpool, Amburgo, Lubecca, Rotterdam, Barcellona...) i portivecchi sono diventati splendidi waterfront urbani, motori di rilancio e di attività produttive. Perché portovecchio è oggi il waterfront urbano in stato di abbandono più grande d'Europa.

6) Perché una cosa è l'abbandono, altra è la mera speculazione, e altra ancora è un'operazione di investimento, che è ciò di cui Trieste ha bisogno. Operazione che declini nell'interesse di tutti l'interesse d'impresa, che accanto alle attività che producono mero profitto per l'investitore, permetta la creazione di opere a favore dell'intera collettività (edilizia residenziale pubblica, cultura, ricerca, verde...).

7) Perché la città, e l'area vasta che gravita attorno alla portualità triestina, ci potrebbero guadagnare doppiamente dallo spostamento del Punto Franco, collocando dove può essere veramente utile (si pensi che il retroporto di Genova si trova ad Alessandria, e si pensi alle zone che ospitano attività in grave difficoltà a Trieste, sopra a tutte Sertubi e Ferriera di Servola!).

8) Perché piuttosto di vederlo marcire in stato di abbandono, la prossima primavera vogliamo poterci godere Portovecchio, per farci una passeggiata, per andare da piazza unità a Barcola, per fare una clanfa dal molo III e andare in diga a nuoto.

9) Perché c'è un nuovo piano regolatore del porto, che aspetta solo la firma del Ministro competente, e che inspiegabilmente (o forse no?) è fermo da molti mesi.

10) Perché mantenendo la situazione sempre incerta, sospendendo il punto franco anno per anno, non si permette a nessuno di avere le certezza per scommettere un investimento importante (sull'ordine dei miliardi di euro!) e si avvantaggia soltanto il mantenimento dello status quo.

11) Perché il piccolo frazionamento delle attività e delle concessioni, costume degli anni passati, giova solo al piccolo sistema di potere consolidato locale, mentre Trieste può riavere futuro solo da ciò che l'ha resa grande nella storia: l'apertura e l'attrattività rispetto a ciò che la circonda.

A chi e come conviene l'abbandono del Portovecchio e l'indebolimento della portualità triestina? Secondo noi: a nessuno!

5.2 Il Movimento Trieste Libera, Paolo G. Parovel e "La Voce di Trieste"

Rivelatosi tra i movimenti di opinione più accesi all'interno del dibattito sul Porto Vecchio, negli ultimi mesi il Movimento Trieste Libera ha dato vita a numerose iniziative pubbliche ed informative per attirare l'attenzione sul caso in questione, rivendicando l'indipendenza della città di Trieste dall'Italia e la conseguente specialità in termini di status giuridico dell'area del Porto Vecchio, in osservanza a quanto contenuto nell'Allegato VIII al Trattato di Parigi del 1947[75]. Il Movimento Trieste Libera, risulta quale presenza costante sul web, non unicamente attraverso il proprio portale e le pagine pubblicate sulla piattaforma del social network Facebook, bensì con una costante opera di divulgazione e di informazione attuata anche attraverso i forum e i dibattiti che animano la questione legata al Porto Vecchio e all'indipendenza di Trieste dall'Italia. In particolare, viene considerata molto capillare e frequente l'azione di intervento a commento e in risposta alle iniziative organizzate dagli altri attori e agli avvenimenti riportati dagli organi di stampa. Il fenomeno, strumento di indubbia efficacia mediatica e di creazione di consenso in una realtà monopolistica sotto il profilo informativo (un unico quotidiano locale) come quella triestina, raccoglie alcune centinaia di simpatizzanti che periodicamente e in modo crescente negli ultimi mesi, manifestano a sostegno della tesi sull'indipendenza del territorio di Trieste e del conseguente particolare regime al quale, secondo quanto descritto dall'Allegato VIII al Trattato di Parigi del 1947, dovrebbe essere assoggettato il Porto Franco, con particolare riferimento all'area di Porto Vecchio. In tale scenario, risultano quindi fortemente strumentali ed efficaci alcune azioni a sostegno della natura esclusivamente portuale del sito. Da parte del Movimento, il focus principale non prende in considerazione la valutazione dell'operato dell'Autorità Portuale, mirando invece verso una profonda opposizione a tutti i progetti di recupero inerenti l'area, proprio per la natura originaria di area indisponibile e per una dichiarata avversione a qualsiasi iniziativa che non sia esclusivamente legata all'attività portuale in senso stretto, considerando in ciò fondamentale il mantenimento dello status di Porto Franco. In appendice alla presente ricerca, si riporta l'Allegato VIII, considerato documento normativo del Porto Franco di Trieste.

Le rivendicazioni di carattere generale, normativo e storico del Movimento, hanno origini che risalgono alla seconda metà del secolo passato e trovano il loro fondamento nella "Dichiarazione d'esistenza" di seguito riportata:

[75] Vedasi allegati.

"Il Movimento Trieste Libera nasce in un momento di estrema difficoltà per la città di Trieste, per il suo Territorio e per l'Europa intera. Mentre le attuali amministrazioni operano in uno status di illegalità locale ed internazionale, il Trattato di Pace con l'Italia, firmato a Parigi nel 1947 e ancora assolutamente in vigore, viene completamente ignorato. Noi, il popolo, siamo cittadini del Territorio Libero di Trieste, e rivendichiamo il nostro diritto a vivere in una condizione di benessere individuale e collettivo. Il Territorio Libero di Trieste è, per definizione, multiculturale, multilingue ed intimamente mitteleuropeo. Noi favoriamo il processo di internazionalizzazione del tessuto del Territorio: vogliamo fare parte di una popolazione aperta a lingue e culture diverse, in grado di trovare ispirazione nella lunga fase di sviluppo come emporio del Centro Europa. Il Porto Libero di Trieste, motore principale dell'economia, non può decollare o sostenere investimenti reali, senza che venga prima ristabilito uno status di legalità. Una volta rianimato il cuore pulsante del Territorio, intendiamo agevolare processi avanzati di innovazione nella ricerca, nello sviluppo e nella produzione industriale di qualità. Vanno sostenuti la lavorazione e l'uso dell'alta tecnologia, anche al fine di diminuire l'impatto sull'ambiente. Il Territorio è stato infatti stravolto da un fortissimo inquinamento di natura dolosa, che è potuto avvenire solamente grazie alla complicità di tutte le amministrazioni che si sono succedute nei decenni passati. Siamo inoltre coscienti di come uno stato in fallimento — il cui debito non appartiene per legge ai triestini! – non possa essere in grado di far fronte alle priorità reali del Territorio, come trovare la soluzione ad un insostenibile regime fiscale. Mentre l'Europa si interroga sulle condizioni di profonda crisi in cui versa, il movimento punta a migliorare drasticamente la qualità della vita nel Territorio, garantendo la piena applicazione dei Diritti umani, collettivi ed individuali che appartengono ad ognuno di noi. Il Movimento Trieste Libera rappresenta gli interessi fondamentali della stragrande maggioranza del popolo del Territorio, e ne rivendica le specificità politiche, legislative, economiche e fiscali determinate dal Trattato di Pace. Per tutte queste ragioni, il raggiungimento di uno status di legalità è il nostro obiettivo principale. Noi, il popolo, chiediamo pertanto la piena e completa finalizzazione del Territorio Libero di Trieste."

Per poter analizzare il fenomeno e connotarlo attraverso le parole di uno degli esponenti storici dell'informazione e della cultura indipendentista triestina, nella presente sezione è stata realizzata un'intervista con il direttore del periodico "La Voce di Trieste", presenza informativa indipendente. Paolo G. Parovel, triestino classe 1944, giornalista, scrittore, traduttore, studioso eclettico e figura nota negli ambienti politici locali per alcune partecipazioni alla vita politica municipale nei banchi

del Consiglio Comunale, è un giornalista investigativo, ha collaborato in particolare con l'agenzia ufficiale austriaca APA di Vienna (1979-90), con la sezione Esteri dell'autorevole quotidiano Sloveno Delo e con altri media austriaci, tedeschi, sloveni e croati; nel 1980 ha editato e diretto il mensile quadrilingue (italiano, friulano, sloveno, tedesco) "Nuova Mitteleuropa"; dal 1986 al 2004 ha condotto assieme a Samo Pahor, leader culturale della minoranza slovena di Trieste, un ciclo di trasmissioni radiofoniche transconfinarie settimanali di cultura e politica, dal titolo "L'Altra Trieste", dai microfoni di un'emittente della stessa minoranza. Dal maggio 2010 è stato direttore responsabile e ideatore del primo settimanale triestino d'inchiesta, informazione e cultura "Il Tuono", che ha cessato le pubblicazioni il 7.1.2011, al quale succede ora "La Voce di Trieste". Scrive anche di religione, filosofia, scienze naturali e ambiente, ed è tra i responsabili di Greenaction Transnational[76] e dell'organizzazione ambientalista internazionale Alpe Adria Green[77]. È inoltre il solo intellettuale di madrelingua e cittadinanza italiane che sia sinora entrato nella cultura, nel giornalismo e nella politica della Slovenia, ottenendo riconoscimenti dall'Accademia Slovena della Scienze ed Arti (SAZU), dal Ministero degli Esteri sloveno e dal Consiglio Pontificio per la Cultura. È autore, tra altro: de "L'identità cancellata" (nell'edizione croata "Izbrisani identitet"), primo libro-documento sull'italianizzazione forzata dei cognomi e toponimi nei territori adriatici annessi dopo il 1918; della prima storia medievale degli Sloveni in italiano (nella prima edizione italiana dei Monumenta Frisingensia da lui curata); della prima traduzione italiana (antologica) Trieste, Lubiana e la Carsia della grande opera del Seicento in lingua tedesca di J.W Valvasor sulla Carniola; del primo libro italiano di presentazione degli Sloveni nell'Unione Europea; dell'analisi per il Senato italiano Italia-Slovenia-Croazia: il problema delle relazioni storiche e politiche al confine orientale, rielaborata in Slovenia nel suo libro Velika prevara na slovenski zahodni meji – Dosje Italija. Coordina il Comitato italo-sloveno-croato per l'informazione, formato da giornalisti, storici e cittadini dei tre Paesi. Come analista specializzato dei problemi di stabilizzazione dell'area ha collaborato in particolare con centri d'analisi sloveni, italiani, europei e statunitensi. Fondatore nel 1974 del primo movimento mitteleuropeo, in politica si è impegnato da indipendente (dal 1982 al 1988 anche con una propria lista) contro la corruzione, il nazionalismo di confine, il razzismo e per la difesa ambientale. Per questi suoi impegni ha anche subìto a Trieste, dal 1982 ad oggi, pesanti ritorsioni, due attentati e lunghi anni di silenzio stampa locale. È stato titolare dal 1962 al 1984 della libreria internazionale ed agenzia distributrice triestina

[76] Greenaction Transnational è un'organizzazione transnazionale indipendente e senza fini di lucro per la difesa dell'ambiente, dei diritti dell'uomo e dei diritti degli animali, fondata nel 2007 a Trieste.

della stampa nazionale ed estera "Eugenio Parovel", fondata nel 1884 e con filiale storica ad Istanbul.

Intervista al giornalista Paolo G.Parovel

Leggendo il quotidiano locale, navigando nei siti che fanno informazione su Trieste e soprattutto nell'opinione comune di molti commentatori sul web, si dice che a Trieste c'è una pecora nera che si chiama Giulio Camber, che sta bloccando da anni lo sviluppo del Porto di Trieste.

Non è così. In realtà lo stato del Porto Vecchio è determinato da quanto stanno combinando i 4 personaggi che, trasversalmente tra centrodestra e centrosinistra, hanno in mano le sorti del Porto Vecchio da quando è stata assegnata la concessione a Maltauro. E sono i 4 che vediamo in testa ai cortei. Pure Giulio Camber ha una sua lobby, con dentro dei personaggi che pure io non amo, però la lobby più grossa è quella che fa la campagna sul Piccolo, accusando Camber e Monassi. Me ne sono reso conto in modo chiaro quando ad esempio è stata pubblicata la falsa notizia sull'aumento di stipendio del Presidente dell'Autorità Portuale, per scatenare una campagna di stampa. Ma in realtà, guardando ai fatti, Monassi sta facendo benissimo in Porto.

Il movimento PortoVerto è composto da molti giovani, tra consiglieri e simpatizzanti dell'attuale governo politico della città ed è l'espressione più diretta di contrasto alla gestione Monassi.

Io penso che siano persone molto giovani che purtroppo fanno politica sui titoli del Piccolo. Eseguono quello che qualcuno ha detto loro di fare. Forse nemmeno pensano troppo e soprattutto, oltre alla certezza di essere nel giusto, non conoscono a fondo i problemi e la storia. Io mi sono accorto in diversi momenti che un buon 80 percento di quelli che abbiamo di fronte come avversari, è fatto di stupidità, sono scatole vuote. E quindi non sono degli interlocutori con cui discutere. Magari ci fossero interlocutori preparati e cattivi! Faccio un esempio che vale per la stragrande maggioranza dei consiglieri comunali e provinciali: tutti gli articoli e le rassegne stampa che noi della Voce prepariamo, vengono inviati a queste persone sulla loro mail personale. Questo vale anche nel caso della giurisprudenza riguardante l'interpretazione dell'Allegato VIII al Trattato di Parigi e le questioni ad esso inerenti. Lei crede che qualcuno abbia mai letto questo materiale? E allora perché parlano, discutono e decidono sull'argomento? A me sembra molto pericoloso questo

[77] Network ambientalista italo-sloveno-croato.

atteggiamento. Sono una specie di claque che si muove su ordine altrui. Sono degli esempi di formazione e pilotaggio del consenso, per mezzo di un argomento che non è di poco conto. In questo, secondo me una grande influenza la esercita anche la presenza di un solo quotidiano, che ovviamente parla per una sola parte politica ed economica. L'esempio che mi viene in mente è relativo al parallelismo tra il caso ILVA di Taranto e quanto sta accadendo a Trieste: a Taranto la gente scende in piazza, ci sono migliaia di persone che manifestano, decine di testate che seguono il caso. Qui a Trieste, si parli di Ferriera, di Porto o di rigassificatore, si sono visti i risultati: qualche decina di persone a malapena. Evidentemente qui c'è un'inerzia molto profonda, non solo indotta dalla mentalità assistenzialistica del triestino. Abbiamo un problema di cancellazione dell'identità, di manipolazione della memoria storica. In realtà i problemi di Trieste non sono con Roma. Roma non sa neanche dove siamo. Il problema è che chi racconta a Roma che cosa è Trieste, è la lobby di potere locale, quella che da sempre usa il nazionalismo come una barriera, è un gruppo che si è perpetuato negli anni del secolo scorso e che è ancora attivo. E ancora al giorno d'oggi, anche la politica attuale risente di questa eredità. La stessa amministrazione attuale di centrosinistra, è chiara espressione dello schema e della mentalità della vecchia scuola di partito, espressione dell'apparato. Quindi, se il partito decide che quando splende il sole è mezzanotte, per loro è così e deve esserlo per tutti! Lo stesso sindaco attuale, più volte è stato da noi informato e documentato sull'esistenza di norme in contrasto con i progetti di utilizzo dell'area del Porto Vecchio. La sua risposta nei nostri confronti non è stata quella di negare l'esistenza delle norme che noi abbiamo presentato, bensì quella che la questione del recupero del Porto Vecchio è il punto fondamentale del suo programma e quindi deve essere attuata. Secondo me, allo stato attuale, viste anche le evidenti difficoltà di varia natura che il progetto di urbanizzazione del Porto Vecchio sta incontrando, sarà difficile che esso venga portato a compimento. Alla luce di ciò, ritengo che una valida "exit strategy" per Cosolini e la sua Giunta, per scongiurare un fallimento politico, potrebbe essere quella di puntare sul Porto Franco. Ne uscirebbe a testa alta, facendo una bella figura, anche perché tutto ciò che avverrebbe da quel momento in poi sarebbe merito suo, almeno sotto il profilo delle scelte politiche. Sarebbe un calcolo politico vincente, invece di continuare a scornarsi con tentativi di altro genere. Ma mi rendo conto che mi trovo davanti ad una forma di assuefazione compiaciuta di inerzia e di ignoranza. Questa è la politica triestina attuale.

Secondo lei l'Autorità Portuale sta facendo bene?

Secondo me si. Anzi direi che è stata una piacevole sorpresa, alla faccia delle campagne denigratorie e dei dossieraggi di certa stampa. Marina Monassi è un Presidente che a Roma ha voce in capitolo ed è realmente competente nella sua materia. Oltretutto sa muoversi bene nelle stanze del potere romano e questo penso sia fondamentale per una realtà come la nostra, dove, come accennavo prima, gli interlocutori validi latitano. Monassi riesce ad "ottenere", nonostante la palese disinformazione che viene fatta a suo danno. Il discorso qui cade sui media locali e sul quotidiano in particolare. Vede, io andrei a cercare lì i centri di potere che muovono certe decisioni in un senso o nell'altro. Intendo dire, non direttamente a Trieste, ma da dove questi poteri dipanano i loro effetti. A mio avviso nei confronti di Monassi è stata utilizzata la tecnica del dossieraggio. Ossia della raccolta sistematica di informazioni attraverso la pubblicazione di notizie volutamente denigratorie, da poter presentare proprio in forma di dossier alle alte sfere. È altrettanto chiaro che questa è un'operazione diretta da centri di potere non triestini, che hanno interesse ad agire su altri centri di potere a livello romano. La cosa è palese se si analizzano i testi di certi articoli, di certe interviste a politici. Ci sono delle ripetizioni di frasi e di vocaboli che sembrano voler sottolineare un concetto più volte, da parte di diverse persone, con il medesimo linguaggio. C'è una cabina di pilotaggio in questo. Forse anche chi si è dedicato a scrivere della questione del Porto Vecchio fino uno-due anni orsono se n'è accorto. Infatti ora non si pronuncia più sull'argomento, sto parlando di Paolo Rumiz. Io credo che a Trieste, in generale e non solo nel campo dell'informazione, ci sia un sottobosco che gestisce i poteri, fatto di nomi e cariche trasversali, a volte anche invisibili ai più, oppure decisamente "insospettabili". Forse è questo il motivo dell'attuale condizione in cui versa la città.

La prima immagine che le viene in mente quando pensa al Porto Vecchio.

Navi, tante navi, come nelle vecchie foto.

Da dove inizia quando deve spiegare ad una persona che arriva da fuori Trieste che cos'è quello che noi definiamo Porto Vecchio e perché si trova in questo stato?

Dico che si trova in queste condizioni perché è stato bloccato per farci una speculazione edilizia. E che forse negli anni passati non c'erano le condizioni per operare. Ma oggi, sicuramente la prima risposta è quella giusta.

Voi cosa proponete?

Proponiamo di riaprirlo, utilizzarlo come Porto Franco e di fare intervenire quegli imprenditori del settore portuale e marittimo che già si erano presentati con delle proposte e sono stati cacciati! Il discorso che molti utilizzano, quello della zona demaniale, dell'impossibilità di investire e di acquisire a titolo definitivo, non sta in piedi. Io imprenditore devo pensare a far rendere la mia attività, non a immobilizzare capitali.

La maggior parte dei triestini, soprattutto sotto i 40 anni, non ha mai visto il Porto Vecchio. Pensa che i triestini siano coscienti del valore del sito?

È molto difficile da dire. In primis perché non abbiamo la percezione, il polso, di quanto sono suggestionati dalla campagna in atto, di cui il quotidiano locale è il protagonista principale. Altri invece magari conoscono la realtà per averci lavorato fino ai primi anni '90. C'era lavoro, oltre alle attività portuali c'era ad esempio una fabbrica di calzature con 800 dipendenti.

Cosa pensa del discorso legato alla fuga delle Generali a Mogliano Veneto?

È una bufala! Qui si dice da allora che le Generali avrebbero voluto insediarsi in Porto Vecchio e che a causa di blocchi e difficoltà siano dovuti fuggire a Mogliano, ma non è assolutamente vero. A Mogliano in realtà le Generali avevano acquisito i siti già negli anni precedenti. Qui a Trieste la volontà di Generali era quella di insediare una sede di rappresentanza, non la sede centrale. Quando è stato detto loro che avrebbero dovuto accollarsi le spese di bonifica, dei collegamenti e di viabilità, hanno detto no grazie e se ne sono andati. Il resto è una leggenda metropolitana, come quella dell'Expo…

Perché è fallito l'Expo?

È fallito perché era solo un tentativo fraudolento di utilizzare la questione Expo come un grimaldello per aprire Porto Vecchio. Ma comunque non avrebbe potuto funzionare, non appena a Bruxelles qualcuno si fosse accorto che in realtà l'area destinata non era disponibile. L'unica eredità dell'Expo sono i denari spesi per consulenze. Ancora adesso sento dire: "Trieste ha perso l'Expo.. Trieste ha perso le Generali".. sono tutte balle. Basta scavare bene e conoscere le cose come stanno. All'epoca, nel caso dell'Expo fu l'associazione "Amici della Terra[78]" a scrivere a Bruxelles per smascherare l'inganno: si tentava di assegnare come sede dell'Expo un'area indisponibile! Ecco

[78] E' un'Associazione ambientalista attiva in Italia dal 1978. Riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente, costituisce la rappresentanza italiana di Friends of the Earth International, il network ambientalista più diffuso nel mondo.

perchè non sarebbe mai stato possibile un evento del genere in Porto Vecchio: è area demaniale vincolata a determinata destinazione da accordi internazionali, che l'Italia si è impegnata a rispettare. Il problema non è la cosiddetta portualità allargata, concetto naturale e ovvio per rimanere al passo con i tempi, in quanto è chiaro che oltre alle attività portuali specifiche qualcosa di accessorio ci va messo. Ma la portualità allargata non deve diventare un trucco semantico per far passare altre schifezze che nulla hanno a che fare con il Porto. Comunque non si tratta del primo tentativo, io ricordo anche quello che tentò di fare l'allora presidente Maresca tra il 2003 e il 2004, quando assegnò una quindicina di concessioni a gente che progettava addirittura campi da golf! Il trucco che tentarono successivamente fu quello di assegnare il tutto a un concessionario unico che poteva a quel punto assegnare a sua volta tante sub-concessioni. Sono cose di una pericolosità folle, che vanno a creare un appalto di concessione enorme ad un privato, che ha la possibilità di subappaltare, rifornirsi di materiali a suo piacimento, assumere a suo piacimento personale. In pratica, su un valore totale stimato in un miliardo e mezzo di euro, è chiaro che chi gestisce la cosa diventa in breve il padrone unico dell'intera città. Il tutto, con un rischio di infiltrazioni mafiose spaventoso: l'operazione viene fatta su suolo pubblico, tramite appalto pubblico, ma con privatizzazione e quindi al di fuori da ogni controllo, cioè sottratta al controllo della pubblica amministrazione. In un paese come il nostro, capire tra costruttore e politico chi è il corrotto, chi inizia la catena, è praticamente impossibile. E il mondo dell'edilizia a livello di lavori pubblici fa scuola in questo.

I Punti Franchi quale ruolo possono avere nell'epoca di Schengen? Il loro spostamento può essere una strada realmente percorribile, oppure solo una merce di scambio per ottenere aperture su altri fronti?

I Punti Franchi hanno delle agevolazioni fiscali importanti, questa è la ragione della loro esistenza e della loro importanza. E nessuno potrebbe nemmeno obiettare circa eventuali situazioni contrarie alla concorrenza, in quanto il Porto Franco di Trieste è soggetto a una normativa che l'Unione Europea ha recepito. Parlo dell'Allegato VIII al Trattato di Parigi. La situazione è abbastanza complessa, abbiamo un Trattato internazionale che dice una cosa e un trattato bilaterale che ne dice un'altra. In pratica, con il trattato di Osimo, i due amministratori provvisori delle zone interessate (una delle quali è il Territorio Libero di Trieste) si sono accordati per una spartizione con una sorta di usucapione: dopo 20 anni di esercizio della sovranità sui rispettivi territori attraverso atti concludenti, si sono riconosciuti reciprocamente la stessa sovranità. Ma questo è avvenuto solo tra

di loro, ovvero la cosa non è valida nei confronti di terzi e soprattutto non va a modificare il Trattato di Pace che invece è Trattato internazionale, ossia valido per tutti. È chiaro che ci troviamo di fronte ad una situazione del tutto anomala, che l'Italia ha sempre cercato di coprire con diverse teorie sul'esistenza o meno del Territorio Libero di Trieste. Teorie che non erano altro che propaganda politica, buona solo per essere pubblicata dal quotidiano locale… Uno Stato per esistere deve possedere territorio, popolazione e governo. Ebbene, al tempo il governo c'era, altrimenti come si spiegherebbe la stessa denominazione del GMA (Governo Militare Alleato)? Quindi chi affermava il contrario era palesemente in malafede. Allo stato attuale la situazione è rimasta quella di allora, nel senso che nessuno ha mai voluto approfondire la questione e prendere una posizione ufficiale. Ma la situazione andrebbe comunque regolata. Vediamo chi avrà il coraggio e la voglia di impegnarsi in questa battaglia. Io riconosco che l'Europa, al momento, ha problemi di varia natura e che quindi non sarà facile, però ritengo sia giusto andare fino in fondo ed ottenere un pronunciamento ufficiale in merito. Dal punto di vista del diritto internazionale, la situazione è di contraddizione e disordine. Una soluzione potrebbe essere l'indipendenza all'interno dell'Unione Europea. Prendiamo l'esempio della Repubblica Ceca e della Slovacchia che si sono separate pacificamente. Un'altra potrebbe essere una forma di autonomia sul modello sudtirolese all'interno dell'ordinamento italiano. Oppure ancora uno status giuridico-economico legato al Porto Franco e sovrapposto alla sovranità italiana e slovena. Oppure uno status fiscale particolare. Insomma, le possibilità ci sono e sono tante. Rimane da definire la zona franca mista, per la quale si potrebbero condividere con la Slovenia i Punti Franchi, con reciproca soddisfazione.

Questo porterebbe nuovamente qualcuno a protestare, forse si riattiverebbero alcune forze che nel passato hanno osteggiato collaborazioni con la Slovenia.

Senza dubbio! Anche se il discorso della lotta, soprattutto per quanto riguarda alcune organizzazioni antislovene, è un po' scemato ultimamente. Rimane da dire che soprattutto a Trieste permane una cellula di stampo revanscista, con collegamenti anche con gruppi neonazisti tedeschi, che nel passato ha rappresentato il vero zoccolo duro e che oggi rappresenta ancora un pericolo, in quanto si tratta di cosiddetti "cani sciolti", ovvero persone che hanno perso la guida e anche il controllo da parte di chi li foraggiava in funzione anticomunista. Ora agiscono senza una regola. Dopo il crollo del comunismo e dopo Schengen sono stati abbandonati ed ora perseguono politiche proprie di destabilizzazione; sono in pratica al servizio eventuale e sporadico di forze esterne. Ed oggi, per di più, combattono su terreni come la guerra economica, il controllo dei mercati, dell'informazione,

quindi campi molto più pericolosi rispetto a quelli tradizionali. E' un retaggio che Trieste avrà sempre.

Come immagina il Porto Vecchio tra 20 anni?

Se va bene, con una piattaforma logistica, pieno di fabbriche pulite e magazzini restaurati, dal Molo 0 al terrapieno di Barcola. Uno dei tanti progetti di investitori esteri statunitensi sul Porto Vecchio è da 2800 posti di lavoro, mica scherzi. Intendo dire nello specifico, lavoro portuale e fabbriche in zona franca. Solo che ora, a suon di marce sul Porto e campagne di disinformazione, gli investitori non ci capiscono più nulla.

In che condizioni è la politica triestina?

Inconsistente. Incapacità condivise e impreparazione compiaciuta tra destra e sinistra. Il degrado, la rottura è stato il Trattato di Osimo, ossia dalla Lista per Trieste in poi. La vecchia classe politica democristiana avrà avuto tutti i difetti di questa terra, però funzionava. Dava quello che poteva, molto meno rispetto a quelli di oggi, però produceva, faceva casta e lobby ma era dignitosa ed aveva un'etica. Quelli di oggi non sanno neanche cosa sia l'etica. L'errore fatale è stato compiuto dopo Osimo: non preparare culturalmente la popolazione al passaggio verso una nuova politica. Non si può pretendere di fare passi avanti in una città che in quegli anni foraggiava ancora gruppi revanscisti, dove l'Unione degli Istriani[79] faceva ancora proselitismo e dove il MSI conservava uno zoccolo duro. I triestini allora vivevano ancora questa realtà di contrapposizione. Anche un movimento spontaneo come la Lista per Trieste, nato da una spinta autonomista positiva, in breve ha visto il riemergere della vecchia lobby revanscista, che si è impadronita del comando e ha raccolto consensi. In pratica è stata scardinata la vecchia classe dirigente, senza crearne una nuova. Tutto è stato rivolto in chiave antijugoslava, soffocando persone di livello come Giuricin[80] e Aurelia Gruber-Benco[81]. Ricordo che addirittura Cecovini all'epoca venne isolato, quando decise di candidarsi per gli autonomisti. Vinsero i nazionalisti.

[79] L'Unione degli Istriani – Libera Provincia dell'Istria in Esilio, è la principale organizzazione di esuli istriani in Italia, nata nel 1954 dopo il ritorno di Trieste all'Italia in conseguenza del Memorandum di Londra.

[80] Gianni Giuricin, uno dei politici triestini più rappresentativi della seconda metà del Novecento, fu uno del Comitato dei Dieci che raccolse le 65 mila firme di protesta contro il trattato di Osimo e diede vita alla Lista per Trieste di cui per dieci anni fu segretario politico e capogruppo in Consiglio regionale.

[81] Intellettuale, politica e giornalista italiana. Nel 1975 fu l'anima della protesta contro la Zona Franca Industriale sul Carso prevista dal Trattato di Osimo che portò alla nascita della Lista per Trieste.

La situazione del Porto, può essere la chiave di volta anche per un rilancio della classe politica triestina?

Sicuramente si. Anche perché se si riusciranno ad attrarre nuovi imprenditori, io sono sicuro che avremo un ricambio della classe dirigente politica e amministrativa. Forse per questo i politici attuali hanno paura che il Porto ritorni a funzionare veramente… Passato il Timavo, si entra nel 2012 e nel mondo normale che funziona e lavora, qui ancora no. Siamo dentro una bolla in fasce temporali indefinite, tra il '18 e il '45, il '54 e il '75, non si capisce bene, sospesi. Qui la psicologia triestina media ritiene che Monfalcone e Lubiana siano lontane. Il Carso ha splendidi boschi e caprioli ma la popolazione non si vede.. è trasparente. Questa è la percezione che i triestini hanno della realtà.

Tra 20 anni si rischia di scomparire?

Ovvio. Se non si riattiva il meccanismo dell'afflusso, sarà così. Qui ormai abbiamo un rischio elevato di infiltrazioni per riciclaggio di denaro. I nostri politici hanno un livello spaventoso di disattenzione sulla miseria che sta aggredendo la città, in ogni campo, dal commercio al terziario. Ci sono i cassintegrati, gli sfrattati, i disoccupati. Il politico dovrebbe scandalizzarsi, fare casino. Ma forse questi vivono in un'altra città.

Il Porto Franco.

Il Porto Franco è il nodo di tanti problemi che si potrebbero risolvere. C'è molta ignoranza in merito. Pochi sanno che può essere esteso o spostato ma a condizione che ciò avvenga in un'area dove vi siano migliori condizioni di attrezzatura rispetto a dove si trova, altrimenti sarebbe soppressione, cosa espressamente vietata. Comunque la disinformazione è diretta dai soliti organi. C'è una cabina di regia professionale che non credo sia triestina. Un esempio: quando Monassi ha organizzato un convegno molto importante sul tema, il Piccolo ha dedicato a ciò un articolo, parlando genericamente di un "forum" e liquidando la cosa in fretta, tanto che la Presidente si è vista costretta ad acquistare due pagine del quotidiano per avere la giusta visibilità! Questo è comunque uno dei problemi più gravi a Trieste, ossia la mancanza di contraddittorio nell'informazione. Ci siamo solo noi della Voce di Trieste, ma siamo piccoli rispetto al gruppo Espresso! Il problema degli abitanti di questa città è che hanno assimilato la cosiddetta caratteristica "viennese" che non è propriamente una buona cosa: meglio restare seduti al caffè a guardare. Qui si parla, si discute. Poi, chi ha il coraggio di fare qualcosa, si accorge di essere solo, dietro a sè ci sono

tanti seduti al caffè che lo stanno a guardare: a quel punto se le cose gli vanno bene, tutti sono pronti a condividere ed anzi ad assumersi la paternità di certe iniziative; ma se va male, nessuno lo conosce più.

Chi non vuole lo sviluppo di Trieste?

Secondo me non esiste un centro di potere preciso. E' una specie di ameba, una somma di interessi a geometria variabile. E' comunque un bubbone locale e trasversale. Lancia verso Roma messaggi sbagliati. Disinformazione. Si vede, si sa che c'è, ma non si riesce ad individuarne il nucleo. E' un ectoplasma.

A conclusione dell'intervista a Paolo G. Parovel, non è stato possibile, come invece avvenuto per gli altri interlocutori, realizzare una semplice analisi SWOT del progetto di recupero di Porto Vecchio, in quanto nel caso di Parovel l'argomento viene ritenuto totalmente in disaccordo con i propri principi relativi all'utilizzo del sito, connotando in tal modo in maniera del tutto negativa qualsiasi considerazione in merito ad esso.

PARTE III: Ricerca sul campo e verifica delle ipotesi

Capitolo 6 - Sondaggio somministrato online: metodologia, campione, analisi e rappresentazione dei risultati

A conclusione della prima parte del percorso di ricerca, una volta ascoltate le testimonianze dei principali attori ed osservatori resisi disponibili, è' stato realizzato un sondaggio per mezzo della somministrazione di un questionario a risposta chiusa, sugli argomenti inerenti il Porto Vecchio, Trieste e la condizione della politica triestina. Il questionario è diviso in 5 parti specifiche, inerenti gli argomenti oggetto dell'indagine e una più generale per la raccolta di informazioni statistiche sui soggetti ai quali è stato somministrato.

Il questionario è anonimo e per la sua pubblicazione sotto forma di sondaggio è stata scelta la piattaforma web di Facebook, nella fattispecie attraverso due pagine dedicate all'argomento specifico Porto Vecchio, appartenenti a due gruppi di opinione contrapposti in merito alla questione del recupero del sito e della sua destinazione, "PortoVerto" e "Movimento Trieste Libera", di cui si tratta in due paragrafi di questa ricerca.

La scelta del sondaggio online deriva da uno studio del dibattito inerente il tema Porto Vecchio che nel corso degli ultimi anni, dall'approvazione della Variante al Prg in poi, ha visto sorgere proprio attraverso la piattaforma digitale, diversi gruppi di discussione e di pressione a sostegno e commento delle alterne vicende politico-amministrative in corso a Trieste. Oltre all'analisi effettuata attraverso quanto pubblicato dal quotidiano locale "Il Piccolo", che segue la vicenda cronologicamente sotto i diversi aspetti, è stato pertanto ritenuto utile analizzare il comportamento e il seguito di questi gruppi, che sul tema presentano due concezioni di Porto e sviluppo diametralmente opposte, soprattutto in relazione ad alcuni degli item inseriti nel sondaggio, ritenuti fondamentali per la costruzione di un quadro di riferimento sulla percezione del problema da parte di una fetta di cittadini di Trieste. Ulteriori tipologie di raccolta dei dati non sono state prese in considerazione, in quanto l'argomento in questione risulta strettamente attuale e in continuo divenire, come si potrà evincere anche dalle ultime considerazioni in sede di analisi e conclusione della presente ricerca. Il web è stato pertanto considerato lo strumento più utile e immediato per la raccolta dei dati, anche per la possibilità di aggiornamento in tempo reale.

6.1 Questionario somministrato online

Al termine delle interviste realizzate con gli attori ed i testimoni qualificati, si è manifestata la necessità di conoscere l'opinione dei cittadini di Trieste in merito alla questione riguardante il Porto Vecchio e la loro considerazione sullo stato della politica cittadina, per poter costruire un quadro reale della vicenda e soprattutto della percezione e dell'atteggiamento da parte dei triestini sul problema specifico e sulla situazione politica venutasi a creare in città. La scelta metodologica è stata volta alla predisposizione di un questionario a risposta chiusa, mediante l'utilizzo di una scala di Likert a 5 livelli. Per la costruzione concettuale del questionario, tenendo presenti le finalità della ricerca espresse nell'ipotesi iniziale, si è optato per la suddivisione in cinque sezioni dedicate agli argomenti specifici oggetti della ricerca ed una di carattere generale per la raccolta di informazioni statistiche sui soggetti che hanno partecipato al sondaggio.

Sezione 1 - La città di Trieste, i triestini e i confini

In questa sezione sono stati creati dei quesiti di carattere valutativo che prendono in esame l'opinione da parte degli abitanti circa alcuni focus caratteristici che fanno parte del vivere e della mentalità triestina. In particolare, anche per ripercorrere e cercare conferme rispetto a quanto esposto nelle prime sezioni della ricerca, l'attenzione è stata rivolta alla dicotomia *conservazione/progresso,* al rapporto con il concetto di *confine* e con i confinanti (Sloveni). Il concetto di confine è stato declinato a livello semantico in diversi item per comprenderne la percezione del significato e l'atteggiamento da parte dei soggetti cui il questionario è stato somministrato.

E' stata richiesta una valutazione anche sull'atteggiamento dei triestini nei confronti dela politica in generale, cercando di evidenziarne i tratti più estremi (Passivo, Ribelle, Menefreghista), attribuendo al significato di Passivo un'accezione volta all'accondiscendenza acritica verso le offerte politiche presenti. Il quesito si collega in modo particolare a quanto richiesto nella domanda seguente, in termini di valutazione della mentalità tipica triestina, attraverso l'utilizzo di alcuni motti dialettali, quali:

- "*No se pol*": (Non si può= consapevolezza della difficoltà nel realizzare in campo politico, amministrativo ed economico, a causa di blocchi sistematici anche di natura mentale. Rassegnazione.);

- "*Viva l'A e po bon*": (Viva l'Austria e così sia= tipica riduzione dei problemi attraverso il richiamo ai retaggi del passato fiorente dell'Austria felix. Allegro menefreghismo.);

- "*Mi no me pronunzio, mi fazo din-don*": (Io non mi pronuncio e faccio din-don= atteggiamento tipico del triestino che preferisce evitare di prendere posizione su argomenti ritenuti delicati o compromettenti, evitando di esprimersi per paura di sbilanciarsi. Ignavia, paura e indolenza compiaciute.).

Gli ultimi due quesiti della prima sezione prendono in esame il giudizio sulla città sotto il profilo urbanistico e sul futuro a medio termine in fatto di sviluppo o decadenza, soprattutto in considerazione della composizione demografica della popolazione, tra le più anziane d'Italia.

Sezione 2 - Il Porto Vecchio: il passato e il presente

Nella sezione vengono posti dei quesiti di carattere generale sul livello di conoscenza di alcune caratteristiche del Porto Vecchio, quali l'ubicazione e l'origine storica, unitamente all'analisi di quanti soggetti dichiarano di aver frequentato il sito e con quali motivazioni. Una coppia di quesiti prende in esame la considerazione sulla natura del sito: atteggiamento di accettazione dello status di zona demaniale e quindi di non disponibilità alla libera circolazione; considerazione del sito quale parte della città; considerazione del sito ad uso esclusivo degli operatori del settore. Viene richiesto inoltre di indicare un'immagine ideale esplicativa del sito.

Nella sezione si richiede di indicare anche la categoria di soggetti ritenuta responsabile del pluriennale stato di abbandono e fatiscenza del sito, tra tre opzioni (i cittadini triestini, i politici triestini, i politici nazionali).

Gli ultimi due quesiti della sezione, trattano l'argomento del Punto Franco, per verificarne il livello generale di conoscenza e la sua importanza percepita nel contesto del progetto di recupero del sito. Viene richiesto ai soggetti, di esprimersi in merito all'utilità dello stesso e alle possibili alternative (spostamento, eliminazione).

In questa sezione, i focus principali vertono attorno alle dicotomie *portualità/città, accesso libero/riservato.*

Sezione 3 - Il Porto Vecchio: il futuro e il progetto di recupero

All'interno della sezione, che affronta in particolare il progetto di recupero derivante dalla variante al Piano regolatore, per il quale è prevista la compresenza all'interno del sito della funzione portuale commerciale e della cosiddetta "portualità allargata" (funzione residenziale, turistica, diporto, ricerca, formazione, commerciale, ristorazione, etc.), vengono focalizzati i seguenti punti:

- tipologia di interventi da attuare all'interno del sito;
- destinazione delle aree;
- destinazione delle infrastrutture storiche di delimitazione del perimetro del Porto Vecchio.

Nella fattispecie riguardante i quesiti sulla valutazione del progetto di recupero, l'attenzione viene focalizzata sul livello di conoscenza dello stesso, sull'opportunità/necessità di un intervento e sull'atteggiamento nei confronti degli investitori/Concessionari che si sono aggiudicati il bando europeo.

Gli ultimi due quesiti prendono in esame il futuro del Porto Vecchio, nell'ipotesi di rigenerazione urbana conclusa, per analizzare l'atteggiamento dei cittadini nei confronti delle diverse possibilità di gestione dell'area recuperata e di fruizione della stessa da parte dei triestini.

Le dicotomie che si possono sintetizzare attraverso gli item proposti riguardano in particolare la considerazione in merito al progetto di recupero: *sviluppo/speculazione* e la percezione dell'utilità e della funzione cui destinare il sito recuperato: *abitare/lavorare*, con annesse le funzioni tipiche che vengono svolte durante la vita quotidiana nelle diverse aree.

Sezione 4 – Il Porto Vecchio: la politica e le istituzioni

Con la quarta sezione, il questionario entra nel vivo dell'argomento legato alla vita politica ed amministrativa della città di Trieste e ai suoi protagonisti. Si è scelto di suddividere in quattro focus i quesiti presentati:

- atteggiamento e giudizio sull'operato dei singoli politici ed amministratori, a diverso titolo coinvlti nella vicenda del Porto Vecchio;

- atteggiamento e giudizio sull'operato delle figure rappresentative a livello politico nazionale (deputati e senatori) e degli attori/organi istituzionali locali (AP e Comune);

- atteggiamento e giudizio sull'operato dei politici ed amministratori del passato, nell'ambito della vicenda del Porto Vecchio;

- atteggiamento e giudizio sulle tesi dei movimenti di opinione locali che sostengono la teoria dell'indipendenza di Trieste dall'Italia e quindi il recepimento delle norme contenute nell'Allegato VIII al Trattato di Parigi del 1947, quale unico strumento normativo per il Porto di Trieste.

Le dicotomie che in questo contesto si possono sintetizzate, riguardano il giudizio sulla politica in generale: *buona politica/cattiva politica*, oltre a *Italia/Territorio libero.*

Sezione 5 – Il Porto Vecchio: i media e i movimenti di opinione

L'ultima sezione tematica del questionario prende in considerazione il rapporto tra il caso di studio e i mezzi di comunicazione. In un primo blocco di quesiti, viene analizzato attraverso alcuni item specifici, il rapporto tra i diversi media e l'argomento e tra gli stessi media ed i soggetti che hanno partecipato al sondaggio online. L'analisi tiene conto della specificità della situazione triestina, data dalla presenza di un solo quotidiano locale che alla luce della particolare composizione demografica degli abitanti (più della metà sono pensionati), rappresenta per la maggioranza dei casi appartenenti alla classe indicata, l'unica fonte di informazione tradizionalmente utilizzata. Il discorso legato all'informazione tramite internet risulta invece connesso alla presenza di siti web che trattano in maniera specifica l'argomento, unitamente a gruppi di discussione e pagine dedicate sul social network Facebook, oltre ai siti di informazione generale di carattere locale.

La parte conclusiva della sezione è invece riservata ai due movimenti di opinione contrapposti, che si fronteggiano a livello mediatico sul web e tramite manifestazioni ed eventi organizzati sul tema Porto Vecchio. Interessante in questo contesto, analizzare il livello di conoscenza dei movimenti e l'atteggiamento dei cittadini nei loro confronti.

Sezione Informazioni Generali

L'ultima parte del questionario è dedicata alla raccolta di informazioni di carattere demografico sui soggetti rispondenti, classificati in base a:

- cittadinanza;
- città di nascita;
- residenza;
- appartenenza alla minoranza slovena;
- età:
- genere;
- stato civile;
- professione;
- titolo di studio.

6.2 Analisi e rappresentazioni grafiche dei dati

Nella fase di analisi dei dati raccolti attraverso il questionario somministrato online ai due gruppi antagonisti, viene utilizzata la scala di Likert. Questo strumento è stato ideato dallo psicometrico americano Rensis Likert nel 1932, per rendere più semplice rispetto ad altri già esistenti, la misurazione di opinioni e atteggiamenti. La scala di Likert, prende in considerazione una serie di affermazioni, dette *item*, semanticamente collegati agli atteggiamenti su cui si vuole indagare, con la particolarità che ciascun item rileva lo stesso concetto sottostante e per questo motivo è una scala unidimensionale (misura cioè una sola variabile latente). Gli item vengono presentati agli intervistati sotto forma di batterie. Il soggetto che partecipa al sondaggio, è chiamato ad esprimere il suo grado di accordo/disaccordo con ciascuna affermazione, scegliendo tra 5 modalità di risposta: completamente d'accordo, d'accordo, incerto, in disaccordo, in completo disaccordo (nella versione originale utilizzata da Likert, vengono così definite: *strongly agree, agree, uncertain, disagree, strongly disagree*).

A ciascuna modalità di risposta viene attribuito un punteggio (ad esempio 1,2,3,4 e 5), la somma (media) dei punteggi per le risposte di ciascun individuo sull'intera batteria, rappresenta la posizione dell'individuo rispetto al concetto indagato. Per questo motivo, la scala Likert è da considerarsi una scala additiva (si possono, appunto, sommare i punteggi).

Nel questionario utilizzato per indagare sulle opinioni/atteggiamenti dei rispondenti, circa Trieste e il Porto Vecchio, sono state considerate, come si è detto nel paragrafo precedente, 5 sezioni. Si sono ricavate quindi 5 scale Likert, che analizzate separatamente, indagano su vari aspetti che li riguardano.

Nel questionario, per ciascun item si è optato per un tipo di scala di risposta a 5 livelli: "In totale disaccordo", "Abbastanza in disaccordo", "Non so/Non rispondo", "Abbastanza d'accordo" e "Totalmente d'accordo". Il verso delle risposte non è il medesimo per tutti gli item e di ciò si deve tenere conto nella fase di elaborazione.

Per l'intera fase di elaborazione e di analisi statistica dei dati è stato utilizzato il prodotto StataMP 11.2[82].

[82] Software utilizzato per elaborazioni di carattere statistico. StataCorp. 2009. Stata Statistical Software: Release 11. College Station, TX: StataCorp LP.

Il lavoro di elaborazione è stato effettuato seguendo tre fasi distinte:

- nella prima, sono state prese in esame le distribuzioni e le statistiche riassuntive di ciascun item del questionario, al fine di identificare risposte mancanti, anomale, item che non presentavano variabilità nelle risposte ed errori di compilazione;

- nella seconda fase, in funzione della successiva analisi delle risposte ai diversi item, si è provveduto a verificare la coerenza interna, intesa come grado di accordo tra gli item e gli aspetti descritti, mediante il coefficiente Alpha di Cronbach[83]; in questa fase sono stati identificati alcuni item ritenuti non coerenti ai fini della descrizione dell'aspetto da indagare, in quanto il valore dell'Alpha è risultato inferiore a 0,7, considerato valore-soglia;

- infine, per ciascuna sezione del questionario, si è condotta l'analisi delle componenti principali (ACP[84]) sulle risposte fornite dagli item ritenuti coerenti mediante il passo precedente. L'impiego dell'ACP risulta particolarmente utile quando il fenomeno oggetto di studio non è direttamente osservabile (dimensione latente o variabile latente), ma si hanno a disposizione numerose variabili che in qualche modo lo descrivono. In questo contesto, le variabili di partenza sono rappresentate dagli item che compongono ciascuna sezione. Tali item, che rappresentano delle variabili ordinali, vengono considerate cardinali assegnando loro un punteggio (da 1 a 5 seguendo la scala di Likert sopra indicata). Ciò è stato possibile, in quanto nell'analisi delle distribuzioni delle risposte non si sono riscontrati particolari disequilibri. Il risultato dell'analisi consiste quindi nell'ottenere un numero di nuove variabili, dette "componenti principali" (solitamente due), non direttamente osservabili (variabili latenti, come ad es.: soddisfazione, qualità della vita, etc.), ottenute come combinazione lineare di quelle osservate, tra loro incorrelate e che riproducono una quota consistente della variabilità delle risposte agli item. I coefficienti della combinazione lineare, costituiscono il contributo fornito alle nuove variabili dalle risposte agli item e possono essere utilizzati per assegnare un nome alle stesse.

[83] Coefficiente di coerenza interna di una scala di misurazione, vedasi Cronbach, L. J. (1951). "Coefficient alpha and the internal structure of tests". Psychometrika, 16, 297 - 334.

[84] Analisi delle componenti principali: trasformazione lineare delle variabili osservate in nuove variabili. Vedasi: Di Franco G., Marradi A., (2003). "Analisi fattoriale e analisi in componenti principali". Bonanno.

- Nelle analisi che seguono, verranno discussi alcuni risultati particolarmente utili per l'interpretazione dei costrutti latenti, tra questi:

- la percentuale di variabilità delle risposte agli item, che viene riprodotta dalle dimensioni latenti individuate mediante l'ACP: più è alta, migliore è l'analisi;

- il grafico dei "pesi fattoriali" (*loading plot*) che evidenzia il contributo fornito da ciascun item alla formazione della dimensione latente: è utile per poter interpretare le dimensioni individuate dall'ACP e attribuire loro una definizione utile alla comprensione ai fini dell'analisi;

- il grafico dei punteggi (*score plot*) assegnati agli individui, sulla base delle nuove dimensioni individuate.

6.2.1 Il contesto e le caratteristiche dei rispondenti

Il questionario è stato pubblicato online dal 10 al 24 febbraio 2013, sulle pagine web del social network Facebook, nei gruppi "PortoVerto" e "Movimento Trieste Libera", nonché somministrato tramite informazione diretta ad alcuni soggetti interessati all'argomento, frequentatori abituali della rete. Si sono avuti in totale 326 contatti (il 91% da Facebook, tramite le pagine di "PortoVerto" e del "Movimento Trieste Libera", i rimanenti non specificati). I questionari utili per l'analisi sono risultati 203. Non si tratta, pertanto, di un campione rappresentativo degli abitanti di Trieste, in considerazione della scelta di indirizzare la pubblicazione del link di accesso sulle pagine web riservate ai due gruppi antagonisti sull'argomento Porto Vecchio. Rimane inoltre da tenere presente, la particolare composizione demografica degli abitanti di Trieste, per la quale si rimanda al paragrafo dedicato, soprattutto in merito all'accesso e all'utilizzo della rete. Le analisi sono quindi da ritenersi di tipo descrittivo.

Nella Tabella 1, alla pagina seguente, vengono riassunte le informazioni relative alle principali caratteristiche socio-demografiche dei soggetti che hanno partecipato all'indagine.

Caratteristiche individuali

Caratteristica	Numerosità	%	Caratteristica	Numerosità	%
Classi di età			*Nato a Trieste*		
Fino a 30 anni	50	25	Sì	173	88
da 31 a 45 anni	84	43	No	24	12
da 46 a 55 anni	47	28	*Residente a Trieste*		
oltre 55 anni	16	8	Sì	174	89
Genere			No	22	11
Maschio	149	77	*Titolo di studio*		
Femmina	45	23	Lic. Scuola Media	41	21
Nazionalità			Diploma di scuola sup	94	48
Italiana	121	61	Università	43	22
Triestina	47	24	Master	11	6
TLT	25	13	PhD	7	3
Altro	4	2	*Stato civile*		
Appart. Minoranza Slo.			Nubile/celibe	89	46
Sì	18	9	Sposato/a	61	31
No	179	91	Convivente	27	14
Categoria professionale			Divorz/Separ.	18	9
Libero prof./ Impr /Artig	54	28			
Lavorat. Dip.	79	42			
Studente	21	11			
Altro	36	19			

Tabella 1: Caratteristiche dei soggetti rispondenti

Prima di iniziare l'ACP, si è provveduto a considerare le distribuzioni delle risposte agli item delle diverse sezioni, al fine di verificare che le risposte in accordo e in disaccordo siano sufficientemente equilibrate (cioè che non vi siano item che presentano percentuali molto elevate in corrispondenza di una sola risposta). Tale analisi, non riportata per brevità, non ha evidenziato problemi degni di nota e quindi, seppur con tutte le cautele del caso, si è provveduto ad analizzare le risposte mediante l'ACP.

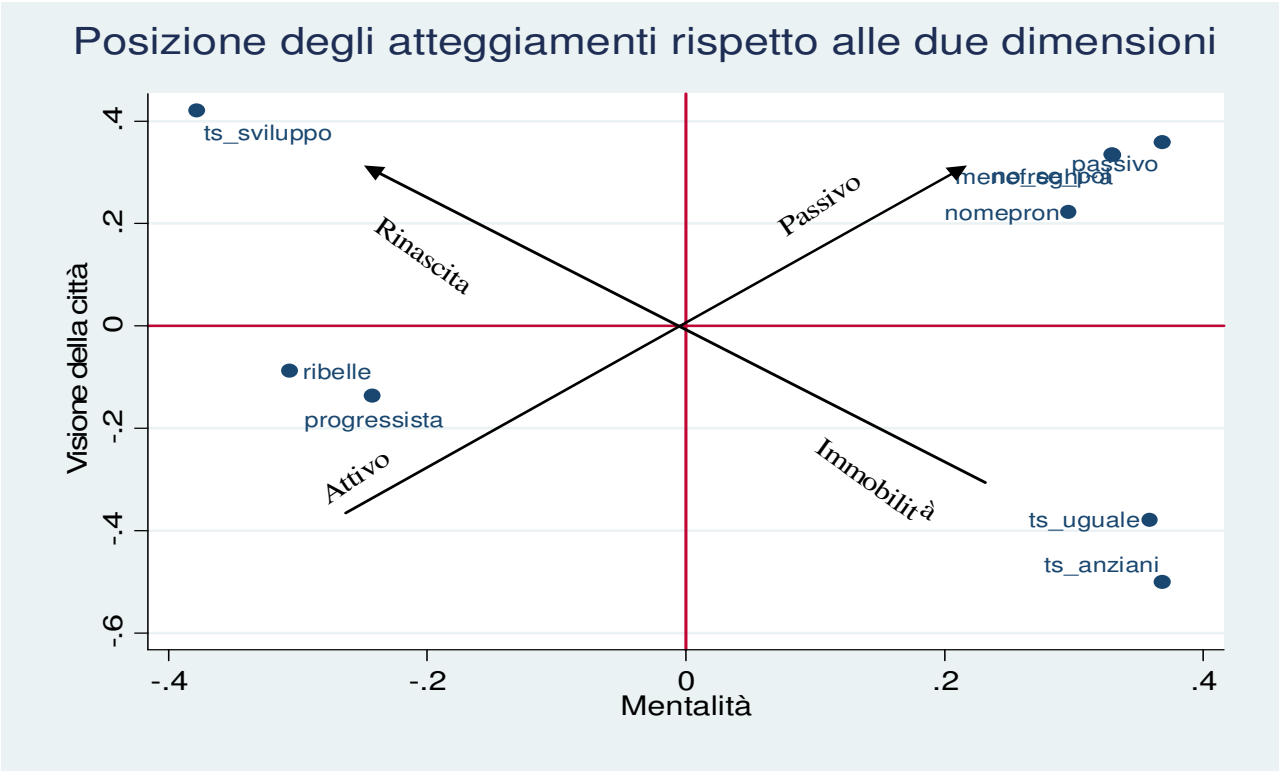
6.2.2 Sezione 1 - La città di Trieste, i triestini e i confini

La prima sezione del questionario conteneva, inizialmente, 25 item che intendevano indagare l'atteggiamento dei rispondenti, in riferimento alla città di Trieste, ai triestini e ai confini. L'utilizzo dell'Alpha di Cronbach ha permesso di individuare gli item che presentavano una migliore coerenza interna (cioè la corrispondenza tra le risposte fornite agli item e l'aspetto che si vuole descrivere con i medesimi). Questo processo di selezione porta quindi a considerare nelle successive analisi un totale di 8 item: 3 relativi a Trieste e 5 relativi ai triestini. Più precisamente (tra parentesi e in corsivo vengono indicate le sigle usate nell'analisi grafica):

- Trieste è una città progressista (*progressista*);
- Trieste tra 20 anni:
  - Sarà sempre uguale (*ts_uguale*);
  - Ci saranno solamente gli anziani (*ts_anziani*);
- I triestini nei confronti della politica hanno un atteggiamento:
  - Passivo (*passivo*);
  - Ribelle (*ribelle*);
  - Menefreghista (*menefreghista*).
- La mentalità dei triestini in un motto dialettale:
  - "No se pol" (*no_se_pol*);
  - "Mi no me pronunzio, mi fazo din-don" (*nomepron*).

Mediante l'ACP, vengono individuate due dimensioni che riproducono il 52% della variabilità espressa dagli item, percentuale giudicata soddisfacente ai fini dell'analisi. Per poter interpretare le due nuove dimensioni si fa riferimento al grafico dei pesi fattoriali che evidenzia il contributo fornito da ogni atteggiamento nell'individuazione delle dimensioni latenti, nel grafico sotto riportato definite *Mentalità* e *Visione della città.*

Grafico 1: Grafico dei pesi fattoriali delle due dimensioni

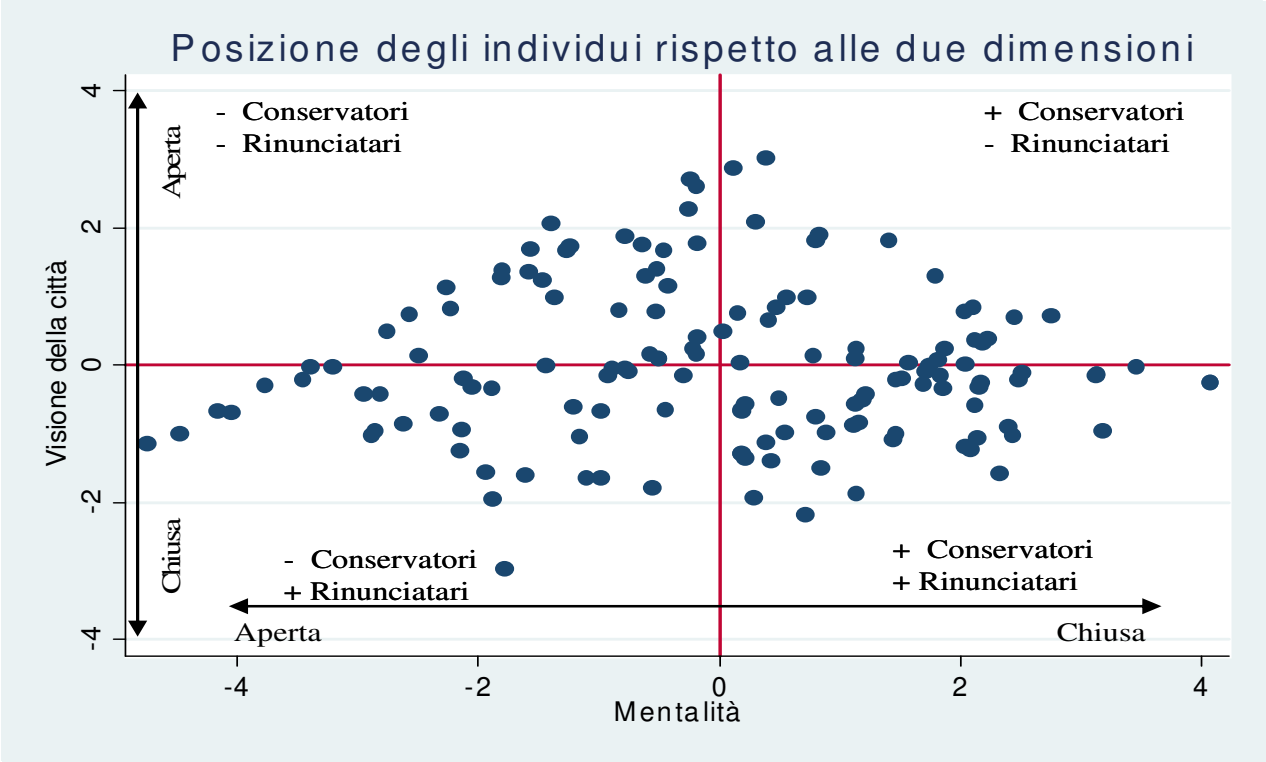


La prima dimensione (*Mentalità* - asse orizzontale), che vede la contrapposizione tra atteggiamenti di tipo più passivo (*menefreghista*, *passivo*, *nomepron*, *no_se_pol*) e atteggiamenti di tipo attivo (*ribelle*, *progressista*), si potrebbe chiamare "mentalità triestina".

La seconda dimensione (asse verticale) riguarda sostanzialmente la visione del futuro di Trieste. Si può notare, a tale proposito, un certo contrasto tra la visione di una città statica, sempre uguale a sé stessa (*ts_uguale, ts_anziani*) e la concezione di una città aperta allo sviluppo futuro (*ts_sviluppo*): ciò sembra riflettere l'ambivalenza nella "visione della città" che viene vista o nella sua immobilità, o proiettata verso una stagione di rinascita. La polarizzazione degli atteggiamenti in due "schieramenti" ben distinti, potrebbe derivare dal modo in cui è stato somministrato il questionario.

Il passo successivo consiste nell'assegnare un punteggio ai soggetti che entrano a par parte dell'analisi, sulla base dei pesi attribuiti a ciascun item; ciò consente anche di "etichettare" (classificare) gli individui, in base alla loro posizione rispetto alle due dimensioni latenti precedentemente descritte. L'assegnazione dei punteggi, ottenuti tenendo conto dei pesi fattoriali e delle risposte fornite agli item rispetto alle dimensioni individuate, può essere rappresentata nel grafico che segue.

Grafico 2: Grafico dei punteggi fattoriali delle due dimensioni



Si osservi, in questa rappresentazione, la disposizione degli individui all'interno dei quattro quadranti in cui è stato diviso il grafico. Gli individui che si dispongono vicino all'origine sono quelli che hanno posizioni "medie" rispetto alle due dimensioni.

In basso a destra e in alto a sinistra, si trovano gli individui che hanno una posizione concordante per quanto riguarda sia la mentalità triestina che la visione della città, anche se le posizioni sono opposte: da una parte quelli più conservatori e più rinunciatari, dall'altra quelli meno conservatori e meno rinunciatari.

In basso a sinistra e in altro a destra, ci sono infine i soggetti che hanno posizioni discordanti (mentalità aperta, visione chiusa; mentalità chiusa, visione aperta).

6.2.3 Sezione 2 – Il Porto Vecchio: il passato e il presente

La seconda sezione del questionario conteneva, inizialmente, 27 item che intendevano indagare l'atteggiamento dei rispondenti con riferimento al Porto Vecchio e al Punto Franco. L'utilizzo dell'Alpha di Cronbach ha consentito di individuare gli item che presentavano una migliore coerenza interna. Questo processo di selezione, porta a considerare nelle successive analisi 10 item: 4 relativi a Porto Vecchio e 6 relativi al Punto Franco.

Più precisamente (tra parentesi in corsivo vengono indicate le sigle usate nell'analisi grafica):

- quando penso al Porto Vecchio mi viene in mente la storia di Trieste, l'Austria felix (*pv_austria*);

- il Porto Vecchio è ridotto così per colpa di Roma (politica nazionale) (*pv_naz*);

- l'ingresso al Porto Vecchio è:

  - da consentire a tutti (*pv_ingrtutti*);

  - giustamente vietato perché vi si svolgono operazioni pericolose (*pv_ingviet*);

- il Punto Franco è:

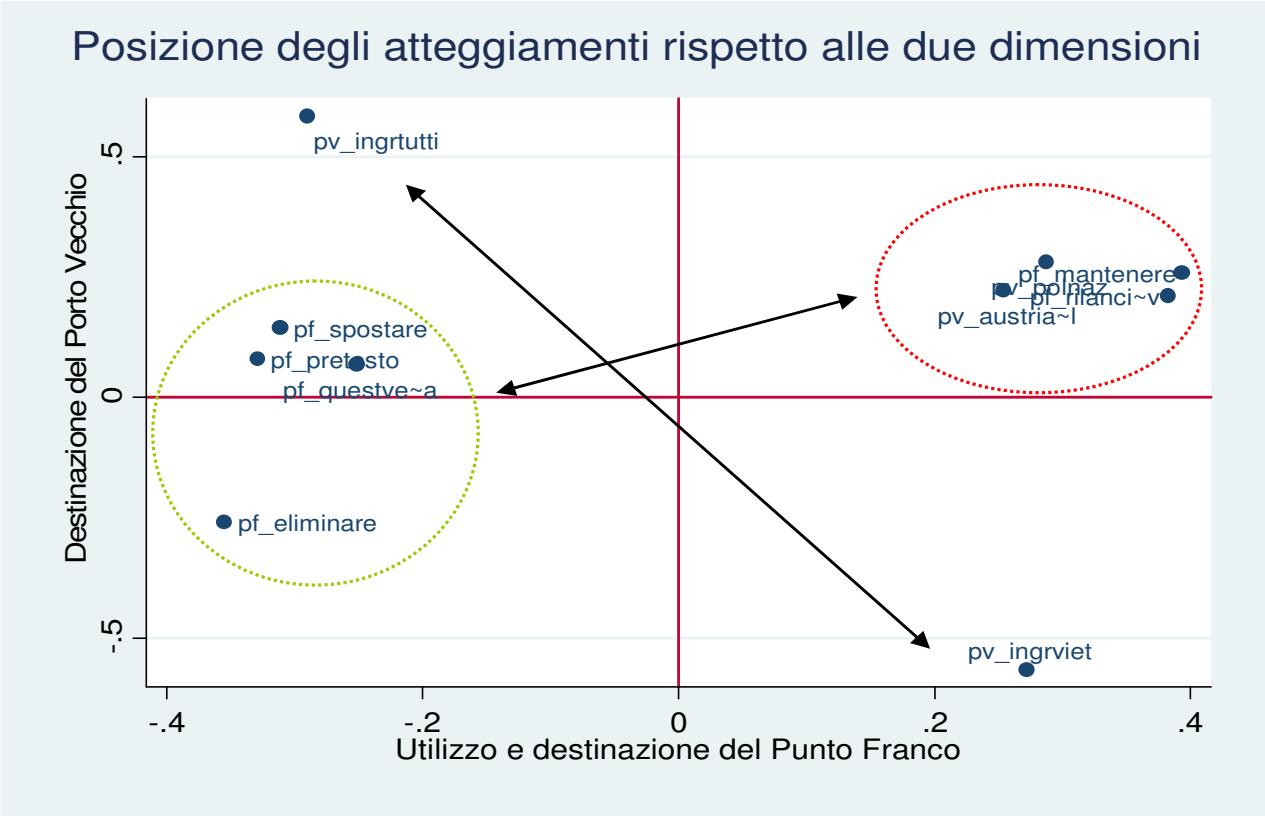
  - una questione vecchia legata a Maria Teresa (*pf_questve*);

  - la vera chiave per il rilancio del Porto Vecchio (*pf_rilanciopv*);

  - un pretesto per non fare nulla (*pf_pretesto*).

Mediante l'ACP, vengono quindi individuate due dimensioni che riproducono il 62% della variabilità espressa dagli item. Per poter interpretare le due nuove dimensioni (*Utilizzo e destinazione del Punto Franco* e *Destinazione del Porto Vecchio*) si fa riferimento al grafico dei pesi fattoriali.

Grafico 3: Grafico dei pesi fattoriali



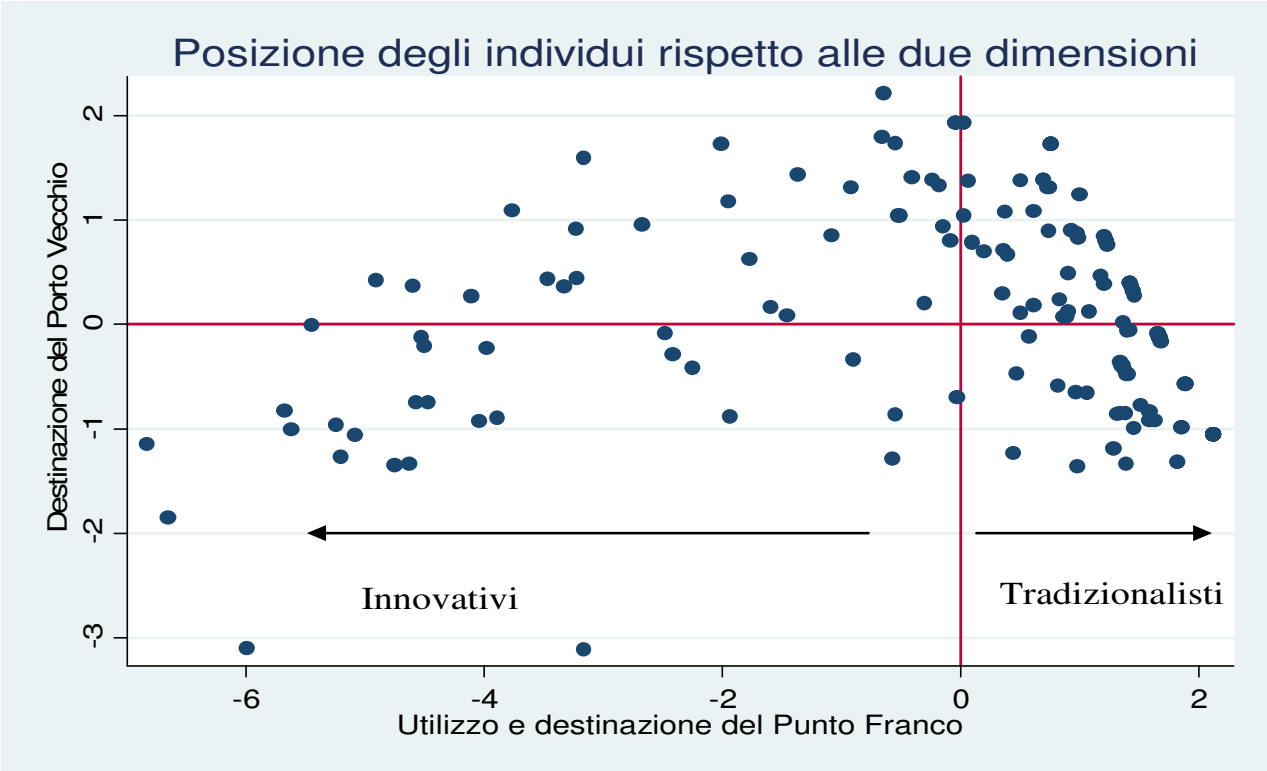
Si osservi come la prima dimensione (asse orizzontale), dipenda più dagli atteggiamenti legati al Punto Franco che da quelli associati al Porto Vecchio, con una contrapposizione tra atteggiamenti "innovativi", che vedono il Punto Franco come qualcosa da spostare (*pf_spostare*), eliminare (*pf_eliminare*), un pretesto per non fare nulla (*pf_pretesto*), una questione vecchia (*pf_questve*) e "tradizionalisti", legati ad eventi storici lontani (*pv_Austria*), che considerano il Punto Franco come un'occasione per il rilancio del Porto Vecchio (*pf_rilanciopv*) e che ritengono che il Porto Vecchio sia in stato di abbandono a causa della politica nazionale (*pv_naz*).

Si potrebbe quindi affermare che la prima dimensione esprime una contrapposizione tra due diverse visioni circa "l'utilizzo e la destinazione del Punto Franco".

Esiste anche una netta contrapposizione, nella seconda dimensione (asse verticale), tra un atteggiamento che vede il Porto Vecchio come luogo che deve essere reso accessibile a tutti (*pv_ingrtutti*) e quello che invece vorrebbe vietarne l'accesso (*pv_ingrviet*).

Assegnando un punteggio ai soggetti, sulla base dei pesi fattoriali e delle risposte fornite agli item di questa sezione, si ottiene il grafico che posiziona gli individui nelle due nuove dimensioni.

Grafico 4: Grafico dei punteggi fattoriali delle due dimensioni



Osservando come gli individui si dispongono all'interno dei quattro quadranti in cui è stato diviso il grafico, si può notare come siano pochi i soggetti in prossimità della posizione media (origine). Sulla base dei valori assegnati ai punteggi e dei pesi fattoriali, è pertanto possibile formare due gruppi: quello dei Tradizionalisti e quello degli Innovativi.

I Tradizionalisti sono convinti che il Porto Vecchio sia da associare alla storia passata di Trieste, che sia diventato un luogo abbandonato a causa della politica nazionale e che debba rimanere chiuso ai non addetti ai lavori; il Punto Franco viene ritenuto connesso in maniera esclusiva al Porto Vecchio. Al contrario, si posizionano gli Innovativi.

6.2.4 Sezione 3 - Il Porto Vecchio: il futuro e il progetto di recupero

La terza sezione del questionario conteneva, inizialmente, 22 item che intendevano indagare l'atteggiamento dei rispondenti in riferimento al futuro del Porto Vecchio, anche in relazione al suo progetto di recupero. L'utilizzo dell'Alpha di Cronbach ha permesso di individuare gli item che presentavano una migliore coerenza interna. Questo processo di selezione porta a considerare, nelle successive analisi, due gruppi di item che vengono analizzati separatamente:

5 item associati all'opportunità o meno di recuperare il Porto Vecchio e alle motivazioni che possono spingere i portatori di interesse ad investire nel Porto Vecchio. Più precisamente:

- Il recupero del Porto Vecchio:
  - non serve, va lasciato così (*PV2_norec*);
  - è assolutamente necessario (*PV2_sìrec*).
- Chi investe nel Porto Vecchio:
  - ha ragione, è l'unica strada per creare sviluppo e ricchezza in città (*PV2_sviluppo*);
  - ha torto, sarà l'ennesimo fallimento (*PV2_fallim*);
  - fa solo i suoi interessi speculativi (*PV2_specul*).

8 item relativi alla destinazione del Porto Vecchio dopo il suo recupero:

- Nell'area del Porto Vecchio si deve:
  - costruire e riempire gli spazi (*PV2_spazi*);
  - poter accedere liberamente (*PV2_accedere*).
- Il sito è da destinare:
  - alla portualità e ad attività marittime (*PV2_porto*);
  - a zona di turismo, divertimento e residenziale (*PV2_turres*);

- a polo di ricerca e/o museale (*PV2_ricerca*).

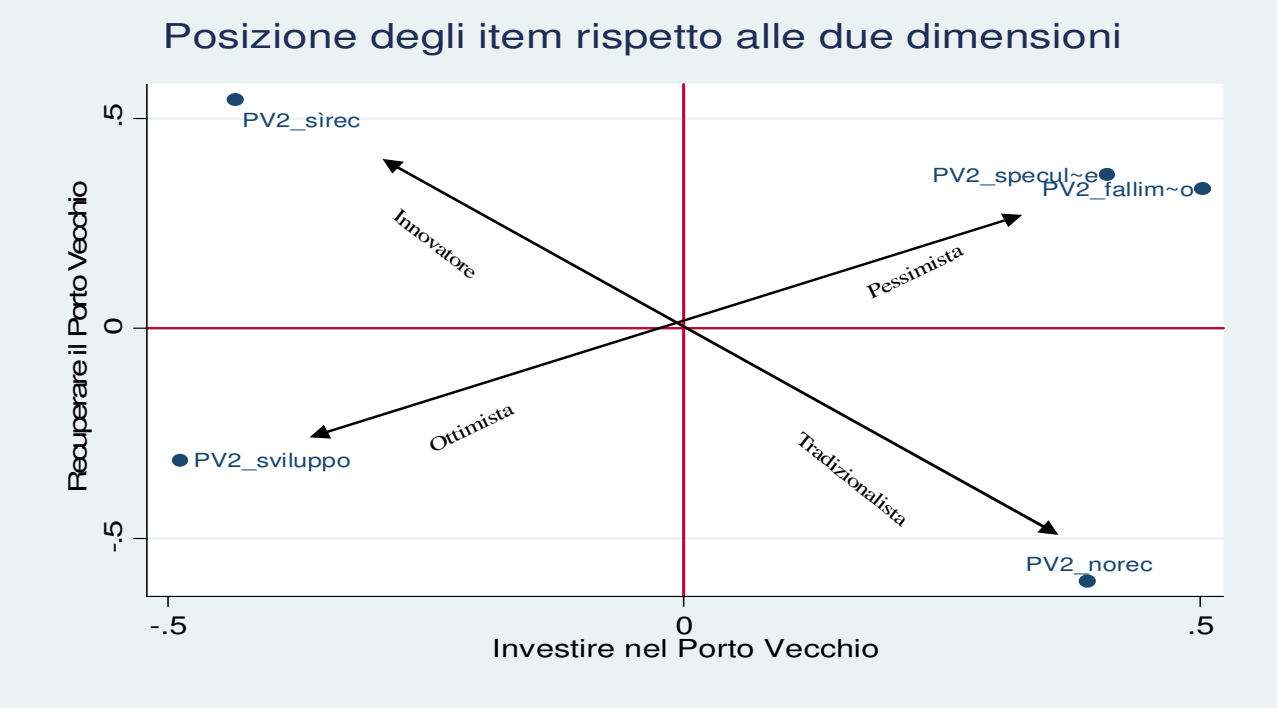
- Le mura del Porto Vecchio di fronte alla Stazione FS:
  - Sono da abbattere (*PV2_muraabb*);
  - Sono da restaurare, rappresentano il nostro biglietto da visita (*PV2_murarest*).

- Nel Porto Vecchio recuperato vorrei abitarci (*PV2_abitarci*);

Il fatto che non risultino rilevanti, ai fini dell'analisi, item riguardanti la gestione successiva alla fase di recupero, è indicativo a suffragio della teoria secondo la quale, la mancanza di informazione sullo stesso progetto (in termini quantitativi e qualitativi) sia una delle cause del generale senso di sfiducia avvertito tra i cittadini in merito all'efficacia delle istituzioni e del conseguente atteggiamento nei confronti delle stesse, come si potrà evincere dall'analisi della sezione del questionario a ciò dedicata.

Si consideri ora il primo gruppo di item che indagano sugli atteggiamenti associati alle motivazioni legate al recupero e all'opportunità di investire nel Porto Vecchio. Mediante l'ACP vengono individuate due dimensioni (*Investire nel Porto Vecchio* e *Recuperare il Porto Vecchio*) che riproducono il 70% della variabilità espressa dagli item. Per poter interpretare le due nuove dimensioni si fa riferimento, come già visto in precedenza, al grafico dei pesi fattoriali.

Grafico 5: Grafico dei pesi fattoriali

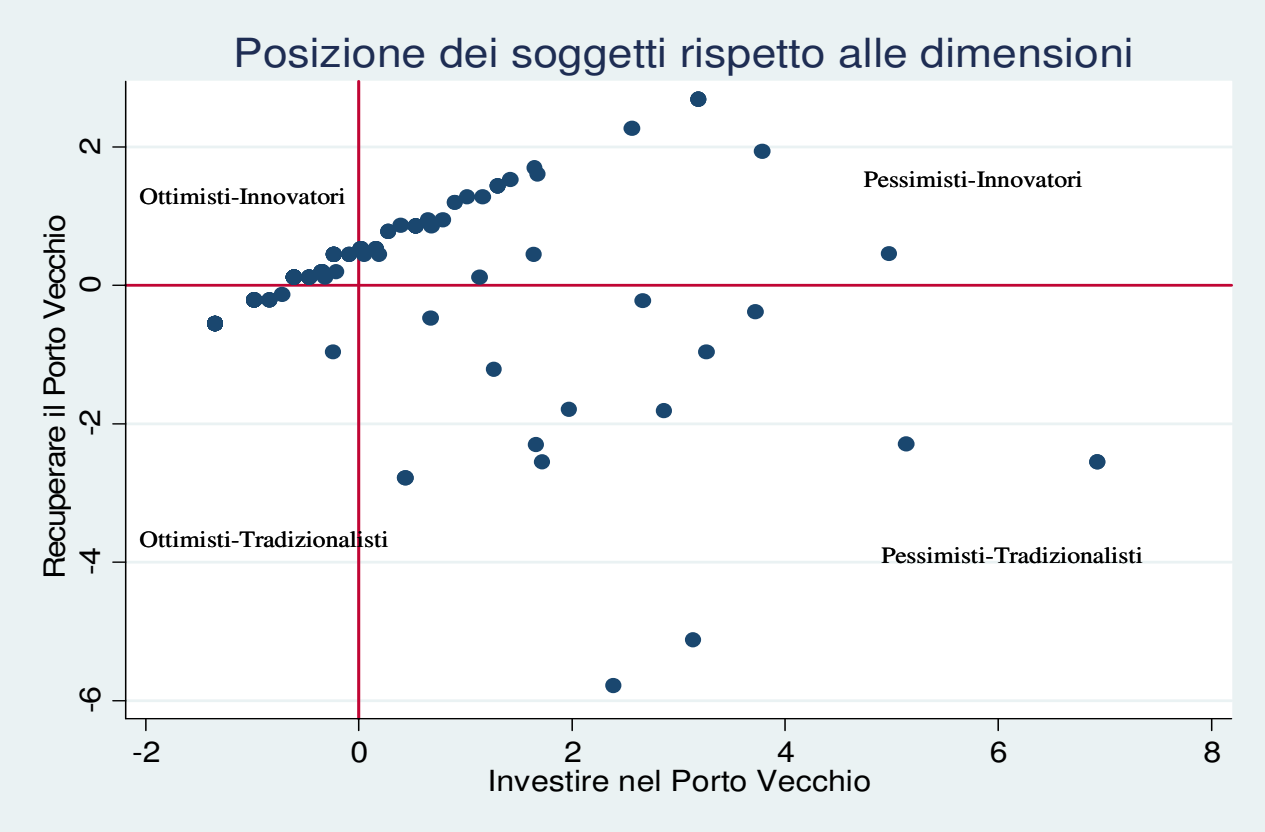


Ancora una volta, risulta possibile individuare la contrapposizione tra atteggiamenti "ottimisti", "innovatori" (l'investimento nel Porto Vecchio creerà sviluppo e ricchezza, quindi sì al suo recupero) e atteggiamenti "pessimisti" e "tradizionalisti" (il Porto Vecchio non va recuperato, gli investimenti saranno fallimentari e a fini meramente speculativi).

Il grafico successivo, permette di apprezzare la distribuzione dei rispondenti, individuati sulla base dei punteggi fattoriali e delle risposte fornite ai diversi item. Tenendo conto dei valori assunti dai punteggi fattoriali e dei valori attribuiti alle categorie di risposta, si individuano quattro coppie di atteggiamenti: pessimisti-innovatori: favorevoli al recupero ma l'investimento o sarà un fallimento o sarà per fini speculativi; ottimisti-innovatori: favorevoli al recupero e sicuri che l'investimento sarà un successo, ottimisti-tradizionalisti: sono i più contraddittori; infine, i pessimisti-tradizionalisti: non favorevoli al recupero e sicuri che l'investimento sarà un insuccesso.

Come per le rappresentazioni grafiche precedenti, i soggetti che si collocano vicino all'origine, esprimono posizione medie.

Grafico 6: Grafico dei punteggi fattoriali delle due dimensioni



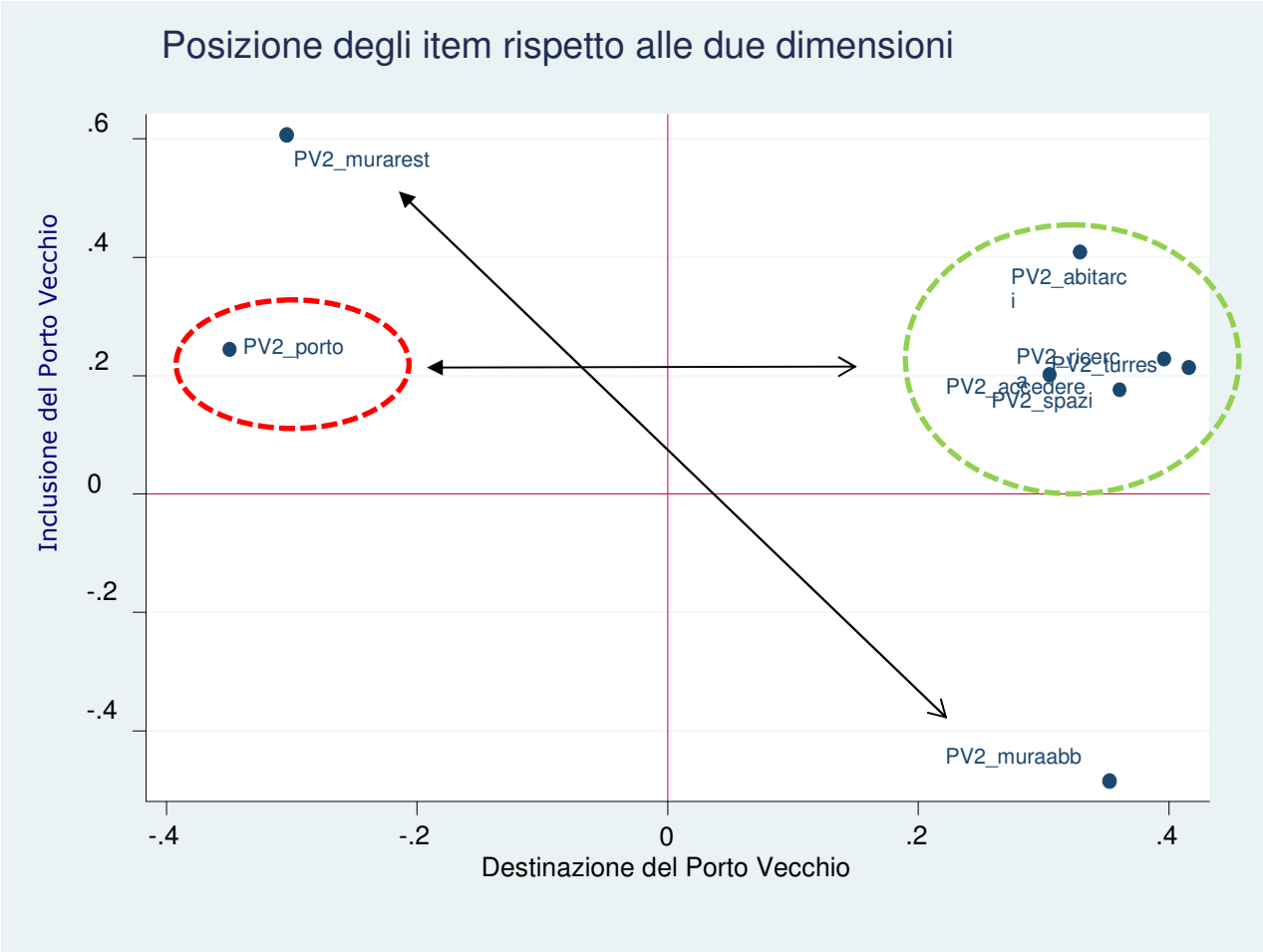
Relativamente agli item che riguardano la destinazione e l'utilizzo dell'area del Porto Vecchio dopo il suo recupero, l'ACP ha individuato due dimensioni che riproducono il 73% della variabilità complessiva degli item (*Destinazione del Porto Vecchio* e *Inclusione del Porto Vecchio*).

Facendo riferimento al grafico 7 dei punteggi fattoriali, si può osservare come siano contrapposti atteggiamenti (da destra a sinistra del grafico), legati alla fruizione del Porto Vecchio per attività non strettamente legate a quella che è stata la sua destinazione originaria (abitarci, farne un polo di ricerca o museale, poterci accedere liberamente, costruire e riempire gli spazi), con quello che ritiene che il Porto Vecchio debba mantenere la sua natura storica (deve essere destinato esclusivamente alla portualità e/o ad attività marittime): due visioni contrapposte dello stesso spazio che rappresentano in maniera chiara la dicotomia concettuale esistente tra i cittadini informati, in merito alla destinazione del sito, questione dirimente anche sul piano politico-istituzionale, che suffraga quanto riportato nelle interviste realizzate con i protagonisti di questi scenari.

Dall'altra parte (dal basso verso l'alto), vengono contrapposti due diversi atteggiamenti: da una parte si tende ad escludere il Porto Vecchio dal resto della città: le mura sono da restaurare, dall'altra si vuole inglobare l'area alla città abbattendo le mura che la dividono. In questo caso, la classificazione/interpretazione dell'atteggiamento può risultare peraltro ambigua, in quanto gli aspetti da tenere in considerazione possono essere di carattere urbanistico/storico da un lato (conservazione e restauro del muro come aspetto positivo per la conservazione del patrimonio, anche in presenza dell'apertura verso la città; e simbolico/mentale dall'altro (abbattimento dello stesso, per aprire il varco alla città e "liberare" l'area).

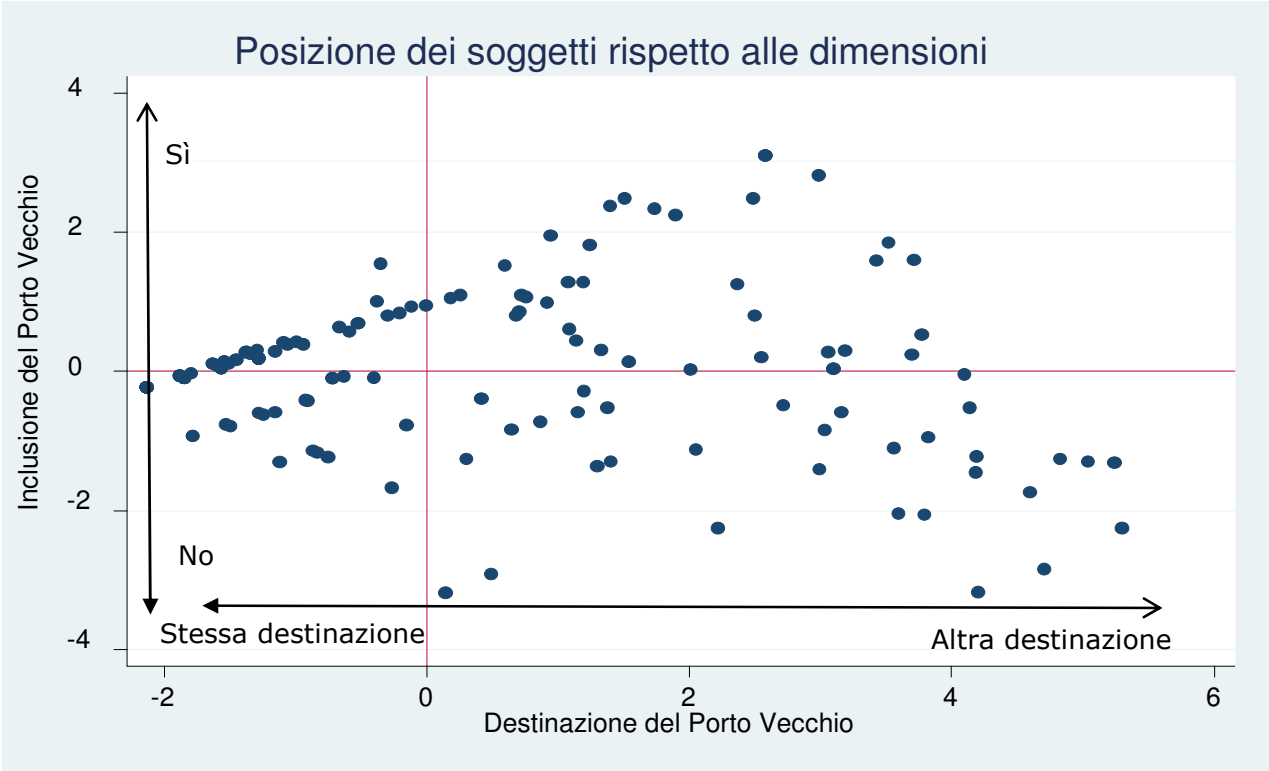
Risulta pertanto evidente come la prima dimensione rappresentata (*Destinazione del Porto Vecchio*), sia da considerarsi maggiormente indicativa rispetto alla dicotomia evidenziata.

Grafico 7: Grafico dei pesi fattoriali



Per evidenziare la distribuzione dei rispondenti, individuati sulla base dei punteggi fattoriali e delle risposte fornite ai diversi item, si consideri il grafico che segue. Tenendo conto dei valori assunti dai punteggi fattoriali e dei valori attribuiti alle categorie di risposta, si individuano quattro coppie di opinioni: favorevoli sia all'utilizzo del Porto Vecchio per altri scopi che alla sua inclusione nella città; sfavorevoli sia a un diverso utilizzo del Porto Vecchio che alla sua inclusione nella città; favorevoli a un diverso utilizzo ma non all'inclusione, sfavorevoli verso un diverso utilizzo ma favorevoli all'inclusione. Al solito, i soggetti che si collocano vicino all'origine esprimono posizione medie.

Grafico 8: Grafico dei punteggi fattoriali delle due dimensioni



6.2.5 Sezione 4 - Il Porto Vecchio: la politica e le istituzioni

La quarta sezione del questionario conteneva, inizialmente, 23 item che intendevano indagare l'atteggiamento dei rispondenti con riferimento al Porto Vecchio, in relazione alla politica e alle istituzioni.

L'utilizzo dell'Alpha di Cronbach ha evidenziato che tutti gli item di questa sezione risultano coerenti con il costrutto individuato dalla sezione. Di seguito vengono elencati gli item utilizzati per l'analisi successiva con le relative sigle (tra parentesi, in corsivo).

- Questi politici e amministratori, hanno dimostrato di avere a cuore le sorti del Porto Vecchio:
  - Roberto Antonione (*Antonione*);
  - Claudio Boniciolli (*Boniciolli*);
  - Giulio Camber (*Camber*);
  - Roberto Cosolini (*Cosolini*);
  - Roberto Dipiazza (*Dipiazza*);
  - Roberto Menia (*Menia*);
  - Marina Monassi (*Monassi*);
  - Ettore Rosato (*Rosato*).
- I Parlamentari triestini a Roma stanno facendo:
  - bene (*PT_bene*);
  - stanno sbagliando tutto (*PT_male*);
  - fanno quello che possono, altri decidono (*PT_altri*).
- L'Autorità Portuale sta facendo:
  - bene (*AP_bene*);
  - stanno sbagliando tutto (*AP_male*);

- fa quello che possono, altri decidono (*AP_altri*).

− Il Comune di Trieste sta facendo:

- bene (*TS_bene*);
- stanno sbagliando tutto (*TS_male*);
- fa quello che possono, altri decidono (*TS_altri*).

− I politici e gli amministratori triestini del passato, in merito alla questione del Porto Vecchio, sono stati:

- lungimiranti (*Lungimiranti*);
- troppo fiduciosi (*Fiduciosi*);
- incapaci (*Incapaci*).

− Chi chiede che Trieste sia indipendente dall'Italia:

- vive nel passato (*Passato*);
- ne fa un pretesto per nascondere altre questioni (*Pretesto*);
- ha ragione! (*Ha ragione*).

L'ACP individua due dimensioni che, nel complesso, riproducono il 51% della variabilità nelle risposte fornite agli item che entrano nell'analisi (*La politica e il Porto Vecchio* e *La politica e l'Autorità Portuale*).

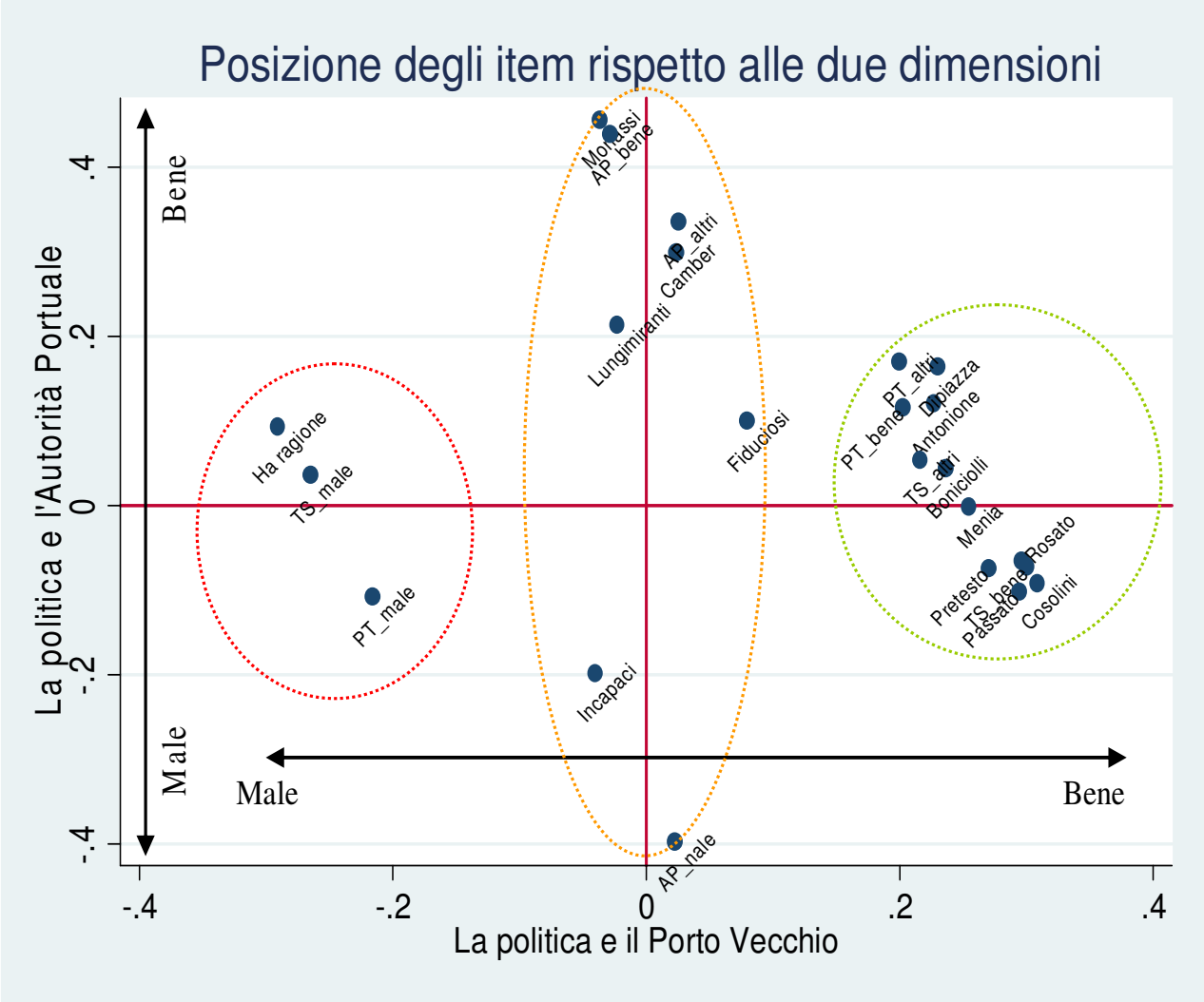
Per poter interpretare le due nuove dimensioni, si fa riferimento, come già visto in precedenza, al grafico dei pesi fattoriali. Le dimensioni individuate possono essere interpretate sostanzialmente come gli atteggiamenti/opinioni che riguardano: l'operato di politici e amministratori relativamente al Porto Vecchio (dimensione orizzontale) e l'operato dell'Attività Portuale (dimensione verticale).

È interessante notare che la gran parte dei parlamentari triestini a Roma (*PT_bene, PT_altri*), gli amministratori, ex e politici (*Dipiazza, Boniciolli, Antonione, Menia, Rosato, Cosolini*) e atteggiamenti positivi riguardo al loro operato (*TS_bene, TS_altri*), si collocano nella zona positiva

dell'asse orizzontale: ciò significa che il loro modo di agire è stato apprezzato in maniera trasversale, indipendentemente dal loro schieramento politico. Nella stessa zona si collocano le opinioni negative circa l'indipendentismo di Trieste (*Pretesto, Passato*). Nella parte destra si trovano gli scontenti e coloro che esprimono opinioni piuttosto radicali, con particolare riferimento all'indipendentismo di Trieste (*TS_male, PT_male, Ha ragione*).

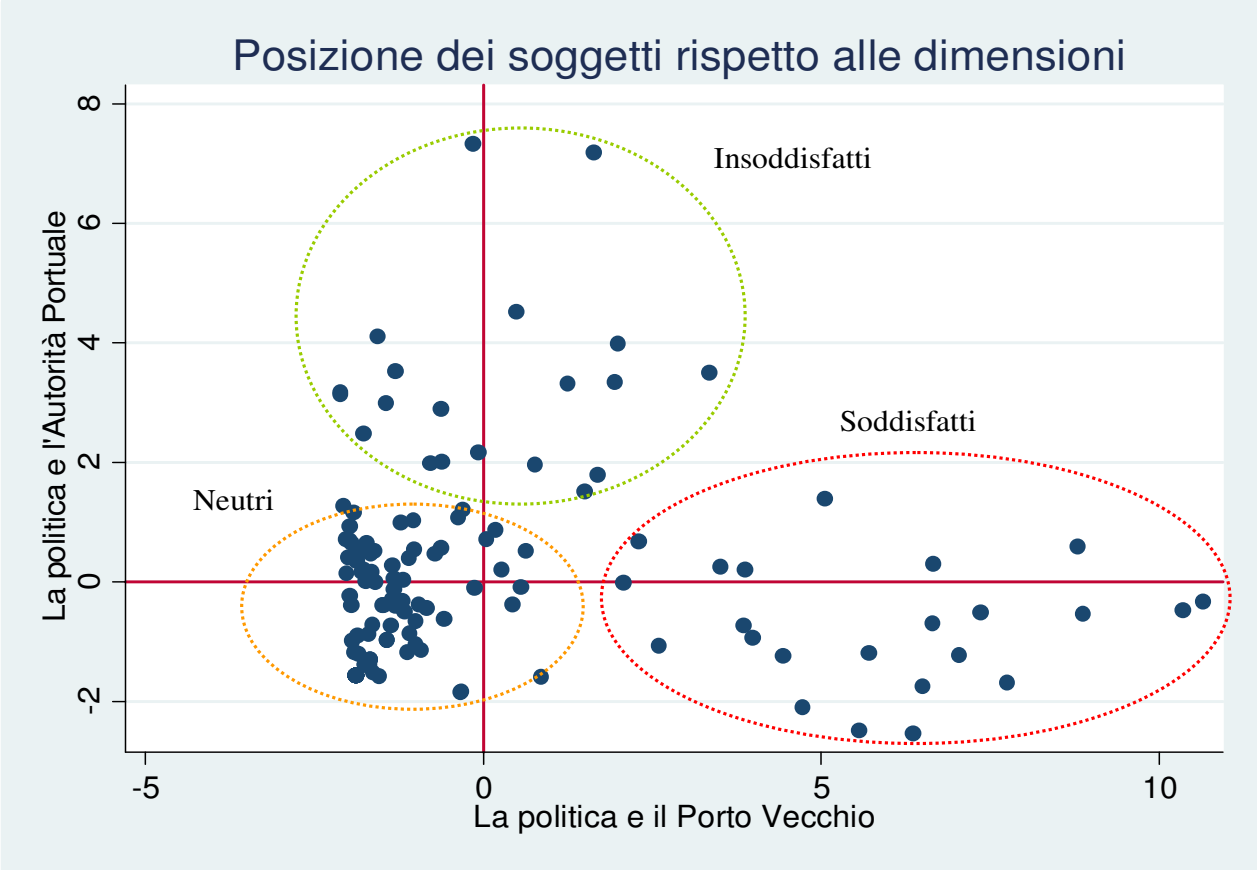
Se si osservano gli atteggiamenti sull'asse verticale, si può notare come si registri una sostanziale contrapposizione tra le opinioni relative all'operato dell'Autorità Portuale: in basso chi dice che sta sbagliando tutto (*AP_male*), in alto chi afferma che sta facendo bene insieme anche all'attuale Presidente (*Monassi, AP_bene, AP_altri*). Da notare anche la contrapposizione circa l'atteggiamento rispetto all'operato dei politici e amministratori triestini nel passato (*Incapaci vs Fiduciosi e Lungimiranti*).

Grafico 9: Grafico dei pesi fattoriali



La distribuzione dei rispondenti, individuati sulla base dei punteggi fattoriali e delle risposte fornite ai diversi item, porta al grafico che segue. Tenendo conto dei valori assunti dai punteggi fattoriali e dei valori attribuiti alle categorie di risposta, si individuano due gruppi di soggetti: quelli che sono sostanzialmente soddisfatti dell'operato degli politici e degli amministratori triestini - sia di quelli attuali che di quelli del passato - e gli insoddisfatti. Anche in questo caso, i soggetti che si collocano vicino all'origine esprimono posizioni medie o "neutre".

Grafico 10: Grafico dei punteggi fattoriali delle due dimensioni



6.2.6 Sezione 5 - Il Porto Vecchio: i media e i movimenti di opinione

La quinta sezione del questionario conteneva, inizialmente, 24 item che intendevano esplorare l'atteggiamento dei rispondenti con riferimento al Porto Vecchio in relazione ai media e ai movimenti di opinione. L'utilizzo dell'Alpha di Cronbach ha evidenziato che tutti gli item di questa sezione risultano coerenti con il costrutto individuato dalla sezione.

Di seguito, vengono elencati gli item utilizzati per l'analisi successiva, con le relative sigle (tra parentesi, in corsivo).

- Ho sentito parlare/letto del Porto Vecchio:
  - sui giornali (*Giornali*);
  - alla televisione (*TV*);
  - su internet (*Internet*);
  - a casa (*Casa*);
  - tra amici/colleghi (*amici*).
- Sui mass media si parla del Porto Vecchio:
  - per campagna elettorale (*Camp_elett*);
  - perché è un'opportunità di sviluppo per la città (*Opportunità*);
  - solo perché qualcuno ha investito dei soldi (*Investimento*).
- I mass media a Trieste:
  - hanno una grande influenza sui cittadini (*Influiscono*);
  - non hanno potere (*Nopotere*);
  - non li considero, preferisco quelli nazionali (*Media_naz*).
- Il quotidiano "Il Piccolo":

- è un giornale ben fatto (*Piccolo_ok*);
- è un giornale di parte (*Piccolo_diparte*);
- non lo leggo (*Piccolo_noleggo*).

− Tra i siti internet di informazione politica e di costume presenti sul territorio, i più validi sono:

- Bora.la (*Bora*);
- Il Bollettino di Trieste (*ilbollettino_ts*);
- La Voce (*Lavoce_ts*).

− L'associazione "PortoVerto":

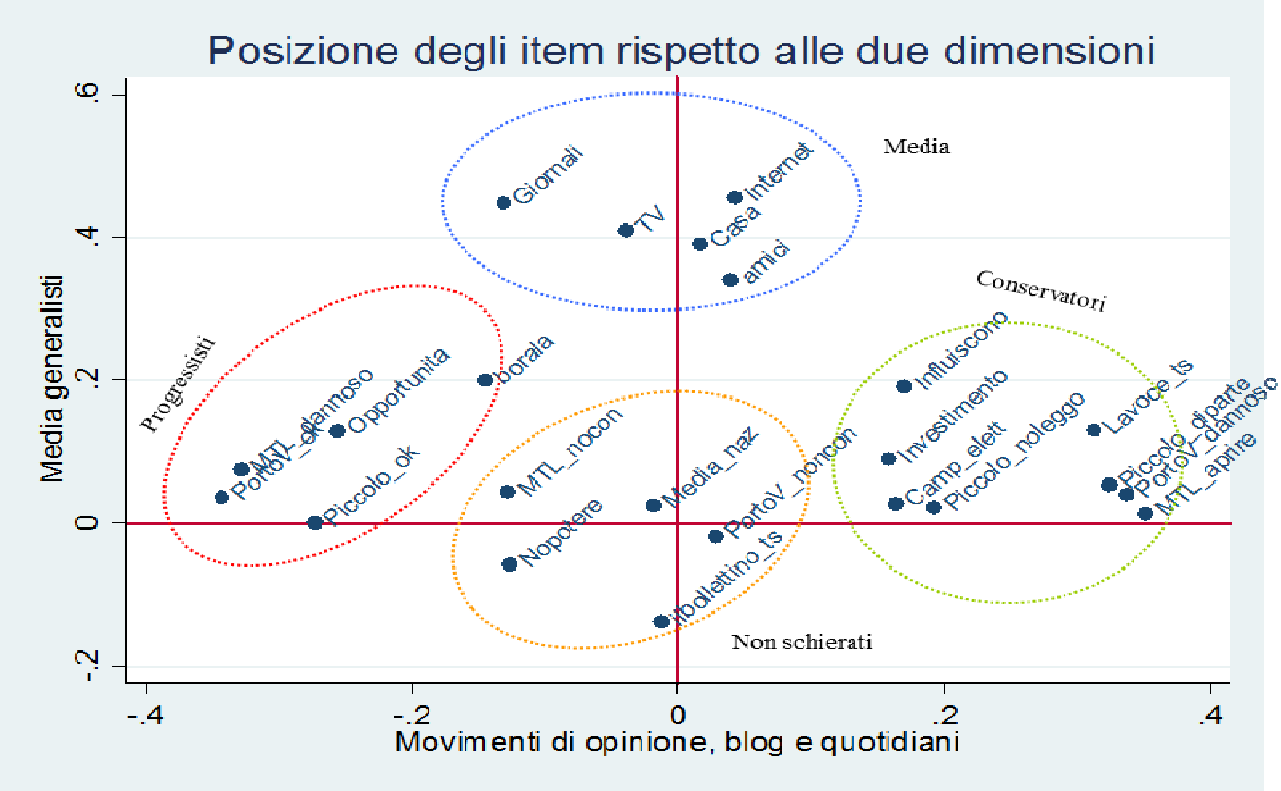
- è un movimento di opinione che fa bene a manifestare (*PortoV_ok*);
- è un'invenzione degli speculatori, è dannosa (*PortoV_dannoso*);
- non la conosco (*PortoV_noncon*).

− Il "Movimento Trieste Libera":

- fa aprire gli occhi su quello che ci viene nascosto (*MTL_aprire*);
- è dannoso, sono estremisti (*MTL_dannoso*);
- non so cosa sia (*MTL_nocon*).

L'ACP individua due dimensioni (*Movimenti di opinione, blog e quotidiani* e *Media generalisti*) che, nel complesso, riproducono il 52% della variabilità nelle risposte fornite agli item che entrano nell'analisi.

Grafico 11: Grafico dei pesi fattoriali



Si osservi come, tramite la rappresentazione grafica sia possibile individuare sostanzialmente 4 diversi gruppi di atteggiamenti, relativamente ai media e ai movimenti di opinione.

Il primo gruppo, Media, (*Giornali, TV, Casa, Internet, Casa, amici*), riguarda opinioni sull'accesso all'informazione attraverso i media in generale; da notare la lontananza, rispetto agli altri, dei giornali come veicolo per reperire informazioni.

Il secondo gruppo, Non schierati, (*MTL_noncon, Nopotere, Media_naz, PortoV_noncon, ilbollettino_ts*), individua atteggiamenti che non indicano una presa di posizione netta o una conoscenza particolare dei problemi legati al Porto Vecchio.

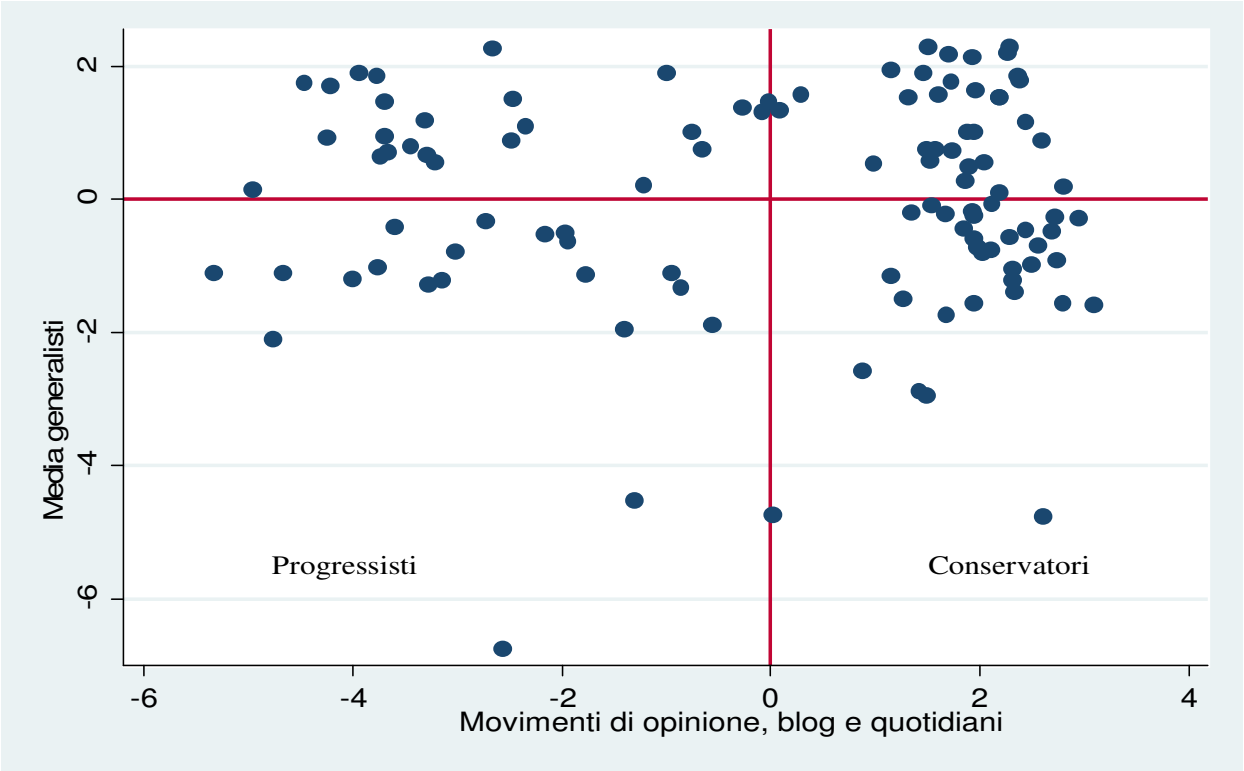
Nel terzo gruppo, Schierati a destra, (*Influiscono, Investimento, Camp_elett, Piccolo_noleggo, Lavoce_ts, Piccolo_diparte, PortoV_dannoso, MTL, aprire*), sono presenti atteggiamenti che indicano "Il Piccolo" come un giornale di parte, l'associazione "PortoVerto" dannosa, mentre il "Movimento Trieste Libera" faccia aprire gli occhi su quello che viene nascosto. Risulta inoltre:

apprezzamento per la "Voce di Trieste"; i media parlano del Porto Vecchio solo per campagna elettorale o perché vi sono interessi economici.

Nel quarto gruppo, Schierati a sinistra (*MTL_dannoso, PortoV_ok, Opportunità, Piccolo_ok, borala*), gli atteggiamenti sono opposti rispetto al precedente, e più precisamente: Il Piccolo risulta un giornale ben fatto; i mass media parlano del Porto Vecchio perché rappresenta un'opportunità di sviluppo; l'associazione "PortoVerto" fa bene a manifestare; il "Movimento Trieste Libera" risulta dannoso in quanto formato da estremisti.

Il grafico successivo, permette di apprezzare la distribuzione dei rispondenti sulla base dei punteggi fattoriali e delle risposte fornite agli item della sezione.

Grafico 12: Grafico dei punteggi fattoriali delle due dimensioni



Si osservi, in tal senso, la polarizzazione dei punteggi a destra e a sinistra del grafico e i pochi soggetti posizionati in una situazione neutra/media (l'origine), segno che l'argomento Porto Vecchio, quando è conosciuto dai rispondenti, divide l'opinione pubblica in due parti, ad ulteriore conferma della netta contrapposizione concettuale presente tra i cittadini informati, indice che conferma quanto sottolineato dalla maggioranza degli attori intervistati, in merito all'esistenza di una duplice anima in seno alla città di Trieste, difficilmente collocabile in un preciso ambito politico proprio per la trasversalità, che risulta anche in termini di caratteristiche socio-demografiche degli abitanti.

6.3 Trieste, Porto Vecchio, Punto Franco: una visione d'insieme a verifica delle ipotesi

Nel paragrafo precedente, sono state individuate le dimensioni che, per ciascuna sezione del questionario, riassumono le opinioni e/o gli atteggiamenti espressi dai soggetti che hanno partecipato al sondaggio.

Un ulteriore aspetto interessante, potrebbe essere legato all'indagine su possibili connessioni che possono sussistere tra le dimensioni individuate, oltre al verificare se e come, le caratteristiche socio-demografiche dei rispondenti, influiscano sulle dimensioni medesime.

Nelle analisi successive verranno considerate solo prime dimensioni estratte con l'ACP (quelle indicate sull'asse orizzontale dei grafici dei pesi fattoriali e dei punteggi dei soggetti), dato che queste, per costruzione, spiegano la maggior parte della variabilità complessivamente espressa dalle risposte alle domande degli item.

Di conseguenza, vengono considerate:

- Sezione 1 - La città di Trieste, i triestini e i confini: Mentalità triestina.

- Sezione 2 - Il Porto Vecchio: il passato e il presente. Utilizzo e destinazione del Punto Franco.

- Sezione 3 - Il Porto Vecchio: il futuro e il progetto di recupero. Sono stati individuati due gruppi di item:

  - Investire nel Porto Vecchio e Fruizione del Porto Vecchio;

  - Destinazione del Porto Vecchio.

- Sezione 4 - Il Porto Vecchio: la politica e le istituzioni. Soddisfazione per l'operato dei politici.

- Sezione 5 - Il Porto Vecchio: I media e i movimenti di opinione. Movimenti di opinione, blog e quotidiani.

Le relazioni che intercorrono tra i diversi aspetti analizzati, vengono riassunte nella matrice di correlazione[85] che consente di apprezzare, sia il verso che l'intensità dei legami esistenti.

	Mentalità triestina	**Utilizzo e destinazione del Punto Franco**	**Investire nel Porto Vecchio**	**Destinazione del Porto Vecchio**	**Soddisfazione operato politici**	**Mov. di op., blog, quotidiani**
Mentalità triestina	1					
Utilizzo e destinazione del Punto Franco	-0.347	1				
Investire nel Porto Vecchio	-0.019	0.159	1			
Destinazione del Porto Vecchio	0.328	-0.833	-0.119	1		
Soddisfazione operato politici	0.340	-0.844	-0.125	0.801	1	
Movimenti di op., blog, quotidiani	-0.343	0.867	0.180	-0.849	-0.905	1

Tabella 2: Matrice di correlazione tra le dimensioni estratte dalle 5 sezioni del questionario.

Come si può osservare, la dimensione associata alla "Mentalità triestina" non risulta particolarmente correlata con le altre.

Si osservino invece, le elevate correlazioni tra "Utilizzo e destinazione del Punto Franco" e "Destinazione del Porto Vecchio" (negativa), "Soddisfazione per l'operato dei politici" (negativa) e "Movimenti di opinione, blog e quotidiani" (positiva).

Ricordando il significato dei punteggi, spiegato nel paragrafo precedente, si può dire che:

- Chi è favorevole al mantenimento del Punto Franco nella sua sede attuale, è sostanzialmente sfavorevole ad un utilizzo del Porto Vecchio per scopi diversi da quello originario (correlazione negativa pari a -0.833), non è soddisfatto dell'operato dei politici (correlazione negativa pari a -0.844) e appartiene a un movimento di opinione conservatore (correlazione positiva: 0.867);

- Chi è favorevole all'apertura del Porto Vecchio ad altri usi è anche soddisfatto dell'operato dei politici (correlazione positiva: 0.801) e appartiene a un movimento di opinione più progressista (correlazione negativa: -0.849);

[85] Matrice che ha per elementi le correlazioni tra le coppie di variabili considerate.

− Chi è soddisfatto dell'operato dei politici appartiene a movimenti d'opinione progressisti (correlazione negativa: -0.905).

Può risultare interessante, a questo punto, classificare i soggetti che hanno risposto al questionario rispetto alle dimensioni "Utilizzo e destinazione del Punto Franco", "Investire nel Porto Vecchio" e "Destinazione del Porto Vecchio", in quanto sono quelle che prendono in esame, nello specifico, l'oggetto dell'indagine. Tale classificazione è stata ottenuta applicando l'analisi dei gruppi (*cluster analysis*[86]) con il metodo del legame medio ai 203 rispondenti.

L'analisi ha individuato 4 gruppi di soggetti:

− Gruppo 1 - Progressisti (18% dei soggetti):

- hanno una visione aperta della città;
- prendono nettamente posizione sulle questioni riguardanti il Punto Franco e il Porto Vecchio: il Punto Franco può essere eliminato o spostato, il Porto Vecchio va recuperato perché porterà sviluppo e ricchezza alla città, inoltre va restituito alla città destinandolo ad attività quali turismo, ricerca, zona residenziale;
- sono più soddisfatti della media, circa l'operato dei politici in relazione al Porto Vecchio; appartengono a movimenti di opinione progressisti;
- si dichiarano cittadini italiani, sono principalmente giovani (il 76% ha meno di 40 anni e il 40% ha al massimo 30 anni), il 72% ha un titolo di studio superiore o pari alla laurea (il 32% ha un master o un PhD), sono per lo più nubili o celibi (52%), per la gran parte sono impiegati (25%) o liberi professionisti (17%) o ricercatori (21%), hanno contattato Facebook (60%) o la pagina di Portoverto su Facebook (32%) per compilare il questionario.

− Gruppo 2 - Moderati Progressisti (18%): hanno le stesse caratteristiche socio-demografiche del gruppo precedente. Anche le opinioni vanno nella stessa direzione, ma sono più sfumate, meno nette.

− Gruppo 3 - Ultra Conservatori (14%):

[86] Per maggiori dettagli metodologici si veda, Zani S. e Cerioli A. "Analisi dei dati e data mining per le decisioni aziendali", Milano, Giuffrè, 2007, Cap. IX.

- Hanno una visione chiusa della città, ritengono che non si potrà sviluppare in futuro e che resterà una città di anziani;

- prendono nettamente posizione sulle questioni riguardanti il Punto Franco e il Porto Vecchio, in modo opposto al gruppo dei "Progressisti": il Punto Franco deve essere mantenuto così com'è e può costituire un motivo di rilancio per il Porto Vecchio. Il Porto Vecchio rievoca fasti passati, come l'Austria felix, deve mantenere la sua destinazione storica e non deve esserne consentito l'accesso se non agli addetti ai lavori. Sono ovviamente fortemente contrari al recupero del Porto Vecchio perché ritengono che sarà soltanto un'azione speculativa destinata al fallimento;

- Sono fortemente insoddisfatti dell'operato dei politici in relazione al Porto Vecchio; appartengono a movimenti di opinione conservatori;

- Più della metà (il 55%) non si dichiara cittadino italiano, bensì cittadino del Territorio Libero di Trieste, il 78% ha più di 40 anni e solo l'11% ha meno di 30 anni, il 29% ha un titolo di studio superiore o uguale alla laurea (6% ha il Master, nessuno ha il PhD) e il 35% ha un titolo di studio che arriva alla licenza di scuola media inferiore, poco più della metà è nubile o celibe, sono per lo più impiegati (31%) o liberi professionisti (19%) o svolgono altro lavoro dipendente (12%), hanno contattato Facebook (76%) o la pagina del Movimento Libero di Trieste (18%) per compilare il questionario.

− Gruppo 4 - Conservatori-Moderati conservatori (50%): hanno le stesse caratteristiche socio-demografiche del gruppo precedente. Anche se le opinioni vanno nella stessa direzione, risultano più sfumate, meno nette.

Nel complesso, l'analisi dei dati sulla questione del Porto Vecchio, le modalità di rappresentazione delle diverse e polarizzate istanze dei due movimenti di opinione che hanno preso parte al sondaggio e le opinioni degli attori interpellati, lasciano trasparire chiaramente quanto importante venga considerato, sotto diversi profili, il sito in questione. Infatti, qualsiasi tipologia di approccio all'argomento (urbanistico, politico, sociologico), sottolinea l'importanza intrinseca ed "universale" dei 700mila metri quadrati del Porto Vecchio per la città di Trieste. A tale proposito, definire il Porto Vecchio "cuore della città", appare oggi quanto mai realistico, anche per sottolinearne la posizione strategica nei confronti di un territorio perennemente in bilico tra le due anime che lo

contraddistinguono, delle quali, i soggetti intervistati e i cittadini informati ai quali è stato somministrato il questionario, sono espressione perfetta.

La mentalità triestina, in questo gioco di incastri, riveste un altro ruolo fondamentale per comprendere la tante anomalie e contraddizioni che possiamo ritrovare nell'analisi condotta sui risultati del sondaggio. Forte presenza di trasversalità nelle diverse concezioni di sviluppo (dualismo conservatori-progressisti), poca fiducia nel futuro e quindi in chi decide il futuro attraverso la gestione della cosa pubblica, ossia la politica, anche a livello amministrativo, senza particolari riferimenti a ideologie o schieramenti partitici.

Una delle componenti del sistema-Trieste, indubbiamente risulta essere il risveglio di istanze indipendentiste, il forte desiderio di ritrovare un'identità forse mai consolidata (ma è anche questa una delle peculiarità del cosmopolitismo), il desiderio di rivendicazioni contro "lo stato occupatore" e quindi di autodeterminazione. Certamente molte di queste componenti hanno gioco facile in un quadro sociale ed economico che non lascia intravedere orizzonti sereni. Ecco che allora il desiderio di ritornare al passato, a "quel" passato che ha fatto di Trieste la città dell'Impero, assume il ruolo di propulsore del riscatto per chi non accetta una condizione reale di isolamento infrastrutturale, economico e politico, dopo aver recitato per decenni il ruolo di abitante "speciale" del confine del mondo occidentale. Un confine strategico, benvoluto (città "cara al cuore") e ipernutrito (sovvenzioni, fondi, benefit, esenzioni, conferimento di status particolari). Il problema, in questo contesto, diviene quasi psicologico, nella mancanza di capacità di approccio verso le nuove sfide degli scenari globali, guardati spesso con sufficienza, ma in realtà temuti.

Il Porto Vecchio riassume, come una enigmatica matrioska dai contenuti materiali e immateriali, il corpo e l'anima di una città in cui più i confini geografici svaniscono, più quelli mentali si ispessiscono e dove il dialogo tra i suoi abitanti e i suoi amministratori e tra le stesse istituzioni che gestiscono il territorio, più che essere citato a modello per specialità e novità, sembra richiamare alla memoria le proverbiali "convergenze parallele".

Indubbiamente, alla luce dei dati risultanti dall'analisi e da quelli demografici, guardando in prospettiva futura, il Porto Vecchio consolida sempre più l'immagine enigmatica sopra richiamata, che ben rappresenta l'anima bifronte di una città che si consuma lentamente tra tormenti interiori. La risposta dei cittadini informati al questionario somministrato e le risposte raccolte in sede di intervista con gli attori, rendono un quadro di stagnazione che ben riflette quanto sopra descritto.

CONCLUSIONI E PROSPETTIVE FUTURE

Al termine del percorso di ricerca, dai risultati ottenuti attraverso l'analisi effettuata sul questionario somministrato online e dall'analisi effettuata sulle interviste realizzate con alcuni attori, emerge chiaramente una situazione di grande incertezza in merito alle effettive possibilità di sviluppo della città di Trieste, legate al progetto di recupero del Porto Vecchio. A complicare ulteriormente il quadro, nelle ultime settimane è giunta anche la notizia dell'abbandono della scena da parte dei Concessionari di Portocittà. A fine febbraio 2013 è stato infatti presentato dagli stessi Concessionari un ricorso al TAR per ottenere l'annullamento dell'atto di concessione sottoscritto in data 25 novembre 2010, a causa della perdurante incertezza normativa sulle reali possibilità di utilizzo dell'area. Situazione che determina un'oggettiva difficoltà nel proseguire i lavori di recupero del Porto Vecchio, anche per la conseguente impossibilità di coinvolgere ulteriori investitori interessati al progetto.

Dalla situazione emergono chiaramente alcuni indicatori che non lasciano spazio, allo stato attuale, per ipotizzare a breve una conclusione positiva della vicenda ed aprono quindi degli interrogativi sul futuro della città di Trieste. Di seguito, vengono elencati i principali problemi evidenziati in tal senso:

Lo scarso livello di conoscenza del sito e del progetto, da parte della maggioranza dei cittadini

Un grosso limite, paradossalmente, appare ancora oggi la conoscenza frammentaria da parte dei triestini, dell'oggetto dello studio (il Porto Vecchio) e del progetto di recupero, ad eccezione dei due movimenti di opinione interpellati. Ulteriore conferma di ciò, le difficoltà incontrate in sede di costruzione e somministrazione del questionario utilizzato nella presente ricerca, a causa della confusione sul piano semantico riscontrata nei confronti di alcuni termini utilizzati (Porto Franco, Punto Franco, Porto Vecchio, Demanio) da parte dei rispondenti, che ha causato a volte ambiguità e interpretazioni errate, cosa appurata anche in sede di confronto diretto in occasione di incontri pubblici organizzati sul tema. Uno dei compiti della classe politica locale, in tal senso, dovrebbe essere quello di individuare le zone d'ombra nella conoscenza per poter attivare gli strumenti correttivi necessari alla risoluzione dei problemi di interpretazione e corretta divulgazione riscontrati.

L'incertezza normativa

Forse il problema di più ardua soluzione, trattandosi di giurisprudenza non legata in modo esclusivo all'ordinamento vigente in Italia, ma connessa al diritto internazionale, con richiami ad accordi (Trattati internazionali) stipulati nel secondo dopoguerra e pertanto di difficile e controversa interpretazione, anche sotto il profilo dei soggetti chiamati a pronunciarsi in merito. In tal senso, una forte propaganda viene attuata dai movimenti che rivendicano l'esclusiva posizione indipendente di Trieste rispetto allo stato Italiano ed il conseguente ordinamento al quale sarebbe sottoposto il Porto Vecchio, in quanto Porto Franco. Senza dubbio, l'incertezza sull'assetto giuridico dell'area ha influito negativamente, oltre che nei confronti dei Concessionari, anche nella ricerca di ulteriori investitori internazionali, bisognosi di un quadro certo.

I rapporti tra concedente e concessionario

La rinuncia dei Concessionari alla prosecuzione delle attività, appare come l'ultimo e decisivo colpo assestato ad un tessuto di rapporti mai chiari tra le parti. Analizzando il percorso del progetto, dall'approvazione della Variante alla concessione, l'impressione che se ne ricava è che forse, sia l'Autorità Portuale che i Concessionari, abbiano sottoscritto l'impegno reciproco nella convinzione di poter modificare le regole del gioco in un momento successivo. Per l'Autorità, rilanciando l'attualità del regime di Porto Franco e sancendone quindi l'intoccabilità, costringendo i Concessionari a rimodulare le proprie attività. Per i Concessionari, confidando in una soluzione "politica" che potesse costringere l'Autorità Portuale a rinunciare alle pretese sul sito, mediante un provvedimento governativo di sdemanializzazione dell'area.

La presenza di un movimento di opinione conservatore / indipendentista

Dal sondaggio effettuato per la presente ricerca, sono stati identificati due centri di interesse contrapposti, quali i membri dell'associazione PortoVerto (progressisti) e il Movimento Trieste Libera (conservatori). In particolare, l'analisi del Movimento Trieste Libera e delle sue rivendicazioni, risulta presentare una visione della città e del futuro che traggono forza dalla grossa insoddisfazione di base nei confronti della classe politica nazionale (disconosciuta e ritenuta "occupatrice") e locale (derisa e idealmente esautorata), secondo le teorie indipendentiste. La questione del Porto Vecchio rappresenta pertanto un nervo scoperto su cui l'attenzione è massima e ciò lo si può verificare anche nel costante dibattito all'interno di forum e pagine dedicate sul web. Nelle rivendicazioni a sostegno del Punto Franco e dell'indipendenza di Trieste dall'Italia, credo

che un ruolo fondamentale nella presa di coscienza e nel proselitismo conseguente, lo abbiano recitato gli accadimenti geopolitici degli ultimi 25 anni, con la perdita di uno dei principali punti di riferimento, ossia il confine nella sua accezione geopolitica tradizionale, che ha procurato a molti abitanti di questa città un senso di smarrimento, a sua volta generatore di un processo di riconversione/riproposizione/proiezione dello stesso confine, in ambito mentale. In questo caso, come forma di difesa individuale e condivisa, dall'effetto di un placebo in grado di anestetizzare dai problemi reali, senza peraltro proporre soluzioni concrete e realmente percorribili.

Prospettive future

Riassumendo il percorso di ricerca intrapreso e alla luce dei risultati ottenuti, le prospettive non lasciano spazio a considerazioni di breve periodo, trattandosi di materia fortemente influenzata dalla situazione politica (nazionale e locale) e quindi soggetta ad improvvisi rallentamenti e stasi. Trieste, indubbiamente, patisce da anni l'assenza di decisioni di alto profilo che possano operare per il bene comune. Quelle decisioni che - come tutte le scelte - hanno come prerogativa il fatto di scontentare una parte dei cittadini, forse quella che meglio sposa la mentalità vigente. La città dove "si sta bene anche senza muoversi", possiede ormai dei confini mentali spessi e cristallizzati, a volte privi di background concettuale e quindi di senso, ma capaci di ergere muri invisibili e di trovare sostegno in gruppi di opinione contrari ad ogni ipotesi di sviluppo che non riporti ai fasti ottocenteschi, oggi improponibili e a volte decisamente grotteschi, per contenuti e modalità.

Le soluzioni che si possono ipotizzare, almeno per quanto concerne il progetto di recupero di Porto Vecchio, che riveste importanza anche simbolica nel definire l'immagine della Trieste di domani, possono essere individuate su tre linee di azione alternative:

- Soluzione politica "forte": presa di posizione da parte delle forze politiche progressiste e azione in sede parlamentare per ottenere dal Governo un pronunciamento definitivo sulla proposta di sdemanializzazione dell'area (con spostamento del Punto Franco). È un'iniziativa che per garantire la riuscita, necessita di una forte azione di lobbying a più livelli (politico, economico e informativo), locale e nazionale. Oltre alle già comprovate difficoltà a livello locale, presenta un grado di imprevedibilità nelle reazioni da parte di eventuali centri di interesse contrari all'iniziativa, di carattere nazionale o internazionale.

- Soluzione diplomatica: accordo tra le parti per garantire l'effettuazione di quanto stabilito nel progetto di cui alla concessione conferita, con la compresenza delle funzioni di portualità commerciale in senso stretto e portualità allargata. Questa possibilità, in considerazione del ricorso per annullamento presentato dagli attuali Concessionari al TAR, risulta remota e a rischio di ulteriori rallentamenti, anche per la precaria situazione economica globale che non facilita l'intervento di ulteriori investitori. Un'ipotesi alternativa potrebbe essere rappresentata dal conferimento di più concessioni di minore entità economica e in termini di superficie, che comunque necessitano di un pronunciamento definitivo da parte delle autorità sul ricorso in atto. I tempi sarebbero comunque legati ad una serie di iter procedurali ed oltretutto, trattandosi di più soggetti intervenenti, la linea temporale potrebbe ulteriormente allungarsi.

- Soluzione legata a cambiamenti istituzionali: l'ipotesi a livello temporale più percorribile, è relativa all'attesa del cambio del vertice dell'Autorità Portuale, atteso per la fine 2014, a scadenza del secondo mandato Monassi. In caso di nomina di vertici nuovamente in linea con la politica sostenuta dal Comune di Trieste e di quanto stabilito dalla Variante approvata (come accaduto con Claudio Boniciolli), potrebbe essere ricomposta la diatriba con gli attuali Concessionari, in un'ottica di comune intervento volto alla sdemanializzazione dell'area, tramite iniziativa dei nuovi vertici dell'autorità concedente, di concerto con il Sindaco e le forze progressiste presenti in Parlamento. È l'unica ipotesi che contiene un elemento di certezza, ossia la scadenza del mandato di Marina Monassi. L'incertezza sullo scenario politico, non consente però di azzardare un esito positivo in merito all'ipotesi.

Il futuro di Trieste, ancora una volta rischia di avvitarsi. La ricerca di modelli idealtipici per l'improbabile soluzione di problemi troppo reali, approccio derivato dall'incapacità di affrontare il presente, perché troppo impegnati a ricordare il passato, fa sì che il rischio di depauperamento di un patrimonio storico e culturale, umano ma anche materiale, sia sempre più alto. E che il domani di Trieste, a partire dal Porto Vecchio - splendida metafora decadente - sia proprio quello di "Città proibita".

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Bibliografia

Aa.Vv., *I monumenti del lavoro. Aspetti dell'archeologia industriale tra Trieste e Monfalcone*, Ed. Villaggio del Fanciullo, Trieste, 1999.

Aa.Vv., *Remaking the urban waterfront, Washington*, UIL – Urban Land Institute, 2004.

Agnelli A., *La genesi dell'idea di Mitteleuropa*, MGS Press, Trieste, 2005.

Amin A., Thrift N., *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna, 2005.

Andreozzi D., *L'organizzazione degli interessi a Trieste (1719-1914*), in Finzi R., Panariti L., Paniek G., *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei traffici,* Lint, Trieste, 2003.

Apih E., *Trieste. La storia politica e sociale*, Laterza, Bari, 1988.

Ara A., Magris C., *Trieste: un'identità di frontiera*, Einaudi, Torino, 1982.

Autorità Portuale di Trieste, *Il Porto di Trieste. Cronaca e storia delle costruzioni portuali*, Edizioni Italo Svevo, Trieste, 2002.

Baccarini A., Focaccia P., *Ravenna: la riqualificazione della Darsena di Città*, in *Urbanistica Informazioni,* n.188, INU, Roma, 2003.

Badiani B., *Una metodologia di analisi degli spazi urbani*, Aracne, Roma, 2006.

Beck U., *Lo sguardo cosmopolita*, Carocci, Bari, 2005.

Bianchini F. & Parkinson M., *Cultural Policy and Urban Regeneration: The West European Experience*, Manchester University Press, Manchester, 1993.

Boeri Studio, *Progetto urbanistico per la trasformazione del Punto Franco Vecchio di Trieste*, Autorità portuale di Trieste, 2001.

Borruso G., Maggi G., Mazzarino M., Torbianelli V., *I porti dell'alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume*, Edizioni Lint, Trieste, 1996.

Botteri G., *Una storia europea di liberi commerci e traffici*, Società Editoriale Libraria, Trieste, 1988.

Breen A., Rigby D., *The new waterfront. A worldwide urban succes story*, London, Thames and Hudson, 1996.

Bruttomesso R., (a cura di), *Waterfront. A new frontier for cities on water*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia, Marsilio, 1993.

Burdett R., Un futuro per Salerno, Domus no 829, Domus, Milano, 2000.

Caroli A., Cociancich M., Della Puppa M., *Il Porto di Trieste e la sua localizzazione geostrategica nel bacino mediterraneo*, Edizioni "Italo Svevo", Trieste, 2003.

Caroli A., *Il Porto di Trieste tra riqualificazione dell'area storica e logistica intermodale*, Italo Svevo, Trieste, 2004.

Caroli A., *Punto Franco Vecchio. Tecnologie, sistemi costruttivi, opere professionali e normativa nel Porto di Trieste*, La Mongolfiera, Trieste, 1996.

Catalan, T., *Presenza economica e sociale degli ebrei nella Trieste asburgica tra Settecento e primo Novecento*, in Finzi, R., Paniek, G., *Storia economica e sociale di Trieste, La città dei gruppi,* Lint, Trieste, 2001.

Cattaruzza M., *I conflitti nazionali a Trieste nell'ambito delle questioni nazionali nell'impero asburgico 1850-1914*, Quaderni giuliani di storia, 1989.

Cattaruzza M., *L'Italia e il confine orientale*, Il Mulino, Bologna, 2007.

Cattaruzza M., *Trieste nell'Ottocento: le trasformazioni di una società civile,* Del Bianco, Udine, 1995.

Cella G.P., *Tracciare confini, Realtà e metafore della distinzione*, Il Mulino, Bologna, 2006.

Cervani G., *Intorno al cosmopolitismo triestino: le memorie di Giovanni Guglielmo Sartoria* in Karlsen P., Spadaro S., *L'altra questione di Trieste,* Editrice Goriziana, Gorizia, 2006.

Cronbach, L. J., *Coefficient alpha and the internal structure of tests*. Psychometrika, 1951.

Crosta P., *Pratiche. Il territorio è l'uso che se ne fa*, Franco Angeli, Milano, 2010.

D'Alessio E., *Città e porto: dalla contrapposizione alla collaborazione*, Urbanistica Informazioni, n.187, INU, Roma, 2003.

Delli Zotti G., *Tecniche grafiche di analisi e rappresentazione dei dati*, Franco Angeli, Milano, 2010.

Di Franco G., Marradi A., *Analisi fattoriale e analisi in componenti principali*, Bonanno, Acireale – Roma, 2003.

Di Venosa M., Pavia R., *La pianificazione delle aree portuali. I porti delle città adriatiche*, Urbanistica Informazioni, n.115, INU, Roma, 2000.

Dina A., *L'Arsenale di Venezia*, Urbanistica Informazioni, n.193, INU, Roma, 2004.

Faber E., *Territorio e amministrazione,* in Finzi R., Panariti L., Paniek G., *Storia economica e sociale di Trieste, La città dei traffici,* Lint, Trieste, 2003.

Finzi R., Panariti L., Panjek G., *Storia economica e sociale di Trieste*, *La città dei traffici 1719-1918*, Lint, Trieste, 2003.

Finzi R., Paniek G., *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei gruppi,* Lint, Trieste, 2001.

Foschiatti M., *Il problema nazionale della Venezia Giulia*, in Karlsen P., Spadaro S., *L'altra questione di Trieste,* Editrice Goriziana, Gorizia, 2006.

Gasparini A., *Città metropolitana di Trieste, città metropolitana transfrontaliera di Trieste-Capodistria*, ISIG, Gorizia, 2010.

Gasparini A., De Marco A., Costa R., *Il futuro della città. Informazione e progetto per la qualità della vita urbana*, Franco Angeli, Milano, 1988.

Gasparini A., *La sociologia degli spazi. Luoghi, città, società*, Carocci, Roma, 2000.

Gasparini A., *Società civile e relazioni internazionali*, Il Mulino, Bologna, 2011.

Gatti C., *Uomini e politiche nella Trieste del settecento*, in Finzi, R. and Paniek, G. *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei gruppi,* Lint, Trieste, 2001.

Hannerz U., *Esplorare la città, Antropologia della vita urbana*, Il Mulino, Bologna, 1992.

Hotelling, H., *Analysis of a complex of statistical variables into principal component*, in *Journal of Educational Psychology*, 26, 1933.

Italia Nostra, *Gli Hangars del Porto Vecchio di Trieste*. Atti del Convegno, Stazione Marittima di Trieste, 22 Ottobre 1999, Battello Stampatore, Trieste, 2002.

Magris C., *Il mito asburgico*, Einaudi, Torino, 1996.

Marradi A., *Linee guida per l'analisi bivariata dei dati nelle scienze sociali*, Franco Angeli, Milano, 2002.

Marradi A., *Metodologia delle scienze sociali*, Il Mulino, Bologna, 2007.

Marradi A., Gasperoni G., *Costruire il dato, Le scale Likert,* Franco Angeli, Milano, 2002.

Marshall R., *Waterfront in post-industrial cities*, New York, Spon Press, 2001.

Minca C., *Trieste, orizzonte cosmopolita*, in Faccioli M., *Processi territoriali e nuove filiere urbane*, Franco Angeli, Milano, 2009.

Montesperelli P., *L'intervista ermeneutica*, Franco Angeli, Milano, 2001.

Pearson, K., *On lines and planes of closest fit to systems of points in space*, in *Philosophical Magazine*, 2, 1901.

Perulli P., *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*, Einaudi, Torino, 2009.

Pogliani L., *Strategie e progetti per La Spezia*, in *Urbanistica Informazioni*, n.188, INU, Roma, 2003.

Pugliese T., *Porto Marghera: progetto e strategie*, *L'Architettura Cronache e Storia*, n.590, Mancosu, Roma, 2004.

Sapelli G., *Trieste Italiana. Mito e destino economico,* Angeli, Milano, 1990.

Sartori G., *Pluralismo, multiculturalismo e estranei*, Rizzoli, Milano, 2000.

Tamaro A., *Storia di Trieste,* Lint, Trieste, 1974.

Tatò G., *L'evoluzione delle strutture portuali della Trieste moderna tra '800 e '900*, Archivio di Stato e Biblioteca statale di Trieste, Soprintendenza archivistica per il Friuli Venezia Giulia, Trieste, 2004.

Trieste Expo2008 Challenge, Expo 2008 Trieste Italy, *Documents for the enquiry of the Bureau International des Expositions*, Poligrafiche San Marco, Trieste, 2004.

Valdevit G., *Trieste. Storia di una periferia insicura,* Mondadori, Milano, 2004.

Valussi G., *Il confine nordorientale d'Italia,* Lint, Trieste, 1972.

Vasquez D., *Manuale di psicogeografia*, Nerosubianco, Cuneo, 2010.

Vicari S., Haddock F., *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, Il Mulino, Bologna, 2009.

Vigna C., Zamagni S., *Multiculturalismo e identità*, Vita e Pensiero, Milano, 2002.

Zanini P., *Significati del confine*, Bruno Mondadori, Milano, 1997.

Varie e sitografia

Archivio internet quotidiano “Il Piccolo”.

Associazione temporanea di Impresa Technital – Marconsult, *Piano regolatore del Porto di Trieste*, luglio 2005.

Associazione Trieste Futura, *Trieste Futura. La Strategia* , Trieste, 2000.

Barduzzi O., *Relazione Generale sulla Variante al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio*, Autorità Portuale di Trieste, 2005.

Città d’acqua e progetti sui waterfront portuali, *Aquapolis,* n.1-2, Centro Internazionale Città d’Acqua, Venezia, Marsilio, 2001.

Comune di Trieste, Ufficio Statistica, “la popolazione ieri, oggi e domani”, 2012

http://www.alpeadria.com

http://www.anvgd.it

http://www.archimagazine.com/bfoster.htm

http://www.aussacorno.it/

http://banchedati.camera.it

http://www.coordinamentoadriatico.it

http://www.fondazionenordest.net

http://www.greenaction-transnational.org

http://www.lavoceditrieste.net

http://www.porto.monfalcone.gorizia.it

http://www.porto.trieste.it

http://www.portoverto.it

http://www.prefettura.it

http://www.senato.it

http://www.triestelibera.org

Lonza R., *Speciale Porto di Trieste,* "Trasporti News", Aprile 2005.

McLaughlin J., *Trieste and Adriatics ports*, "Lloyd's List", 21 aprile 2005.

Pichierri P., *Progetti e speranze di Marina Monassi*, Rassegna Stampa "L'Avvisatore Marittimo", 15 giugno 2005.