

Sergio Zilli  
(a cura di)

# TERRITORIO E CONSUMO IN UNA REGIONE COMPOSITA

**Il Friuli Venezia Giulia  
fra Grande Distribuzione Organizzata  
e Barcolana**



Scienze geografiche

**FrancoAngeli**

OPEN  ACCESS



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

**FrancoAngeli Open Access** è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

[http://www.francoangeli.it/come\\_publicare/publicare\\_19.asp](http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Sergio Zilli  
(a cura di)

# **TERRITORIO E CONSUMO IN UNA REGIONE COMPOSITA**

**Il Friuli Venezia Giulia  
fra Grande Distribuzione Organizzata  
e Barcolana**

**FrancoAngeli**  
OPEN  ACCESS

La pubblicazione di questo volume è stata finanziata dall'Unità Operativa dell'Università degli Studi di Trieste, con i fondi del Progetto di ricerca di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN), bando MIUR 2015, dal titolo *Commercio, consumo e città: pratiche, pianificazione e governance per l'inclusione, la resilienza e la sostenibilità urbane*.

Il progetto, coordinato da Lida Viganoni, è stato condotto dalle seguenti Unità Operative:

- Università di Napoli “L’Orientale”: responsabile Lida Viganoni (sub-Unità Universitat de Barcelona: responsabile Carles Carreras);
- Alma Mater Studiorum Università di Bologna: responsabile Alessandra Bonazzi;
- Università “G. d’Annunzio” Chieti-Pescara: responsabile Marina Fuschi;
- Università di Macerata (poi Università di Messina): responsabile Enrico Nicosia;
- Politecnico di Milano: responsabile Maria Antonietta Clerici;
- Università di Palermo: responsabile Girolamo Cusimano;
- Università di Trieste: responsabile Sergio Zilli.

Logo: ideazione e realizzazione grafica di Mariano Cinque.

ISBN Open Access: 978-88-351-0068-3

ISBN cartaceo: 978-88-917-9995-1

*In copertina:* Piazza Unità d’Italia a Trieste durante la Barcolana 2019  
(foto Studio Borlenghi, Milano).

Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Publicato con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

*L’opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d’autore.  
L’Utente nel momento in cui effettua il download dell’opera accetta tutte le condizioni della licenza d’uso dell’opera previste e comunicate sul sito*  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

# Indice

<b>Introduzione, di Sergio Zilli</b>	pag. 7
<b>1. Dal nome composto alla Città metropolitana. Le condizioni del diversificato sviluppo territoriale del Friuli Venezia Giulia, di Sergio Zilli</b>	» 15
1. Giovane e Speciale	» 15
2. Verso il nome composto	» 16
3. Nascita di una Regione divisa	» 21
4. L'azzardo della Città metropolitana	» 26
5. (Dis)Organizzare l'interno	» 32
<b>2. Quadro normativo, definizioni e metodologie d'analisi, di Orietta Selva e Dragan Umek</b>	» 41
1. Cenni storici	» 41
2. Impianto normativo attuale nel Friuli Venezia Giulia	» 43
3. Terminologie e definizioni	» 46
4. Impianto metodologico	» 53
<b>3. La Grande Distribuzione Organizzata in Friuli Venezia Giulia: territori e casi a confronto, di Orietta Selva</b>	» 55
1. Introduzione	» 55
2. Le cifre dello scenario regionale	» 58
3. La Grande Distribuzione Organizzata in Friuli Venezia Giulia tra tradizione e cambiamento	» 64
4. Centri commerciali, complessi commerciali e altre forme distributive in Friuli Venezia Giulia	» 70
5. <i>Città Fiera e Tiare Shopping</i> : un confronto tra realtà locali e modelli nazionali	» 84
6. Conclusioni	» 88

<b>4. Il commercio e la Grande Distribuzione Organizzata nella provincia di Trieste, di Dragan Umek</b>	pag. 93
1. Dall'emporio alla crisi della piccola distribuzione	» 93
2. La Grande Distribuzione Organizzata a Trieste	» 101
3. I centri commerciali a Trieste	» 106
3.1. Montedoro Shopping Center	» 107
3.2. Centro commerciale 'Torri d'Europa'	» 113
3.3. Centro commerciale 'Il Giulia'	» 115
4. La concorrenza della GDO slovena	» 117
5. Conclusioni e riflessioni finali	» 121
<b>5. Consumi e memoria nei Locali storici del Friuli Venezia Giulia, di Giovanni Modaffari</b>	» 125
1. I Locali storici come catene di valori	» 125
2. Tutela e valorizzazione dei locali storici in Friuli Venezia Giulia: il quadro normativo	» 127
3. La distribuzione regionale dei locali storici, delle attività storiche e relative tipologie	» 130
4. Tipologia e cronologia dei Locali storici di Trieste	» 131
4.1. Focus I: i Caffè di Trieste	» 133
4.2. Focus II: le farmacie di Trieste	» 135
5. Alcune esperienze italiane: Regione Lombardia, Firenze, Napoli	» 136
5.1. Regione Lombardia	» 136
5.2. Firenze	» 137
5.3. Napoli	» 138
6. Un'esperienza europea: Lisbona	» 139
7. Conclusioni: l'autenticità dell'inattualità	» 141
<b>6. Storia e prospettive economiche delle Rive di Trieste: il caso Barcolana, un evento <i>larger than the city</i>, di Giovanni Modaffari</b>	» 145
1. Il waterfront di Trieste	» 145
2. La Società Velica di Barcola e Grignano	» 149
3. Impatto economico e valori di Barcolana 50	» 154
3.1. Pubblico, popolazione e territori della Barcolana	» 154
3.2. Effetti diretti, indiretti ed indotti	» 157
3.3. Dimensione e valore della copertura mediatica	» 159
4. La Barcolana come prodotto di turismo esperienziale	» 161
5. Note conclusive	» 164
<b>Gli autori</b>	» 167

# Introduzione

di Sergio Zilli

Un ragionamento che affronti il rapporto fra territorio e ruolo delle attività commerciali in Friuli Venezia Giulia non può evitare il confronto con aspetti peculiari rispetto ad altre parti d'Italia. L'affermazione, che non deve essere considerata un *caveat* iniziale per giustificare un percorso di ricerca autonomo e differenziato, è il risultato del confronto sviluppato all'interno dell'équipe di ricerca che ha fatto capo all'Università di Trieste, composta da Orietta Selva, Dragan Umek, Giovanni Modaffari, Claudio Rossit e Sergio Zilli, nel corso del progetto PRIN *Commercio, consumo e città: pratiche, pianificazione e governance per l'inclusione, la resilienza e la sostenibilità urbana*, coordinato dall'Università "L'Orientale" di Napoli sotto la responsabilità scientifica della professoressa Lida Viganoni.

Gli elementi che hanno evidenziato le principali differenze rispetto alle altre esperienze portate all'attenzione dei partecipanti al progetto da parte delle altre unità locali sono quelli relativi alle dimensioni delle rispettive realtà, ai percorsi storici, all'adesione (o resilienza) a modelli di consumo propri delle società in cui il mercato – del lavoro, del commercio, della formazione ai vari livelli – rappresenta l'unico indirizzo di sviluppo riconosciuto. Su questa base, risulta evidente che i singoli aspetti costitutivi dei territori in questione, discussi nelle loro evoluzione e relazione, diventano determinanti nel fornire gli elementi necessari per comporre un quadro esaustivo per affrontare e tentare di comprendere lo spazio preso in esame.

Tale passaggio implica quindi il riconoscimento della differenziazione territoriale propria delle rispettive porzioni di paesaggio individuate come cornici della ricerca. Questa può derivare da una condizione politica, quali i confini delle amministrazioni considerate, siano esse Regioni, Province o città; da un percorso storico specifico, legato a vicende più o meno prossime nel tempo; da un primato di indirizzo politico locale, manifestato attraverso l'elaborazione di una pianificazione delle relazioni

territoriali basata su un'idea di gestione di sviluppo dello spazio; dalla eventuale presenza di un ceto imprenditoriale interessato a operare in quell'area, nei diversi settori produttivi. Un simile approccio presuppone l'accettazione della diversità dei territori, perché la combinazione degli elementi sopra citati, con altri specifici delle singole realtà, produce risultati differenti e attribuisce primati o penalizzazioni a elementi e congiunture che non hanno lo stesso rilievo in ogni parte del Paese. Sotto questo punto di vista, il paesaggio continua a portare su di sé la testimonianza delle modifiche intercorse nella società e la sua lettura favorisce l'individuazione non soltanto dei segni delle modifiche, ma anche i fattori condizionanti lo stato odierno delle cose. La sua interpretazione suggerisce quindi quali potrebbero essere gli interventi per migliorarlo.

L'Italia, nei settanta anni di Repubblica, ha profondamente modificato il suo territorio e la sua popolazione. Il retaggio di quanto fatto nella fase pregressa, quando scelte basate su schemi ideologici e approcci pratici allora egemoni avevano modificato le relazioni fra uomo e spazio in maniera significativa, non è stato del tutto superato. Le più recenti trasformazioni dell'economia mondiale, che hanno diffuso su gran parte del globo un unico modello di gestione, in precedenza proprio soltanto del "primo" mondo, sono intervenute con una velocità superiore a quella misurata nei decenni precedenti e nel giro di pochi anni hanno prodotto nuovi scenari, risultato di sovrapposizioni raramente indolori. Discutere la condizione odierna, soprattutto in certe porzioni non centrali rispetto al Paese, senza considerare il percorso svolto dalle società locali, anche se sviluppato all'interno di un quadro nazionale, rischia di offrire una rappresentazione incompleta e di non consentire il delinearsi di un ragionamento che proponga elementi di sostegno all'elaborazione di nuove politiche territoriali.

Il caso del Friuli Venezia Giulia presenta, nell'opinione del gruppo di ricerca dell'ateneo triestino, un percorso particolarmente differente dalle restanti parti discusse all'interno del progetto; un percorso che ha prodotto peculiari condizioni contingenti, anche per quanto riguarda il rapporto fra territorio e consumo. Gli elementi qui discussi, che parafrasando Paolo Conte potrebbero essere indicati come "è tutto un processo di cose"<sup>1</sup>, hanno a che fare con temi che vanno dall'evoluzione storica dell'organizzazione territoriale alle relazioni fra le sue parti, dalla distribuzione demografica alla gerarchia dei luoghi, dai rapporti internazionali ai gruppi dirigenti locali, dalle scelte imprenditoriali alla produzioni di legislazioni specifiche, dall'abbandono delle aree periferiche alla valorizzazione del mare.

<sup>1</sup> Paolo Conte, *Bartali*, in "Paolo Conte", CGD, 1998.



La popolazione regionale corrisponde ad un cinquantesimo di quella italiana (e analoga, in percentuale, è la sua estensione), distribuita, con rare eccezioni, in centri medi e piccoli le cui dimensioni consentirebbero con estrema difficoltà la partecipazione ai progetti europei specifici delle città medie, citati da Maria Antonietta Clerici nel primo volume elaborato all'interno di questo PRIN e prodotto nel 2017. Due sono le città identificabili, per numero di abitanti e/o per ruolo territoriale, come tali – Trieste e Udine – ma le loro relazioni con il restante Friuli Venezia Giulia, anziché rappresentare un fattore catalizzante, sono limitate e quindi un freno alla coesione. Generalmente condiviso è il riconoscimento della dualità regionale, ovvero del suo essere composta dalle due parti indicate nella denominazione ufficiale, distinte e non collaborative fra loro fin dalla formazione dell'ente Regione. Questa condizione non ha perso importanza neanche con le ultime vicende, quelle che hanno trasformato l'organizzazione politica ed economica mondiale, e ha costituito un fattore determinante nelle scelte di modernizzazione territoriale. Nella quotidianità ci sono due subregioni, al cui interno anche i “normali” aspetti morfologici continuano a svolgere un ruolo importante, che hanno avuto percorsi di sviluppo propri, accompagnati da crescite e declini, con una fluttuazione del primato regionale dall'una all'altra.

Un simile stato delle cose non ha favorito lo sviluppo dei collegamenti interni e il raccordo fra i nuclei principali è ancora tale da non sostenere le relazioni. I tempi di percorrenza ferroviaria interna – sulla rete sopravvissuta alla soppressione delle linee minori – sono rimasti quelli del passato, l'Alta velocità si ferma al di là dei confini regionali (a Mestre) e il previsto Corridoio 5, che, collegando Lisbona a Kiev, dovrebbe attraversare il Friuli Venezia Giulia, è ancora sulla carta. Questo ha come conseguenza che la gran parte delle merci – comprese quelle che arrivano nei tre porti regionali – si spostino su gomma, intasando le statali e gli assi autostradali, il cui sottodimensionamento si tenta di superare con la costruzione della terza corsia, invece di promuovere l'uso commerciale della rotaia. Accanto a ciò, la composizione della rete autostradale, dalla quale rimane esclusa una gran parte della superficie regionale, rimanda a uno dei principali limiti dell'organizzazione territoriale, ovvero l'assenza di uno (o più) poli urbani di riferimento, fatto che ha spinto i (rari) nuclei commerciali principali a situarsi in prossimità degli svincoli dell'autostrada, alla ricerca di una clientela di riferimento che, per le dimensioni demografiche e la struttura del paesaggio, non può che essere quella compresa nella maggioranza dei Comuni della Regione. Ultimo, ma non in ordine di importanza, fra i fattori condizionanti è la presenza di due confini internazionali (più quello marittimo) che hanno costituito prima un limite allo sviluppo e oggi un elemento di competizione, in particolare per quanto attiene l'aspetto economico e della distribuzione commerciale.

L'azione più o meno contemporanea di questa serie di elementi, unita a quelli descritti con maggior dettaglio nei singoli contributi, ha prodotto un paesaggio la cui lettura non passa attraverso schemi noti come città/campagna, pianura/montagna, aree avanzate e svantaggiate, gerarchie territoriali ecc., ma si incrocia con percorsi peculiari sui quali insistono scelte locali. Il quadro che ne esce finalmente individua il principale limite odierno, quello che se ovviato potrebbe consentire una crescita regionale omogenea e diffusa: l'assenza di una progettualità relativa all'intero Friuli Venezia Giulia, in cui i punti di forza e di debolezza delle varie parti, invece di perpetuarsi in maniera distinta, si combinino in funzione di una miglior amministrazione e, quindi, di una miglior qualità della vita.

Il volume si compone di sei articoli, che tentano di evidenziare lo stato delle cose. Il primo intervento delinea le condizioni territoriali che contribuiscono, in misura importante, alla peculiarità della questione nella regione posta a ridosso del confine orientale. Le cause hanno fondamento nell'assenza di una visione unitaria del territorio, derivante da una mancata regia politica nella gestione degli spazi e della comunità, elementi che hanno avuto come conseguenza prolungata nel tempo il mancato sviluppo comune del Friuli Venezia Giulia. Questo processo ha le sue origini nella prima guerra mondiale e in particolare nella fase di ricostruzione post bellica, quando l'intervento differenziato da parte dello Stato italiano favorisce l'area triestina a scapito di quella friulana. Da ciò l'avvio di un lungo periodo di declino per la provincia udinese, che non viene interrotto dalla nascita della Repubblica, e la conseguente contrapposizione fra le due parti della Regione odierna. Nel secondo dopoguerra le Province orientali dell'Italia – prima le sole Udine e Gorizia, dopo il 1954 anche Trieste – sono pesantemente condizionate nel loro funzionamento dalla presenza del confine internazionale, non uno qualsiasi, ma quello che divide le democrazie occidentali dagli Stati socialisti. È questo un vincolo che prosegue anche dopo la nascita istituzionale della Regione autonoma e che alimenta ulteriormente la divisione fra le sue due sezioni indicate dalla denominazione ufficiale. Se per lungo tempo non è possibile la costruzione di un progetto unitario per l'intero territorio regionale in forza dello squilibrio interno, favorevole all'area triestina, nell'ultima parte del secolo scorso, quando ricostruzione post terremoto e distensione internazionale favoriscono la (forte) ripresa del Friuli, è l'avanzamento di quest'ultimo a spingere perché il territorio non venga trattato come un'unica entità.

L'allontanamento progressivo fra le due anime del Friuli Venezia Giulia trova conferma anche nelle politiche di riordino territoriale. Nel momento in cui l'amministrazione regionale deve intervenire su questo tema, in ragione della necessità di modernizzare la struttura politica per una

miglior gestione della cosa pubblica e del paesaggio, le scelte adottate si fermano davanti alla ripartizione interna novecentesca e le strutture messe al servizio della crescita regionale non sono pensate tanto per favorire l'integrazione delle parti quanto per mantenere le distinzioni sviluppatasi nel corso del secolo trascorso. Tutto ciò emerge nell'applicazione della riforma delle amministrazioni locali, successiva alla legge 56 del 2014, la quale alimenta la conflittualità interna, calando dall'alto soluzioni che, abolendo le province e le forme di collaborazione istituzionale, confliggono con la realtà locale, i suoi percorsi organizzativi pregressi e le potenzialità di sviluppo. Questo risalta con l'uso strumentale dell'inserimento di una Città metropolitana nella Regione, nonostante le sue dimensioni e la sua organizzazione territoriale, visto come elemento di interesse locale, finalizzato a favorire un'unica città, Trieste, senza ricadute realistiche sul restante spazio regionale.

L'organizzazione territoriale della Grande Distribuzione Organizzata è il tema dell'indagine proposta da Orietta Selva, dopo che la stessa, assieme a Dragan Umek, ha discusso il quadro normativo e presentato la metodologia dell'analisi. L'autonomia garantita dalla specialità regionale ha prodotto una condizione particolare rispetto al restante quadro nazionale, alla cui costruzione hanno anche contribuito sia geografia amministrativa, con l'essasperazione delle diversità interne, sia quella fisica, che ha favorito la concentrazione della GDO in una porzione, centrale ma minoritaria, del Friuli Venezia Giulia. Questi fattori, uniti alla distribuzione squilibrata della popolazione, hanno limitato al massimo la diffusione di complessi commerciali di vaste dimensioni, ridotti a rare unità, ma hanno consentito la moltiplicazione dei siti interessati dalla grande distribuzione organizzata. Un'azione continua, sorretta da una normativa regionale che progressivamente si è astenuta dall'accompagnare la localizzazione delle singole unità all'interno di un quadro complessivo, che ha creato una condizione di indeterminatezza normativa, abilmente utilizzata dagli imprenditori del settore, i quali nella gran parte dei casi si sono trovati ad avere mano libera nel loro operato. La conseguenza principale di tale processo è che il Friuli Venezia Giulia risulta essere, per quanto riguarda la grande distribuzione organizzata, non soltanto la Regione con la maggior superficie di vendita in rapporto alla popolazione, ma anche quella con un valore doppio rispetto alla media nazionale.

Il censimento e la puntuale verifica completati da Selva evidenziano la concentrazione delle strutture commerciali, la loro diversità tipologica, lo squilibrato rapporto fra superfici a disposizione e potenziale clientela disponibile, la differenza fra catastrificazione ufficiale e realtà fattuale. Davanti ad una serie di norme particolarmente sviluppate nei loro aspetti peculiari, ma prive di uno sguardo complessivo, che denunciano un'alta riflessione tecnica controbilanciata da uno scarso lavoro di indirizzo politico, l'analisi

comparata mostra gli espedienti adoperati per superare i vincoli burocratici e trasformare singole unità di vendita in strutture complesse e all'apparenza omogenee. L'esito è la constatazione di un utilizzo *sconsiderato* del paesaggio e l'assenza di una progettualità pianificatrice da parte degli amministratori regionali che si sono succeduti nel corso degli anni, che si sono riflessi in una normativa facilmente aggirata.

Nel quarto contributo, Dragan Umek discute sotto il punto di vista della Grande Distribuzione Organizzata la specificità di Trieste, principale centro urbano del Friuli Venezia Giulia, ma del tutto eccentrico rispetto alla sua estensione. A questo ostacolo, si aggiungono le ridotte dimensioni del territorio di pertinenza, stretto tra il confine con la Repubblica di Slovenia e il mare, elementi un tempo (neanche tanto remoto) al centro dell'economia cittadina e ora in via di progressivo ridimensionamento. Le fasi e le condizioni del declino commerciale della città portuale sono descritte e analizzate, rilevando nel processo il peso determinante della disgregazione dello Stato jugoslavo, la cui presenza assicurava direttamente ed indirettamente il mantenimento di una rete commerciale diversificata e in parte strutturata per soddisfare le richieste di un'ampia clientela, non soltanto straniera, alla ricerca di beni non disponibili nel proprio Paese. Accanto a ciò, a influenzare l'evoluzione della rete commerciale ha anche contribuito la struttura demografica urbana, con un alto indice di anzianità e un progressivo calo del numero degli abitanti, fattori che non hanno favorito l'ingresso di nuovi attori sul mercato. A una simile condizione di crisi, che si somma allo storico declino manifatturiero e alla diminuzione del peso politico del capoluogo regionale all'interno del panorama del Friuli Venezia Giulia a seguito della crescita della parte friulana, la città ha risposto con lentezza e apparentemente senza un'idea precisa della direzione da prendere, optando per una valorizzazione dell'offerta turistica, ma senza una pianificazione puntuale. Questa situazione ha lasciato poco spazio di azione alla Grande Distribuzione Organizzata, che si è proposta in misura ridotta, con tre sole strutture, singolarmente analizzate. Su tale limite influiscono anche altri fattori specifici, quali i problemi derivanti dal fallimento della storica catena di distribuzione locale, già presente in forma capillare nei quartieri cittadini e nei Comuni dell'hinterland, e dall'arrivo sulla scena, a poche centinaia di metri dal confine con l'Italia, di nuove forme di diffusione commerciale all'interno del territorio della Repubblica di Slovenia. Questa novità, sviluppatasi negli ultimi anni, ha deviato parte del mercato che prima si rivolgeva a Trieste, sia straniero che residente nella città italiana, in un processo di concorrenza che al momento frena il riordino e la qualificazione della rete commerciale triestina.

Il rapporto fra Locali storici e territorio è presentato da Giovanni Modaffari, ragionando sul ruolo che gli stessi hanno all'interno del Friuli Venezia Giulia. Per fare questo l'autore mostra il percorso che ha portato all'individuazione, da parte della pubblica amministrazione, di questa particolare tipologia commerciale, la sua distribuzione all'interno del paesaggio regionale, il suo ruolo nell'economia contemporanea e le scelte politiche adottate per la loro valorizzazione. Accanto a ciò sono affrontati la presenza e la tipologia dei vari locali, evidenziando la relazione con quanto è accaduto in Regione, sotto il punto di vista dell'organizzazione del territorio, nel corso degli ultimi anni. Le differenze fra città e campagna, centri maggiori e minori, Friuli e Trieste emergono nell'analisi della diffusione e della cronologia delle singole strutture, collegando la presenza alle varie fasi delle vicende locali. Le differenze risaltano ulteriormente nella verifica del fenomeno in quella che è stata a lungo l'unica vera città dell'odierna Regione, Trieste, sottolineandone il ruolo anche con la presentazione puntuale dello stato odierno di alcune categorie emporiali, fra le quali i Caffè.

Infine, nel chiudere il discorso relativo ai legami fra Locali storici e comunità odierna Modaffari propone un confronto con quanto accaduto in altre parti d'Italia (Lombardia, Toscana, Campania) e d'Europa (Lisbona), fatto che gli consente di suggerire le potenzialità racchiuse in quelli che non esita a definire "dispositivi della memoria".

Nel successivo articolo si descrive il rapporto che si è venuto a creare, all'interno del Friuli Venezia Giulia, tra una città di mare ed una manifestazione velica organizzata da un sodalizio sportivo privato. La città è quella di Trieste e la manifestazione è denominata Barcolana, coppa d'autunno che si tiene nel mare antistante il centro cittadino la seconda domenica di ottobre, il cui racconto viene proposto da Giovanni Modaffari. Quello che fin qui potrebbe sembrare un aspetto minore e secondario della relazione fra consumo e realtà urbana, costituisce la regata velica più frequentata al mondo, con oltre 2.500 barche – record di partecipanti attestato dal Guinness dei Primati – in una gara che vede grandi imbarcazioni che gareggiano nelle sfide internazionali affiancate da piccoli scafi destinati alle gite domenicali. Nata nel 1968 con 47 partecipanti e riservata ai soci di una modesta società velica, l'iniziativa nel corso degli anni è cresciuta a livello esponenziale, arrivando ad essere il principale evento annuale cittadino e il suo maggiore catalizzatore di attenzione, con un impatto finanziario complessivo superiore ai 70 milioni di euro, uno dei maggiori "successi" finanziari locali. L'evento che nel corso del tempo è diventato il più importante *testimonial* di Trieste in Italia e nel mondo, anche in ragione della sua grande diffusione mediatica, legata alla sua eccezionalità, si è affermato al di fuori delle politiche di consumo del territorio, costringendo

la pubblica amministrazione ad adeguarsi e a porsi al suo servizio, senza però avere grandi possibilità di entrare nella sua gestione. La regata non soltanto è divenuta un elemento imprescindibile dell'uso e dell'immagine che Trieste offre di sé, ma ormai svolge un ruolo determinante nel suo utilizzo contemporaneo e nel suo sviluppo futuro. L'attenzione catalizzata dal mare, restituito alla collettività, locale e non, ha imposto una diversa attenzione verso le strutture abbandonate del porto vecchio, nei confronti dell'attrattività esercitata dalla città verso gli utenti delle navi da crociera, il cui maggior produttore al mondo, Fincantieri, ha sede sulle rive che fronteggiano il campo di regata, e infine ha svolto un ruolo non secondario nello sviluppo delle relazioni con la Cina, che ha individuato Trieste come uno dei terminali europei della *Belt and Road Initiative*.