

Accade a Trieste a proposito di porto ... treni (forse questo è l'ultimo, se non stiamo attenti lo perdiamo)

L'ascesa del Porto di Trieste – all'estremo punto settentrionale dell'Adriatico, lat. boreale 45° 38'8" ed a 11° 17' ad oriente del meridiano di Parigi- inizia nel 1719 col Porto Franco ed è così veloce che fa da volano alla creazione di una città cosmopolita (300mila abitanti allo scoppio della prima guerra mondiale) che anche Marx, corrispondente del New York Tribune ne scrive nel 1857 in due articoli esemplari.

Venezia è ormai decaduta, Trieste, nata dal nulla prevale, alti fondali, buone capacità d'attracco, solida terraferma adatta per sviluppare l'attività cantieristica di costruzione e riparazioni navali. Alla costruzione del porto (moli, banchine, magazzini) fa seguito la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie, che collegano la città a Vienna ed all'hinterland mitteleuropeo, la Meridionale (1857) e la Transalpina (1910) che oggi -insieme alla Pontebbana- garantiscono una facile via d'accesso all'est Europa.

Trieste è stata quindi dal 1719 al 1919 porto commerciale ma anche industriale, e se la sua funzione originaria (con l'annessione all'Italia) si ridimensiona e la città diventa uno dei tanti porti della penisola,, dopo la seconda guerra mondiale il porto petroli (oleodotto di Ingolstadt), la Finmare ed il Lloyd triestino in parte compensano il diminuito movimento marittimo, ma l'attività portuale fatica a riconnettersi con l'attività industriale E il piano CIPE del 1966 ridimensiona ulteriormente occupazione e investimenti nella cantieristica navale.

Sull'Autorità Portuale Triestina, da tempo istituzione controllata dal settore più retrivo della destra triestina, per anni si sono fatte battaglie che andavano dalla gestione della manodopera al prezzo degli affitti per gli hangar ed i capannoni, accanto a quelle politiche che riguardavano la gestione e la ristrutturazione dei grandi spazi di Porto Vecchio da sempre interessati a politiche di speculazione o interventismo edilizio (la gentrificazione nel frattempo si abbatte sul centro Storico e la Città vecchia).

La nuova gestione dell'AdSP (Zeno d'Agostino) ha però contribuito a cambiare alcuni dati di fondo e a modificare il quadro preesistente, dando prima un giusto riconoscimento al lavoro operaio svolto dalle cooperative (art.17 Legge 84 sui porti), poi rintuzzando il clientelismo della destra sulle attribuzioni e i compiti degli organismi portuali, con politiche di apertura ed innovazione verso i terminalisti e soggetti fruitori delle strutture portuali, intervenendo sull'ammodernamento di strutture e reti della realtà triestina, ingessata dai tempi della guerra fredda (che qui poi, per certi versi non è neanche finita) ed infine intervenendo su quanto previsto dall'Allegato VIII ("Strumento relativo al Porto Franco di Trieste") a integrazione del Trattato di pace con l'Italia riguardante il Territorio Libero di Trieste (10 febbraio 1947, una data storica).

Che prevedeva: la costituzione del Porto Franco doganale amministrato come Ente Pubblico (art.1 e 2); quindi per le merci in importazione, in esportazione e in transito nessun dazio o gravame (art.5) e tutte le altre operazioni – il deposito, il magazzinaggio, l'imballaggio e reimballaggio, la verifica e cernita delle merci- saranno autorizzate nel Porto Franco di Trieste dai regolamenti emanati dal Direttore del Porto Franco stesso (art.6) che potrà anche autorizzare in porto Franco la lavorazione delle merci (art.7, par.1) e realizzare attività industriali (art.7, par.2).

Sulle altre facoltà in capo al Direttore del Porto valgono poi gli art.19 e 20 che prevedono la piena responsabilizzazione della sua figura in materia di "...misure ragionevoli e necessarie per l'amministrazione, il funzionamento, la manutenzione e lo sviluppo del porto... dell'esecuzione dei lavori portuali di ogni tipo... determinerà le condizioni di lavoro nel porto franco ed emanerà quelle norme e quei regolamenti che riterrà necessari nell'esercizio delle sue funzioni."

La storia pregressa quindi nasce nel 1719, decolla nel 1857, ha due battute d'arresto (nel 1918 e nel 1966) ma una ripartenza nel 2016, dopo 50 anni di stagnazione, quando le uniche due voci positive nel bilancio del Porto erano il petrolio... e il caffè.

I motivi dell'attacco a D'Agostino sono noti, le conseguenze, se quella sentenza venisse sciaguratamente confermata sarebbero devastanti, per la città, per i lavoratori, per gli operatori marittimi, per la credibilità del sistema paese che non può permettersi i colpi di coda di un affarismo speculativo e di una concezione privatistica e proprietaria del bene pubblico. Abbiamo dato la nostra solidarietà a Zeno D'Agostino perché condividiamo una ipotesi di futuro che parte da questi presupposti. Un'idea di sviluppo per la città ed il suo territorio, in un'ottica europea e di apertura internazionale, fondato sul ruolo strategico di un porto franco internazionale con una attiva presenza industriale, con lavoro stabile e regolamentato, con il sostegno attivo della mano pubblica ma con progetti e politiche di piano, ben oltre quindi le politiche di privatizzazione seguite sin dal 1998.

Il positivo avvio della presenza ungherese in Area ex Aquila è solo il primo tassello di un mosaico dove altre situazioni devono o potranno trovare soluzione, il nodo delle bonifiche che non riguarda solo il SIN, prevalentemente area Ex Ezit (oggi COSELAG, Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana), ma rimanda a una visione generale di sviluppo- in cui Trieste è già ridiventata primo porto italiano-inserita nello scenario europeo, quello del corridoio Adriatico-Baltico e della sinergia di sistema con la Macroregione IonicoAdriatica, con progetti ed iniziative sui diversi terreni che privilegiano ambiente e blue economy, ed anche come terminale della BRI (Belt and Road), una via della Seta che salda una visione strategica, di accorciamento delle distanze, di veicolazione di flussi materiali ed immateriali, di merci, tecnologia e conoscenza, che travalica gli interessi contingenti di aziende, borse e mercati locali e, figuriamoci, le miserevoli vicende di casa nostra, che però non vanno sottovalutate, ma affrontate e respinte . In una intervista dello scorso anno, Mario Sommariva, che molti di noi ricordano come dirigente della FILT/Cgil, sottolineava come a fare la differenza fossero le potenzialità dell'Alto Adriatico, come a Trieste il 90% del traffico fosse internazionale, con un range di collegamenti ferroviari che arrivava anche a coprire 800-1000 km, e come ogni settimana partissero dal porto di Trieste 14 treni per Budapest.

Ma a convincere il governo ungherese a guardare a Trieste come area di interesse, a prospettarne l'evoluzione come hub strategico d'Europa, "porta" marittima e logistica dell'Europa continentale, è stato proprio quel regime di Porto Franco su cui ha investito, creduto lavorato il Presidente D'Agostino.

Oggi al porto lavorano circa 1100 operai e 400 impiegati, altri 300 in PTS (Porto Trieste Servizi) e in AdriaFER, senza contare il personale dei servizi tecnico nautici e l' indotto della logistica. E' questo il quadro di riferimento cui va indirizzata l'iniziativa politica della sinistra delle forze politiche democratiche, del sindacato, del mondo del lavoro e dell'imprenditoria – per lo sviluppo futuro del porto e della città. Oggi il ricorso a TAR del Lazio inizia il suo iter e siamo tutti a vedere cosa accadrà nei prossimi giorni

Marino Calcinari

Circolo del manifesto di Trieste