

## **Trieste va in Porto?**

*10 marzo 2016, Polo di Aggregazione Giovanile "Toti": Scat si concentra questa volta su uno dei temi più cari ai triestini, quello del Porto (vecchio e nuovo).*

Con l'incontro "Trieste va in Porto? conoscere il porto e il suo futuro", la Scuola di Cittadinanza Attiva dell'Associazione Rime affronta un tema che, a Trieste, è sempre di attualità. Più che mai in tempi recenti: il 2015 ha visto il passaggio di consegne ai vertici dell'Autorità Portuale di Trieste, con il subentro di Zeno D'Agostino a Marina Monassi. Il nuovo "timoniere" della Torre del Lloyd ha subito avviato politiche di rivendicata discontinuità con il passato, in particolare nel senso di una maggiore integrazione della logistica portuale con i trasporti ferroviari, e una maggiore collaborazione con l'entroterra friulano.

D'altra parte, nei mesi scorsi si è completato il processo di sdemanializzazione delle aree del Porto Vecchio, la cui gestione passa ora dall'Autorità Portuale (ente statale) al Comune di Trieste, con maggiori possibilità di rilancio dell'area e un ventaglio più ampio di possibili destinazioni.

L'incontro di Scat è stato aperto dai saluti dell'Assessore all'Istruzione del Comune di Trieste Antonella Grim, che non ha mancato di ribadire l'apprezzamento dell'Amministrazione per l'ottimo lavoro svolto da Rime in questi anni sul fronte dell'educazione e della cittadinanza attiva. La parola è passata poi a Giulio D'Agostini dell'Associazione Rime, che ha introdotto l'ospite della serata, il prof. Daniele Andreozzi, docente di Storia Economica dell'Università di Trieste.

Secondo il prof. Andreozzi, bisogna prima di tutto demolire i luoghi comuni. Pensare la città di Trieste come una sorta di prolungamento del porto stesso, o immaginare una storica e perfetta simbiosi porto-città è il più macroscopico di questi luoghi comuni.

Si tratta, in altre parole, di una delle tante "retoriche" di Trieste, costruite ad arte per cercare di inquadrare l'identità di una città invece non definibile secondo criteri semplicistici.

La perfetta armonia città-porto vi è stata, forse, solamente nel '700 in epoca teresiana, ma già nell'800 tale unione andava frammentandosi, sostanziandosi in un rapporto tutt'altro che univoco. Per fare qualche esempio, Andreozzi mette in luce come, già nel primissimo '900, non fosse più attiva una sola banca commerciale triestina (nel senso di alimentata da capitali triestini, o comunque autoctoni). Inoltre, già dall'800, gli abitanti di Trieste impiegati nel lavoro portuale sono sempre andati diminuendo. Oggi, questa situazione è

esponenziale: il Porto è un'immensa struttura logistica, ma che di fatto non crea occupazione.

Altro luogo comune è quello del "Punto franco", sbandierato più volte come una delle peculiarità essenziali del Porto di Trieste. Secondo Andreozzi, il "Punto franco" è una vera e propria "frottola" o al massimo uno "spot elettorale". L'idea che il "Punto franco" sia in grado di richiamare traffici di per sé, perché "non vi si pagano le tasse", è sbagliata e semplicistica. Se si vanno a vedere i dati concreti, in particolare, l'esenzione fiscale è limitata a certi tipi di tecniche commerciali, per cui, allora come oggi, le merci che usufruirebbero di tali benefici sarebbero in un numero irrilevante.

Su cosa dovrebbe puntare oggi il Porto di Trieste? Sicuramente a una maggiore integrazione con il tessuto produttivo del territorio del Friuli-Venezia-Giulia, anzitutto. Poi, secondo Andreozzi, a un rapporto privilegiato con i porti e i traffici del Mediterraneo meridionale, strada che fino ad oggi è stata inspiegabilmente poco battuta.

Quanto alla riqualificazione del Porto Vecchio, meglio non sbilanciarsi: l'unica reale preoccupazione, per Andreozzi, è quella che gli appalti siano infiltrati dalle organizzazioni criminali e dalla corruzione, come successo ad esempio a Venezia per il MoSe, per cui sarà necessario un monitoraggio attento e costante.

Marco Simeon