

LA PAURA DEI CAMBIAMENTI

# Una città ingessata da un male antico: la sua "triestinità"

di DIEGO DE CASTRO

Il problema della nostra "triestinità" e delle conseguenze negative e positive che essa porta era di moda parecchi anni or sono. Forse il primo a sollevarlo fu un bravissimo storico finora molto negletto, anche se divenuto nei tardi anni della sua breve esistenza professore ordinario all'Università, molto negletto dicevo, perché costituiva la incarnazione umana della contraddizione. Fabio Cusin perseguitato dal fascismo perché ebreo e socialista, continuava a ritenersi perseguitato da tutti e conseguentemente considerava doveroso perseguitare tutti. Tanto per darne un'idea cito il titolo di un suo libro: "L'antistoria d'Italia". Mentre noi ci davamo da fare, nei tardi anni Quaranta e nei primi anni Cinquanta, per salvare Trieste e parte dell'Istria all'Italia egli scriveva interessanti articoli su un quotidiano indipendentista notoriamente pagato da Belgrado. Ma, nella sua onestà morale, aveva dichiarato che "Trieste è italiana perché non può essere altrimenti". Ora l'illustre storico professor Cervani sta opportunamente pubblicando molti lavori di Cusin nella collana "Civiltà del Risorgimento". Uno di quei lavori, scritto nell'autunno 1945 e uscito nel 1946 aveva per titolo "la liberazione di Trieste". La liberazione, per Cusin, era quella di Trieste da se stessa e cioè dalla sua triestinità. Cusin dice che il destino di Trieste non è tragico ma soltanto strano; secondo me esso è da un lato tragico (la sua posizione geo-etnico-economico-politica, eccetera) dall'altro la stranezza è data da un complesso psicologico che porta a considerarci diversi dagli altri italiani perché noi siamo collocati sul confine di tre culture: italiana, slava e tedesca. Essere diversi significa essere migliori o peggiori e certamente noi ci sentiamo migliori, credo che ciò corrisponda alla realtà perché siamo tutti fortissimamente misti in quanto la grande Trieste è stata creata da una quindicina di etnie. Gli antropologi e gli genetisti hanno definitivamente dimostrato che i popoli misti possiedono qualità fisiche e

psichiche superiori a quelle dei popoli appartenenti a una sola razza. Penso che questo sia il lato positivo della triestinità ma il suo lato negativo porta conseguenza molto nocive la principale di esse è quella data dal fatto che ritenendoci migliori degli altri moltissimi tra noi non vogliono cambiare e si dimostrino contrari ad ogni progresso, tenendo l'occhio rivolto sempre al nostro glorioso passato di terzo porto del Mediterraneo, di città fiore all'occhiello del più grande impero che esistesse allora in Europa, della creatività delle sue industrie, della numerosità delle persone appartenenti all'alta intellettualità europea.

Questa resistenza ai cambiamenti è di antica data. I circa settemila abitanti che Trieste aveva nel 1719, quando fu concesso il porto franco, resistevano tenacemente alla creazione sulle saline del cosiddetto Borgo teresiano, l'attuale centro storico di Trieste e non erano affatto lieti della concessione del ricordato porto franco perché temevano di perdere i loro medioevali privilegi ottenuti dall'impero austriaco. Poi, quando si accorsero che il porto franco incrementava la ricchezza della città esso divenne per loro e per tutti il "Dio porto franco" (secondo Cusin) e quando il porto franco divenne punto franco inveirono contro il provvedimento, il quale non solo si dimostrò non nocivo, ma addirittura utile, così verso il 1910, la floridissima città raggiunse il livello demografico che ha oggi e nel 1914 toccò il 240 abitanti. Trieste era chiamata la California dell'Adriatico. I triestini però non si accorsero che non era solo la loro indubbiamente notevolissima imprenditorialità a creare tanto benessere, ma anche l'aiuto che dava l'impero il quale già nel 1957 aveva creato una ferrovia per Vienna e successivamente un'altra che oltrepassava le Alpi e concedeva tariffe ferroviarie differenziali per le merci che passavano per il porto giuliano. La più celebre è quella detta Danubio-Sava-Adriatico.

Illusi che l'impero sarebbe stato ridimensionato nei suoi bordi come era avvenuto nel 1859 e nel 1866, gli irredentisti triestini ed istriani andarono a combattere contro l'Austria nell'esercito italiano: moltissimi morirono.

Quando arrivò l'Italia nel 1918, le conseguenze economiche furono ben diverse da quelle previste perché, fino al Congresso delle nazionalità oppresse (Roma, aprile 1918), a nessuno era passato per la testa di distruggere il vecchio impero; così Trieste perdette il suo grande retroterra economico ed in più si trovò di fronte all'imprevista concorrenza di Venezia, divenuta porto industriale per merito del futuro ministro delle finanze di Mussolini, il conte Volpi di Misurata. A questo si aggiunse anche la politica autarchica del fascismo che tendeva a ridurre i traffici internazionali. La città riuscì a campare, più o meno bene, tra le due guerre e, questa volta, in merito dell'imprenditorialità locale. Vani, invece, furono i tentativi verso i cosiddetti "Stati successori" per ripristinare l'antico traffico commerciale.

Il colpo mortale fu dato dalla seconda guerra mondiale, in cui Trieste perdette anche il suo piccolo retroterra. Vi fu un primo periodo di effimera floridezza, quando l'Italia pagava i debiti della largheggiante economia del Governo Militare Alleato e le truppe anglo-americane di occupazione lasciavano in città dieci milioni di dollari all'anno. Ritornata l'Italia e chiusa la città in un cul de sac indifendibile militarmente circondato da uno Stato oscillante tra l'economia del socialismo reale staliniano e le fantasie dell'autogestione nessuna grande industria privata venne ad installarsi in una zona dove, non per modo di dire, tutto era a tiro di schioppo da un confine più nemico che amico. Si pensò di avviare parzialmente alla situazione creando industrie di Stato i cui disastrosi risultati sono ancora sotto agli occhi di tutti.

In questo momento storico Trieste può

essere davanti ad un grande avvenire perché viene a trovarsi al centro dei traffici non più solo Nord-Sud, Sud-Nord, ma anche Est-Ovest e Ovest-Est, traffici che già l'Austria-Ungheria aveva individuato prima del 1914, attraverso il progetto di una ferrovia Budapest-Bordeaux che passava per l'Austria, l'attuale Slovenia e Trieste. Un altro ramo doveva congiungere Budapest a Kiev. E'

l'attuale corridoio numero 5 della U.E. Ma, purtroppo, si vede che la triestinità rispunta ancora: il ritardo nell'attuazione dell'off-shore fu dovuto a influenze locali e non a quelle degli organi internazionali. Se Trieste saprà cogliere questo momento storico veramente unico per il suo sviluppo essa potrà avere un grande futuro; ma, se continuerà a protestare contro gli accordi con i paesi vicini e a

ridurre la triestinità a beghe di quartiere o addirittura di cortile di casa, la città perderà l'ultimo treno della sua storia, si ridurrà sotto i 200 mila abitanti e diventerà un piccolo centro di grande cultura, ma di ben modesta portata nell'economia internazionale ed anche nazionale e locale

**Diego de Castro.**