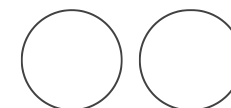


La piattaforma di capitale naturale Trieste–Carso come possibile corrispettivo mediterraneo del modello Rotterdam: porto strategico, capitale naturale



Peter Regent 

Swiss Independent Financial Advisor (FinSA) | Family Offices & UHNW Entrepreneurs | Cross-Border Wealth Structuring | Capital Governance | Non-Custodial Advisory | Switzerland



March 13, 2026

Rotterdam e Trieste: due varianti dello stesso paradigma

Negli ultimi anni il dibattito europeo sullo sviluppo territoriale ha progressivamente integrato concetti quali **capitale naturale**, **infrastrutture logistiche strategiche**, **transizione energetica** e **piattaforme economiche regionali**. In questo contesto alcune città portuali stanno evolvendo da semplici nodi logistici a **ecosistemi territoriali complessi**, nei quali economia, ambiente e infrastrutture operano in modo coordinato.

Tra gli esempi più avanzati si distingue Rotterdam, il cui sistema portuale rappresenta oggi una delle principali piattaforme industriali ed energetiche europee. Questo articolo propone una tesi: il sistema territoriale formato da Trieste e dal suo entroterra carsico possiede caratteristiche strutturali che potrebbero consentire lo sviluppo di una **piattaforma mediterranea di capitale naturale**, funzionalmente comparabile — pur con differenze geografiche e storiche — al modello sviluppato attorno al Port of Rotterdam.

La riflessione si inserisce nel quadro teorico sviluppato nel volume *Trieste: la funzione prima della sovranità*, secondo cui la centralità economica delle città dipende dalla **funzione sistemica che esse svolgono nelle reti economiche internazionali** piuttosto che dalla loro dimensione politica.

Città portuali e piattaforme economiche territoriali

Nel corso della storia economica europea alcune città portuali hanno svolto una funzione che trascende il semplice traffico marittimo. Esse hanno operato come **piattaforme territoriali**, capaci di coordinare flussi di capitale, commercio, conoscenza e produzione.

Questo modello era già evidente nel XIX secolo, quando città come Trieste svolgevano un ruolo di collegamento tra sistemi economici regionali e mercati globali. Oggi, nel contesto della transizione energetica e della crescente attenzione al capitale naturale, alcune città portuali stanno nuovamente assumendo questa funzione sistemica.

Rotterdam: porto globale e piattaforma economica integrata

Il caso di Rotterdam rappresenta uno degli esempi più avanzati di trasformazione di una città portuale in **ecosistema economico territoriale integrato**.

Il Port of Rotterdam non è soltanto il più grande porto europeo per traffico merci, ma costituisce oggi un **hub energetico, industriale e logistico** che integra:

- infrastrutture portuali globali
- corridoi energetici e progetti sull'idrogeno
- economia circolare e industrial symbiosis
- politiche di resilienza climatica.

In questo modello il porto opera come **piattaforma infrastrutturale capace di coordinare industria, energia e territorio**, trasformando Rotterdam in uno dei principali nodi economici europei.

Trieste: una piattaforma storica dell'Europa centrale

Un'analisi storica mostra come Trieste abbia svolto una funzione analoga nel passato europeo.

Nel XIX secolo la città rappresentava il principale sbocco marittimo dell'Impero asburgico e operava come **porta commerciale dell'Europa centrale**, collegando il Mediterraneo al sistema economico danubiano.

Attraverso il regime di porto franco e le connessioni ferroviarie con Vienna e l'entroterra mitteleuropeo, Trieste coordinava un sistema economico territoriale che comprendeva:

- regioni agricole del Friuli e dell'Istria
- territori sloveni e croati
- regioni danubiane e balcaniche.

In questo sistema il porto triestino funzionava come **infrastruttura economica di coordinamento**, capace di trasformare produzioni territoriali in flussi commerciali internazionali.

Il capitale naturale del Carso come infrastruttura economica

La principale differenza tra Rotterdam e Trieste riguarda la struttura territoriale.

Mentre Rotterdam si sviluppa in un contesto fortemente industrializzato, Trieste possiede un elemento unico: l'ecosistema naturale del **Carso triestino**.

Questo territorio comprende circa **20.000 ettari di ecosistemi naturali**, che generano servizi ecosistemici fondamentali:

- biodiversità
- regolazione climatica

- paesaggio
- turismo territoriale
- potenziale carbon farming
- servizi ecosistemici certificabili.

In una prospettiva economica contemporanea, tali elementi possono essere interpretati come **capitale naturale**, cioè come una forma di infrastruttura territoriale capace di generare valore economico e resilienza ecologica.

Rotterdam e Trieste: due varianti dello stesso paradigma

Il confronto tra Rotterdam e Trieste non implica un'identità strutturale tra i due modelli, ma evidenzia una convergenza di logiche economiche.

Il paradigma Rotterdam può essere sintetizzato come:

porto globale → piattaforma industriale ed energetica

Il possibile paradigma triestino potrebbe invece assumere una configurazione differente:

porto strategico → piattaforma territoriale di capitale naturale

In questo schema il sistema Trieste–Carso integrerebbe cinque componenti principali:

porto → infrastruttura logistica Carso → infrastruttura di capitale naturale mare → economia blu energia → corridoi energetici europei
scienza → ecosistema di conoscenza.

Questa configurazione trasformerebbe Trieste in un **laboratorio mediterraneo di integrazione tra natura, economia e infrastrutture**.

Considerazioni conclusive

L'evoluzione delle politiche economiche europee suggerisce una crescente attenzione verso modelli territoriali capaci di integrare infrastrutture economiche, capitale naturale e innovazione scientifica.

In questa prospettiva, il sistema Trieste–Carso possiede caratteristiche particolarmente interessanti: una posizione logistica strategica nel Mediterraneo, un ecosistema scientifico di rilevanza internazionale e un patrimonio naturale unico rappresentato dal Carso.

Se sviluppata attraverso una visione sistemica, la piattaforma Trieste–Carso potrebbe diventare un esempio mediterraneo di **integrazione tra capitale naturale, infrastrutture logistiche e finanza territoriale**, riproponendo in forma contemporanea la funzione storica che Trieste aveva già svolto nel sistema economico europeo.

In questo senso la città potrebbe tornare a svolgere quella funzione descritta nel volume *Trieste: la funzione prima della sovranità*: essere un nodo capace di **organizzare economicamente un territorio più ampio attraverso infrastrutture di coordinamento e accesso ai mercati internazionali**.

Note

1. European Commission, *Natural Capital Financing Facility*.
 2. Joint Research Centre, *Natural Capital Drives EU Regional Growth*.
 3. Statistics Netherlands; Wageningen University & Research, *Natural Capital Accounting*.
-

Bibliografia essenziale

Ostrom, Elinor. *Governing the Commons*.

Guinnane, Timothy W. *The Origins of Cooperative Credit in Europe*.

European Commission. *Natural Capital Financing Facility*.

Joint Research Centre. *Natural Capital Drives EU Regional Growth*.

Disclaimer

Il presente contributo ha finalità esclusivamente accademiche e analitiche. Le considerazioni espresse rappresentano una riflessione teorica sui modelli di sviluppo territoriale europeo e non costituiscono raccomandazioni di investimento, consulenza finanziaria o proposta operativa.