

Sappiamo che Trieste è IL porto per antonomasia rappresentando non solo un fondamentale valore economico ma, di più la base storica di produzione ed attività marittima e mercantile su cui la città, a partire dall'Ottocento ha potuto far leva per primeggiare tra gli altri porti europei. Non tra quelli italiani, perché dal 1382 Trieste era città austriaca, parte di un impero plurinazionale le cui radici si espandevano nel centroeuropa. L'industria navale, motoristica e navalmeccanica e le altre attività produttive ad essa legate si sarebbero sviluppate per esigenze implicite nelle necessità di soddisfare un fabbisogno di sviluppo a sostegno delle varie attività ad esse collegate (le vernici per le navi della ditta Veneziani, la fabbrica di sartame e corderia Angeli, etc) che ricevettero il sostegno dello Stato e che dopo la perdita di Venezia che fu annessa all'Italia nel 1866, consentirono a Trieste e poi a Pola ed a Fiume di consolidarsi come porti dell'Impero Austroungarico, il primo come porto mercantile, il secondo come porto militare ed il terzo come porto dell'Ungheria. Questo assetto durò fino al 1918.

Dopo quella data Trieste diventava uno dei tanti porti "italiani", da cui molti si sarebbero imbarcati per andare altrove. Dopo la seconda guerra mondiale, perdurando l'amministrazione alleata angloamericana e l'esodo dall'Istria (entrata a far parte della Jugoslavia) oltre 25mila triestini si imbarcarono per raggiungere l'Australia e stabilirvisi pressoché definitivamente.

Da allora il futuro della città, segnato dalla progressiva terziarizzazione ha mantenuto un rapporto contraddittorio con le potenzialità che pure il porto continuava a mantenere, sempre dipeso dall'importanza dello sviluppo legate all'attività motoristica e navalmeccanica, ma non solo. Trieste come Porto industriale ebbe il suo teorico atto di nascita nel 1928 ma fu solo dopo il 1945 che si può parlare di Porto industriale allorquando videro la luce le piccole e medie aziende industriali create ex novo e /o in parte trasferitisi dalla città nel comprensorio di Zaule. Accanto ai Cantieri Navali (I CRDA, Cantieri Riuniti Dell'Adriatico) sorsero o si espansero il FELSZEGY di Muggia e el Cantiere Navale Giuliano "San Giusto", lo stabilimento siderurgico ILVA di Servola occupava oltre 1200 lavoratori ed i suoi impianti vantavano due gruppi di cokeria, u altoforno, due forni Martin-Siemens di produzione della ghisa, c'erano la "Raffineria Triestina di Oli Minerali, fondata nel 1891 e poi dal 1922 assorbita dalla Esso Standard italiana, ed a seguire grazie al Porto poterono insediarsi l'industria alimentare, l'industria chimica. e farmaceutica, la tessile e la cartotecnica; alcune di queste attività produttive (r)esistono ancora oggi. Ma fu importante ed è strategica, tanto più oggi la permanenza, e lo sviluppo di una visione della portualità legata ad una visione di futuro con ricadute positive, non solo occupazionali, per la città. In grado di fare argine all'inverno demografico, alla fuga dei giovani, all'overtourism.

A tal fine servono politiche di rigenerazione, riuso, riappropriazione collettiva degli spazi urbani, e che a partire dalle potenzialità che oggi il sistema porto può offrire, anche in seguito alle giuste scelte operate da Zeno d'Agostino nel merito del riutilizzo e

valorizzazione della logistica la politica, la classe politica decida di adoperarsi in modo fattivo seguendo i criteri di una programmazione seria, fondata su progetti ed interventi seri di salvaguardia e valorizzazione del territorio, a partire da una politica industriale necessariamente innovativa e sostenibile su un territorio peraltro compromesso da politiche fin qui poco lungimiranti, quindi ecocompatibilità e una visione green. Importa che infine la valorizzazione dell'area portuale possa fondarsi su progetti praticabili e che una consapevole programmazione possa fare il resto, sul solco del lascito realizzato da 'Agostino, da apripista, in quel vasto territorio urbano che comprende i moli 0-4 ed i relativi manufatti e magazzini mettendoli in salvo o al riparo da politiche speculative o di bassa .lega. Di riverniciature e propaganda la città può farne a meno.

\*\*\*

#### Una nota storica

Il Porto Nuovo di Trieste – che oggi chiamiamo “Vecchio”-fu realizzato dall'amministrazione austriaca dal 1863 al 1868 e copre un'area di circa 617.000 mq. estendendosi dallo sbocco del Canale di Ponterosso all'abitato periferico di Barcola.

L'area comprendeva 5 moli (0; I; II; III e IV), 3.100 metri di banchine, 23 grandi edifici tra hangar, magazzini ed altre strutture, protetta da una diga foranea

Ma ne aveva parlato già Marx in un articolo del 1857 -e lui sapeva guardare lontano -che la ferrovia sarebbe stata indispensabile per rafforzare le occasioni di sviluppo e crescita della città emporio ed a ciò provvidero due uomini di indubbio valore e capacità.

Il primo fu l'ingegnere – di origini albanesi-Carlo Ghega, il secondo fu Paulin Talabot che venne incaricato dalla Società ferroviaria Südbahn di realizzare un progetto più compiuto in tal senso.

Se Carlo Ritter von Ghega aveva costruito la rete ferroviaria austriaca, Talabot vi contribuì fortemente, come imprenditore ed azionista e la stazione di Trieste fu inaugurata alla presenza dell'imperatore Francesco Giuseppe nel 1878.

Nel frattempo la tratta terminale della ferrovia era stata ampliata e modificata con l'abbassamento al livello del mare del suo percorso e che “La storia di Trieste sarebbe stata nel suo porto” è una affermazione che troviamo ne “il mio Carso” di Scipio Slataper.

E'vero infatti che la nuova stazione ferroviaria mutò grandemente il panorama della zona, furono avviate grandi opere edilizie tra cui la mastodontica “casa del Ferroviere “ demolita cent'anni dopo per fare posto ad un Palazzo della Regione” (sic) poi mai costruito, ma tutta

la zona adiacente venne modificata da interramenti e demolizioni.

La Ferrovia che prima si fermava nell'attuale via Udine era stata fatta "scendere" a livello del mare e per la realizzazione del nuovo fabbricato si rese necessaria la demolizione, nel 1869 del vecchio Lazzaretto di Maria Teresa, poi nel 1873 partirono i lavori per l'ampliamento della stazione, la cui inaugurazione si svolse il 19 giugno 1878 alla presenza dell'Imperatore Francesco Giuseppe. Ed oggi un largo viale alberato dalla Stazione Centrale porta a Barcola e poi a Miramare

Vi fu un giornalista svizzero Jakob Christoph Heer che visitò e rimase impressionato dalla vivacità, dai rumori e dal fervere dell'attività, umana e meccanica a ridosso della stazione e del Porto Nuovo e qui scrisse le tante situazioni cui partecipò nelle pagine del suo libro, *"Vacanze sull'Adriatico"*, che fu pubblicato nel 1888. Egli descrisse la pletora di navigli galleggianti sulle acque scure, le golette i trabaccoli i bragozzi, le tartane e scialuppe, i canotti le barchette a vela per la piccola pesca ma rimase soprattutto colpito dal gigantismo dei piroscafi che mettendo in pressione le caldaie facevano salire in cielo dai camini pennacchi di fumo nero ...

## E VENIAMO AI GIORNI NOSTRI

Non esageriamo se sosteniamo che la situazione del porto oggi sia più complicata di allora se evidenziamo che, per le sue diverse qualità, caratteristiche e tipologie di utilizzo per i diversi problemi che ne derivano - tra cui molto dibattuto oggi il tema del riuso o rigenerazione degli spazi in evidenza collegati ai Magazzini-è difficile impostare un progetto complessivo per più motivi che qui brevemente elenchiamo:

Abbiamo ricordato prima come il Porto di Trieste sia ottimale per capienze, misure e potenzialità infrastrutturali, ed è protetto da una diga foranea.

Ed è un porto marittimo con più vocazioni; certamente questo spazio va preservato respingendo ipotesi di "attrattore turistico-culturale" quindi di turisticazione e sottrazione all'utilizzo collettivo dei cittadini, non serve poi "spostare" uffici regionali, peraltro nelle aree in concessione a Greensam su cui c'era ( o c'è ancora?) un contenzioso tra Comune e concessionario in relazione alle opere di urbanizzazione ; senza contare che servono preliminarmente o dovrebbero avere la precedenza, interventi come quello recente - nel 2019-al Magazzino 27b. ( Determinante è stato l'intervento di Italia Nostra che ha

patrocinato il recupero del manufatto )...

Infine nel febbraio 2023 si chiudeva il contenzioso tra Comune di Trieste e interesse privato (Maneschi) che rinunciava a mettere le mani sugli hangar 1/A, 2, 2/A, 3 e 4.

Ora però su quella porzione di territorio convergono sia il gruppo Costim srl, sia la holding industriale costituita dalla joint venture fra Impresa Percassi e Polifin, che ha definito con il municipio il partenariato pubblico-privato per la riqualificazione del Porto Vecchio. Parliamo di una area edificabile di 66 ettari del Porto Vecchio e che riguarda 25 magazzini.

Per cui sono in ballo 600 milioni di Euro.

E per cui casualmente c'è un'empasse sulla nomina dell'Autorità portuale. Complotto? Dietrologie? Che dire?

Comunque è successo che l'AdSPMAO (acronimo per Autorità di sistema Portuale Mare Adriatico) il 25 luglio scorso ha ricevuto un avviso di garanzia e per tal motivo ha rinunciato al voto in Commissione Trasporti della Camera per la ratifica dell'incarico contestualmente rassegnando le dimissioni dalla guida dell'Ente portuale (che comprende anche Monfalcone).

Così Salvini, nella qualità di Ministro dei Trasporti ha prima nominato in sua vece Donato Liguori, un funzionario del MITI come Commissario straordinario con incarico fino al 30 settembre dopo il breve periodo di gestione svolta da Vittorio Torbianelli già segretario generale dell'Authority da aprile 2021.

Quindi, con un passo successivo la commissione trasporti della Camera ha votato a maggioranza in favore di Marco Consalvo, già amministratore delegato di Airport Trieste, peraltro ancora in carica e scelto suo tempo dalla (ex) presidente del Consiglio regionale FVG Debora Serracchiani, che così ha potuto assumere la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale.

Sappiamo che Consalvo ha illustrato, durante le audizioni, la sua visione per il porto, dicendo di voler puntare su investimenti per l'ammodernamento infrastrutturale, l'espansione della capacità portuale da 3,5 a 5 milioni di tonnellate entro il 2027, la digitalizzazione, la connettività ferroviaria, e una strategia di crescita che porti il capoluogo regionale a diventare competitivo nel contesto europeo, mirando a far diventare lo scalo triestino "il primo porto green del Mediterraneo". Sarà... certo, per le nomine il cerchio sembra essersi chiuso. Se poi fra un anno, ma i "rumors" ci sono già adesso, la leghista Annamaria Cisint, già sindaco di Monfalcone ed europarlamentare volesse planare su Trieste per succedere al sindaco Dipiazza lo scenario politico, già sbilanciato a destra oscillerebbe ancor più in quella direzione di quanto oggi non sia. Un teatrino della politica, dove affarismo, sinecura, pressapochismo, inadeguatezza fanno da sfondo ad una città che si impoverisce e ripiega rancorosa su sé stessa.

Concludiamo ricordando che una nota positiva c'è.

Trieste è il primo porto italiano per carico di container, per il flusso di merci, per estensione

e traffico totale ed anche per movimentazione di auto e passeggeri (overtourism) ed ha superato l'obiettivo UE del 50% della merce trasportata su ferrovia. Certo è anche un porto militare, un porto della Nato, ed il presidente della locale Camera di Commercio valorizza ed enfatizza questo dato. C'è da essere preoccupati, se venisse meno l'argomentazione logica su questa eventualità. Pace e sviluppo, politiche di distensione e dialogo, di arresto della guerra e della logica militarista sono obiettivi su cui far convergere il movimento di opinione e di lotta che è sceso in piazza per Gaza, contro la guerra di Netanyahu, per fermare quella in Ucraina.

Lo scenario su cui calibrare proposte praticabili non può esimere da queste premesse e una politica che voglia guardare al futuro deve misurarsi con queste potenzialità e le molte contraddizioni che permangono, possono essere rimosse con una politica partecipativa, di mobilitazione democratica che sia all'altezza di questa sfida. Capace di respingere populismo e demagogia. Quindi sono previste alcune iniziative di movimento e di lotta che vedranno, come lo scorso 25 ottobre, protagonisti i lavoratori, i giovani, i cittadini, i pensionati: il 22 novembre con NUDM (Non Una di Meno) poi il 28 novembre sciopero generale indetto da COBAS, USB e sindacati di base, infine quello del 12 dicembre della Cgil. Una mobilitazione che si estenda e cresca contro le politiche neoliberiste, contro le politiche belliciste del governo Meloni e del Comitato d'Affari le cui filosofie opprimono ed umiliano la democrazia ed i valori fondativi dell'Europa democratica, il tempo è ora.

Marino Calcinari