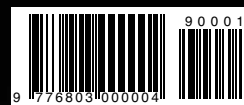


PERIODICO DI ECONOMIA E STORIA DEL GOLFO DI TRIESTE-MONFALCONE E DEL LITORALE

NORD ADRIATICO

MAGAZINE

GIUGNO 2019 - ANNO I - N. 1
LUGLIO EDITORE TRIESTE
DIRETTORE SILVIO MARANZANA



EURO 3,00

IL CELESTE IMPERO

Cinesi ma non solo, il Porto di Trieste parla cento lingue



Da oltre 85 anni
ci prendiamo cura del vostro business.





CROCIERE

24 LE NAVI BIANCHE CON PRUA SU TRIESTE

In città tutto è pronto
per il grande
ritorno di MSC

PESCA

40 LA MITILICOLTURA RESISTE NEL GOLFO

Dai "branzini"
ai salmoni crescono
gli allevamenti

MITI

47 SI RIPETE IL MIRACOLO DI SAN GIUSTO

Il Circolo Sommozzatori
ha protetto la statua
nella baia di Grignano



ISTRIA

30 ADDIO VECCHIA ROVIGNO

Inaugurato
il nuovo marina ACI
con 192 ormeggi

STORIA

44 JOSEPH RESSEL, L'INVENTORE DELL'ELICA

Da qualche anno Trieste
chiede sommessamente
un monumento

sommario



28

IL NEW DEAL
DEL LUSSO



NORD ADRIATICO MAGAZINE

Periodico di attualità, economia
e storia del Golfo di Trieste e del Litorale

Anno I - N. 1 - Giugno 2019

10 PORTO

Cento bandiere sventolano
sulle banchine triestine

14 STORIA

Francesco Giuseppe e Sissi
alla scoperta delle "cineserie" Wunsch

18 MONFALCONE

Lo scalo isontino vuol far sentire
la propria voce nell'Autorità portuale

24 CROCIERE

Oggi le crociere parlano tedesco
ma tutto è pronto per il ritorno di MSC

28 NAUTICA DA DIPORTO

Monfalcone e Aquieieia
leader nel mercato dei megayacht

30 ISTRIA

Inaugurato a Rovigno il nuovo
marina ACI con ben 192 ormeggi

34 SCIENZA

Il fenomeno delle microalghe tossiche
sembra sotto controllo

37 BLUE ECONOMY

L'istituto superiore marittimo
apre le nuove sedi di Udine e Pordenone

40 PESCA

Nel Golfo di Trieste prosperano
gli allevamenti del pesce

44 STORIA

Joseph Ressel, l'inventore dell'elica,
dimenticato dalla sua città

47 MITI

Il miracolo di San Giusto
si ripete a Grignano

50 L'OPINIONE DELL'ESPERTO

Le "Vie della Seta"
possono moltiplicarsi

Editore Claudio Luglio

Direttore Silvio Maranzana

Collaboratori

Silvio Maranzana (Porto / Logistica)
Riccardo Coretti (Porto Vecchio / Blue Economy)
Matteo Contessa (Nautica da diporto / Sport)
Paola Comauri (Crociere / Soft commodities)
Andrea Di Matteo (Trasporti marittimi / Ferroviari)
Cristina Serra (Scienza / Società)
Giulia Stibiel (Storia / Cultura)
Maurizio Lozei (Pesca / Tradizioni)
Francesco Cardella (Miti / Leggende)
Laura Blasich (Monfalcone)
Rossana Turcinovich (Istria / Quarnero / Dalmazia)

Segreteria di redazione

Maurizio Lozei

Foto Andrea Lasorte

Web e Social Media

Matteo Contessa, Filippo Marini

Traduzioni Clayton Hubbard

Addetto stampa Antonello Brandi

Pubblicità Massimo Scorza

Consulenza Claudio Grim

Fotocomposizione e stampa

Luglioprint - Trieste

Distribuzione

DIS-PE - Campoformido (UD)

Contatti

Tel. 040.381416 - info@luglioeditore.it

Autorizzazione del Tribunale di Trieste
n. 4/2019 del 17 maggio 2019
1504/2019 V.G.



A.L.P.T.

AGENZIA PER IL LAVORO PORTUALE DEL PORTO DI TRIESTE

Società autorizzata ex Art. 17, comma 5, Legge 84/1994



Sede Legale

Via Karl Ludwig Von Bruck, 3 - 34144 Trieste (TS)

Sede Operativa

Punto Franco Nuovo - Palazzina ex CULP snc - Ufficio U31 - 34123 Trieste (TS)

Tel. +39 040.6732892 - Fax +39 040.6732977

E-mail: amministrazione@alpt.it

www.alpt.it

25°

25 YEARS OF EXCELLENCE IN GLOBAL TRANSPORT



IMPRESA PORTUALE SPEDIZIONI • LOGISTICA • OPERATORE DOGANALE DEPOSITI IVA • IMPIANTISTICA



La **Korman Italia** opera dal 1994 nel settore delle spedizioni e dei trasporti internazionali, con una sede ubicata a **Trieste** all'interno del **Porto Franco Nuovo**. Qui la società è concessionaria di uffici, oltre 3.000 mq di magazzini coperti e di alcune aree operative e di stoccaggio scoperte. È da anni impresa portuale autorizzata; ciò le consente di eseguire la movimentazione delle merci con mezzi e personale propri, in autonomia, al pari delle altre attività tipiche del mestiere dello spedizioniere/vettore, ossia cura degli aspetti commerciali, esecuzione delle operazioni doganali e intermediazione di noli e mandati di spedizione.



La società supporta le attività tipiche della filiera logistica sia in importazione che in esportazione, via mare, terra, aerea e ferrovia con particolare riferimento alle merci varie, all'impiantistica e ai colli eccezionali. Offre posizionamenti e trasporti export ed import da e per tutta l'area del nord-est Italia, sud-est **Europa, Austria, Albania e paesi balcanici, Russia, Turchia e Iran**; la sua rete di servizi è a disposizione di speditori o ricevitori di colli eccezionali completando il ciclo portuale attraverso la gestione diretta di trasbordi, movimentazioni, stuffing e rizzaggi.



Il fiore all'occhiello della **Korman Italia** fin dall'inizio della sua attività è il traffico groupage da e per l'**Estremo Oriente**; il servizio, offerto inizialmente dai porti di **Hong Kong e Taiwan**, è cresciuto con il tempo, allargandosi agli altri porti della **Cina** e del **Far East**. L'apertura di nuovi uffici e corrispondenze ha permesso la creazione e il consolidamento di quella realtà che passa oggi sotto il nome di **Korman Group**, la cui presenza è capillare in tutta l'area asiatica. Sono ormai settimanali le partenze dirette dei container groupage da **Keelung, Kaohsiung, Hong Kong, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Qingdao e Shenzhen**. Le altre provenienze sono offerte in trasbordo, così come da tutti gli altri porti del **Sud Est Asiatico**, del **Sub Continente Indiano** e anche dal **Medio Oriente**.



KORMAN ITALIA SPA

Porto Franco Nuovo Magazzini 55-58-60 - 34123 Trieste (TS)
Tel. 040 301534 - Fax 040 300791 - www.korman.it



Pronti a navigare verso il futuro



Qui comincia l'avventura. Leggendo questa prima pagina di Nord Adriatico magazine fate il primo passo di uno straordinario viaggio dentro quello che solo da qualche anno è tornato ad essere l'elemento vitale di queste terre: l'acqua. È successo qualcosa di straordinario, il porto in fase di forte rilancio ha trainato il mare e Trieste da città sul mare è tornata a essere città di mare come forse non accadeva da cent'anni. In questo golfo, che si va facendo sempre più largo, non più solo bracciate o strambate nel tempo libero, ma il mare come prima ragione di vita, di opportunità, di guadagno, di studio, di obiettivi economici ed esistenziali per un numero sempre maggiore di triestini e di monfalconesi. Ma forse anche di friulani se saranno superati vecchi pregiudizi e magari di istriani se Capodistria sarà più un'alleata che una concorrente. Attorno a questa porzione dell'Alto Adriatico ruotano in misura sempre maggiore traffici, servizi, turismo, scienza, tecnologia, istruzione, sport. La blue economy è qui, la logistica offre nuovi settori di occupazione, il porto è primo in Italia per volumi complessivi di traffico, ma grazie alla governance degli ultimi anni ha creato una ragnatela di collegamenti sulla quale vengono già oggi sparati in tutta Europa oltre diecimila treni all'anno.

Già tutto ciò sarebbe sufficiente per invogliare a raccontare e approfondire questo nuovo mondo. Ma ci attendono fin dalle prossime settimane innumerevoli scadenze cruciali ravvicinate che rendono ineludibile la realizzazione di un magazine dedicato. Innanzitutto il concretizzarsi della nuova Via della seta con l'arrivo degli ormai mitici investitori cinesi che si affiancheranno però a quelli ungheresi e si aggiungeranno ai danesi, ai turchi, agli austriaci, agli olandesi, agli svizzeri, agli italiani che già ci sono, e forse agli indiani, agli indonesiani e magari agli arabi che forse arriveranno. E poi l'ormai prossima inaugurazione del nuovo megaterminal della Piattaforma logistica. E ancora, il ritorno delle navi bianche di Msc con Trieste in regime di home port e l'auspicabile lancio del settore crocieristico. Per proseguire con la manifestazione internazionale di Fest 2020 che vedrà Trieste l'anno prossimo al centro dell'attenzione continentale come capitale europea della scienza. E logicamente il sogno più ambizioso, quello della graduale riconversione del Porto vecchio destinato a divenire

UN PERIODICO CHE TRAENDO SPUNTO DAI SUCCESSI DEL PASSATO AIUTERÀ LA CITTÀ A SVILUPPARE ECONOMIA, SCIENZA E TURISMO

una vera e propria Trieste 2. Ma anche i nuovi record di Fincantieri che tengono alta la tradizione cantieristica di queste terre, senza dimenticare l'inserimento dello scalo di Monfalcone sotto la Torre del Lloyd che fa dei due porti uno scalo unico che ha la prosecuzione nei porti secchi alle sue spalle: da Ferneti, a Cervignano, passando per Gorizia e magari per Pordenone. Ma non solo, perché qui si inserisce l'altra grande rivoluzione, quella delle nuove Zone franche che permetteranno anche la trasformazione delle merci in regime agevolato e che hanno avuto una prima realizzazione a Bagnoli della Rosandra, nei capannoni ex Wärtsilä.

Nord Adriatico magazine parlerà di tutto questo, portandovi sui terminali, sulle banchine, a bordo delle navi, all'interno delle aziende, delle agenzie, dei laboratori scientifici, degli istituti scolastici, delle istituzioni, ma parlerà anche degli uomini e delle donne che in porto e in mare e per il porto e per il mare lavorano, della nautica da diporto, della pesca, delle tradizioni locali, delle tante società sportive e associazioni che operano sull'acqua e logicamente della gloriosa storia di queste terre soffermandoci anche sulle navi prestigiose e invidiate che hanno segnato più epoche.

Come non resistere poi al fascino degli anni d'oro di Trieste porto dell'Impero, delle imprese di Ressel, Revoltella e von Bruck?

La storia farà parte del nostro stesso dna e magari ne sveleremo qualche aspetto misterioso o dimenticato.

E poi il turismo che ha i suoi capisaldi in Trieste, Grado e Lignano, ma che interessa massic-

ciamente Istria, Quarnero, Dalmazia e Montenegro, regioni alle quali il nostro periodico guarderà con interesse nei loro vari aspetti. Un astro che indicherà la strada al nostro viaggio non potrà non essere la Barcolana ormai nota a livello mondiale con tutto il suo contorno e il suo indotto. Ad aspetti meno noti legati alla Barcolana sarà dedicata una parte del secondo numero di Nord Adriatico magazine. Ma potremmo non essere interessati alla salute del mare? Riferire dell'attività dei centri scientifici e dei parchi marini che hanno a cuore l'ecosistema ambientale marino sarà uno dei nostri obiettivi prioritari.



Un traghetto turco e la goletta *Palinur*: modernità e tradizione si sposano nel golfo (Foto Lasorte).



E il magazine, che fin d'ora presenta anche gli abstract in inglese di tutti i servizi poiché gradualmente vorremmo essere sempre più internazionali, non viaggerà solo. Lo troverete a prezzo accessibile da tutti i rivenditori di giornali dell'ex provincia di Trieste, a Monfalcone, Grado, nel Basso Isontino e nella Bassa Friulana, ma anche in alcune librerie e associazioni. Sarà però semplicemente una gamba, anche se la più robusta, di un articolato tavolo di lavoro, di studio, di lettura, di intrattenimento e anche di collezione, che successivamente ne avrà ben quattro. A cominciare da un'agenzia culturale che fin dai prossimi mesi organizzerà

eventi aperti al pubblico sempre centrati sul tema mare. Poi logicamente il web e i social che in quest'era tecnologica non possono mancare. Infine il gemellaggio con una radio che ci permetterà di essere presenti anche nell'etere. Una presenza accanto a voi lettori che sarà costante in tutte le forme, attraverso le quali oltretutto potrete farci pervenire i vostri suggerimenti. Dunque buon viaggio assieme a noi a tutti gli abitanti di queste terre che amano il mare, cioè a tutti.

■ **Silvio Maranzana**
Direttore Responsabile

PORTO

IL CELESTE IMPERO DI TRIESTE SUL MARE

CENTO BANDIERE SVENTOLANO SULLE BANCHINE DEL PORTO

La città sta tornando ad essere un emporio cosmopolita.

PORTO

IL CELESTE IMPERO DI TRIESTE SUL MARE

CENTO BANDIERE SVENTOLANO SULLE BANCHINE DEL PORTO

La città sta tornando ad essere un emporio cosmopolita.

PORTO

IL CELESTE IMPERO DI TRIESTE SUL MARE

CENTO BANDIERE SVENTOLANO SULLE BANCHINE DEL PORTO

La città sta tornando ad essere un emporio cosmopolita.

PORTO

IL CELESTE IMPERO DI TRIESTE SUL MARE

CENTO BANDIERE SVENTOLANO SULLE BANCHINE DEL PORTO

La città sta tornando ad essere un emporio cosmopolita.



È un celeste impero quello che sta costruendo Trieste. La definizione rimarca solo in parte i rapporti che si stanno creando con la Cina dove il colore rimandava al Cielo del quale l'Imperatore si riteneva figlio. Nel caso nostro celeste è il colore del mare e ai cinesi nel porto che sta esplodendo si affiancano investitori, imprenditori e manager di un mosaico completo di nazionalità ricreando quel cosmopolitismo emporiale che caratterizzava la città ai tempi della sua economia dorata, o quasi. Il risiko delle banchine è in pieno svolgimento e lo scalo già ora è irriconoscibile e ancor di più lo sarà a brevissimo. Al Porto vecchio, protagonista di un altro ambizioso capitolo che ormai esula dai puri traffici, e al Porto nuovo, si va sovrapponendo un Porto nuovissimo su cui sventolano le bandiere più svariate e dove semmai sono in minoranza proprio quelle italiane.

Seguendo dunque la linea di costa da Nord verso Sud, oltrepassato il centro cittadino i primi vessilli a sventolare sono quello danese e quello turco. In Riva Traiana e sul Molo Quinto, i traghetti turchi della Un ro-ro, ora in flessione a causa della caduta della lira turca, sono di proprietà della danese Dfds che ha una delle più grandi reti di traghetti in Europa. Dopo aver acquisito la tratta principale dell'autostrada del mare Trieste-Turchia, la più affollata del Mediterraneo per questo genere di trasporti, alla quale concorre anche la storica azienda triestina della famiglia Samer che proprio quest'anno festeggia il secolo di attività, i danesi puntano ora a inglobare anche la concessione in capo a un altro armatore turco, Ekol Logistic che ha il proprio terminal, denominato Emt, sul Molo Sesto. In via preventiva l'altra storica impresa locale, quella dello spedizioniere Parisi, ha



Foto Lasorte.



ceduto a Ecol le proprie quote in Emt. Tra Riva Traiana e i Moli Quinto e Sesto, in mezzo ai quali oltretutto il Piano regolatore prevede la possibilità di realizzare un tombamento che li colleghi, sta per nascere un nuovo unico megaterminal in mano a Copenhagen con la bandiera italiana di Samer a supporto, per continuare a fare di Trieste il principale hub di collegamento tra la Turchia e l'Europa.

Sul Molo Settimo, il terminal container che sta continuando a crescere in volumi, continuano i lavori propedeutici per l'allungamento delle banchina che dovrà essere in grado di far fronte al gigantismo delle megaportacontainer. La scomparsa di Pierluigi Maneschi, uno dei massimi artefici dello sviluppo dello scalo triestino ha lasciato un grande vuoto imprenditoriale e umano, ma la famiglia Maneschi che ha

il 50% della concessione (l'altra metà è in mano a MSC) ha confermato tutti gli impegni.

Nel successivo settore della costa si prospettano le novità più suggestive. La nuova Piattaforma logistica, che sarà ultimata entro l'anno, e l'attiguo Scalo Legnami stanno per costituire un unico e strategico megaterminal, dove tra l'altro potranno essere movimentati anche container. Oggi sono sotto il controllo della triestina Parisi e dell'impresa friulana di costruzioni Icop che hanno costituito una società congiuntamente a Interporto di Bologna e Cosmo Ambiente. Ma è proprio qui che avverrà, se non ci saranno colpi di scena inattesi, la prima irruzione proveniente dalla Cina, per la precisione da Hong Kong che fu a lungo possesso inglese. China Merchants Group acquisirà la società e farà di quest'area uno dei principali terminal



La nuova Piattaforma
logistica con i lavori
alla fase finale
(Foto Lasorte).

THE GAME OF RISK IN THE PORT

The game of Risk is quite evident on the wharves of the port of Trieste and the harbor already unrecognisable today in respect of only a few years ago will be even more so in just a few years. At the Traiana dock and the pier Five the Turkish ferries of UN Ro-Ro owned by the Danish company DFDS. The Danes are now targeting to take over the concession of another Turkish ship-owner, Ekol Logistic who have their own terminal named EMT on the Sixth quay. On Seventh pier, the container terminal, which is continuing the increase traffic volumes, the preparatory steps to lengthen the pier. The demise of Pierluigi Maneschi has left a great emptiness, as well as a thread of uncertainty about the future of the concession of which for 50% should in any case stay in the hands of the Maneschi family and the remaining half in the hands of the Swiss giant MSC.

The new logistic Platform, which will be completed within the end of this year, and the nearby Timber terminal are becoming a single strategic mega-terminal. The first inflow will happen here coming from China, and more exactly from Hong Kong. China Merchants Group will buy the company and make of this area one of the main maritime terminals in Europe of the new Silk Road. Another agreement though seems very imminent and will see a company closely tied to the Hungarian government plunge on the Ex Aquila zone to construct a multi-purpose terminal. The Hungarians are said to already have an agreement to create some more space in order to cooperate with the Genoa Metal Terminal, owned by the Dutch group Steinweg which occupies the Adriaterminal today so they will free it. Consequently MSC will be able to make a grand pomp landing in Porto Vecchio (Old Port) to build a new cruise terminal.

marittimi europei della Nuova via della seta. Potrebbe poi puntare anche al sito occupato ora dalla Ferriera per fare spazio qui soprattutto a una nuova piastra ferroviaria.

Un altro accordo però sembra ancora più imminente ed è quello che vedrà piombare nella zona dell'ex Aquila società strettamente legate al governo ungherese. Per bonificare le aree e realizzare un nuovo terminal multipurpose che è il loro obiettivo non dovranno nemmeno passare attraverso una gara dal momento che rileveranno le concessioni di proprietà Seastock e della Teseco che lì voleva realizzare un terminal traghetti.

Ma c'è un'altra novità succosa: gli ungheresi si sarebbero già accordati per fare un po' di spazio e poi collaborare con Genoa metal terminal, società di proprietà del gruppo olandese Steinweg, leader nella logistica dei metalli, che oggi occupa l'Adriaterminal e che dunque, quando il nuovo sito sarà pronto, lo libererà. Cosa accadrà di conseguenza? Naturalmente che Msc sbarcherà in pompa magna in Porto vecchio per costruirvi un nuovo terminal crocieristico. Un effetto domino quest'ultimo che viene confermato dall'ex e sembra anche futuro segretario generale del porto, Mario Sommariva. Dunque

bandiere ungheresi e olandesi nell'ultimo settore del Porto nuovo, anzi nuovissimo, ma un vessillo svizzero e italiano (la divisione crociere di Msc ha sede a Napoli) in Porto Vecchio. Le crociere forse saranno trasferite in toto per non pesare sul traffico delle Rive. Tant'è che sembra abbandonato il progetto di allungamento del Molo Bersaglieri. Anche più navi bianche a Trieste dunque nel futuro, ma mai un pienone anche perché le crociere non saranno mai il core business dello scalo triestino.

Al megaprogetto One belt one road appartiene anche quello chiamato Trihub e che vede per protagonista la società statale cinese China communications and construction company e prevede il rafforzamento della piastra ferroviaria di Campo Marzio. Nell'accordo con Pechino rientrano anche l'ingresso di Trieste nella società che gestirà una nuova piattaforma a Kosice in Slovacchia, punto strategico di penetrazione nei mercati ucraino e russo. Infine la piattaforma in Cina, a Shanghai, operazione guidata dai cinesi della Suning, proprietari dell'Inter, dove giungeranno anche prodotti che il Friuli Venezia Giulia esporterà nel Far East, a partire dai vini.

■ **Silvio Maranzana**

LA COPPIA IMPERIALE A CACCIA DI “CINESERIE”

Francesco Giuseppe e Sissi nella loro prima visita a Trieste si soffermarono a lungo nel Gabinetto Cinese Wunsch.

L'imperatore e la sua gentile consorte sono fortemente ammirati dai pannelli in lacca estremorientali, dalle procellane cinesi e giapponesi, dalle rifiniture in stile cineseria, dal vasellame asiatico, dai disegni che rimandano all'Impero celeste. Restano a lungo, innervosendo un po' la scorta, ad ammirarli, tanto quasi da scordare i molti impegni ufficiali che li attendono e che si concluderanno appena in tarda serata con il grande ballo nel Salone delle feste della Borsa Vecchia. Anche perché devono ancora passare al piano inferiore per gustare qualche delizioso pasticcino. È un pomeriggio di fine novembre 1856 quando Francesco Giuseppe e Sissi visitano a Trieste il Gabinetto cinese Wunsch in Contrada del Corso (oggi corso Italia), uno squarcio di Estremo oriente in città noto in gran parte dell'Impero austriaco. “Il Gabinetto cinese del commerciante moravo Adolf Wunsch, fondato agli inizi degli anni Quaranta del XIX secolo - scrivono Rossella Fabiani e Francesco Morena nel saggio *Massimiliano e l'esotismo. Arte orientale nel Castello di Miramare* - divenne in pochi anni uno dei luoghi più popolari di Trieste - città per posizione geografica e vocazione da sempre aperta all'Oriente - grazie all'intuizione del suo pro-

prietario, il quale, in maniera del tutto originale, gestiva nello stesso edificio una pasticceria e un negozio di manufatti esotici”.

Fu il fratello Massimiliano, mentre il castello di Miramare, con il suoi futuri salotti cinese e giapponese era ancora in costruzione, a portare Francesco Giuseppe da Wunsch. L'arciduca si rifornì presso il negozio del commerciante moravo in almeno sette occasioni tra il 1852 e il 1863, acquistando vasi, ventagli, bronzi, porcellane, contenitori di vario tipo e un gruppo di quattordici statuette in porcellana, che sono

ancora conservate nel castello di Miramare. Massimiliano subiva anch'egli - come tutti i maggiorenti della città - il fascino di quell'emporio nel quale confluivano merci esotiche provenienti da tutto il mondo,

e perciò il 25 novembre 1856 decise di condurvi l'Imperatore alla sua prima visita a Trieste. “Il salotto cinese non può certo considerarsi una pura invenzione dell'arciduca, quanto piuttosto la riproposizione in chiave ottocentesca di un gusto che ebbe il suo culmine già durante il Settecento. Una moda, quella



Massimiliano d'Asburgo, fratello dell'imperatore Francesco Giuseppe.



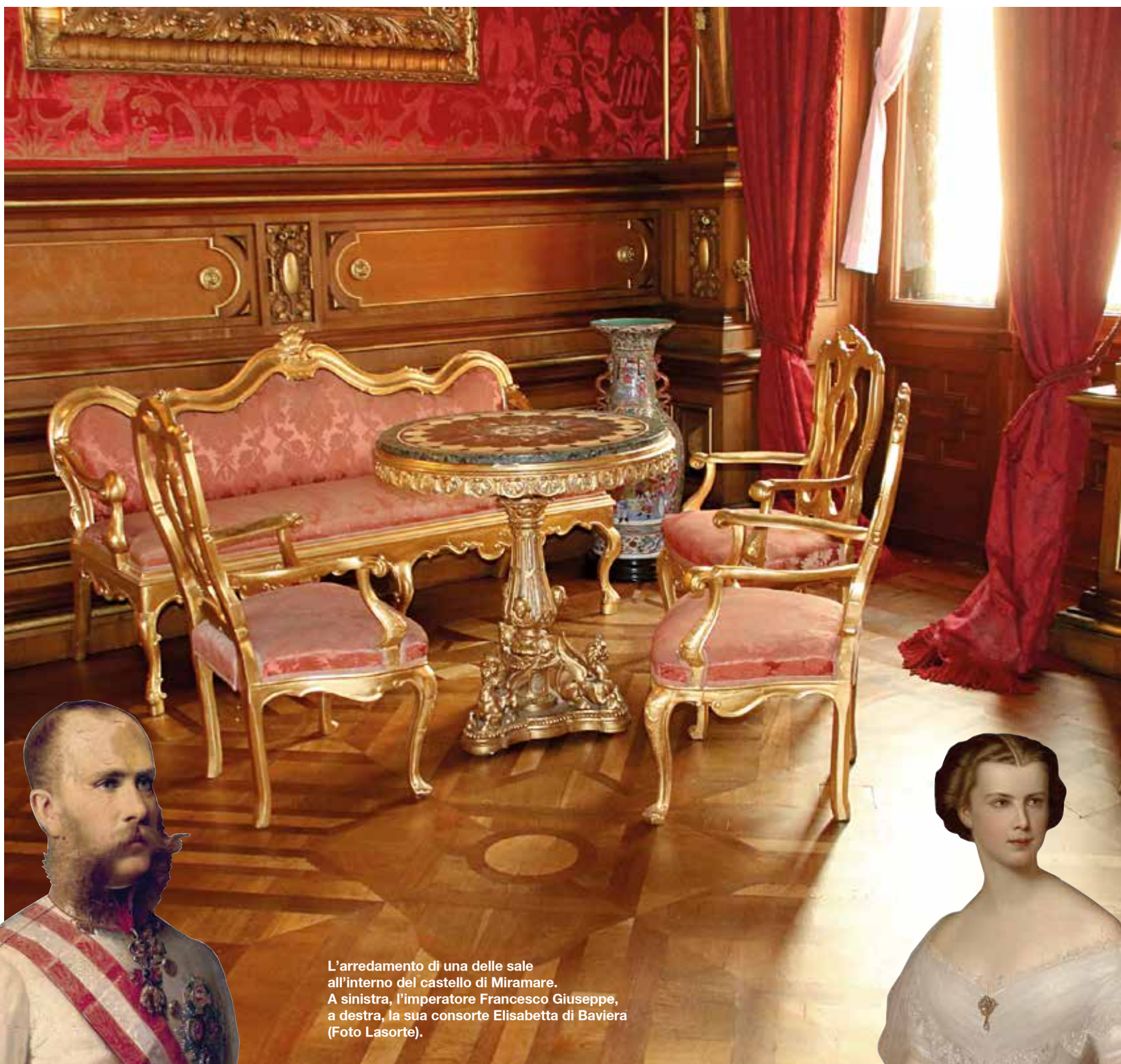


Veduta della piazza della Borsa nell'Ottocento.
Archivio Luglio Editore.

dell'allestimento "alla cinese" di interi ambienti delle residenze nobiliari - spiegano Fabiani e Morena - che ebbe proprio presso la corte asburgica una delle più spettacolari declinazioni. Maria Teresa d'Austria, trisnonna di Massimiliano, fu fervente promotrice del gusto per la cineseria, un termine che identifica in maniera molto ampia tutto ciò che in Europa aveva a che fare con l'Asia orientale: dal collezionismo di manufatti di là provenienti, alla realizzazione di gabinetti in stile, dalla produzione europea di oggetti che per tecniche di esecuzione e decoro

tradissero più o meno palesemente un'ispirazione asiatica, all'influenza che la Cina e i territori limitrofi ebbero sulla filosofia, sul teatro e sulla letteratura europei".

"Verso l'Oriente va il tuo corso" è quanto canta anche il coro di *"Sul bel danubio blu"* che Johan Strauss compose undici anni più tardi, nel 1867. E a eseguire il valzer sono proprio i cinesi dell'orchestra sinfonica della Fondazione Evergreen, colosso logistico di Taiwan che nel 1998 ha acquisito il Lloyd Triestino, prima Lloyd Austriaco.



L'arredamento di una delle sale all'interno del castello di Miramare. A sinistra, l'imperatore Francesco Giuseppe, a destra, la sua consorte Elisabetta di Baviera (Foto Lasorte).

Il balzo, rispetto a quella visita triestina di Francesco Giuseppe è di 152 anni e di molte migliaia di chilometri. Qui siamo infatti nel 2008, ma per inaugurare a Shanghai la sede per la Cina “comunista”, un palazzone verde di dodici piani, la multinazionale dei “fratelli nazionalisti” ha scelto la musica simbolo per Francesco Giuseppe. Carlo Leopaldi, ultimo dei Mohicani del Lloyd Triestino in Cina si commuove: “Tra il 1973 e il 1974 - ricorda - il Lloyd Triestino è stata la prima compagnia



THE EMPEROR IN CHINESE CABINET

On an afternoon towards the end of November 1856 the emperor Franz Joseph and the empress Elizabeth paid a visit to the Chinese Wunsch cabinet in Trieste in Contrada del Corso, a glimpse of the Far East cities well known in most parts of the Austrian Empire. The Chinese Cabinet of the Moravian trader Adolf Wunsch, established at the beginning of the forties during the XX century, to become in a few years one of the most popular spots in Trieste - a city always very open to the Far East owing to the geographical position and vocation - thanks to the intuition of the owner who in the same building managed a bakery and a shop for oriental artifacts.

"Eastwards leads your course" sings the choir in "On the Beautiful Blue Danube" composed by Johan Strauss eleven years later in 1867. And playing the waltz is appropriately the Evergreen Symphony Orchestra of the Evergreen Chang Yung-fa Foundation the Taiwanese logistic giant that had purchased Lloyd Triestino erstwhile Lloyd Austriaco (Österreichischer Lloyd). The jump in respect of that visit to Trieste by Franz Joseph is of 152 years and many thousands of miles. At this point we are in the year 2008, singing for the inauguration of the new Shanghai headquarters in continental "communist" China, a large green 12 floor building, the multinational enterprise of the "nationalist brothers" chose the symphony so dear to Franz Joseph.

It all started over a century and half earlier. Since when on the 11th September 1820 the frigate "Caroline I" under the command of captain Seraphin von Poltl sailed from Trieste to carry diplomats to Brazil and China. This is the first Hapsburg vessel to call at a port of the Celestial Empire.

europea a riaprire, dopo l'avvento del comunismo, una rotta con la Cina e negli Anni Novanta la prima a lanciare un servizio tra la Cina e gli Stati Uniti".

Ma tutto era incominciato oltre un secolo e mezzo prima. Già l'11 settembre 1820 la fregata *Carolina I* al comando del capitano Seraphin von Poltl era partita da Trieste per trasportare un diplomatico in Brasile e in Cina. A bordo, come ufficiale, era imbarcato anche il cavaliere von Ghega, padre del costruttore della ferrovia del Semmering che collegherà poi Trieste a Vienna.

Il viaggio, oltre ad avere carattere politico, prevede anche il trasporto di un carico di mer-

curio destinato all'Asia orientale. L'itinerario porta la nave a Gibilterra, Rio de Janeiro, Città del Capo, Batavia, Singapore, Macao e Canton. Il viaggio di ritorno segue il medesimo itinerario per attraccare a Trieste il 7 luglio 1822. La fregata *Carolina I* è così la prima nave austriaca a recarsi in Cina. Il viaggio non è stato molto felice perché al ritorno, proprio nel tratto tra Canton e Singapore, sulle nave scoppia il colera e venti marinai vengono sepolti nell'Oceano Indiano. Ma comunque il primo grande carico di cineserie sbarca in città.

Per avere linee dirette con la Cina bisognerà aspettare ancora.

Nel 1880 la Società di navigazione a vapore del Lloyd Austro-Ungarico, come si chiama allora, prolunga la linea di Bombay, Colombo e Calcutta, a Singapore con un viaggio di prova fino a Hong Kong.

L'anno dopo il piroscafo *Polluce* raggiunge, con un altro viaggio di prova, Shanghai. Nel 1892 per queste rotte vengono costruiti quattro grossi piroscafi di oltre 4.200 tonnellate di stazza lorda, classe *Gisela*, ma già nello stesso anno il piroscafo *Berenice* di 2.650 tonnellate inaugura la linea Trieste-Shanghai.

■ Silvio Maranzana



Il piroscafo *Carolina*.



Foto Lasorte.

CELLULOSA E METALLI TRAINANO MONFALCONE

Lo scalo vuol far sentire la propria voce
nell'Autorità portuale dell'Adriatico orientale.

Per il porto di Monfalcone, a meno di un anno dall'inclusione nell'Autorità portuale di sistema dell'Adriatico orientale, il 2019 sarà ancora un anno di transizione, ma fondamentale per il suo futuro sviluppo. Si stanno tirando le fila dell'approfondimento dei fondali del canale d'accesso e del bacino d'evoluzione a -12,50 metri sul medio mare, un'opera da 18,6 milioni di euro, attesa da anni e funzionale all'ingresso di unità di maggiori dimensioni, ma anche della variante aggiuntiva al Piano regolatore del porto, mai ritoccato a partire dal 1979, anno in cui è stato licenziato, nonostante i numerosi tentativi compiuti nel corso degli ultimi tre decenni.

A fronte dell'intesa raggiunta tra il Comune e l'Autorità portuale di sistema, la Regione, cui è rimasta in capo la progettazione della pianificazione del nuovo layout di Portorosega, entro giugno predisporrà la proposta di variante. In base al cronoprogramma comunicato al Comune di Monfalcone l'obiettivo è quello di arrivare alla pubblicazione sul Bur della nuova pianificazione entro febbraio 2020. La bozza di variante ha recepito le richieste avanzate da Monfalcone di un'estensione lineare della banchina attorno ai due chilometri, con interrimento della darsena esistente, e quindi di un ampliamento delle aree a disposizione dello scalo per oltre 300

mila metri quadrati, oltre che per la creazione di un'area di rispetto ambientale nella zona di retroporto. L'ipotesi progettuale comprende anche un prolungamento della diga foranea, con mantenimento, come chiesto dal Comune, del varco utilizzato dalla nautica da diporto per raggiungere il golfo di Panzano. All'esterno dell'estensione viene prevista un'ulteriore cassa di colmata di dimensioni di molto inferiori a quella esistente.

“Intanto si gettano le basi dello sviluppo, poi si lavorerà per vederlo realizzato, senza escludere l'intervento diretto dei privati”, afferma il sindaco di Monfalcone Anna Cisint, che ancora attende di avere voce ufficiale all'interno del Comitato portuale, alla pari del Comune di Trieste. L'amministrazione locale non ha comunque rinunciato nel corso dell'ultimo anno a far pesare la propria posizione, molto attenta per quanto riguarda le connessioni ferroviarie e stradali con l'area portuale, ma anche del possibile ruolo del porto come volano per le attività industriali dell'area del Lisert.

L'altro annoso nodo è quello dell'escavo dei fondali che pare però finalmente in avvio. La Regione avvierà la gara d'appalto a breve con l'obiettivo di avviare i lavori entro l'autunno per vederli conclusi nell'arco di due anni. L'amministrazione regionale ha implementato il budget

MONFALCONE PLANES ITS DEVELOPMENT

For the port of Monfalcone, at less than a year from the inclusion within the Alto Adriatico System Port Authority (Port Authority of the North Adriatic System), the year 2019 will still be a transition year, though fundamental for its future development. The lines are being drawn for the dredging of the entrance canal and the turning basin to -12.50 metres from the average sea level, a job that will cost some 18.6 million euros, after years of waiting and aimed at allowing larger vessels with deeper draft, but also of the variation to the Port Regulatory Plan, never updated since it was issued in the year 1979, notwithstanding the many attempts to change it during the last three decades. Based on the project program provided by the regional government to the Monfalcone city hall the target is to publish the new city port plan on the BUR (regional legislative publication) within February 2020. The draft of the update version incorporates the requests of the city of Monfalcone to extend the line of the wharves for around 2 kilometres, with a landfill of the existing port yard, obtaining a further extension of the port area of over 300 thousand square meters. The port Authority seems ready to start assigning the preferential berths, one for each of the four terminal operators offering services in Portorosega (Compagnia Portuale, Midolini, Cetel, Mar-Ter), leaving another three free to be made available, in order to improve the operations of discharge and loading of the port, whose traffic has increased by 12% during the first quarter of 2019.

a disposizione dell'opera con altri due milioni di euro, portandolo a un totale di 18,6 milioni. La gara, come spiegato dal direttore della Direzione centrale infrastrutture della Regione, Magda Uliana, sarà legata per l'80% all'offerta qualitativa così da ottenere risposte adeguate dalle imprese sotto il profilo ambientale e delle modalità operative. Nel corso dell'escavo il traffico del porto non dovrà infatti mai venire bloccato.

Nel giro di un mese e mezzo si concluderà intanto l'intervento di manutenzione straordinaria dei fondali, per riportarli alla quota di meno 11,70 metri, a opera dell'Azienda speciale per il porto, che vi ha investito 1,2 milioni di euro. A disposizione dello scalo ci sono inoltre 8,5 milioni di euro per interventi sulle infrastrutture esistenti (piazzi, viabilità interna, illuminazione) e la manovra ferroviaria. La Regione ha stanziato 4 milioni di euro, mentre il Comitato di gestione dell'Autorità ha deciso a novembre di destinare un totale di 4,5 milioni (di cui 700 mila Euro per la manovra ferroviaria), investendo per intero le entrate che arrivano dai canoni di concessione e dalle tasse portuali di Portorosega sulle infrastrutture dello scalo, dove l'Autorità sembra decisa a introdurre imminenti novità gestionali. Come già avviene a Trieste, verranno assegnati degli accosti preferenziali, uno per ciascuna delle quattro imprese portuali operanti a Portorosega (Compagnia portuale, Midolini,

Cetel, Mar-Ter), lasciandone altri tre a disposizione, in modo da migliorare l'efficienza delle operazioni di carico e scarico, in attesa di nuove banchine e nuove aree, necessarie per sostenere una crescita dell'attività di Portorosega, ancora legata a doppio filo al comparto industriale.

Nel 2018 lo sbarco e l'imbarco di prodotti metallurgici è ammontato a 2,3 milioni di tonnellate, poco più della metà del totale delle merci transitate dalle banchine dello scalo, i cui traffici per un altro quarto dipendono dalla movimentazione della cellulosa. Un trend che rimane invariato in questo inizio di 2019. Il primo trimestre, che ha registrato traffici in crescita del 12% sullo stesso periodo dello scorso anno, ha visto manipolare 662 mila tonnellate di siderurgici (più 15% sul primo trimestre del 2018) e 260 mila di cellulosa (in questo caso senza variazioni rispetto al 2018). Non pare invece in ripresa il traffico di rotabili gestito dalla società Cetel del gruppo partenopeo Grimaldi, che ha chiuso il 2018 con un calo del 10% con 147.295 mezzi imbarcati e sbarcati a Monfalcone. La perdita al momento è più consistente, perché la contrazione di arrivi e partenze è del 25% rispetto ai dati del primo trimestre dello scorso anno. In contrazione anche gli arrivi di carbone alla banchina della centrale termoelettrica A2a.

■ **Laura Blasich**

L'AUTOBUS DEL MARE TRADIZIONE VINCENTE

Il Delfino Verde collega Trieste oltre che con Muggia, anche con Barcola, Grignano, Sistiana e Grado.

Negli ultimi anni le principali località del golfo di Trieste sono raggiungibili direttamente via mare grazie ad un efficiente servizio di trasporto pubblico che, con una mini-crociera facilmente accessibile a tutti, permette di ammirare la città e i suoi dintorni da un punto di vista inusuale: dal mare.

L'idea vincente si deve a Silvano Peric nativo di Pola, classe 1956 e trapiantato a Trieste dal 1980. Sul finire degli Anni Ottanta, Peric osserva come in città manchino dei veri e propri servizi marittimi atti a collegare in modo continuativo e cadenzato le singole località turistiche della riviera. Fino a quel momento erano attivi

servizi di battelli che accompagnavano turisti e non, a compiere un limitato "giro del golfo" sul percorso Rive-Porto Vecchio e ritorno con una puntata verso lo stabilimento Ausonia e la radice dell'attuale molo V del Porto nuovo. Tali servizi erano svolti con vecchi battelli con scafo in legno e riadattati alle nuove esigenze con panche poste lungo il perimetro degli stessi.

Il comandante Peric, una volta completati gli studi di scuola superiore, inizia la sua esperienza prima a bordo di navi da ricerca americane che solcano il Mare del Nord, per proseguire poi sulle piattaforme petrolifere. Grazie a queste esperienze nel 1988 assieme alla moglie Diana



acquista la motobarca *Lido I* e nell'estate dell'anno seguente inizia il suo servizio turistico fra la città e Miramare, proponendo una nuova visione del lungomare barcolano fino a quel momento sconosciuta ai più. L'iniziativa riscuote un grande successo ma ben presto la vecchia barcaccia risulta inadeguata: Peric non si perde d'animo ed acquista un altro natante, proveniente dalla riviera romagnola ed immatricolato come *Delfino Verde III*.

“Questo nome - afferma l'armatore triestino - mi è piaciuto fin da subito, visto che richiamava il mare per il delfino, ma allo stesso tempo c'era un riferimento al verde del mondo ecologico”.

I successi per il nuovo servizio turistico continuano, ma nell'estate del 1993, forse complice la guerra in atto nei Balcani, i turisti diminuiscono inspiegabilmente e il *Delfino Verde III* è obbligato a prendere il largo. Approda nella laguna di Grado per tutta la stagione, proponendo però una formula nuova: durante il tour della laguna i turisti possono degustare a bordo prodotti tipici ai quali nessuno fino ad allora aveva mai pensato cucinati dalla moglie Diana. Nella stagione 1994 la nuova formula continua ma con un nuovo natante, il *Palma de Majorca*, ancora più grande e più capiente del precedente.

Nel 1997 la ragione sociale diventa Delfino Verde Navigazione e l'anno seguente l'armatore triestino commissiona al Cantiere Navale Boschetti di Cesenatico la costruzione di un

“LA NOSTRA SCELTA VINCENTE - DICE IL COMANDANTE PERIC - SONO STATI I NATANTI CON SCAFO IN LEGNO”

nuovo natante che questa volta sarà chiamato *Delfino Verde V*.

Durante l'estate 1999 la nuova imbarcazione farà sempre base a Grado e sarà destinata a gite ai castelli della provincia di Trieste.

Con l'arrivo del nuovo millennio e la costituzione di Trieste Trasporti S.p.A. nuovi scenari si delineano all'orizzonte: inizia ufficialmente l'era del servizio di trasporto pubblico locale marittimo e dal 2001 la Delfino Verde Navigazione gestisce la linea Trieste-Muggia non più stagionale bensì operativa tutto l'anno, visto che rappresenta una valida alternativa alla mobilità terrestre.

Grazie a questo importante traguardo la società si consolida, acquista un'altra imbarcazione, il *Bibione*, e contemporaneamente si aggiudica le gare per l'affidamento di altre linee di trasporto stagionale come quella per Barcola,





Grignano e Sistiana e l'altra per Grado, gestita dall'Apt di Gorizia. Questa società armatoriale è l'unica ad utilizzare questo tipo d'imbarcazioni per il servizio di trasporto pubblico locale.

“La nostra scelta vincente - prosegue Peric - è stata quella di proporre natanti con scafo in legno o resina, una scelta diversa da chi utilizza quelli con scafo in ferro, come a Venezia. Disporre di barche come queste è come avere in casa un mobile di pregio, che offre più calore e rende l'ambiente più accogliente, anche se necessita di maggiori cure ed attenzioni. Questa nostra proposta è stata premiata da numerosi riconoscimenti, fra i quali anche la Certificazione di Qualità Uni En Iso 9001 2008, Uni En Iso 14001 2004 e OHSAS 18001 2007”. Negli ultimi anni la flotta dei natanti è cresciuta con l'arrivo del *Delfino AS* nel 2006, del *Gold* nel 2011

e lo scorso anno con il varo del *Delfino Deluxe* che vanta un vero primato: si tratta della prima motonave al mondo con scafo in legno adibita al servizio passeggeri e dotata di propulsione IPS Volvo, ossia di un sistema elettronico innovativo che produce meno vibrazioni, meno rumore e apporta un risparmio energetico pari al 30%.

Inoltre, alla fiera nautica “Boat Work” di Southampton di quest'anno il *Delfino Deluxe* sarà uno dei protagonisti e testimonial della manifestazione per le sue peculiarità: così anche Trieste sarà rappresentata in quanto verrà proiettato un video di evoluzioni nel golfo e davanti piazza Unità d'Italia.

“Grazie a questo sistema di trasporto che si è creato negli anni - continua il comandante e armatore - numerosi sono gli stranieri che raggiungono Trieste per sposarsi, noleggiando una nostra motonave per la festa di matrimonio in mezzo al golfo; a bordo abbiamo ospitato anche i delegati del G8 nel 2003, serate culturali, presentazioni di libri e spettacoli teatrali”.

Oltre alla linea annuale per Muggia, dal 1° giugno al 7 settembre è attiva la linea Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana (orari disponibili nel sito www.triestetrasporti.it) mentre quella per Grado concluderà il servizio il 1° settembre (orari disponibili su www.aptgorizia.it).

■ **Andrea Di Matteo**

AN ALTERNATIVE TO THE TRADITIONAL BUS

Nature bestowed the city of Trieste with marvelous scenery easily reached by sea thanks to an efficient passenger service operated by motor vessels. The winning idea was suggested by Silvano Peric, born in Pola and moved to Trieste since 1980, he noticed that the city lacked a ferry-boat service capable of connecting the various tourist localities along the coastline.

In 1988 he bought the coastal passenger boat “Lido I” which began service the following summer sailing between the city and Miramare. The initiative met great popular success so soon the old boat was no longer enough and was joined by another passenger boat named “Delfino Verde III”.

“This name - says the Triestino ship-owner - pleased me from the start as it brings to mind the sea because of the dolphin while at the same time refers to the color green of the environmentalist world”.

During the years the fleet of passenger vessels has grown to offer the best possible comfort during the voyages. With the arrival of the new millennium and the establishment of Trieste Trasporti S.p.A. the era of a local maritime passenger service officially starts and the company “Delfino Verde Navigazione” slowly but surely wins all the tenders for the coastal maritime passenger service of the province of Trieste, thus making available a valid alternative to the traditional overland bus routes.

CROCIERE

LE NAVI BIANCHE CON PRUA SU TRIESTE

Quest'anno le crociere parlano tedesco con la Mein Schiff, ma tutto è pronto per il grande ritorno di MSC.



Sarà anche il turismo crocieristico un fattore di lancio nel futuro del porto di Trieste? Ipotesi ancora più credibile, dopo l'incidente di domenica 2 giugno a Venezia. Per ora l'incremento del traffico in questo settore è costante, in linea con quanto sta avvenendo nel nostro Paese, che si conferma prima nazione del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati con diversi scali nella top ten dei porti crocieristici dell'area mediterranea. Certo, Trieste si mantiene ben lontana dai numeri record di Civitavecchia con 2.567.000 passeggeri movimentati (+5,18 per cento rispetto al 2018), seguita da Venezia con 1.544.000 passeggeri (-1 per cento rispetto al 2018). L'anno scorso il nostro porto ha fatto registrare 92.848 passeggeri.

Piccola curiosità, quasi 700 passeggeri sono stati movimentati nel porticciolo di Sistiana, dove è attivo il tour operator Gran Circle Cruise Line di Dubrovnik con crociere autunnali ed invernali. L'iniziativa, che ha preso il via nel 2017, è certo inconsueta. Lo si deduce anche guardando lo scafo: l'*Arethusa*, un'imbarcazione blu, assomiglia a un mix tra un traghetto e un veliero d'altri tempi. La nave batte bandiera maltese, è lunga 60 metri, ospita 52 passeggeri, quasi esclusivamente facoltosi statunitensi che da Sistiana visitano Aquileia, Duino e il sentiero Rilke, per poi spostarsi a Trieste, dove la nave ormeggia alla Stazione Marittima, pressoché di fronte a Piazza Unità, il che consente ai passeggeri di visitare comodamente la città.





Città galleggianti di TUI Cruises e Costa alla Stazione Marittima di Trieste.

NEL 2020 SI CONTA DI RAGGIUNGERE I 140.000 PASSEGGERI GRAZIE ALL'ARRIVO DI BEN 90 IMBARCAZIONI

Ma veniamo ai numeri complessivi. Quest'anno il nostro porto si prepara a segnare un otto per cento in più di passeggeri raggiungendo la cifra di 100 mila con 62 toccate prenotate. La novità, dopo l'esordio dello scorso anno con *Mein Schiff 2*, è *Mein Schiff 6*, nave ammiraglia della flotta della teutonica TUI Cruises. Varata nel 2017 è una nave lunga 295 metri e larga 36, può ospitare un massimo di 2.794 passeggeri, mentre l'equipaggio è di circa 1.000 persone. Costruita con una particolare attenzione alle tecnologie che rispettano l'ambiente, consuma circa il 30 per cento in meno di energia rispetto a navi da crociera di dimensioni simili. Per il

suo itinerario nel Mediterraneo orientale *Mein Schiff 6* imbarcherà passeggeri sia dalla Valletta che da Trieste, con positive ricadute anche per il Trieste Airport. Saranno dodici le toccate in programma, per una movimentazione complessiva di circa 50mila passeggeri. Ora, grazie alla significativa presenza dell'operatore tedesco con quartier generale ad Amburgo (partecipato da Royal Caribbean) si può dire davvero che a Trieste si parla nuovamente l'idioma del tempo in cui fu il porto dell'Impero austro-ungarico. TUI Cruise infatti si rivolge quasi esclusivamente a turisti tedeschi, austriaci e svizzeri, con servizi e intrattenimento studiati per questa clientela, e il tedesco è appunto la lingua più utilizzata a bordo.

Quest'anno Trieste ha ospitato anche l'inaugurazione di *Costa Venezia*, tra fine febbraio e gli inizi di marzo. Ma non è stata e non sarà l'unica novità. In maiden call si è vista ai primi di maggio anche *Azamara Pursuit*, una nave lunga 180 metri, che può ospitare circa 700 passeggeri e più di 300 membri dell'equipaggio, mentre ottobre registrerà il maggior numero di nuove toccate con la nuovissima *Sky Princess*, colosso lungo 330 metri, che ospiterà più di 3600



TRIESTE LIKES CRUISE TOURISM

During 2018 cruise tourism had a throughput of almost 93 thousand passengers, showing a constantly increasing trend, same as happening in other ports of our country. The number includes the passengers that paid a call to Sistiana before boarding, guests of a US operator, initiative that since 2017 has made it possible to promote a non cruise port during down season periods such as autumn and winter. In 2019 an increase of about 8 percent is foreseen, making it possible to reach a passenger throughput of 100 thousand and 62 vessel calls. There will be various vessels making their maiden call, while already at the beginning of March the call of the Costa Venezia on her maiden voyage was registered. In the meantime the activities of German operators are consolidating, in particular of TUI Cruises, headquarters in Hamburg (Germany), whose Mein Schiff 6 can offer hospitality to up to 2,794 passengers plus 1000 crew members and has been built with special care for the environment. In 2020 TUI intends to confirm Trieste as the home port of their activities concentrating on the German market. So the year 2020 proper should be the year of a small peak in cruise tourism in the city with a movement forecast of some 140 thousand passengers distribute over 90 vessel calls booked. MSC will return with the Lirica, a ship of 250 meters length overall, capable of carrying 2,200 passengers and 700 crewmen, the Celebrity bearing the Royal Caribbean trademark will debut and in the luxury class also the ship owner Silver Sea will find place with the launching voyage of their Silver Moon. And should MSC actually choose Trieste as their home port the expectations for year 2020 appear without any doubt good.

passaggeri e 1350 membri d'equipaggio, *Ocean Majestic*, con una capacità di che supera di poco i 600 passeggeri, gestita dalla tedesca Hansa Touristik, *Amera* e *Amadea*, entrambe navi della tedesca Phoenix Reisen, che ospitano rispettivamente più di 800 e più di 600 passeggeri.

Le novità di peso arriveranno però nel 2020, con un incremento del 40 per cento dei passeggeri, stimati in 140 mila, e con 90 toccate già prenotate nel porto di Trieste. Una piccola rivoluzione si avrà con il ritorno a Trieste di *MSC Cruises* e ben 12 toccate di *MSC Lirica*, lunga 251 metri, che trasporta 2200 ospiti e un equipaggio che supera le 700 persone. Non è escluso che, come già avvenuto in passato, MSC dirotti a Trieste navi che dovrebbero far scalo a Venezia:

è già accaduto in caso di nebbia e potrebbe essere un punto di riferimento utile in coincidenza con manifestazioni di particolare interesse nella città lagunare veneta. MSC oltretutto sembra intenzionata a tornare in regime di home port.

Altro debutto annunciato a Trieste è quello di Celebrity, marchio del gruppo Royal Caribbean, con *Celebrity Edge*, una nave recentissima, lunga 306 metri che ha una capienza di quasi 3000 passeggeri, con tre toccate di due giorni. Questo consentirà anche le escursioni a Venezia. Si tratta del primo operatore che prova questa soluzione (che per Trieste potrebbe rivelarsi vincente) con lo scopo di mettersi al riparo da incertezze sul futuro del comparto crocieristico in laguna: un'ottima prospettiva per il porto triestino. Altra chicca arriverà dal settore delle crociere luxury con la tedesca Silversea con sede a Monaco di Baviera, che sarà presente sia con *Silver Spirit*, nave da 196 metri con una capacità di 600 passeggeri, sia con *Silver Moon*, che partirà per il suo viaggio inaugurale proprio da Trieste il 6 agosto 2020. Il tutto mentre la teutonica TUI Cruises confermerà Trieste come proprio home port. Lo scalo cittadino parla sempre più tedesco, ma punta a diventare un nuovo punto di riferimento globale nel mercato crocieristico del Mediterraneo.



■ Paola Comauri

ALTO ADRIATICO NEW DEAL DEL LUSSO PER NABABBI DI TUTTO IL MONDO

Qui non solo arrivano i megayacht ma vengono anche costruiti: Monfalcone e Aquileia leader del settore.

Nel 1996 alla Stazione Marittima di Trieste lanciò le cime d'ormeggio *Legend of Tintagel*, uno yacht a motore di 46 metri noleggiato da un imprenditore italiano molto importante che voleva fare una crociera con la famiglia, ma fuori delle rotte del jet set. Quel giorno Trieste aprì le porte a un nuovo traffico, quello degli yacht di lusso tanto a vela quanto a motore di lunghezza superiore ai 30 metri, utilizzati per vacanze private oppure per crociere charter esclusive, riservate a ricchi ospiti. Da allora sulle banchine davanti al centro città sono arrivati sempre più yacht e sempre più "mega" per dimensioni.

E se prima Trieste era quasi sconosciuta ai crocieristi di lusso, oggi è molto richiesta. Perché agli ospiti può offrire bellezza, cultura, natura, enogastronomia. Mentre ad armatori e comandanti può garantire cantieri e ricoveri di alta specializzazione per le manutenzione invernali e i refitting (Porto San Rocco, Cartubi, Fincantieri, Ocean, Officine Quaiat a Trieste e Hannibal a Monfalcone), agenzie marittime di prim'ordine per l'assistenza (Trieste Yacht Services, Tositti, Martinoli) e più di mille metri di banchine in pieno centro (Molo Quarto, Molo Audace, Stazione Marittima, Bacino San Giusto, Molo Pescheria) messi a disposizione da Trieste Terminal Passeggeri e Marina San Giusto per ormeggiare in tutta sicurezza. E non va dimenticato Portopiccolo, a Sistiana, che dispone di alcuni ormeggi in un luogo molto suggestivo, riservato e ricco di facilities per i crocieristi extra lusso.

Il traffico dei mega yachts non è massivo, ma dal 1996 a oggi nel golfo sono comunque passate alcune centinaia di unità. E dietro alle bandiere ombra dei paradisi fiscali o alle società anonime che li possiedono, ci sono spesso proprietari glamour. Qui sono arrivati gli yacht di Roman Abramovich, di Piersilvio Berlusconi, dei fratelli Della Valle, della famiglia Del Vecchio, tanto per fare qualche nome. Fino a quelli degli immancabili petrolieri arabi. Nelle ultime settimane nell'ex Arsenale San Marco si stagliava il profilo di *Azzam* che con i suoi 180 metri è lo yacht più lungo al mondo, di proprietà di Khalifa bin Zayed Al Nahyan, emiro di Abu Dhabi e presidente degli Emirati Arabi Uniti.

Uno studio di Federagenti marittimi dello scorso anno ha rivelato che ogni yacht lungo dai 30 ai 60 metri genera una spesa annuale di 2,35 milioni di euro, che sale a 3,95 milioni per quelli fra 60 e 80 metri per arrivare ai 6,75 milioni per quelli oltre gli 80 metri. Di questa torta, fra ricavi diretti e indotti, l'area da Muggia a Monfalcone ne mangia una fetta del valore complessivo di alcuni milioni di euro l'anno. E se nel 1999 la flotta mondiale di queste residenze galleggianti era di 2.031 unità, nel 2017 è salita a 5.185 unità, un terzo delle quali costruite in Italia. Il 70% di questa flotta incrocia nel Mediterraneo durante l'estate e il 50% ci rimane anche nella stagione invernale. Una partita ricchissima, che gli operatori e gli agenti locali vogliono giocare con ambizioni crescenti, giacché il Mare Adriatico pare essere il "new deal" del pleasure e charter yachting.



La sede della Solaris di Aquileia.



Affollamento di super yachts al Marina San Giusto.



Megayacht all'ormeggio.



Però da queste parti i maxi yacht non solo arrivano, si costruiscono anche. Il Friuli Venezia Giulia ha infatti due eccellenze per quanto riguarda la cantieristica da diporto di lusso: la Solaris Yachts di Aquileia per la vela e la Monte Carlo Yachts di Monfalcone per il motore. La Solaris Yachts, nata Serigi nel 1974 e ribattezzata nel 2010, dopo l'acquisto da parte di una cordata guidata da Giuseppe Giuliani e Gianluca Neri, vede oggi riorganizzato il processo produttivo sul modello industriale. Ad Aquileia il cantiere è stato ampliato fino ai 15mila mq attuali, 10mila dei quali coperti; a Forlì c'è la Performance Boats, una sorta di reparto ricerca e sviluppo dove si producono grandi barche a più alto tasso tecnologico, sia a vela, sia a motore; a Ravenna si realizzano i gusci delle Solaris; a Crauglio si fanno gli arredamenti. Un'azienda assolutamente all'avanguardia, in grado di lanciare ogni anno due nuovi modelli e produrne

da 30 a 40, passata dai 9.494.000 euro di fatturato del 2011 ai 30.390.000 del 2017, con una crescita media annua, nel periodo 2011/2017, del 21,40% ed inserita dal Corriere della Sera nelle Top 500 d'Italia. Del resto, il 30 per cento abbondante del mercato internazionale che la Solaris Yachts detiene nel segmento di alto livello della vela parla da solo. Del nuovo 80 piedi in carbonio lanciato quest'anno ce ne sono già due esemplari in costruzione, a Forlì si sta invece realizzando un pezzo unico da 111 piedi, sempre in carbonio.

Passando al motore, la Monte Carlo Yachts è nata nel 2008 a Monfalcone e pur se supportata economicamente dal gruppo Beneteau, è del tutto italiana in quanto a management, design e capacità artigianali. Pur se giovane, l'azienda è stata già in grado di produrre due generazioni di yacht di lusso. Ai modelli MCY 80, 86, 96 e 105 lanciati negli anni scorsi, ha aggiunto le tre novità di quest'anno MCY 66, 70 e 76 che rappresentano una prima "evoluzione della specie". Lo stabilimento di Monfalcone sorge su un'area di 45mila mq complessivi, con banchine per circa 40 ormeggi. Con 300 dipendenti diretti e altri a contratti d'appalto, e attrezzature produttive d'avanguardia, la MCY ha due tratti esclusivi che fin dall'inizio sono i suoi punti di forza: il processo di costruzione modulare e l'architettura navale del tutto innovativi. E con questa "rivoluzione" l'azienda monfalconese si è lanciata alla conquista del mercato.

■ Matteo Contessa

RICH TOURISTS ON LUXURY YACHTS

With the arrival of *Legend of Tintagel*, in 1996 Trieste discovered the maritime traffic of the maxy luxury yachts, sailing or motorized, which bring the owners or the rich guests who rent them to private cruises. Since then this traffic in the entire range from Muggia to Monfalcone and which has Trieste as a center of gravity has grown to an average of 10 to 20 maxi and mega yachts that pass through these parts every year. To bring rich tourists to visit and learn about these lands, but also to be admitted to the various highly specialized sites that, from Porto San Rocco to Hannibal, are able to do both winter maintenance work and more delicate and demanding jobs of refitting. It is an increasingly numerous traffic (almost 5,200 are the units that make up this luxurious fleet all over the world), destined to expand and which produces a turnover of millions of euros in the Gulf, between direct and induced revenues. And on this traffic local operators and maritime agencies are investing more and more, also because the Adriatic Sea is becoming the new rich and exclusive yachting district.

ADDIO VECCHIA ROVIGNO

È ASSALTO DI TURISTI

Inaugurato il nuovo marina ACI che conta 192 ormeggi ed è affiancato da un hotel 5 stelle plus.

Baie e insenature di Rovigno sono sempre state meta del diportismo adriatico, per chi si sposta da Venezia e porti turistici limitrofi, da Trieste con Portopiccolo e Muggia o per chi sale dalla Dalmazia e il Mediterraneo. Una sosta obbligata, dettata dalla bellezza del sito pieno di storia e di richiami ai legami ancestrali con la Serenissima. Ogni anno una sorpresa con restauri importanti ma anche con il rinnovo di alberghi e ristoranti, ora anche del Marina, uno dei 22 della catena ACI lungo l'Adriatico orientale. Tirato a lucido, ampliato, con un albergo di lusso: un investimento di 80 milioni di euro per la punta di diamante del gruppo Maistra intenzionato ad elevare il livello di tutte le proprie strutture alberghiere con l'obiettivo di avere oltre 90 per cento degli hotel nella categoria 4 e 5 stelle. Il nuovo Hotel Park è un 5 stelle plus. Di grande interesse non soltanto gli elementi estetici e di design, ma anche quelli di sostenibilità ambientale e paesaggistica. Dalla maggior parte delle 209 unità di alloggio si gode uno splendido panorama sulla città vecchia di Rovigno, mentre le suite dispongono anche di terrazza privata con solarium e plunge-pool. L'arredo degli interni è firmato dallo studio milanese Lissoni, uno dei più stimati e rinomati designer italiani attivo sulla scena internazionale.

Vetro e acciaio e tetti con manti erbosi accanto a rive di cemento bianco d'ultima generazione, con 5 moli protesi verso l'isola di Santa Caterina, sempre più vicina, quasi fagocitata dalle nuove strutture. Il vecchio albergo Park del 1984 è stato raso al suolo dalle ruspe nel 2017 ed ora è pronta la nuova versione per accogliere gli ospiti. I primi sono stati, ad aprile, le duecento persone coinvolte nella lavorazione del film firmato Samuel L. Jackson "Come ti ammazzo il bodyguard" (*The Hitman's Bodyguard*) con Salma Hayek.

Nel nuovo porto l'accesso è riservato ad imbarcazioni che superino i diciassette metri o i dodici metri in piena stagione. Se è vero che andar per mare è un lusso, allora che questo sia sfrenato, spazio pertanto anche ai mega yacht, nuova aspirazione di tutti i porti nautici, che ben si sposa con la filosofia dei Marina ACI, addirittura 22 lungo la costa adriatica orientale, da Umago a Ragusa. Sin dalla loro fondazione, quasi 35 anni fa, ad opera di un genio del business come Veljko Barbieri anche velista illuminato, hanno sempre mirato ad un'offerta di alto livello, rappresentata fino a qualche anno fa dal fascino dei luoghi, dalle città più belle, dalla natura più attraente. La sua intuizione riguardava la creazione di nuove tendenze, una fra





Il nuovo Marina ACI di Rovigno con i suoi 192 ormeggi.



tutte il charter: aveva messo a disposizione dei diportisti imbarcazioni e, a richiesta, anche lo skipper, per una vacanza diversa, tutta mare e navigazione. Un volano importante per i cantieri navali specializzati in Istria e Dalmazia che producevano imbarcazioni allo scopo. Ma non solo. Con l'imbarcazione *ACI No 1*, mandò un equipaggio di talenti a gareggiare nelle regate più importanti. Un messaggio promozionale di grande impatto.

Tutto questo però non basta. Chi si occupa di turismo tout court non si accontenta, bisogna

mirare sempre più in alto, offrire sempre di più. Il Marina ha 192 ormeggi e offre ricovero alle imbarcazioni per 9 mesi l'anno, mentre da giugno a tutto agosto, i prezzi praticati sono quelli degli ormeggi giornalieri. L'albergo è un insieme di gradoni che spingono verso l'alto ma che vengono assorbiti dalla lunghezza, come uno scafo da crociera, la notte sembra una nave in alto mare. La vista della silhouette di Rovigno è mozzafiato. Tutto questo nella logica che da quando si respira Maistra ha profondamente trasformato la cittadina negli ultimi anni, assor-



Lo splendido centro storico di Rovigno.

bendo nei suoi progetti del passato due realtà distinte: il Conservificio del pesce e la Manifattura Tabacchi, oggi scomparse. Chiusa la prima, trasferita a Canfanaro in terraferma la seconda, anche se davano lavoro a moltissima gente del posto creando quel tessuto sociale ed umano che si è perso assieme alle sue tradizioni, e a quell'anima che solo le persone possono conferire ad una località.

È lo scotto da pagare allo sviluppo sfrenato del turismo con estati in cui la località esplode di gente alla ricerca di divertimento, presa dalla smania di appuntare un'altra destinazione sul taccuino da esibire in ufficio o con gli amici al ritorno a casa, e inverni di profondo silenzio per la mancanza di una popolazione che viva la città dal suo interno. Gli acquisti si fanno a Pola, l'inverno si va a sciare o si viaggia per premiarsi del lungo lavoro estivo senza momenti di tregua o di riposo.

Per chi vive comunque nella località, per chi accoglie gli ospiti che prenotano via internet, il make up superior è diventato la normalità. E se l'albergo Park, completamente rinnovato, avrà negozi esclusivi, bar, ristoranti a più stelle, serate al chiaro di luna, il gioco vale la candela perché le abitudini hanno finito per cambiare profondamente anche gli abitanti. Sembra quasi che Rovigno non ricordi più la sua anima popolana che la rendeva così speciale, per certi versi unica. Rimane la cartolina, lo sfondo per scattare le foto delle vacanze, magari dalla coperta di uno dei megayacht con ospiti famosi che caratterizzano la nuova gara, la top ten del diportismo adriatico.

Per tutti gli altri, e sono tanti, rimane l'ormeggio nelle baie riparate, nei porticcioli dei campeggi, con un occhio sempre attento ai capricci del meteo.

■ **Rosanna Turcinovich Giuricin**

A NEW MARINA IN ROVINJ

The Hotels Park and Marina ACI in Rovinj have been refurbished, enlarged and promoted to a higher category, according to the strategy of the multinational company Maistra. In the Marina berthing is limited to vessels larger than 17 meters or 12 meters during the peak season. More space for the mega yachts, ambition of all pleasure boat harbours, which blends well with the philosophy of the Marina ACI ports, all of 22 along the east coast of the Adriatic from Umag to Dubrovnik. From their date of establishment, almost 35 years ago, due to the good intuition of a business mogul by the name of Veljko Barbieri an illuminated sailboat skipper, always aiming at offering top quality service, represented until a few years ago by the enchantment of the environment, the attractiveness of the cities, the great beauty of the nature. Today however luxury is the endeavour. The Marina has 192 mooring places, offering haven to boats for 9 months a year. While from June to the end of August daily prices are applied for docking. The hotel is built like a stairway to the heights while broadly elongated, like the hull of a cruise vessel, in the night shining like a ship on the high seas. The sight of Rovinj is breath-taking, though the location has lost its quaint folksy seaside town soul. This is the price to pay for uncontrolled development of a tourism that has chosen a niche strategy: only the rich can allow themselves the best.

**Scegli la strada del mare
e prenota per:**

*Trasferimenti in mare
Matrimoni e compleanni
Team building • Eventi culturali
Rinfreschi • Scolaresche*



info@delfinoverde.it

Delfino Verde

Per le linee marittime

Trieste-Muggia e Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana
visita il sito www.triestetrasporti.it

Trieste-Grado visita il sito www.apgorizia.it

CASA DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI SERVIZI AGENZIA DOGANALE

De Palo offre i propri servizi ad aziende produttrici, import/export e case di spedizione in tutto il mondo. L'agenzia ha una particolare competenza nell'apertura di reti logistiche in nuovi mercati, con riferimento al Medio Oriente, ai Balcani, alla Russia, ai Paesi CSI.

- **SERVIZI DOGANALI**
- **SPEDIZIONI E LOGISTICA**
- **OPERAZIONI IN PUNTO FRANCO**
- **PORTO E INTERPORTO DI TRIESTE**

info@depalo.it

Proud of  **CONSORZIO TSB**



 **De Palo**
Servizi agenzia doganale



La spiaggia di Canovella de Zoppoli e nel riquadro la fioritura di *Ostreopsis*.

QUANDO IL “MAR ROSSO” TOCCA LE NOSTRE COSTE

Le microalghe tropicali tossiche sono state portate dalle navi. Ma il fenomeno sembra sotto controllo.

Fioriscono, ma non dipingono i prati dei loro colori sgargianti. Semmai tingono il mare di uno spiacevole colore marrone-rossiccio e si appiccicano sulla pelle dei bagnanti. Sono le fioriture di *Ostreopsis spp.*, una microalga tropicale che dal 1998, anno in cui è comparsa nelle acque italiane (in Toscana), crea in certe annate uno spiacevole diversivo anche lungo le coste della nostra regione, rendendo problematica la balneazione e richiedendo monitoraggi costanti delle acque marine da parte dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA).

Il fenomeno, tecnicamente chiamato *bloom*, è davvero anomalo dato che queste alghe appartenenti al gruppo dei “dinoflagellati” sono tipiche dei climi caldi. Come sono arrivate fin qui?

“È verosimile che questa, ma anche altre alghe non autoctone, siano state portate alle nostre latitudini con le acque di zavorra che le navi utilizzano per stabilizzare lo scafo e che poi scaricano nei porti di approdo senza curarsi del fatto che, in questo modo, possono alterare gli ecosistemi locali”, conferma Marina Cabrini, primo ricercatore dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e

di Geofisica Sperimentale (OGS) di Trieste, che ha studiato a lungo queste alghe.

Una volta colonizzato un nuovo ambiente, possono vivacchiare senza riprodursi in modo eccessivo, oppure “esplodere” e innescare un bloom. Ma è difficile prevedere con anticipo l'arrivo di una fioritura perché troppe sono le variabili in gioco e sarebbe semplicistico attribuirle, per esempio, ai cambiamenti climatici. Abbastanza certo sembra il ruolo di nutrienti come azoto e fosforo derivanti da pratiche agricole e attività antropiche, che causano eutrofizzazione e promuovono la crescita algale. Né vanno esclusi altri fattori, come per esempio la morfologia e l'idrodinamismo del Mare Adriatico.

“Sappiamo che *Ostreopsis* fiorisce in acque basse e non ama i fondali sabbiosi ma preferisce quelli rocciosi”, prosegue Cabrini. “Inoltre, tende a svilupparsi dove il moto ondoso è ridotto e la temperatura del mare relativamente alta, aderendo ad alghe di dimensioni maggiori mediante una specie di ragnatela di sostanze zuccherine.”

Identificarle non è semplice, spiega Cabrini: bisogna usare una colorazione particolare che mette in risalto alcuni dettagli sulla superficie cellulosica. In ogni caso, prosegue: “Dal 1986 il nostro laboratorio effettua campionamenti settimanali di fitoplancton, monitorando gli organismi come *Ostreopsis* che svolgono foto-

sintesi e che sono presenti nel plancton marino. E anche se quest'alga non è molto amata, non dobbiamo dimenticare che fa parte della catena trofica e che, siccome svolge fotosintesi, contribuisce all'abbattimento dell'anidride carbonica del pianeta, che al 50% si svolge negli oceani”.

Che non sia molto amata e, in parallelo, che ci sia la necessità di non abbassare la guardia da parte dei presidi competenti lo si comprende se si considerano i possibili effetti tossici per la salute dell'uomo.

“*Ostreopsis* può produrre quantità variabili di tossine, chiamate ovatoossine”, spiega Aurelia Tubaro, tossicologa, docente all'Università di Trieste e membro del direttivo della Società Internazionale per le alghe tossiche (International Society for the Study of Harmful Algae, ISSHA). “Ecco perché le analisi vanno fatte di volta in volta quando compaiono le fioriture algali, perché la produzione di ovatoossine dipende da fattori non del tutto chiariti.”

Le tossine possono arrivare sulla tavola dell'uomo per contaminazione di prodotti ittici o di molluschi filtratori, causando disturbi gastroenterici, interessamento respiratorio e, talvolta, cardiaco. La buona notizia è che in Italia non è mai stato registrato alcun caso di questo genere. Più spesso possono provocare dermatiti, congiuntiviti, febbre oltre i 38°C, cefalea



Il laboratorio di Biologia Marina di Aurisina.

WHEN SEA HAS BROWNISH NUANCE

Ostreopsis is a free-living dinoflagellates (a small alga) living in tropical seas. However, since 1998 its presence has been reported also in several Mediterranean areas (first on the Tuscany coastline, then on Genoa coasts), and in more recent times also in the Northern Adriatic Sea. Under particular, and not yet clarified conditions, it can overgrow causing so-called blooms, which give the sea its typical brownish nuance and stickiness.

Ostreopsis can produce a noxious substance called ovatoxin that may enter the food chain up to humans through fish and mussels, which feed on plankton and filter sea water. If this is the case it can cause unpleasant gastrointestinal effects. If it is inhaled through sea aerosols, it may cause rhinitis and headache.

Italy and the Northern Adriatic Sea have experienced several *Ostreopsis*' blooms, which have prompted the Italian Ministry of the Environment to enact a decree that indicates how to monitor this species. Trieste hosts several institutions (the National Institute of Oceanography and Applied Geophysics - OGS; the University of Trieste; and ARPA FVG, the Regional Agency for Environment Protection) that are actively engaged in monitoring sea waters, to prevent adverse effects caused by *Ostreopsis* blooms.

e rinorrea conseguenti all'inalazione attraverso l'aerosol marino, ovviamente in presenza di un bloom. "Perciò è sconsigliato sostare vicino alla riva del mare quando l'alga è raggiunge concentrazioni prossime o superiori al livello di guardia, oltre 10 mila cellule/litro in caso di forte vento e mareggiate", avverte Tubaro.

Che aggiunge: "Studiando il meccanismo di tossicità di questi composti abbiamo capito che agiscono alterando il potenziale di membrana (la carica elettrica della membrana cellulare, Nda) delle cellule, tra cui quelle muscolari e nervose. E abbiamo prodotto degli anticorpi, dei test immunochimici, tra cui un biosensore, che individuano la tossina nei prodotti ittici e nelle microalghe per dare un allarme precoce". Il test non è ancora in commercio, ma è usato da laboratori in tutto il mondo per un rapido screening della presenza delle tossine.

Ancora da approfondire gli effetti che la tossina sembra provocare su alcuni organismi marini come stelle e ricci di mare, che nei periodi "caldi" hanno esibito anomalie anatomiche, mentre non vi è dubbio sulla capacità dell'alga di causare ipossia (carenza di ossigeno) nei

fondali dove prolifera. *Ostreopsis* non è l'unico organismo potenzialmente tossico per l'uomo nel Golfo di Trieste. Ci sono anche i cianobatteri e altri organismi marini: tutti rientrano nel decreto del Ministero dell'ambiente 30 marzo 2010, che norma la gestione delle acque di balneazione.

Per quanto riguarda *Ostreopsis*, sotto controllo dal 2009: "A Trieste si monitorano mensilmente 4 siti, da aprile a settembre, termine del periodo balneare: Canovella de Zoppoli, Sistiana, la riviera di Barcola e Punta Sottile a Muggia, dove questi organismi proliferano meglio," spiega Floriana Blasutto, referente dell'ARPA

FVG per il controllo delle fioriture potenzialmente tossiche. "Ma l'inizio dell'estate di solito non dà problemi: da noi le fioriture avvengono in genere tra agosto/settembre e ottobre; le ultime importanti risalgono al 2011 e 2012, ma non hanno dato problemi alla salute delle persone. Ovviamente non possiamo dire come sarà l'estate 2019. Al momento non abbiamo motivi di allarme ma, certo, non abbassiamo mai la guardia".

■ **Cristina Serra**



La ricercatrice Marina Cabrini.



Foto Lasorte.

I MAGHI DELLA LOGISTICA SI FORMANO IN ACCADEMIA

L'istituto superiore marittimo punta a raggiungere i 200 allievi aprendo le nuove sedi di Udine e Pordenone.

Agevolare nuove professioni o, per meglio dire, vecchi mestieri adeguati al nuovo millennio e proiettati al futuro. È questo l'obiettivo dell'Accademia Nautica dell'Adriatico con sede a Trieste, l'Istituto Tecnico Superiore per la formazione professionale

in ambito marittimo. «Se sogni una professione che ti permetta di viaggiare, di vivere il mare e vedere il mondo vieni a navigare con noi verso il tuo futuro» recita l'invito sul sito web dell'Istituto, pronto ad accogliere diplomati di scuola secondaria di secondo grado. Per un corso



Foto Lasorte.

in particolare però, solo dall'Istituto Nautico. A tre anni e mezzo dalla sua costituzione, l'Accademia non ha più bisogno di pubblicità. Si autopromuove. Ma cosa c'è alla base del suo successo? Semplice, il lavoro è assicurato. «L'Istituto Nazionale di Documentazione, Innovazione e Ricerca Educativa (Indire), il più antico ente di ricerca del Ministero dell'Istruzione, esegue periodiche valutazioni sull'occupazione ad un anno dal diploma - fa notare l'ingegner Stefano Beduschi, presidente dell'Accademia nautica - e noi abbiamo il 96% di occupati e il 100% nel settore di appartenenza».

Non un dettaglio da poco, anche se, per assurdo, si rischia che nei prossimi anni restino vacanti posti da Ufficiale di coperta o di macchina. Anche in questo caso la spiegazione è piuttosto semplice: chi si diploma, talvolta comprende solo al momento del tirocinio obbligatorio, cosa significhi imbarcarsi e fare vita di mare. La paga è ottima, ma gli affetti sono lontani, è un tipo di vita particolare e richiede un sacrificio che non tutti sono disposti ad affrontare.

Una delle novità più interessanti, anche se in realtà la sua attivazione del corso risale a fine 2016, riguarda il corso di Logistica. La profes-

sionalità è talmente richiesta che tanti studenti sono stati assorbiti dal mercato del lavoro prima che finisse il corso.

“Infomobilità e Infrastrutture Logistiche”, questo il nome per esteso dell'insegnamento, è a numero chiuso (24 allievi), dura due anni ed è regolato da un bando con prove di selezione. L'obiettivo è quello di formare uomini e donne specializzati per operare nella logistica moderna: servizi intermodali e sistemi tecnologici per il trasporto di merci o persone, filiera logistica, flussi di informazione e documentazione per il trasporto, sistemi di assistenza, sorveglianza e monitoraggio del traffico.

L'interesse per questo genere di professione ha dato vita alla recentissima iniziativa che sta per far partire la “diffusione” dell'Accademia a livello regionale, con il coinvolgimento di Udine (Istituto Zanon) e Pordenone (Interporto spa). Il corso di Logistica è quello che ha avuto maggiore risonanza, al punto che la Confindustria locale ha chiesto di esportare il modello. Mentre a Udine è già iniziata la promozione, a Pordenone la situazione è un po' più articolata perché vedrà la compartecipazione delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia. Un accordo è già stato siglato per la regia dell'Accademia sulla parte progettuale.

Uno sbocco professionale sostanzialmente garantito è una caratteristica fondamentale anche del corso di “Progettazione e manutenzione navale”, realizzato in partnership con Fincantieri. Quello che è uno dei più grossi gruppi cantieristici al mondo, infatti, ha la necessità di poter disporre di questa professionalità e l'Accademia nautica dell'Adriatico è stata scelta per garantirne la formazione. Anche in questo caso numero chiuso (24 allievi) e bando con prove di selezione.

Dell'espansione a livello regionale si è già detto, ma la crescita imporrà a breve nuovi investimenti “infrastrutturali”. «La sede di via Von Bruck sta per ampliare gli spazi fisici - annuncia il presidente Beduschi, mentre descrive le aule dotate di personal computer e sistemi di proiezione - per arrivare a 1500 metri quadrati complessivamente, attrezzati per accogliere i 150 allievi previsti. Il tutto entro settembre di quest'anno». Se nel 2020 la prospettiva è appunto quella di insegnare a 150 ragazzi, l'obiettivo non troppo distante è quello di arrivare a superare i 200, comprendendo le nuove sedi di Udine e Pordenone. Degno di nota, inoltre, il fatto che stiano per essere attivati corsi per operatori ferroviari e, forse, anche per operatori aeroportuali.

Ma un salto in avanti l'Accademia è pronta a farlo sviluppandosi in un altro importante settore dell'insegnamento. «Ci stiamo attrezzando

- conferma il direttore Bruno Zvech - per erogare Corsi di formazione permanente e continua con l'Associazione LTS Training Center di cui facciamo parte». Si tratterebbe di un'evoluzione importante per l'Istituto il quale, in questo modo, attraverso la Regione Friuli Venezia Giulia, verrebbe anche incontro a una sentita esigenza espressa dalla maggior parte dei soci fondatori.

La Fondazione “Accademia Nautica dell'Adriatico” (www.accademianautica.it) è stata costituita il 30 settembre 2015 dai primi 22 Soci fondatori ed aveva una sola classe di 22 Allievi Ufficiali della Marina Mercantile, i Docenti iscritti all'Albo erano 38, sul versante del personale c'era un solo part time e qualche collaborazione. Oggi, tre anni e sei mesi dopo, i soci della Fondazione sono 43, gli Allievi sono 130 (tre classi AU Marina Mercantile, due classi di Logistica, una classe di Progettisti) i Docenti sono 137 (oltre il 60% provenienti dal mondo delle imprese), mentre la gestione è affidata a sei persone assunte a tempo pieno e due part time.

I Fondi europei contribuiscono in larga parte a sostenere i quasi 2,3 milioni di euro di bilancio annuale, una parte di sostegno arriva dal Miur (Ministero dell'Istruzione). A questi si aggiungono i finanziamenti dei soci fondatori.

■ **Riccardo Coretti**

NAUTICAL ACADEMY IS GROWING

Facilitating new professions or, better to say, old trades adapted to the New Millennium and projected into the future. This is the goal of the Nautical Academy of the Adriatic based in Trieste. Three and a half years after its establishment, the Academy no longer needs advertising. But what is the basis of its success? Work is assured. A year after graduation - explains the engineer Stefano Beduschi, president of the Academy - 96% of the students already work. One of the most interesting innovations is the Logistics course: professionalism is so required that so many students have been absorbed by the market before the course ended.

The interest in this kind of profession has made the Academy expand at the regional level. A substantially guaranteed professional outlet is also a key feature of the “Naval Design and Maintenance” course, created in partnership with Fincantieri. Given the growth forecasts, the headquarters will soon be expanded to reach a total of 1500 square meters, equipped to accommodate the 150 students expected. But the goal is to get to over 200. The “Nautical Academy of the Adriatic” Foundation (www.accademianautica.it) was established on 30 September 2015 by the first 22 founding members and had only one class of 22 Merchant Marine Officer Students, the teachers enrolled in the Register were 38.

DAI “BRANZINI” AI SALMONI CRESCONO GLI ALLEVAMENTI

Nel Golfo di Trieste è diffusa la mitilicoltura. Nel pescaturismo ci sono anche laboratori e vasche di depurazione.



“Il mare è impoverito e il pesce catturato diminuisce di anno in anno. Una realtà con la quale si deve fare i conti e che richiede nuovi approcci nei consumi e nell'utilizzo degli ecosistemi acquatici. Va da sé che la maricoltura appare una soluzione quanto mai necessaria, anche se sconta il depauperamento dell'acqua che, grazie ai depuratori è sempre più pulita (!?), ma povera di quelle sostanze che servono per far crescere al meglio il pesce.” L'osservazione è di Mario Minca, di antica famiglia istriana nata e vissuta sul mare, oggi portavoce della Cooperativa Lavorazione Maricoltura e Itticoltura (Colmi) con sede al Villaggio del Pescatore, in provincia di Trieste. Anche Aurelio Zentilin, presidio sanitario della cooperativa Almar di Marano Lagunare, concorda con Minca: - “Sembra un paradosso, ma è proprio così: il mare più pulito è tra le cause, assieme ai cambiamenti climatici, del calo del fitoplancton, uno degli alimenti principali di mitili e vongole. È evidente che non possiamo risolvere il calo di produzione fornendo nutrienti e fertilizzanti al mare, ma piuttosto sederci attorno a un tavolo e lavorare assieme per trovare una via d'uscita.”

Le analisi dei due operatori toccano uno dei tasti più sensibili di un settore, quello della maricoltura, che nel Friuli Venezia Giulia è fonte di reddito per diverse famiglie ma che, per diverse ragioni, continua a contrarsi creando forte apprensione per il futuro. Nonostante la qualità del prodotto, i diversi imprenditori cercano nuove strade e strategie per mantenere spazi e reddito, unendosi in cooperative e associazioni temporanee di scopo (ATS), diversificando l'approccio e l'utilizzo dei frutti dell'ambiente marino.

I siti ove prospera la mitilicoltura nel Golfo di Trieste, circa 380 ettari di impianto sul mare, per una produzione annua che al massimo dello sfruttamento può arrivare attorno alle 3.500 tonnellate, si sviluppano nell'area muggesana, nel tratto costiero individuato tra la baia di Grignano e quella di Sistiana, e infine nella baia di Panzano, quasi contigui a Duino e Monfalcone. “Nell'ultimo decennio le mitilocolture sono state riorganizzate favorendo navigazione, balneazione e incremento delle biodiversità” - spiega Walter de Walderstein per il Centro Tecnico Informativo - sottolineando

LE COLTIVAZIONI DIVENTANO INDISPENSABILI PERCHÉ IL MARE RISULTA SEMPRE PIÙ POVERO DI PESCE

il forte impulso imprenditoriale promosso dal Consorzio Giuliano Maricoltura (COGIUMAR), organismo protagonista, assieme alle autorità sanitarie, per la stesura e realizzazione di un regime di prevenzione per le biotossine, a garantire salubrità e tracciabilità del prodotto al consumo.

Nel golfo di Trieste e pure in quello di Marano è impegnata l'ALMAR, cooperativa nata nel 1995 e impegnata a allevare mitili nelle acque triestine e vongole e altri molluschi nella laguna maranese. La filiera ALMAR dà lavoro a 40 persone impiegandole nella produzione, nella raccolta, della depurazione, nella spedizione per circa 5.000 tonnellate l'anno di prodotto. "Tutto tracciato e certificato - afferma Aurelio Zentilin, controllore sanitario per la coopera-



La preparazione del pesce allevato.

tiva - nella più assoluta sicurezza alimentare. Il mercato apprezza i nostri mitili, in particolare la clientela del Sud, piuttosto attenta e sensibile a questo tipo di produzione. Problemi? Ce ne sono, a cominciare dal riconoscimento di un giusto prezzo."

"Quella del prezzo è una questione che ci riguarda tutti - interviene Mario Minca per la Colmi. - Se pensiamo che all'ingrosso veniamo ricompensati attorno agli 0,60 euro al chilo,



THE ANCIENT PRACTICE OF FISH FARMING

The practice of fish farming, pisciculture, in the Gulf of Trieste dates back to the beginning of the 18th century, with the creation of oyster cultivators in the Zaule bay and in the stretch of sea in front of Servola exactly were the steelworks of the "Ferriera" continue to smoke. Towards the end of the '800 century at least thirty families were making a living off raising oysters in the Zaule bay and the nearby waters of the "Lazzaretto" (lazaret). Further impulse to shellfish cultivation was favoured by the Istrian exiles, who settled down in the Villaggio del Pescatore (Fishermans' village), in front of the Panzano bay. An age-old tradition the practice of extensive fish and shellfish breeding in the lagoons of Marano and Grado. Food for thought is that in nature mussels are a pest species while in the near future, similarly to what happened with crabgrass, it might become a staple in human nutrition. In any case, notwithstanding the necessity to increase fish farming to face the crises in open sea fishing, there are quite a few worries for those who invest in it. Besides the ever smaller returns, the enormous increase in authorizations and certificates required, they meet with the incredible contradiction, hard to cope with when regarding bays and lagoons, in particular the sewage Treatment and other expedients used to guarantee the healthiness of the seas take away, specially for the shellfish, the nutrients from the water. So the regional produce loses weight and dimensions, in the face of a production chain capable of guaranteeing good quality, certification and tracking.





Gli allevamenti della società agricola Valle Ca' Zuliani.



con tutte le spese a nostro carico, ci si può rendere conto di quanto difficile sia tirare avanti. Noi abbiamo reagito creando un ittiturismo, capostipite nel genere in tutta la penisola!" Il "Pescaturismo" dei Minca si trova al Villaggio del Pescatore, e assieme ai propri mitili offre a una clientela affezionata pure spigole (branzini) e orate di maricoltura. Non lontano dall'esercizio, c'è un laboratorio completo con le vasche di depurazione e centro di spedizione,



Gli allevamenti di mitili della cooperativa Almar.

GLI IMPRENDITORI DIVERSIFICANO LE STRATEGIE PER MANTENERE I PROFITTI

monitorato settimanalmente dall'ARPA, unico nel suo genere in Trieste. "Mantenere tutta questa professionalità comporta uno sforzo enorme - fa sapere Minca - ed è per questo che cerchiamo sbocchi in tutte le direzioni, fiere e manifestazioni promozionali comprese, oltre alla vendita diretta alle pescherie triestine."

Alla periferia del capoluogo regionale, nella frazione di Bagnoli della Rosandra, anche l'azienda agricola Zobec ha trovato modo di estendere la propria attività dall'originario impianto di acquacoltura dove si allevavano trote e salmerini, all'odierna produzione di salmone che rappresenta, nelle sue diverse versioni, il piatto forte servito nel vicino agriturismo attivo da metà maggio a settembre. Nel 2012 l'azienda ha avviato a San Giovanni di Duino, nei pressi delle risorgive del Timavo, un ulteriore impianto. Quello di Bagnoli è dotato di avannotteria.

Di avannotti di spigola e orata si occupa anche la Società Agricola Valle Ca' Zuliani, nata nel 1983 con un'azienda valliva operante alla foce del Po. "Successivamente l'attività si è sviluppata a mare - racconta l'a.d. Oliver Martini. - Dal 1998 abbiamo rilevato i beni della Ittiomar di Monfalcone e abbiamo proseguito l'attività di allevamento degli avannotti. Ci siamo sviluppati anche a mare ampliando la concessione di specchi acquei nella baia di Panzano, dove oggi sono presenti una sessantina di gabbie per l'allevamento delle spigole e delle orate. La vendita degli avannotti rappresenta il nostro core business. La produzione di orate e branzini si aggira invece sulle 300/400 tonnellate di prodotto che vendiamo per la maggior parte alla Grande Distribuzione Organizzata."

■ Maurizio Lozei

Non è immediato oggi figurarsi la portata di una scoperta e la complessità di un'invenzione immersi come siamo nella tecnologia e negli automatismi rapidissimi dei suoi strumenti. Se dal dentista si può saltare la fase delle impronte per avere la corona tramite una scansione, un monitor e una stampante tridimensionale così come per un paio di scarpe da corsa sagomate sul proprio piede basta montare su una pedana collegata ai medesimi strumenti ed ottenere l'oggetto, due secoli orsono non era esattamente così. Non bastava con il dito toccare uno schermo.

Joseph Ressel nel 1827 inventa a Trieste l'elica a vite che in duecento anni - con variazioni e aggiustamenti - ancora oggi fa muovere i colossi del mare che poco hanno in comune con i vascelli di allora. Sempre qui, nello stabilimento di Bagnoli della Rosandra, la fabbrica di grandi

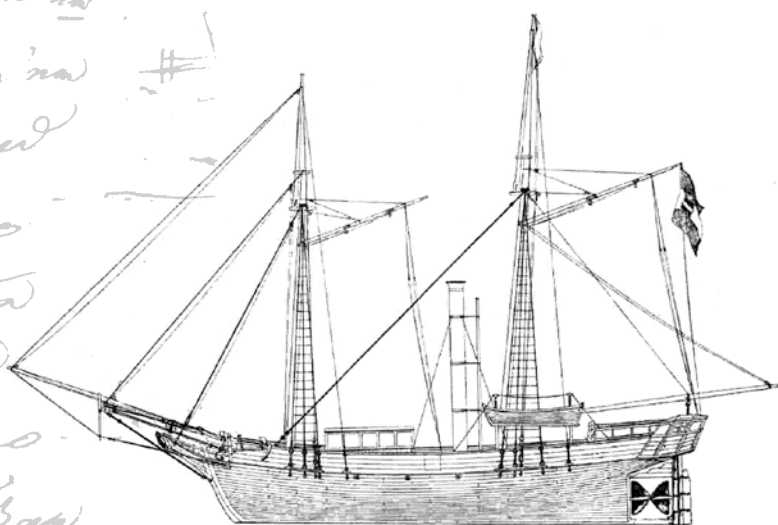
con un motore 6HP, lungo 15,8 metri e largo 3,8 con 40 passeggeri a bordo: il *Civetta*. Era l'estate 1829 ed era Trieste.

Per l'Adriatico è significativa anche l'attività principale di Josef Ressel - ispettore forestale statale - perché grazie ai suoi studi su conformazione geomorfica, analisi dei terreni, flussi di correnti e venti, specie vegetali e caratteristiche dei legnami sono stati realizzati la piantumazione e il rimboschimento del litorale e del Carso.

Chi era questo creativo e poliedrico funzionario dell'Impero Asburgico che nel tempo libero disegnava e progettava creando invenzioni e ottenendo brevetti? Aldo Rampati, autore di un libro su Ressel (uno su Carlo Ghega e imminente uno su Karl Ludwig von Bruck) definisce Josef un geniale lavoratore che per semplificarsi i compiti intuiva soluzioni: far crescere le querce nella forma precisa delle carene da costruire senza sprechi oppure produrre artigianalmente un sapone per velocizzare il lavoro nella tintoria inglese dove si guadagnava i soldi per rientrare a Trieste.

Josef Ludvík František o alla tedesca Joseph Ludwig Franz nasce il 29 giugno 1793 nella Boemia orientale a Chrudim (100 chilometri da Praga e 110 da Brno) dall'esattore tedesco Anton Hermann Ressel e dalla ricamatrice Marie Anna Konwicks che era invece del posto. Prima di lui nasce Franc e dopo Viktoria e Marija in una città che all'epoca era considerata la Atene della Boemia orientale. Qui cresce Josef fino ai 15 anni per poi iscriversi nel 1806 al Ginnasio di Linz e quindi alla Scuola d'Artiglieria a Budweis (České Budějovice) e all'Accademia Forestale di Mariabrunn anche se di facoltà universitarie pare ne avesse frequentate almeno sette. Si dice che già nel 1812 avesse testato la vite ad elica disegnandola sullo spunto della coclea di Archimede e delle pale di Leonardo ma fino alla fine del 1826 non deposita il modello per ottenere il brevetto. Chrudim è gemellata con cinque città tra cui Montona in Istria perché qui era stato destinato per il suo lavoro e qui sposerà la diciannovenne Jacomina Orebic (che morirà a 24 anni); da lei avrà tre figli e poi altri sette dalla seconda moglie Teresa Kastelic che era già in casa Ressel come bambinaia.

Il boemo funzionario dell'apparato austriaco parlava sette idiomi tra cui l'istiroveneto che allora era la lingua franca dell'Adriatico; morirà il 9 ottobre 1857 di tifo o di malaria a Lubiana.



La nave *Civetta* (Museo della Tecnica di Vienna).

motori Wärtsilä è all'avanguardia nella digitalizzazione e nella produzione di propulsori ibridi con studi su eliche speciali.

La storia di come, quando e in quanto tempo Ressel abbia realizzato questa idea è affascinante, lunga e controversa tanto che in vita non ha avuto la soddisfazione di vedersi riconosciuto il merito che arriverà postumo.

Per l'Adriatico ha una rilevanza sempre attuale perché in questo mare - al di là di tutte le questioni e le attribuzioni di paternità della geniale intuizione - ha preso forma e concretezza la navigazione in mare per mezzo miglio nautico di un piroscafo a vapore di 48 tonnellate



Banconota austriaca del 1965 da 500 Scellini che celebra l'inventore dell'elica (Foto Aldo Rampati).

Il Circolo Istria si impegna per ricordare la figura di Ressel con convegni e iniziative culturali. *“La prima prova di navigazione con l'elica fu fatta nella valle del Quieto - spiega il Presidente Livio Dorigo - e fu una visione lungimirante perché cambiava la struttura stessa dei natanti. Studiamo Ressel avendo scelto di pubblicare la nostra storia perché la memorialistica ha preso il sopravvento e si sono persi i connotati locali. La sua figura è importante per la Trieste dell'epoca: cresciuta grazie all'elica e poi il taglio dell'istmo di Suez, la cantieristica e le assicurazioni che tenevano testa a quelle inglesi. Lui ha anche scelto le essenze giuste per le caratteristiche dei luoghi, la climatologia e la storia del territorio: nella bassa Istria i moreri, a Buie il bagolaro, in Slovenia i tigli. E i popoli si sono via via identificati con un certo albero”.*

Al forestale Ressel è intitolato il sentiero naturalistico di 4 km per non vedenti tra Basovizza e Lipizza e c'è un cippo che lo ricorda. L'architetto Roberto Barocchi, già capo dell'Ispettorato Regionale delle foreste a Trieste e presidente dell'associazione “Trieste Bella”, è tra i promotori di iniziative per la valorizzazione paesaggistica e rispetto del territorio.

Dal 2017 a Trieste, a centonovant'anni dal brevetto, si è tornato a parlare della statua a Josef Ressel. *“La mobilitazione non è paragonabile a quella della fine del 1858 - spiega Luciano Santin presidente della Società Triestina di Cultura Maria Theresia - quando l'Imperatore Fran-*

cesco Giuseppe, tutti gli Stati della confederazione germanica ma i triestini di ogni ceto, dai mercanti alle venderigole, contribuirono alla raccolta di oltre diecimila fiorini. Nel 1861 si formava l'Italia, le elezioni a Trieste portarono un mutamento sostanziale della composizione del Consiglio Comunale e la classe mercantile lasciava il posto ad avvocati e intellettuali. Per la collocazione della statua si tergiversò finché fu deciso per il no”.

Della prova fallita per il cedimento dei motori è stato scritto tutto così come della rottura del sodalizio con il finanziatore Carlo D'Ottavio Fontana e di come Ressel non ebbe l'onore (né gli introiti) per la sua elica ma poco si sa di come e perché certi suoi schizzi finirono in mani altrui, fatto sta che nel 1836 il britannico Francis Petit Smith (nato a Hythe nei pressi del tunnel sotto la Manica) brevettò l'elica generale sotto il livello dell'acqua e nel 1839 lo svedese John Ericsson realizzò negli Stati Uniti la prima nave ad elica.

Solo nel 1857 venne riconosciuta a Ressel la paternità dell'invenzione.

A Trieste c'è una sala dedicata a lui nel Museo del Mare e in via Fabio Severo 92 la casa dove vivono i discendenti e dove il pronipote Carlo aveva allestito una sorta di museo (gli oggetti ora sono a Vienna) e una Fondazione che porta il suo nome.

■ Giulia Stibiel

RESSEL CHANGED MARITIME NAVIGATION

Leading person in the history of the Adriatic sea, born in Eastern Bohemia in the town of Chrudim, Joseph Ludwig Franz Ressel (1793-1857) was the second of four children of the German Hermann Ressel and Czech Marie Anna Konwickska. He is - among dozens of other inventions and patents- the one who changed maritime navigation with his screw propeller used instead of paddle wheels. Ressel studied in Linz, Budweis and at the Forestry Academy of Mariabrunn and was appointed as Statal Forestal in Motovn (HR) and Trieste; he studied local geography and weather condition in order to set the best trees and vegetation for the area.

In summer 1829 on the steamboat named Civetta in the gulf of Trieste, thanks to the financial support of Carlo D'Ottavio Fontana, he made the 48 tons boat move for half a marine mile with 40 people on board moving at six knots speed. Due to the failure of this experiment caused by the breaking of the engine he could not try any other experiment. He has been mentioned as inventor of the screw propeller only after his death.

He had 3 children from his first wife Jacomina Orebic and 7 from the second one Teresa Kastelic.

The Sea Museum of Trieste set a room after his name and also a path and wood in Basovizza, his descendants still have a house in town where a Foundation under his name has been set up.

IL MIRACOLO DI SAN GIUSTO SI RIPETE A GRIGNANO

Il Circolo Sommozzatori ha immerso la statua in un cilindro per preservarla meglio.

Un sommozzatore recupera la statua di San Giusto.

Buona parte dei subacquei e apneisti che operano a Trieste e dintorni conoscono bene il mito e ne amano il culto, magari anche senza condividere il respiro religioso delle origini. Il racconto di San Giusto, patrono di Trieste, sposa infatti l'elemento mare e narra di un tocco miracolistico al seguito del martirio tradotto con la pena capitale per annegamento, avvenuta, narrano gli annali, dopo aver gettato Giusto in Sacchetta legato con delle funi a cui vennero inoltre assicurati dei pesi in piombo. Storia e leggenda qui poi si fondono e schiudono ad una narrazione che parla di corde allentate, zavorra dissolta e di un corpo oramai senza vita che riappare a riva.



San Giusto a Grignano prima di venire sommerso.

Meno leggendaria ma a modo sua altrettanto intensa la saga contemporanea che si nutre del retaggio di San Giusto coniugandosi ad arte, fede e impegno sociale grazie ad alcune sigle della subacquea locale.

Un percorso questo che parte nel 1984, per la precisione nella giornata del 3 novembre, quando una statua raffigurante San Giusto Martire - una fusione bronzea realizzata da una bottega di Vicenza e tratta dall'opera originale firmata dallo scultore triestino Tristano Alberti (1915-1976) - veniva benedetta dall'allora Vescovo Lorenzo Bellomi e quindi immersa nelle acque di Grignano.

Trieste come il mare della Liguria. Sì, perché in tutta la Penisola esistono solo due sedi marittime in grado di accogliere emblemi della sacralità cattolica e farne icone in altari sommersi, come il Cristo degli Abissi, statua anche essa bronzea, depositata nel 1954 nei fondali della Baia di San Fruttuoso a 17 metri di profondità nelle acque dell'Area Protetta di Portofino, e appunto a Trieste, a circa 9 metri, nei pressi della scogliera frangiflutti di Grignano. Se in

Liguria il progetto si avvale dell'egida della Marina Militare, a Trieste il copione si tinge inizialmente dei colori di un sogno, quello del subacqueo Fulvio Loperfido, supportato dai colleghi del Sub Sea Club e dalle mediazioni del Gruppo Cronisti Giuliani. L'idea si preannuncia pura e punta solo alla creazione di un riferimento sacrale allestito in un teatro consono alla tradizione, sui fondali, alla portata di chi respira il mare da vicino, per lavoro e o per modalità sportive.

Una missione si direbbe. Il progetto è di nicchia, tuttavia è accolto e amato ma necessita di attenzioni e cure. Una benedizione, sia pure da parte del Vescovo, non basta infatti al mantenimento della statua, alle prese inevitabilmente con gli strali delle correnti e degli insediamenti della fauna ittica, temi che nei primi anni trovarono comunque soluzioni adeguate grazie agli interventi dei Carabinieri Subacquei, all'epoca operativi nel Golfo di Trieste.

Smessa l'attività dell'Arma e con l'istituzione del Parco Marino (e dei conseguenti divieti) la statua di San Giusto sembra dover fare

SAN GIUSTO ON THE BOTTOM OF THE SEA

From the narration of the martyrdom of Saint Giusto, patron saint of the city of Trieste, to our days, giving life to a project that blends the sea element with a sacred and artistic perspective. In November 1984, a statue of Saint Giusto, martyred in the year 303 under the emperor Diocleziano, was erected on the bottom of the sea under the Grignano bay surface. The sculpture is a bronze casting from a mould sculpted from the original created by the Trieste artist Tristano Alberti, the project, on the other hand, is the fruit of a vision of the diver Fulvio Loperfido, firmly convinced of the necessity to create a reference point for those who are used to diving in the Gulf depths, whether for reasons of work or sport. The "dream" of Fulvio Loperfido gained the support of the Sub Sea Club and the good offices of the Gruppo Cronisti Giuliani. For many years the submerged patron Saint's statue was cleaned and kept by the Carabinieri Subacquei (Scuba diving Carabinieri) but as time passed the icon risked being ruined not only by the underwater currents but also by the effects of bureaucracy. During the first half of year 2000 the Circolo Sommozzatori Trieste (Trieste Diver's Club) takes over the mission, retrieves the statue thus allowing public vision meantime, alternating between the San Giusto Cathedral and the Grignano parochial church. However the sea depths will not be without the holy heritage for long: in its place a perfect copy made of fibreglass is erected, with the support of the Rotary Club. Remembrance of the martyrdom of Saint Giusto, drowned in the Trieste waters, can go on.

i conti con una forma aggiornata di martirio. Dimenticarla o farla in qualche modo riemergere, proprio come la cifra leggendaria di San Giusto? La questione viene accolta e risolta dal Circolo Sommozzatori Trieste; altra sigla, tempi diversi. Siamo nel 2010 e il primo lavoro da svolgere non richiede bombole e boccaglio, ma timbri, permessi e scartoffie, quanto basta per determinare una immersione nella burocrazia, parentesi necessaria per sortire un primo frammento della svolta e approdare intanto ad una dote costituita da nuove concessioni in termini di attività subacquea, almeno nei periodi estivi, in alcuni versanti del litorale, tra Barcola, Caravella (ora Porto Piccolo) Muggia e appunto Grignano.

I confini quindi si liberano, la statua viene recuperata e tra l'altro esposta alla Mostra di Arte Sacra dedicata alle opere di Tristano Alberti, a cura di Linea d'Arte. In tale occasione, la vernice artistica ideata dal Circolo Sommozzatori si traduce con un respiro ancor più atipico ma indovinato: *"Dopo il recupero, abbiamo pensato di proporre la statua in maniera originale - racconta Guido Merson, subacqueo e tra le anime dell'operazione - l'abbiamo infatti immersa in un cilindro in plastica trasparente pieno d'acqua, rievocando così il ricordo del martirio del nostro Patrono"*.

Non sarà l'unico anello della svolta. Il Circolo crede in quel riferimento sacrale, vuole, anzi pretende di conferire nuova dignità e attenzione al ricordo del santo martirizzato. Qui si inaugura l'altro tocco, concertato nella creazione di una ulteriore copia, concepita in vetro resina e realizzata con il sostegno del Rotary Club Trieste Nord. Insomma, ora le statue di San Giusto sono due: l'originale esposta a periodi alterni tra la Cattedrale di San Giusto e la parrocchia di Grignano, l'altra destinata ancora al mare, ancora nel suo teatro originale di Grignano, dove diviene spesso anche la tappa d'obbligo nelle immersioni delle scuole di subacquea: *"Con questa missione abbiamo voluto dimostrare che non ci limitiamo solo all'attività propria della subacquea - afferma Enrico Torlo, presidente del Circolo Sommozzatori Trieste - vogliamo sviluppare anche temi a favore dell'intera cittadinanza e prestare attenzione a quanto proviene dell'arte, dalla cultura e dal sociale. In questo caso ci siamo espressi a favore della sacralità, di un simbolo che interessa e coinvolge tutti, al di là della fede"*. Quel vecchio sogno di Fulvio Loperfido quindi esiste e resiste, ha vinto le correnti e piegato la burocrazia. Come fece San Giusto con funi e catene.

■ **Francesco Cardella**

“Le Vie della Seta” possono moltiplicarsi

Da qualche tempo si parla della Via della Seta come di una nuova grande opportunità per lo sviluppo dell'interscambio commerciale tra l'Italia e la Cina. La visita importante e prestigiosa del leader cinese Xi Jinping ha messo in agitazione la classe politica italiana, che ha recepito la grande importanza del progetto. Va detto peraltro che la Via della Seta è già da tempo praticata dagli operatori italiani con lo sviluppo di trasporti sia marittimi che terrestri a collegare i mercati italiano e cinese. A questo proposito è molto importante il ruolo del Porto di Trieste, che ha assunto una dimensione di Porto Internazionale grazie all'eccellente collaborazione fra il management dell'Autorità di Sistema - binomio di valenza assoluta D'agostino/Sommariva - e i terminalisti ovvero Samer, Parisi e il compianto Maneschi, con il presidente Zerbini che ha organizzato al Molo VII un terminal container di efficienza mondiale.

A Trieste fanno riferimento due servizi settimanali di grandi armatori, uno operato da Maersk ed MSC, l'altro da CMA-CGM, Cosco ed Evergreen, entrambi in regime di “joint service”, con approdi diretti a Hong Kong e Shanghai, oltre ad altri porti dell'Estremo Oriente.

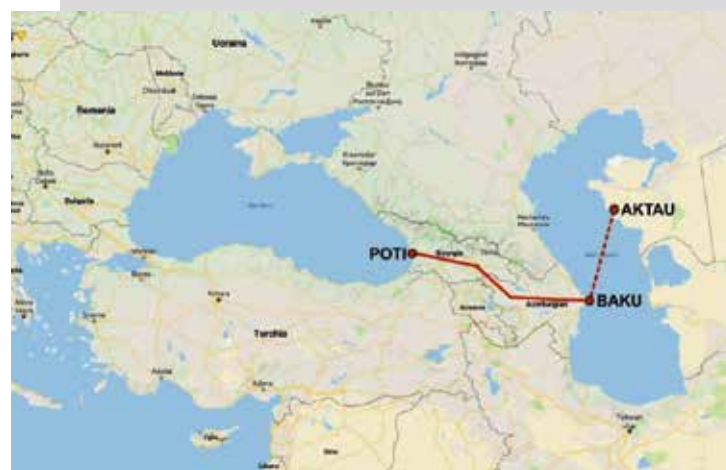
Fondamentale per la crescita dei traffici e lo sviluppo dei collegamenti ferroviari su cui si sta ancora lavorando con l'hinterland storico del Centro Europa grazie all'impegno di vettori esteri austriaci e tedeschi e dei terminalisti di Trieste. Porto di Trieste quindi “focal point” di un'area vasta che storicamente ha fatto riferimento al tragitto Adriatico attraverso Suez per i mercati del Far East e della Cina in particolare. A tal proposito potrà essere di grande importanza il collegamento con il terminal ferroviario di Duisburg, principale riferimento dei collegamenti fra l'Europa e la Cina in alternativa alle linee marittime.

Oltre ai due percorsi fondamentali - ovvero quello marittimo dei servizi di linea e quello ferroviario dal Nord della Cina attraverso la Russia fino alla Germania - ci sono altre possibilità di trasporto intermodale su cui si sta lavorando anche per collegamenti con altre importanti realtà economiche del Global market.

Un'importante variante passa attraverso il Mar Nero, in particolare con approdo al Porto di Poti in Georgia e prosecuzione via Baku per poi, attraverso il Mar Caspio, andare ad Aktau, porto su quel mare che offre poi la prosecuzione ferroviaria per il Kazakhstan fino alle regioni Nord-occidentali della Cina stessa. Altra opportunità è offerta dal porto del Pakistan di Gwadar, che la Cina sta collegando a mezzo ferrovia fino al suo terminal di Kashgar per successivamente proseguire per via terrestre.

Sono nuove possibilità di sviluppo dei traffici che possono passare dal Porto di Trieste. A tale proposito va detto che non si intravede alcuna pericolosità nel fatto che il Governo cinese guardi al nostro porto come polo di riferimento, anche perché la Legge 84/94 e le successive modifiche e integrazioni pongono condizioni precise e rigorose che l'Autorità Portuale può far valere verso i concessionari per qualsiasi tipo di inadempienza. Quindi non ci rimane che augurare a tutti gli operatori della logistica intermodale buon lavoro.

■ **Claudio Grim**



La via della seta tradizionale (in alto) e due alternative intermodali.



FRANCESCO PARISI

GROUP OF COMPANIES

Freight
Forwarding
& Logistics
since 1807

FRANCESCO PARISI
CASA DI SPEDIZIONI



Head Office
Branches

Trieste
Gorizia
Milano
Venezia

Viale Miramare, 5 - Tel. 040.4193111 - Fax 040.44263
Staz. Confinaria di S. Andrea - Tel. 0481.521966 - Fax 0481.20292
Via Londra, 46 - Segrate - Tel. 02.9239331 - Fax 02.92393333
Via Torino, 65 - Tel. 041.2907511 - Fax 041.5317799



A CENTURY IN SHIPPING