

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

NORD ADRIATICO

MAGAZINE

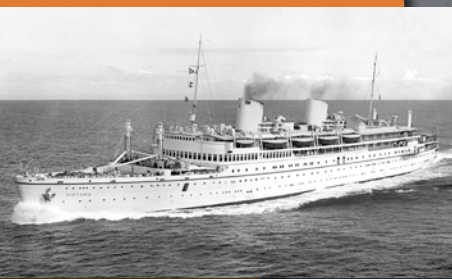
SETTEMBRE 2019 - ANNO I - N. 2
LUGLIO EDITORE TRIESTE
DIRETTORE SILVIO MARANZANA



EURO 3,00



IN ALLEGATO
IL POSTER
DELLA MOTONAVE
VICTORIA



SBARCO NEL FUTURO

In Porto Vecchio si progetta Trieste 2



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



PORTO VECCHIO

8 LA STRADA DEL MARE PER AUTOBUS E TAXI

In un progetto
il Delfino Verde
come i vaporetta
a Venezia

STORIA

38 SUICIDI, ARRESTI E MUMMIE DIETRO L'APERTURA DI SUEZ

I ruoli misteriosi
giocati da Revoltella
e von Bruck

PESCA

62 LA PESCA DEL TONNO FACEVA VIVERE IL CARSO

Un museo allestito
nel paese di Santa Croce
celebra un'attività rimasta
in auge fino al 1957



SPORT DEL MARE

21 NEI CIRCOLI VELICI LA STORIA DI QUESTE TERRE

La bacheca di trofei collezionati
nel nostro Golfo, non ha eguali
in nessun'altra parte d'Italia

PORTO

46 SAMER BRINDA AL SECOLO E VEDE PER TRIESTE UN FUTURO DA CAPITALE

Nasceva il primo dicembre 1919
il primo nucleo dell'attuale società

sommario



38

I MISTERI DI SUEZ
150 ANNI DOPO

8 PORTO VECCHIO

La strada del mare
per autobus e taxi

12 PORTO VECCHIO

Un pezzo di museo e l'*Ursus*
aspettando il sommergibile

16 PORTO VECCHIO

La Gardaland dello sport
rivoluzionerà Porto Vecchio

21 SPORT DEL MARE

Nei circoli velici è scritta
la storia di queste terre

26 BLUE ECONOMY

Nuove tecnologie e antichi saperi
si coniugano in cantieri e velerie

30 QUARNERO

L'Ammiraglio mito
di Lussinpiccolo

38 STORIA

Suicidi, arresti e mummie
dietro l'apertura di Suez

42 MONFALCONE

La città delle navi bianche
si specchia nelle sue tradizioni

46 PORTO

Samer brinda al secolo
e vede per Trieste un futuro da capitale

50 SOFT COMMODITIES

La città del caffè resiste all'assalto
dei porti del Tirreno

53 TRASPORTI

La galleria di cintura
"sputa" migliaia di treni

56 VENEZIA

La città lagunare cresce nei container
e punta sulla blue economy

62 PESCA

La pesca del tonno
faceva vivere il carso

65 L'OPINIONE DELL'ESPERTO

Va creato un sistema sinergico
industria friulana-Porto di Trieste



NORD ADRIATICO MAGAZINE

Periodico di economia e storia
del Golfo di Trieste-Monfalcone
e del Litorale

Anno I - N. 2 - Settembre 2019

Editore

Claudio Luglio

Direttore

Silvio Maranzana

Collaboratori

Riccardo Coretti (Porto Vecchio / Blue Economy)
Elisabetta Batic (Porto / Innovazione)
Matteo Contessa (Nautica da diporto / Sport)
Paola Comauri (Crociere / Soft commodities)
Andrea Di Matteo (Trasporti marittimi / Ferroviari)
Cristina Serra (Scienza / Società)
Maurizio Lozei (Pesca / Tradizioni)
Giulia Stibiel (Storia / Cultura)
Cristina Frison (Storia / Cultura)
Gianfranco Terzoli (Spettacoli / Cultura)
Francesco Cardella (Miti / Leggende)
Laura Blasich (Monfalcone)
Rossana Turcinovich (Istria / Quarnero / Dalmazia)
Alberto Minazzi (Venezia)

Segreteria di redazione

Maurizio Lozei

Foto

Andrea Lasorte

Comunicazione e Social Media

Antonello Brandi

Traduzioni

Clayton Hubbard

Pubblicità

Stefani Pubblicità

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.



La presentazione di Nord Adriatico Magazine a Monfalcone: da sinistra il direttore Silvio Maranzana, il sindaco Anna Cisint, l'editore Claudio Luglio, i giornalisti Maurizio Lozei e Matteo Contessa.

Nord Adriatico Magazine diventa grande

Siamo appena al secondo numero, ma *Nord Adriatico Magazine* è già irresistibilmente cresciuto. La rivista che avete acquistato ora è molto più ricca, e le 52 pagine (copertine comprese) di partenza sono già divenute ben 68. Vi sono più servizi e le rubriche occupano uno spazio non indifferente del giornale. Il paginone centrale ospita un miniposter da collezione che proporrà di volta in volta alcune tra le più prestigiose navi costruite nella Venezia Giulia. Apre la serie la *Victoria*, ritenuta la più bella nave passeggeri costruita tra le due guerre.

Mantenendo sempre Trieste e Monfalcone come fulcro dell'iniziativa editoriale, le nostre cronache fin dall'inizio si sono spinte verso Est a comprendere Istria, Quarnero e Dalmazia (ma presto parleremo anche del Montenegro) anche con l'intento di prefigurare una macroregione adriatica. A Ovest ora abbracciamo anche Venezia, eterna rivale-amica di Trieste di cui sarà molto interessante "sbirciarne" i progetti. Nonostante tutto questo, il prezzo di copertina è rimasto fissato in 3,00 Euro e tale rimarrà. Aumenta invece la diffusione di *Nord Adriatico Magazine* che è possibile acquistare in tutte le rivendite di giornali di un'ampia area della regione Friuli Venezia Giulia che parte da Gorizia a Nord per interessare tutta la fascia costiera da Muggia fino a Bibione e da ora anche Venezia città, sconfinando dunque ampiamente nel Veneto e prefigurando un *magazine* addirittura interregionale. A Trieste inoltre lo si può trovare anche nelle librerie Luglio Editore. Gli operatori del settore possono stipulare particolari contratti che prevedono acquisti a prezzi ridotti di copie che grazie

anche agli abstract di tutti gli articoli in inglese possono venir diffusi a imprese collegate e clienti in tutto il mondo.

Nord Adriatico Magazine ha oggi anche una pagina facebook ed è stato già protagonista in questo periodo di due affollatissime manifestazioni (parecchie altre sono già in cantiere) che si sono svolte al Caffè Tommaseo di Trieste. Vi hanno partecipato, tra gli altri, oltre a numerosi operatori e cittadini, il sindaco **Roberto Di-piazza** e l'assessore **Angela Brandi**, il presidente dell'Autorità di sistema portuale **Zeno D'Agostino** e quello dei terminalisti **Fabrizio Zerbini**. A Monfalcone il giornale è stato presentato ai massimi rappresentanti locali a partire dal sindaco **Anna Cisint** e dal direttore dell'Azienda speciale del porto **Sergio Signore**. Ne diamo conto con una galleria fotografica che trovate nella rubrica "Le nostre iniziative". I suoi obiettivi e i suoi contenuti sono stati illustrati anche nel corso di serate conviviali al Propeller Club, al Lions Club Trieste Europa al Panathlon Club Trieste-Muggia e nel corso di due trasmissioni di radio Rai Fvg. Della sua nascita hanno dato notizia numerosi media cartacei e digitali a partire dal *Piccolo* edizione sia di Trieste che di Monfalcone.

Sebbene la fragilità dei governi nazionali metta un po' di apprensione sull'effettivo concretizzarsi di alcuni progetti infrastrutturali ed economici locali, siamo stati facili profeti nel pronosticare prossime scadenze epocali non solo per Trieste, ma per tutta la regione nord-adriatica. Sta per ripetersi la magia della Barcolana e *Nord Adriatico Magazine* ha deciso di affiancarla con tre servizi dedicati al mondo della vela. Altri eventi interessanti come il Festival del Caffè a Trieste e un'importante mostra al Museo della Cantieristica di Monfalcone si avvicinano e ne diamo conto. Ma soprattutto il 2020, anno di Esf, Trieste capitale europea della scienza, segnerà il primo sbarco nel futuro in Porto vecchio dove dalle parole si passerà ai primi, anche se ancora modesti, fatti realmente sostanziali. Per capire come basta leggere i primi tre servizi di questa rivista. A seguire tanti altri argomenti, articoli e fotografie sui più svariati temi e discipline riguardanti il mare. Buona lettura.

■ **Silvio Maranzana**
Direttore Responsabile



Sul Porto Vecchio
Trieste gioca la carta principale
per il suo futuro.

25°

25 YEARS OF EXCELLENCE IN GLOBAL TRANSPORT



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



KORMAN ITALIA SPA

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

LA STRADA DEL MARE PER AUTOBUS E TAXI

IN UN PROGETTO IL DELFINO VERDE COME I VAPORETTI A VENEZIA

Dal Molo Zero partiranno anche i motoscafi in servizio taxi

Molto prima dell'arrivo, se mai vi sarà, di magnati e fondi d'investimento cinesi, arabi, russi, svizzeri o cos'altro in grado di trasformarlo in un'avveniristica Trieste 2 acquistando la quarantina di magazzini che saranno messi in vendita dalla società consortile che si chiamerà Ursus, il Porto Vecchio già dall'anno prossimo potrebbe rivoluzionare il modo di far turismo a Trieste e in un'area circostante ben più vasta, ma anche quello di muoversi di una fetta di triestini. Il Bacino Zero sta infatti per diventare il primo hub di scambio intermodale terra-mare a corto raggio nella storia secolare della città. Sembra prossima la richiesta di concessione da parte del Comune all'Autorità di sistema portuale di una parte della banchina denominata Molo Zero che potrebbe divenire un molo in uso all'amministrazione locale. Da qui potranno partire autobus e taxi. Sì, proprio autobus e taxi, ma non via terra, bensì via mare. Come a Venezia.

L'assessore comunale Giorgio Rossi (nella foto) mostra il depliant del servizio che il *Delfino Verde* ha svolto con successo nelle sere dei fine settimana di luglio e agosto denominato



“La magia del golfo di Trieste”. La nave partiva dal Molo Bersaglieri e sostava, per far apprezzare le meraviglie della città, dinanzi al Molo Audace, al Porto Vecchio appunto, sotto il Faro della Vittoria, a Barcola, sotto Contovello, davanti al Castello di Miramare e dopo la virata in mezzo al golfo, al Porto Nuovo e all'altezza del Bagno “Pedocin”. Tutti questi punti sulla cartina, e forse ora alcuni altri, con un nuovo servizio progettato dal Comune, potrebbero trasformarsi in vere e proprie fermate dove effettuare agilissimi “imbarchi” e “sbarchi”. Chiaro che vanno attentamente valutati possibilità di attracco, questioni di sicurezza, traffico marittimo, condizioni meteomarine. L'idea però, e piuttosto avanzata, c'è. Il Molo Zero sarà il capolinea, il piccolo “homeport” di

questo itinerario provinciale che potrebbe essere mantenuto durante tutto il corso dell'anno, inverno compreso. Dalla stessa banchina partiranno anche alcuni taxi, motoscafi in grado di portare magari uomini d'affari e dirigenti di società dal nuovo Centro congressi di Porto Vecchio che sarà finito nell'aprile 2020 ai palazzi del potere amministrativo di piazza Uni-

**Piazza Unità
cuore di Trieste.
Presto vi si potrà arrivare
anche via mare
(Foto Lasorte).**



POTRANNO TRASPORTARE PER TUTTO L'ANNO CONGRESSISTI, TURISTI MA ANCHE I TRIESTINI

tà o forse nei pressi di qualche ristorante sulle Rive di Trieste, a Sistiana, o a Muggia, percorso che potrebbe essere scelto all'ora di pranzo anche da turisti dopo la visita all'ex Centrale idrodinamica o all'interno del Magazzino 26. Qui già l'anno prossimo infatti partirà il riallestimento del nucleo originario del Museo del mare (fino a poco fa in Campo Marzio), delle masserizie degli esuli istriani (oggi al magazzino 18) e dell'Immaginario scientifico (attualmente a Grignano). Con autobus e taxi del mare d'estate potrebbero essere ancora più facilmente raggiungibili in questo modo (come in parte già oggi) anche gli stabilimenti balneari della costa tenuto comunque conto che tutti i collegamenti tradizionali del *Delfino Verde*, compreso quello con Grado, dovrebbero continuare regolarmente.



BUSES AND TAXIS BY SEA

The Porto Vecchio (Old Port) could revolutionize the way tourism is done in Trieste and a broader area around even from next year, but also the mobility of part of the triestini. The Bacino Zero (Zero Basin) is to become in fact the first hub for inter-modal exchange between land and short-sea in the century old history of the city. It seems that shortly Town Hall will be filing a request for a concession of part of the wharves known as Molo Zero with the Port System Authority which could become the pier used by the local administration. From here buses and taxis could depart, yes buses and taxis however not by land but by sea. Like in Venice.

The piers Bersaglieri and Audace, right in Porto Vecchio, the Faro della Vittoria, Barcola, the area beneath Con-tovello, the castle of Miramare, Porto Nuovo and the "Pedocin" bathing establishment: all these points on the map, and maybe some others, could turn into real bus-stops where nimbly to embark and disembark. Clearly to be carefully determined for mooring possibilities, safety issues, maritime traffic, usual meteo-marine conditions. The idea, even quite advanced, is there.

Pier Molo Zero could become the terminal, the small "home-port" of this provincial route staying open during the whole year, even in winter. From the same dock some taxis, motor-boats capable of carrying businessmen and company executives between the new Congress Center in Porto Vecchio, to be finished by April 2020, and downtown to the buildings of the administrative authorities in Piazza Unità, or possibly near some restaurants on the "Rive" waterfront of Trieste, Sistiana or Muggia, a route that could be chosen at lunch-time by tourists too after visiting the ex Centrale Termodinamica (Thermodynamic Center) or the halls of Magazzino (Warehouse) 26.



Nel Golfo di Trieste il Delfino Verde potrebbe operare come i vaporetta a Venezia (Foto Lasorte).

La banchina “comunale”, dati gli ampi spazi acquei del Bacino Zero non andrà a interferire con il progetto recentemente presentato da un gruppo di investitori in buona parte triestini e che prevede nella stessa area la realizzazione di un “marina” con 200 posti barca e nei magazzini 24 e 25 di un albergo che evidentemente sorgerebbe in posizione strategica a contatto quasi fisico con il Centro congressi, il Polo museale, l’infopoint e il parcheggio per i pullman. In questo caso però i tempi sembrano medio-lunghi anche perché nel frattempo potrebbe essere avanzata formalmente la richiesta per un porto per megayacht che Fincantieri aveva fatto balenare qualche anno fa puntando sui medesimi hangar. Potrebbe invece venir demolito il magazzino 30 inizialmente destinato a ospitare il Mercato ittico, oppure, se saranno reperiti fondi, trasformato in una piccola stazione marittima dove poter attendere in comodità bus e taxi del mare.

Ma il Porto Vecchio, e anche questa è una piccola rivoluzione, sarà presto collegato al cen-

PORTO VECCHIO

DAL PORTO VECCHIO OGNI 20 MINUTI UN BUS TERRESTRE PER PIAZZA DELLA BORSA

trocità anche con un servizio stabile di trasporto urbano terrestre. Diventerà così un nuovo, in prospettiva lussuoso, rione cittadino anche se ancora del tutto disabitato. Chi preferisce la via terrestre dunque potrà prendere l’autobus di Trieste Trasporti che con buona frequenza (sembra addirittura ogni 20 minuti) in qualsiasi giornata dell’anno collegherà la zona turistico-congressuale-museale e del Bacino Zero con piazza della Borsa.

Possibilità stimolante anche per i turisti che arrivano a Trieste, in particolare con le gite organizzate. Dietro il Magazzino 26 infatti dall’anno prossimo in forma provvisoria e successivamente, dopo una serie di lavori, in via definitiva verrà creato un parcheggio per una trentina di pullman, che ora hanno estrema difficoltà a sostare in altre aree. L’infopoint, che sarà gestito da PromoTurismo Fvg all’interno del Magazzino 26, aiuterà i turisti ad orientarsi e magari a scegliere uno dei sette itinerari turistici cittadini (architettonico, storico, religioso, letterario, crocieristi, naturalistico-sportivo, arti-scienze-tecnologie) per i quali lo stesso Comune sta predisponendo la cartellonistica.

Se in un’ottica di mobilità sostenibile verranno realizzate anche le piste ciclabili e sarà favorita la mobilità elettrica, nascerà non troppo tardi un nuovo rione “smart” scenograficamente e urbanisticamente straordinario e per Trieste sarà un altro importante passo verso il ruolo di città turistica sebbene una mentalità completa sia ancora da creare. Anche perché, va ribadito, l’ormai prossima apertura del Centro congressi, che avrà anche un’area espositivo-fieristica, destagionalizzerà l’offerta turistica riaprendola al settore business-congressuale e darà consistenza ai tanti alberghi di pregio e strutture ricettive di ogni tipo che si stanno moltiplicando in città.

■ **Silvio Maranzana**

UN PEZZO DI MUSEO E L'URSUS ASPETTANDO IL SOMMERGIBILE

Nel Magazzino 26 del Porto Vecchio troveranno presto nuova collocazione l'Immaginario Scientifico e le masserizie degli esuli





L'Adriatermina (a sinistra) potrebbe essere trasformato in stazione marittima da Msc. A destra l'Ursus, icona del Porto Vecchio.

Il capitano di Fregata Carlo Fecia di Cossato, asso dei sommergibilisti durante la Seconda guerra mondiale, non avrebbe mai immaginato che il sommergibile che prende il suo nome, costruito a Panzano nel 1975, in disarmo dal 2005 e ora ormeggiato nella base della Marina Militare di La Spezia, un giorno sarebbe diventato una delle attrattive del grande progetto del Polo Museale nel Porto Vecchio di Trieste. La cornice che potrebbe accogliere la gloriosa macchina da guerra è la zona del Magazzino 26, che ha accanto la spettacolare Centrale Idrodinamica, egregiamente ristrutturata e straordinaria testimonianza della storia del progresso tecnologico della città, oltre alla Sottostazione Elettrica di riconversione.

Per l'amministrazione comunale si tratta di un'ipotesi fattibile, ma solo in un secondo momento, perché energie e risorse oggi vengono impiegate nell'area per valorizzare e sfruttare ciò che già abbiamo. Creando le condizioni ottimali affinché il sommergibile *Fecia di Cossato*, insieme ad altri pezzi di storia, un giorno magari non lontano possano giungere qui e riprendere vita.

“Sono state formulate tante ipotesi sul progetto di trasferimento del sommergibile e la sua messa a mare o a terra - sottolinea Giorgio Rossi, assessore alla Cultura del Comune di Trieste, da pochi mesi con la delega anche al Turismo - e ingenti sono i costi, primo fra tutti quello della bonifica, ma i soldi a disposizione per questo intervento ora non sono a disposizione. Serve accogliere proposte di fattibilità - aggiunge - non solo tecniche ma anche di finanziamento economico”.

Potremmo allora continuare immaginando ormeggiata al molo poco distante dal Magazzino 26 anche un'altra faraonica reliquia strettamente legata alla storia navale, e già divenuta uno dei simboli della città: il pontone galleggiante *Ursus*. Un'eredità dell'Impero austroungarico, dal momento che se ne iniziò la costruzione nel 1913, all'epoca del ministero della Marina Imperiale. L'importanza del pontone galleggiante, alto più di 70 metri e pesante oltre 2000 tonnellate, si accrebbe nel ventennio fascista, quando l'Italia di Navigazione esprimeva forte necessità di mezzi meccanici adatti ad ambiziosi progetti navali. La gigantesca gru mobile conobbe una fase matura nel secondo dopoguerra contribuendo in maniera determinante

PORTO VECCHIO



allo sviluppo del Porto di Trieste perché veniva chiamata a intervenire quando era necessario sollevare massicci tralicci o realizzare dighe foranee, intere banchine e moli, oltre che spostare scafi di mastodontiche dimensioni.

A metà degli anni 70 l'*Ursus* iniziò a perdere efficacia, pur senza smarrire quell'importanza che si era guadagnata nei decenni addietro. Un macchinario figlio di questa terra perché costruito nel Cantiere San Marco dello Stabilimento Tecnico Triestino e simbolo della città di Trieste al punto che persino i titini, nel maggio del 45, tentarono di portarselo via. Non furono gli unici. Nel 2011 anche la Bora tentò il clamoroso furto del pontone galleggiante in una giornata

di forti raffiche, strappando i suoi ormeggi e spingendolo al largo in mare aperto. Venne recuperato dai mezzi della Guardia Costiera, per poi inventarsi una nuova vita e proporsi come teatro di spettacoli e manifestazioni.

“Il pacchetto di riqualificazione dell'*Ursus* - precisa l'assessore Rossi - fa parte dei 50 milioni di euro che sono stati messi a disposizione dal ministero dei Beni culturali per realizzare il grande attrattore culturale transfrontaliero. Per l'*Ursus* sono stati stanziati 2,5 milioni, affidati all'Autorità di sistema portuale. I restanti 47,5 milioni li gestisce il Comune per realizzare le infrastrutture e il Museo del Mare al quale sono destinati i 3 quinti della superficie del Magaz-

Sono molti i magazzini storici che attendono di essere rivitalizzati (Foto Lasorte).



Il sommergibile Carlo Fecia di Cossato, appartenente alla prima serie della classe Sauro, consegnato alla Marina Militare Italiana nel 1979. In disarmo dal 1° aprile 2005, dopo un restauro conservativo potrebbe venir trasferito a Trieste dove sarà inserito in un nuovo polo museale nel contesto del Porto Vecchio.

A SUBMARINE IN OLD PORT

The Frigate Captain Carlo Fecia di Cossato, ace submariner, would surely never have imagined that the submarine named after him and now laid up in the La Spezia navy base, may one day become a major attraction of the projected museum complex in the Old Port (Porto Vecchio) of Trieste. And it might be the only tourist attraction offered in the area surrounding the Warehouse (Magazzino) 26, structure that has a 46 thousand square meters area of 2 fifths already refurbished by the Port Authority (Autorità Portuale). This area already houses an exhibition of Lloyd (Triestino) and by next summer will accommodate the furniture of Warehouse (Magazzino) 18 and of the Museum of the Sea erstwhile in Campo Marzio.

The remaining 3 fifths of this area will be dedicated to the new Museum of the Sea "which will require 5 to 6 years to complete and name of which could change - underlines Alderman Giorgio Rossi holding the proxy also for tourism a few months now - the museum complex of Porto Vecchio, in fact, is to become an important scientific container, which will hold some other collections now dislocated over the city territory, like the museum of the "Bora" and the Antarctica Museum. And possibly also the Natural Sciences Museum.

"By next summer - says Alderman Rossi moreover - in the area near Magazzino 26 a tourist reception center will be created since the vast spaces nearby are fit for parking buses, and there land and sea connections can depart. So the tourist reception center will be able to boast a strategic junction towards all destinations.

zino 26 che complessivamente conta 46 mila metri quadrati. I restanti 2 quinti sono già stati in parte ristrutturati dall'Authority e il Comune, che finanzia l'intera fase in essere - puntualizza Rossi - ne ultimerà la ristrutturazione entro l'estate del 2020 anche per collocare in alcune stanze le masserizie degli esuli istriani oggi giacenti al Magazzino 18, mentre altri vani potranno ospitare convegni, incontri ed eventi. Attesi in quell'area anche tutto il materiale del Museo del Mare di Campo Marzio e dell'Immaginario Scientifico".

Il Civico Museo del Mare, che fino a poco tempo fa era insediato in quelli che furono gli uffici del Lazzareto San Carlo - una palazzina edificata nel 1721 in Campo Marzio - è dunque in fase di migrazione: dalla Sacchetta, che ebbe fiorente vita portuale e marinara con Carlo VI, ai più grandi spazi del Porto Vecchio. Verso un luogo, cioè, che ha rappresentato il fulcro dello sviluppo economico della città. L'amministrazione comunale ha già le idee chiare su un futuro che però non è prossimo. "Serviranno 5-6 anni per ultimare il Nuovo Museo del Mare che non è detto non cambi nome - sottolinea Rossi - il Polo Museale del Porto Vecchio, infatti, diventerà un grande contenitore scientifico, che comprenderà anche altre collezioni ora dislocate sul territorio cittadino, come il Museo della

Bora e il Museo dell'Antartide. E non è detto che non possa trovare posto lì anche il Museo di Scienze naturali".

"Entro la prossima estate - dice ancora l'assessore Rossi - verrà fruttanto realizzato nell'area del Magazzino 26 un Centro di accoglienza turistica, perché i grandi spazi adiacenti si prestano alla sosta dei pullman, e da lì potranno partire tutti i collegamenti via terra e via mare. L'accoglienza turistica potrà così vantare un punto di snodo strategico verso tutte le destinazioni. In più, verrà inserita in un'area museale che sarà sempre più ricca. Perché se è vero che negli ultimi anni sono stati ottenuti ottimi risultati in termini di affluenza turistica, oggi grazie alla tassa di soggiorno ci sono nuove prospettive economiche a sostegno di questo progetto".

Il sogno del Comune, insomma, è nitido. Quello di creare un grande Polo Museale, con i suoi quasi 50 mila metri quadrati di allestimenti anche scientifici, un infopoint turistico con un grande parcheggio per i pullman e un'adiacente banchina attrezzata per i trasferimenti via mare. La speranza è che accanto alla Centrale Idrodinamica arrivino poi anche il sommergibile, un treno storico che fischia e l'*Ursus*: tutto per farci rivivere la grande storia di Trieste.

■ **Cristina Frison**

PORTO VECCHIO

LA GARDALAND DELLO SPORT RIVOLUZIONERÀ PORTO VECCHIO

Il progetto di un pool di decine di aziende
prevede un investimento tra i 30 e i 60 milioni di Euro
Il sindaco Dipiazza favorevole all'iniziativa
anche per rifare la piscina terapeutica Acquamarina



Una cittadella dello sport aperta a residenti e turisti, pronta ad accogliere la nuova piscina terapeutica, con la novità di un'area benessere attesa da anni in città.

Manca il piano finanziario dettagliato, ma privati e amministrazione comunale sembrano aver preso la stessa strada per dare a Trieste, nell'area compresa tra il terrapieno di Barcola e la parte centrale dell'enorme comprensorio del Porto Vecchio, una sorta di Gardaland dello sport, dedicata a quelle discipline che spesso non riescono a trovare casa negli impianti sportivi tradizionali.

Quindi cosa potrebbero avere a disposizione, triestini e turisti, al termine degli interventi previsti dal progetto di massima? Una volta completate le strutture, la Cittadella dello sport sarà in grado di offrire spazi per la pratica dello skateboarding, dell'arrampicata, del beach tennis, naturalmente del beach volley, e del jogging. Ma anche la più grande palestra della città, campi di paddle (regole simili a quelle del tennis ma campo più piccolo) e un percorso ciclistico. Nella categoria sogni, se il progetto dovesse svilupparsi come previsto, anche una pista di ghiaccio permanente e non soltanto invernale.

Al centro dell'idea, emerge la volontà di dare alla città una delle aree potenzialmente più attraenti del comprensorio del Porto Vecchio, dove risulta evidente che serve un progetto che possa degnamente rappresentare l'ingresso a Trieste. Il cosiddetto terrapieno di Barcola, in realtà, costituisce solo una parte del progetto Cittadella sport, peraltro gravata dal problema delle bonifiche. Dalle ultime notizie che filtrano senza ufficialità dall'amministrazione comunale, però, sembra che la situazione sia migliore di quanto previsto e che i 5 milioni di euro già a disposizione del Comune per ripulire quanto accumulato nei decenni in quella che fu una discarica, dovrebbero essere sufficienti. Si pensa ad una "bonifica leggera" con il classico tombamento e interventi per contenere gli sversamenti a mare.

"Il progetto arriva fino al Centro congressi che si sta realizzando - spiega Giovanni Marzini, volto noto della città che rappresenta sul territorio gli ideatori della Cittadella - ed è pensato come un luogo dove far star bene la gente. È prevista anche un'area commerciale, così come un'ampia agorà per ospitare eventi".

Il business dovrebbe reggersi sul pagamento delle strutture che ogni utente vorrà utilizzare, con formule all'avanguardia per adeguarsi alle esigenze di ogni età: braccialetto elettronico per l'ingresso, sconti basati sulle calorie (più se ne consumano, meno si paga) e niente biglietto di ingresso.

Naturalmente, sarà necessario un forte investimento iniziale, ma sono già decine le aziende interessate a partecipare, pur non essendo state ancora coinvolte quelle del territorio, tranne lo studio di ingegneria SGM Consulting.

Al momento non si parla di cifre ufficiali ma, premesso che il progetto dovrà nascere da una collaborazione tra pubblico e privato, è corretto pensare che la cifra complessiva andrà da un minimo di 30 ad un massimo di 60 milioni di euro. Per stare in piedi, anche in questo caso senza conferme ufficiali, è facile prevedere che una simile struttura avrà bisogno di incassare almeno 15 milioni l'anno. Non sono esclusi investimenti da parte di soggetti internazionali, mentre la famiglia Benetton al momento non risulta tra i principali investitori. I Benetton, com'è noto, erano alla guida dell'analogo progetto proposto in Veneto, a Villorba, e saltato per beghe tra privati.

A dirigere la cittadella Leonardo "Leo" Bassi, nel caso il progetto vedesse la luce. "A Trieste abbiamo trovato le migliori prospettive e uno spazio forse unico al mondo. Il progetto è ambizioso ma supportato da aziende importanti che operano nel campo dello sport. Il bacino di utenza - sottolinea l'atleta e oggi manager triestino - è più importante di quello considerato nel precedente progetto e sono fiducioso anche per questo. Sarà un servizio per le persone. Magnifica è stata l'accoglienza da parte del Comune, anche perché può essere un'opportunità per tutti".

Anche per le associazioni del territorio perché, spiegano Marzini e Bassi, è prevista una collaborazione attraverso il Coni e le Federazioni sportive. Non a titolo gratuito, ma attraverso convenzioni. È inoltre ipotizzata una struttura ricettiva a servizio dei campi, ma utilizzabile anche dal turismo scolastico.

L'attesa non dovrebbe essere lunga, anche perché gli investitori non aspettano. Si vuole partire entro il 2020 se verranno reperiti i fondi pubblici e privati. Sono previsti dai 2 ai 3 anni di lavori, prevedendo di procedere per lotti.

Un rendering del progetto della cittadella dello sport. In Porto Vecchio nascerà una vera e propria Trieste 2.



Il costruendo centro congressi che amplierà anche la stagione turistica (Foto Lasorte).

Ma cosa ne pensa l'amministrazione comunale? "Il Comune è favorevole all'iniziativa. Credo sia un'opportunità per quella che viene considerata la città più sportiva d'Italia e il progetto potrebbe costituire un'attrattiva anche per chi viene da fuori, senza considerare le convenzioni con le associazioni del territorio. Inoltre - conferma il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza - in quegli spazi potrebbe trova-

re posto la nuova piscina terapeutica". L'idea, infatti, è quella di ricomprendere nell'area la costruzione dell'Acquamarina recentemente distrutta dal crollo del tetto, affiancando alla stessa anche un'area benessere della quale la città sembra avere desiderio, considerate le frequentazioni oltreconfine.

■ **Riccardo Coretti**

A SPORT TOWN IN OLD PORT

A "small town" dedicate to sports for residents and tourists, a new swimming pool with a wellness area is the project for the future in Trieste, in the huge area of the Porto Vecchio. What could Trieste and tourists have available at the end of the interventions provided for by the draft of the general project?

Once the structures have been completed, the "Citadel of Sport" will be able to offer spaces for the practice of skateboarding, climbing, beach tennis, of course beach volleyball, and jogging. But also the largest gym in the city, paddle courts (rules similar to those of tennis but smaller court) and a cycling route. The so-called Barcola embankment, part of the project, will have to be reclaimed because it was once a landfill, but pollution levels seem to be lower than expected. The business should be based on the payment of the facilities that each user will want to use: electronic entry wristband, discounts based on calories (the more they consume, the less you pay) and no entry ticket. A strong initial investment will be necessary to achieve this. At the moment there is no mention of official figures but it is easy to foresee a total amount from a minimum of 30 to a maximum of 60 million euros. "In Trieste we found the best prospects and a space perhaps unique in the world. The project is ambitious but supported by major sports companies. The catchment area - underlines the managing director, Leo Bassi - is more important than the one considered in the previous project and I am confident for this as well. It will be a service for people. The welcome by the Municipality was magnificent, also because it can be an opportunity for everyone". The wait will not be long: we want to start by 2020 if public and private funds are found. They foresee between 2 and 3 years of work, planning to proceed in lots.

IMBRAGAVAMO LA MERCE SPORCHI E UNTI BASTAVA UN GESTO SBAGLIATO PER CADERE

Alla fine della giornata avevo le spalle e la schiena piene di piaghe

Claudio Sibelia, triestino, classe 1940, ha lavorato in porto dal 1960 al 1991. Questo è il racconto fatto da lui stesso delle sue prime giornate di impiego che forniscono uno straordinario spaccato di come operavano a Trieste i facchini portuali una sessantina di anni fa.

In quasi trent'anni di vita portuale molti sono i ricordi, le emozioni, le esperienze vissute e tanta è stata la fatica fisica. Tra i nostri "vecchi", così venivano definiti i lavoratori più anziani che svolgevano il lavoro di verricellisti, mantieri (segnalatori delle gru) e capi nave, non molti erano disposti a considerarci compagni o colleghi di lavoro, per essere degni di qualche suggerimento in merito alla manipolazione delle merci o allo stivaggio in modo da poter fare meno fatica.

Nei primi otto anni, per noi, lavoratori occasionali, il lavoro era precario, mal retribuito e faticoso. Il lavoro più brutto era riservato a noi. Al mio primo giorno di lavoro sono stato assegnato con una squadra di miei coetanei all'imbarco di cemento in sacchi, su un veliero ormeggiato al Molo Pescheria. I camion arrivavano direttamente dall'Italcementi, carichi di cemento in sacchi di carta da 50 kg, appena sfornato, ancora caldo, sotto il sole di luglio. L'imbragata di venti sacchi per volta, confezionata a terra su una braca di robusta tela, arrivava sul veliero tramite il verricello di bordo e veniva ammainata nella stiva attraverso un boccaporto che



Operazioni portuali di sbarco della merce negli anni Sessanta.

misurava tre metri per tre. Noi dovevamo ricevere l'imbracata nella stiva, spingerla il più possibile verso il posto più vicino allo stivaggio, facendo attenzione a non fare cadere le file di sacchi, onde evitare maggior fatica nel sollevarli da terra e rischiare di romperli, con la conseguente fuoriuscita del cemento che avrebbe reso la poca aria già insufficiente del tutto irrespirabile.

La stiva sotto coperta era lunga, buia e per i punti più lontani si doveva ricevere il sacco sulle spalle per portarlo in fondo alla stiva, camminando poi evi-

dentemente sugli stessi sacchi che rendevano il terreno piuttosto sconnesso. Si doveva comunque essere veloci, visto che alla base del lavoro portuale c'era il cottimo. Alla fine di quella giornata di lavoro avevo le spalle e la schiena piene di piaghe causate dal cemento caldo, i polmoni e le vie respiratorie intasate di cemento. Mi buttai sotto l'acqua di un rubinetto fortuito della riva e così, seminudo e sfinito, raccolsi i pochi indumenti, inforcai la mia motoretta e mi avviai verso casa per fare una lunga doccia e riposarmi.



Portuali impegnati su un'imbarcazione nel secolo scorso.

Un'altra spiacevole esperienza la ebbi successivamente a bordo di una vecchia nave, del tipo "Liberty", al porto di Sant'Andrea. Si trattava di sbarcare in fondo alla stiva delle balle di cotone da una tanka, cioè da un enorme serbatoio, precedentemente adibita all'imbarco di rinfuse liquide.

A fianco di questa c'era una seconda tanka già piena di balle di cotone, il che rendeva quasi impraticabile l'operazione di sbarco, visto che il liquido aveva invaso il paiolo e parte del carico che vi era sistemato. Per diversi motivi si do-

veva procedere e sbarcare comunque. La Compagnia Portuale ci fornì di stivali di gomma e dovemmo fare le imbragatole, alla meno peggio, muniti di ganci, mentre la braca inzuppata scompariva sotto il liquido ed il cavo della gru trascinava nel quadragio le balle imbragatole. Nell'impatto con il paiolo sconnesso, spesso le balle scivolavano dalla legatura, rendevano vane le nostre fatiche, e l'operazione andava più volte ripetuta. Ogni parte della tanka era viscosa e scivolosa e bastava un piccolo movimento per scivolare e cadere nel pantano. Era-

vamo sporchi ed unti e dovevamo muoverci con cautela ed attenzione per non infortunarci. Infine, dopo molti sforzi, eravamo riusciti a finire lo sbarco, insozzati, stanchi pesti, con poco guadagno ma con un sottile filo di soddisfazione per avere portato a termine il lavoro che ci era stato affidato.

Ricordo ancora lo sbarco di grano. Il silos durante la notte, nelle tanche (stive) buie e polverose di una nave petroliera adibita al carico di granaglie con una lunga e pesante tubatura flessibile aspirante, da trascinare per decine di metri attraverso i passi d'uomo (piccoli passaggi). Si doveva aspirare il grano da ogni parte nascosta, dai fori e dalle tubature del paiolo già usate per riscaldare e liquefare il greggio al momento del pompaggio per lo sbarco, quando la nave era adibita al carico dei liquidi. Nello stesso tempo si doveva spalare e pulire le tanche, dopo di che a lavoro finito le tubature andavano tolte ed issate sulla coperta della nave per ripetere lo stesso lavoro in un'altra grande tanka della stessa nave. Quel lavoro offriva grandi possibilità di guadagno. Infatti quella notte guadagnammo 1.500 lire a testa.

Il lavoro di sbarco di arachidi sbucciate alla rinfusa, per l'ex fabbrica di olio Gaslini, con le "coffe" di vimini issate con i verricelli di bordo, era altresì molto faticoso. Eravamo una squadra di sei uomini, immersi sino alle cosce nelle arachidi alla rinfusa nella grande stiva della nave. Ognuno era munito di un grosso vaso contenitore vuoto, di latta con un foro praticato sul fondo per inserire una mano e poterlo meglio manovrare. Con questo vaso si riempivano le grosse coffe di vimini facendo movimenti alterni in velocità, per non urtarsi, mentre i rumorosi verricelli a vapore di bordo, facevano virare le coffe piene e poi ammainare quelle vuote abbastanza velocemente da non lasciarci troppo tempo per riposare tra una virata e l'altra.

(1-segue)

NEI CIRCOLI VELICI È SCRITTA LA STORIA DI QUESTE TERRE

La bacheca di trofei collezionati nel nostro Golfo non ha eguali in nessun'altra parte d'Italia

La prestigiosa sede
dell'Adriaco fondato
nel lontano 1903
(Foto Lasorte).

Sono 34 i circoli velici del Friuli Venezia Giulia, tra Lignano e Muggia, affiliati alla XIII Zona Fiv, competente per territorio. Che siano di nobile e antico lignaggio oppure di storia più recente, che siano sull'acqua o ne siano distanti diversi chilometri (come l'Asso Vela Percoto, dove celiando sostengono che è solo questione di tempo per avere il mare davanti alla loro porta di casa) contengono al loro interno tra soci e praticanti una larghissima fetta

degli abitanti di una regione che si affaccia tutta sull'Adriatico e dunque con una cultura marina-
ra innata. E proprio in virtù di questa larga adesione popolare, è altrettanto ovvio che in questi sodalizi sia scritto e custodito un pezzo degli ultimi due secoli di storia vissuta da queste terre. Dagli ideali irredentistici filoitaliani precedenti il primo conflitto mondiale, all'infinita tristezza dell'esodo degli italiani d'Istria e Dalmazia successivo alla fine del secondo; dal difficile avvio





del processo di integrazione fra italiani e slavi fino alla ormai pacifica convivenza fianco a fianco: tutto ha gonfiato le vele dei circoli del Golfo.

Pensiamo alla **Società Nautica Pietas Julia**, la più antica (per contro il più giovane è lo **Yacht Club Portopiccolo**), nata a Pola nel 1886, costretta ad ammainare definitivamente il guidone nella sua terra nel 1947, qualche mese dopo la strage di Vergarolla avvenuta proprio durante una sua manifestazione sportiva, e a fare arrivare avventurosamente in Italia qualche armo e poche altre cose. Prima di trovare la sua collocazione definitiva a Sistiana, dove ancor oggi risiede, passò da Monfalcone, a Marina Nova, dove restò dal 1948 al 1961. Furono un'intuizione e l'entusiasmo di Guido Bernetti (a cui oggi è intitolata la regata della prima domenica di ottobre), oltre alla munificenza del principe Raimondo di Torre e Tasso che concesse il terreno, a dare corpo al nuovo trasferimento, quello definitivo, nella Baia di Sistiana.

Oppure pensiamo allo **Yacht Club Adriaco**, fondato nel 1903 a Trieste ancora sotto gli Asburgo. Animati da forte spirito irredentistico, i soci scelsero come colori del guidone il rosso e il verde, che mischiandosi con il bianco delle vele facevano sventolare un tricolore "camuffato" per non farlo bandire dalla gendarmia austriaca. Oggi nella sua sede fa bella mostra di sé una delle bandiere italiane che avevano sventolato sulle navi regie durante la Seconda Guerra Mondiale, donata dalla Marina Militare italiana l'1 novembre 1954 all'**Adriaco** quale "baluardo dell'italianità di queste terre", sicura che il vessillo avrebbe trovato nella Casetta Ros-

sa "una degna sede, essendo affidata a uomini nel cui cuore l'amore per la Patria si accomuna all'amore per il mare". Ma un'altra "bandiera" è stata a lungo all'**Adriaco**: il leggendario ammiraglio Agostino Straulino, cui dedichiamo un altro servizio del giornale, l'unico che al comando dell'Amerigo Vespucci fece uscire a vele spiegate la nave scuola dal porto di Taranto, socio del club per più di mezzo secolo, fino alla morte. A pochi metri di distanza c'è la sede della **Società Triestina della Vela**, fondata nel 1923 come Società Filonautica Triestina, che dall'**Adriaco** acquistò la prima sede galleggiante appena dismessa dal guidone rossoverde e che nel 1982 organizzò uno dei primi match race di preparazione alla Coppa America 1983, quella di *Azzurra*, con i propri soci Fabio Apollonio ed Enzo Distefano fra i convocati. Ma l'anno di maggior gloria sportiva in assoluto è stato per la STV il 2000 quando tre suoi soci, i fratelli Marco e Lorenzo Bodini (Tornado) ed Emanuela Sossi (470) (quest'ultima doppiando quelle di Atlanta 1996) parteciparono alle Olimpiadi di Sydney, dopo che Roberto Sponza aveva già gareggiato in quelle di Montreal 1976.

Attraversando il Golfo e arrivando a Monfalcone, un circolo carico di storia è anche la **SVOC**, fondata nel 1933 da un gruppo di lussignani, istriani e monfalconesi e dedicata al capitano Oscar Cosulich, componente della famiglia dei creatori dei cantieri navali di Trieste e Monfalcone, morto in mare al largo di Portorose nel tentativo di salvare il figlio. Dalla **SVOC** è passata tutta la famiglia Pelaschier: Nazario, Adelchi, Mauro che sarebbe diventato celebre con l'epo-

Alla Barcola-Grignano sventolano i vessilli della Barcolana, principale "evento" di Trieste. (Foto Lasorte).

La Triestina della Vela: nel 2000 tre suoi atleti parteciparono alle Olimpiadi.



pea di *Azzurra*, ma soprattutto Annibale “*Hannibal*”, fratello di Adelchi, campione di vela e grande maestro d’ascia, al cui nome il compagno di regate Sergio Sorrentino intitolò nel 1966 il Marina che fondò nel bacino di Panzano, il primo insediamento del genere nel Nord Adriatico.

Possiamo ricordare anche il **Circolo della Vela di Muggia**, creato in un impeto di italianità nell’estate 1945, in una zona in cui era forte l’aspirazione di molti ad aderire alle idee di Tito, o sul versante “opposto” il **TPK CNT Sirena**, nato nel 1924 a Trieste, ma rifiutato dalla Federvela fino al 1979 perché era un circolo per soli soci di cittadinanza slovena. Dovette aprirsi agli italiani per essere accolto all’inizio del 1980. E come non parlare della **SVBG**, fondata appena nel 1968, ma diventata già da tempo la stella polare della vela triestina con la Barcolana che ormai è non solo il biglietto da visita della città nel mondo, ma anche un polmone per l’economia cittadina, con i quasi 100 milioni di euro che fa giungere a Trieste a ogni inizio di ottobre. E che dunque fra qualche giorno riaprirà per la cinquantunesima volta il “luna park” sul mare.

Tante storie diverse e tanta Storia, dunque, che hanno però mare e vele come comuni denominatori. Tanta nobiltà velica, naturalmente, non poteva non esprimersi anche nell’agonismo. Da nessun’altra parte in Italia c’è una bacheca così carica di trofei e titoli che possa almeno avvicinarsi

a quella idealmente piazzata in mezzo al golfo di Trieste. Chi più, chi meno, tutti i circoli della nostra regione hanno gloria sportiva da ostentare. Tra Muggia a Lignano sono sbocciati così tanti campioni e hanno riportato così tante vittorie che per elencare gli uni e le altre non basterebbe un intero numero di questo giornale. Evitiamo dunque questo esercizio, per quanto piacevole e gratificante, e guardiamo avanti. Ai giovani velisti che, si auspica, saranno la nuova leva di campioni della vela di questo estremo lembo di Adriatico. In campo maschile riflettori puntati su Luca Centazzo (TPK CNT Sirena), Tinej Sterni (TPK CNT Sirena), Alessio Castellan (Circolo della Vela Muggia) e poi Vittorio Bonifacio, Carlo Verzeznassi, Matthias Menis, Zeno Tarlao e Nicolas Starc tutti della Società Velica Barcola Grignano; in quello femminile occhio a Giorgia Sinigoi (YC Cupa), Sara Zuppin, Cecilia Fedel e Jana Germani (TPK CNT Sirena), Carolina Albano (nata velisticamente al Circolo della Vela Muggia e ora tesserata per il Reale Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli) che ha già conquistato il pass per le prossime Olimpiadi di Tokyo, Lisa Vucetti e Alice Linussi (Società velica Barcola e Grignano). Tutti ragazzi fra i 12 e i 22 anni, che già stanno masticando gare e trasferte e sui quali si fa affidamento per il futuro prossimo.

■ Matteo Contessa

SAILING NOBILITY IN 34 CLUBS

There are 34 sailing clubs in Friuli Venezia Giulia, between Lignano and Muggia, affiliated to the XIII Zona Fiv, competent for the territory. Whether they are of noble and ancient lineage or of more recent history, they contain within them among members and practitioners a very large slice of the inhabitants of a region that all overlooks the Adriatic and therefore with an innate marine culture.

So much sailing nobility, naturally, cannot fail to express itself even in agonism. Nowhere else in Italy is there a bulletin board so full of trophies and titles that it can at least approach that ideally placed in the middle of the Gulf of Trieste. Who more, some less, all the circles of our region have sporting glory to show off. And in continuity, what is hoped to be the new lever for sailing champions in this extreme part of the Adriatic is already growing. In the men’s field, spotlights are on Luca Centazzo (TPK CNT Sirena), Tinej Sterni (TPK CNT Sirena), Alessio Castellan (Circolo della Vela Muggia) and then Vittorio Bonifacio, Carlo Verzeznassi, Matthias Menis, Zeno Tarlao and Nicolas Starc all of the Società Velica Barcola Grignano; in the women’s eye, look to Giorgia Sinigoi (YC Cupa), Sara Zuppin, Cecilia Fedel and Jana Germani (TPK CNT Sirena), Carolina Albano (Circolo della Vela Muggia), Lisa Vucetti and Alice Linussi (Barcola and Grignano sailing club). All boys between 12 and 22 years old, who are already chewing races and transfers and on whom they are relying for the near future.



L'ESTREMO SUD DELL'ISTRIA VA GODUTO IN MOUNTAIN BIKE

Settembre e ottobre sono i mesi migliori per questa gita

Tre chilometri e mezzo di meravigliosa natura circondata dal mare e da una decina di isolotti. La penisola di Promontore, assediata dai bagnanti nei mesi di luglio e agosto, a fine estate regala splendidi panorami e deliziosi itinerari da percorrere a piedi o in mountain bike.

Facile da raggiungere (una decina di chilometri da Pola) e protetto dalle regole di una riserva, il Parco Kamenjak è visitabile in realtà anche in macchina, lungo gli sterrati che portano all'estremità Sud, snodandosi verso le spiaggette di sassi che decorano sia la costa orientale che quella occidentale. Con un po' di fortuna e con la complicità di un meteo sempre più benevolo anche nelle mezze stagioni, non è raro poter fare un bagno anche in ottobre, magari nelle ore più calde della giornata. È in questo periodo dell'anno che Promontore, come viene comunemente chiamata la penisola, può essere apprezzata senza la folla che d'estate riempie gli accessi al mare.

Due sono i punti di ingresso (e di uscita) dall'area: quello di Rupine si raggiunge attraversando il paese di Promontore (Premantura) e necessita – durante l'estate – di un biglietto prepagato. L'altro si trova svoltando a destra poco prima di entrare nel paese, subito dopo il cimitero e qualche decina di metri prima del piccolo giardino pubblico. Biciclette e pedoni entrano gratis anche d'estate. Una volta passato il punto d'ingresso, per gli amanti delle due ruote si può prendere subito un sentiero che si stacca dalla via principale (sterrata) e, dopo un'altra svolta a destra, ci



fa pedalare lungo la costa attraversando una pineta. Ancora a destra e si segue il mare, salendo fino al punto panoramico. Da qui si pedala ancora per raggiungere l'estremità meridionale dell'Istria. Per rientrare, dopo avere visitato le rocce a picco sul mare, si utilizza la strada sterrata che scorre a Est e ci riporta verso il paese. Attraversando un'altra pineta ci ricollegiamo alla strada principale e, dopo una breve salita, ci teniamo a destra per uscire dal parco. Il percorso, se si è buoni camminatori, si può fare anche a piedi, tenendo presente che si tratta di circa 14 chilometri di itinerario.

Il panorama che si gode dalla punta è imperdibile: si spazia verso il mare aperto con le isole di Cherso e Lussino alla nostra sinistra e i due isolotti a occidente. Uno ospita un faro del 1833 alto 35 metri (Porer), l'altro (Fenoliga) è famo-

so per le orme di dinosauri. Per chi volesse visitarlo, si organizzano escursioni dalla vicina cittadina di Medolino. Sul promontorio, dominato dai pini d'Aleppo e altre alberature maggiori, crescono oltre venti tipi di orchidee, salvia, timo, erica, mirto, elicriso e altre piante alofite, ovvero quelle con particolari caratteristiche morfologiche, adatte a crescere in suoli dove una pianta classica non sopravviverebbe. Sono piante "amiche" della salsedine che avvolge il promontorio, protetto negli anni da qualsiasi forma di speculazione edilizia anche grazie al ruolo strategico per i militari. Ricordiamoci sempre che siamo in un parco, quindi non si raccolgono piante, non si guida in fuoristrada, non si sorpassa, si mantiene una velocità massima di 20km/h, non si campeggia.

■ Riccardo Coretti

**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

NUOVE TECNOLOGIE E ANTICHI SAPERI SI CONIUGANO IN CANTIERI E VELERIE

Gli esempi vincenti di Lorenzo Luxich con le sue barche di legno e di Claudio Demartis autentico mago delle vele

C'è un angolo in Alto Adriatico dove il mare si fa catino e dove la presenza umana non sempre è a impatto zero per la vita sommersa. Qui, nel *cul-de-sac* più nordorientale, pulsa uno dei cuori vitali della vela italiana e internazionale. Qui, cantieri e velerie che si sono rinnovati nel tempo progettano e realizzano opere in cui si coniugano sapienza, materiali antichi e tecnologie moderne.

Il cantiere Alto Adriatico è stato fondato a Muggia nel 1991 da tre maestri d'ascia: Luigi Pitacco, Lorenzo Luxich e Giorgio Ferluga. Fi-

glio di una passione, il cantiere muove i primi passi offrendo servizi di manutenzione e riparazione. La trasformazione in officina dove le barche - e che barche! - si progettano e si producono è ancora figlia di rinnovata passione. Una passione che, nel frattempo, si arricchisce del genio e della bravura del triestino Carlo Sciarrelli, scomparso nel 2006, che ha firmato alcune delle barche di maggior successo come la *Isabella* progetto n. 133 - blend di iroko, acacia, teak e mogano - costruita poi dal cantiere a Monfalcone dove i tre si trasferiscono a partire dal 1993.

Le barche di Lorenzo Luxich mantengono il senso dell'artigianalità.



“Un tempo le barche si progettavano realizzando modellini di legno povero, provando forme che poi andavano testate - ricorda Luxich - Costruita l'imbarcazione sulla base del modellino, in base a come si comportava in mare se necessario la si correggeva poi in cantiere.” I materiali? Legno sopra tutti: acacia e rovere per le strutture portanti, mogano e teak per il fasciame, douglas e spruce, più leggeri, per gli alberi. E poi il fasciame: poche colle e più chiodi di fissaggio. Con l'evoluzione della tecnologia gli spessori si riducono, serve meno manuten-

zione, le barche si fanno più rigide ma anche più leggere. Si usano più resine. “Ma - spiega Luxich (nella foto sotto) - noi abbiamo deciso di assestarci su un prodotto che mantiene ancora il senso dell'artigianalità. Usiamo ancora molto legno che arriva dal Myanmar, dall'America del Nord, fino all'Alaska e al Canada.”

A fronte di questa evoluzione, e con l'esperienza acquisita con gli anni su barche classiche progettate da grandi nomi - German Frers, Alessandro Vismara, Maurizio Cossutti, Marco Lostuzzi - Luxich e colleghi hanno capito che ogni cantiere costruisce la “sua” barca e ha una sua firma. “Per questo motivo abbiamo deciso che ogni nostra barca deve essere su misura: un pezzo unico, one-off.”

L'idea parte dal cliente che chiede qualcosa di speciale e ne discute col progettista. Poi si passa alla simulazione al computer. Infine si costruisce.

Tempi di realizzazione? Impossibili da quantificare, ma in genere non meno di un anno.

E in cantiere, attualmente, una chicca. Luxich, che assieme a Ferluga partner di una vita è recentemente uscito dal cantiere Alto Adriatico per tornare a Muggia, nelle neocostituite Officine Alto Adriatico, riparte alla grande con l'idea di creare un polo di refitting e cantieristica one-off. Sta infatti lavorando a una nuova barca di 18 metri con tecnologia strip-planking, a firma Alessandro Vismara.

“Si saltano i passaggi iniziali e si realizza subito il prototipo in legno da navigazione, che viene messo in mare dopo essere stato resinato esternamente - spiega Luxich - La barca sembra di vetroresina ma in realtà è in legno di cedro rosso, tenero e assai profumato. Coccola il profano che sale a bordo, ma soddisfa anche chi dalla barca vuole prestazioni sopra le righe.”

E le vele? Anche per le vele vale il one-off, o quasi, soprattutto se a progettarle è Claudio Demartis. Il suo nome vola da sempre a livelli altissimi, spinto dallo stesso vento che gonfia le sue creazioni fin dal 1974, quando era un giovane ragazzo di bottega a Monfalcone, da Sergio Morin. Poi la fiducia nelle proprie capacità e i risultati arrivati in tempi brevissimi lo spingono ad aprire una prima veleria a Venezia e





subito dopo un'altra in Sardegna. Nel 1980 il salto di qualità, con la Olympic Sails fondata assieme agli amici Mauro Parladori e Roberto Bertocchi. "All'inizio progettavamo le vele per approssimazioni e sperimentazioni successive,

senza computer, senza CAD, basandoci sull'esperienza acquisita in regata e su quel che avevamo imparato: disegnavamo su carta con righe e curve, studiavamo i profili di derivazione aeronautica, c'era un enorme lavoro. Usavamo

THE ANCIENT KNOWLEDGE OF SAILMAKERS

In the Northernmost corner of the Adriatic Sea skilled shipwrights and sailmakers blend ancient knowledge and modern technologies, forging racing boats and sails that receive international recognition. Lorenzo Luxich with two colleagues, Luigi Pitacco and Giorgio Ferluga, were the pioneers in the art of shipwriting, back in 1991, when they founded the Alto Adriatico shipyard. Their early activity called for building scale models using precious woods, and then trimming and adjusting the test boats until perfection. Moving to the Monfalcone shipyard, in 1993, Luxich and friends evolved their personal style, starting fruitful collaborations with big boat architects. Today Luxich and Ferluga are back to Trieste, in Muggia, where they have just opened a new shipyard, turning to building prestigious one-off boats: tailor-made unique pieces made upon specific shipowners' request.

Sails are equally important for a boat. And when the designer is Claudio Demartis, the result is guaranteed. After beginning his career as an apprentice, Demartis opened up his own sail lofts in Venice, Sardinia, eventually founding with two friends - Mauro Parladori and Roberto Bertocchi - his Olympic Sails.

Early work was hard and hand-made without any informatic aid. Experience gained during sailing competitions oriented Demartis' design work. Today work is easier because of technology and data banks. But top-quality sails still need trimming and multiple testing. And a new sail loft is already born, under Demartis' experience: top of the line materials and innovative outlook will mark his sails as a unique product for the most demanding sailors.

Uno scafo in costruzione
e a destra una vela progettata
da Claudio Demartis.

“USARE IL COMPUTER NON È SUFFICIENTE: EFFICIENZA E RESA SI TESTANO IN MARE SEGUENDO LA BARCA E OSSERVANDO LA VELA”

il dacron,” spiega Demartis (nella foto sotto). “Oggi - prosegue - le fasi iniziali sono più rapide, perché ci sono banche dati e programmi che simulano la resa. Ma il computer non basta: il ritocco, la finitura e l'efficienza della vela vanno testati sempre anche in mare, seguendo l'imbarcazione, filmando e osservando la vela. È un lavoro lunghissimo dove il prodotto finale è migliore di quello iniziale.”

Dice Demartis: “C'è un terreno dove mi piace misurarmi: i monotipi da regata. Qui posso sperimentare su barche uguali vele con forma diversa, giocare con superfici e forme. Scelgo se fare vele eclettiche adatte a tutte le condizioni, o vele più performanti per condizioni spinte.”

Dopo un periodo da skipper professionista con molte vittorie nel Giro d'Italia, alcuni titoli mondiale al suo attivo e l'esperienza di general manager per la Barcolana, Demartis è tornato al primo amore: progetta vele da ottimist “perché i ragazzi son belli da vedere e da tirar su.” Non solo. La sua nuova CD Sails è organizzata attorno alla produzione di vele per barche da crociera veloce: “Progetto vele laminate su struttura assiale variabile con filati rinforzati in tecnora, spectra e carbonio. Saranno un prodotto di nicchia, che si distinguerà anche per il particolare e insolito colore.” Buon vento, dunque, all'imprenditoria marina-
ra del Nord Adriatico!



■ Cristina Serra



L'AMMIRAGLIO MITO DI LUSSINPICCOLO

Tino Straulino vinse le Olimpiadi di Helsinki del 1952
Al comando della *Vespucci* uscì da Taranto a vele spiegate

La leggenda vuole che le isole del Quarnero siano nate dalle membra sparse di Absirto, fratello di Medea la quale compie l'insano gesto di ucciderlo e smembrarlo per poter fuggire assieme a Giasone. La fantasia costruisce laddove il mito è di casa: Cherso e Lussino sono dette anche Absirtidi e infiammano la fantasia per la loro incredibile bellezza e per la difficoltà ad abitarci. Causa il terreno pietroso e le poche coltivazioni possibili vi è la necessità di un naturale prolungamento sul mare per riuscire a sopravvivere. Ma non un prolungamento qualsiasi, il mito qui si fa realtà. Ecco la nascita dei famosi cantieri Cosulich e Martinolli, la divisione delle navi in carati per salvaguardare la proprietà, la presenza di una flotta senza precedenti e di migliaia di valorosi capitani che la gente di mare conosce e apprezza. Non è strano trovare i loro nomi anche nel lungo elenco dei comandanti della nave scuola per gli ufficiali della Marina Militare Italiana, l'*Amerigo Vespucci*. Tra questi spicca un temerario, disciplo-

nato ma anche ragazzaccio: Agostino Straulino.

Se andate a Lussinpiccolo, laddove è nato, fatevi indicare la sua casa, la targa che lo ricorda affissa sulla facciata dell'Istituto Nautico che ha frequentato e la tomba dove riposa nel cimitero dell'isola. Quando è mancato a Roma nel 2004 a novant'anni, la sua bara è stata caricata su un elicottero della Marina e depositata nella sua isola.

Chi ha conosciuto Straulino ne parla con un lampo negli occhi, qualcosa si anima nel pronunciare il suo nome. Un eroe? Forse. Un uomo che si è conquistato un posto nel mondo dello sport della vela, nel mondo della navigazione e nella sfera della dignità del ritorno che lo accomuna a tutti gli esuli di ieri e di oggi. Potrebbe sembrare retorica ma scorrendo le pagine dei libri che parlano di lui, riandando alle tante testimonianze che lo riguardano, scatta immediato questo pensiero. Il giornalista Giuliano Gallo ad esempio, corrispondente del Corriere della Sera dalle zone di guerra, nelle sue note biografiche, sottolinea

Tino Straulino
(a sinistra) amava
definirsi semplicemente
"ufficiale della Marina Italiana".

che lui stesso è “di origini istriane”. Sarebbe dovuto nascere a Pola, ma sua madre dovette partorire in Italia dove era giunta con la nave Toscana in uno degli ultimi viaggi della nave dell’esodo. “Chissà come sarebbe stato se fossimo rimasti ancora là...” si chiede da una vita il giornalista. Incontrare Straulino, già ottantenne, non è stato un caso. Tutti e due provenienti dalle medesime rive adriatiche, tutti e due velisti appassionati. Nel libro “Il padrone del vento” Gallo racconta attraverso ricerche, ricordi e testimonianze, quest’uomo incredibile, schivo ed ironico, capace di grandi silenzi e di incredibili slanci.

Trieste ha dedicato ad Agostino Straulino e Nicolò Rode la piazza della Sacchetta, vela alla vela, mare al mare. Ma cosa ha reso Agostino, Tino, un mito? Forse quel regalo ricevuto da bambino allorché non aveva che cinque anni: “una piccola barca di legno, poco più di due metri e mezzo di lunghezza, un albero che non arriva a due” scrive Gallo nel suo libro. E per amico il vento, da riconoscere, da annusare. La scuola non gli piace moltissimo ma riuscirà ad arrivare al diploma. Il regalo di suo padre saranno due anni di “libertà” su una passera, Lanzarda il suo nome, e la facoltà di andare ovunque incontro alle proprie esperienze. Il risultato? «Il mare lo amai subito, e così forte che rimane ancora l’unica vera passione della mia vita», diceva. Un amo-

re in qualche modo ricambiato: nella sua lunga vita l’ammiraglio Straulino, Tino per gli amici, sul mare ha vinto tutto quello che si poteva vincere: una medaglia d’oro alle Olimpiadi di Helsinki del 1952, una d’argento a quelle del ‘56 a Melbourne, quattro volte campione del mondo con le Star, dieci volte campione europeo, dodici campione italiano, un campionato del mondo One ton Cup. Ma quando gli chiedevano come avrebbe voluto essere ricordato, rispondeva sempre: «Come ufficiale di Marina». Perché la Marina militare era il suo amore. Primo comandante del Corsaro Secondo, che aveva portato dall’Italia fino ad Honolulu, indimenticabile comandante dell’Amerigo Vespucci, con il quale era uscito a vele spiegate dal porto di Taranto, impresa che nessuno ha mai più replicato. Alla sua ultima regata, vinta a Napoli quando aveva 88 anni era ormai cieco. “Ma non aveva importanza. Perché lui il mare non aveva bisogno di vederlo. Lo sentiva”, racconta Gallo.

Solo qualche anno prima, era solito coltivare sul terrazzo di casa a Roma delle piante. Quando le considerava abbastanza vigorose, le portava in barca o le metteva in macchina e filava a Lussino per piantarle nel giardino della casa che era riuscito ad avere. Qualcuna s’è fatta albero ed è ancora là ad Artatore dove gli amici la possono vedere. In particolare quando d’estate Tinzetta

L’isola di Lussino,
terra di costruttori di barche,
armatori e campioni di vela.



Martinolli organizza le rimpatriate nella sua casetta sulla riva e tutti i lussignani esuli presenti sull'isola si considerano invitati. In queste occasioni il nome di Straulino ritorna ancora, nei ricordi pieni di colpi di scena, di incredibili uscite in barca di lei e Tino, che le nuove generazioni assorbono e rielaborano.

“È morto solo due mesi dopo il suo ultimo grande amico, il comandante Mario Di Giovanni – ci racconta Giuliano Gallo –, anche lui istriano, col quale trascorreva le sue giornate. Non ha niente, dissero i medici alla figlia Marzia, si sta spegnendo”. Nelle sue battaglie non aveva voluto mai essere solo. Con Nicolò Rode, anche lui lussignano, sfidò il mondo con barche sorpassate ma ancora vincenti, poi con Carlo Rolandi e con l'armatrice Marina Spaccarelli. Schivo, riservato, della fine del suo sodalizio con Rode non volle mai parlare. Rolandi, partenopeo, forse fu una scelta dovuta, per legare maggiormente Straulino all'immaginario napoletano e scatenare i tifosi. Nel centenario dalla nascita, nel 2014, e a dieci anni dalla scomparsa, sono state organizzate mostre e cerimonie, soprattutto a Trieste, con l'arrivo della Palinuro a rendergli omaggio. A Lussino è stata posta una targa e da tempo si pensa a un museo a lui dedicato. Si è preferito, per ora, sistemare in uno degli edifici che si affacciano sulle rive di Lussinpiccolo, il Bronzo, l'Apoxymenos, del II secolo a.C., ritrovato in



quelle acque. Anche questo un mito ripescato dal mare, come nella migliore delle leggende delle isole che continuano a stupire.

■ Rosanna Turcinovich Giuricin

STRAULINO, “A NAVY OFFICER”

A gentleman tied to the sea who inflames the imagination of sailors and seafarers: his name is Agostino Straulino, born in Lussinpiccolo in 1914. During his lifetime he won everything: a gold medal at the 1952 Helsinki Olympic games, a silver one in the '56 Melbourne games, four times world champion with a Star, European champion ten times, Italian champion twelve, a World championship class One Ton Cup. However whenever they asked him how he wanted to be remembered, he invariably answered: “As a navy officer”. Because the Navy was his love. The first commander of the *Corsaro Secondo*, which he sailed from Italy to Honolulu, unforgettable commander of the *Amerigo Vespucci*, on which he sailed from the port of Taranto in full sails, a feat no one has ever repeated. Until his last regatta which he won in Naples when he was 88 years old.

He had left his island with the postwar exodus not to return for some decades, but it was his goal, the bond to his most important memories: his first boat at five years of age, the second after his graduation, his to sail in total freedom for a couple of years to get to know the wind. And he could feel it, scent it, live it. The last regattas he sailed already blind entrusting himself to his crew of friends, as old as him but proudly at his side. Lussinpiccolo wishes to dedicate a museum to him, however the investments for now are addressed to that second century bronze statue found in those waters: the Apoxymenos, another myth of the island that continues to amaze.

**Tino Straulino
con Nicolò Rode:
la coppia vinse l'oro
alle Olimpiadi di Helsinki
nel 1952.**



victoria

un capolavoro di Trieste

Il "Lloyd Triestino", dopo l'entrata in servizio del piroscafo a turbine *Ausonia* della "Sitmar" di Genova nel 1928, che andò a far coppia col più vecchio *Esperia* sulla linea egiziana, si pose il problema di sostituire i due piroscafi *Vienna* ed *Helouan* del 1911-12, che pure avevano mantenuto il servizio dall'Adriatico con prestigio e successo, ma erano ormai surclassati dai due più moderni, più grandi e più veloci piroscafi genovesi. In collaborazione con l'ufficio tecnico del Cantiere San Marco di Trieste fu quindi dato l'avvio al progetto di una nuova unità, di dimensioni e caratteristiche generali simili a quelle dell'*Ausonia*, ma dotata di motori endotermici e dalla linea più moderna ed innovativa. Tenuto conto della situazione economica generale e della quasi saturazione dei servizi sulla linea egiziana si decise di realizzare intanto una sola nave che, grazie alla maggiore velocità, potesse comunque

garantire le partenze settimanali da Trieste per Venezia, Brindisi ed Alessandria al posto dei due vecchi piroscafi sopra citati. L'opzione per una seconda unità cadde nel gennaio 1932 quando, per effetto delle prime concentrazioni armatoriali volute dal Governo, il "Lloyd" assorbì la concorrente "Sitmar" e poté così disporre delle due navi "concorrenti". Costruita secondo la più alta classe del Registro Italiano Navale e del Lloyd's Register e conformemente alle normative internazionali (SOLAS), promulgate nel 1920 per la salvaguardia della vita umana in mare, la motonave *Victoria* aveva un doppio fondo cellulare per quasi tutta la lunghezza tra le paratie estreme e fu divisa in dieci compartimenti con porte stagne a comando idropneumatico; la nave disponeva di sette ponti, di cui tre continui e tre di sovrastruttura ed era quindi caratterizzata da una linea snella ed elegante, con prora leggermente spinta in avanti e

poppa del tipo incrociatore, parallela alla prora, sovrastrutture lunghe e degradanti verso poppa, due fumaioli ben distanziati fra loro e due alberi. La forma della carena, ispirata a quella del tipo "Mayer", era originale con le parti estreme quasi simmetriche e notevolmente inclinate verso l'alto; a poppa erano sistemate quattro eliche ed un timone semicompensato sospeso sotto il fasciame e mosso da una macchina elettrica tipo "Atlas-Werke". Questa carena rappresentò un concetto nuovo capace di una formazione ondosa particolare per cui, alla massima velocità, si determinava un grande baffo a prora e acqua quasi calma ai fianchi e a poppa. Non fu comunque scevra da problemi tanto che, dopo alcuni mesi di servizio, il timone fu radicalmente modificato con l'applicazione di una spada completa di calcagnolo ed un nuovo timone di tipo compensato.

Continua a pagina 34



LLOYD TRIESTINO

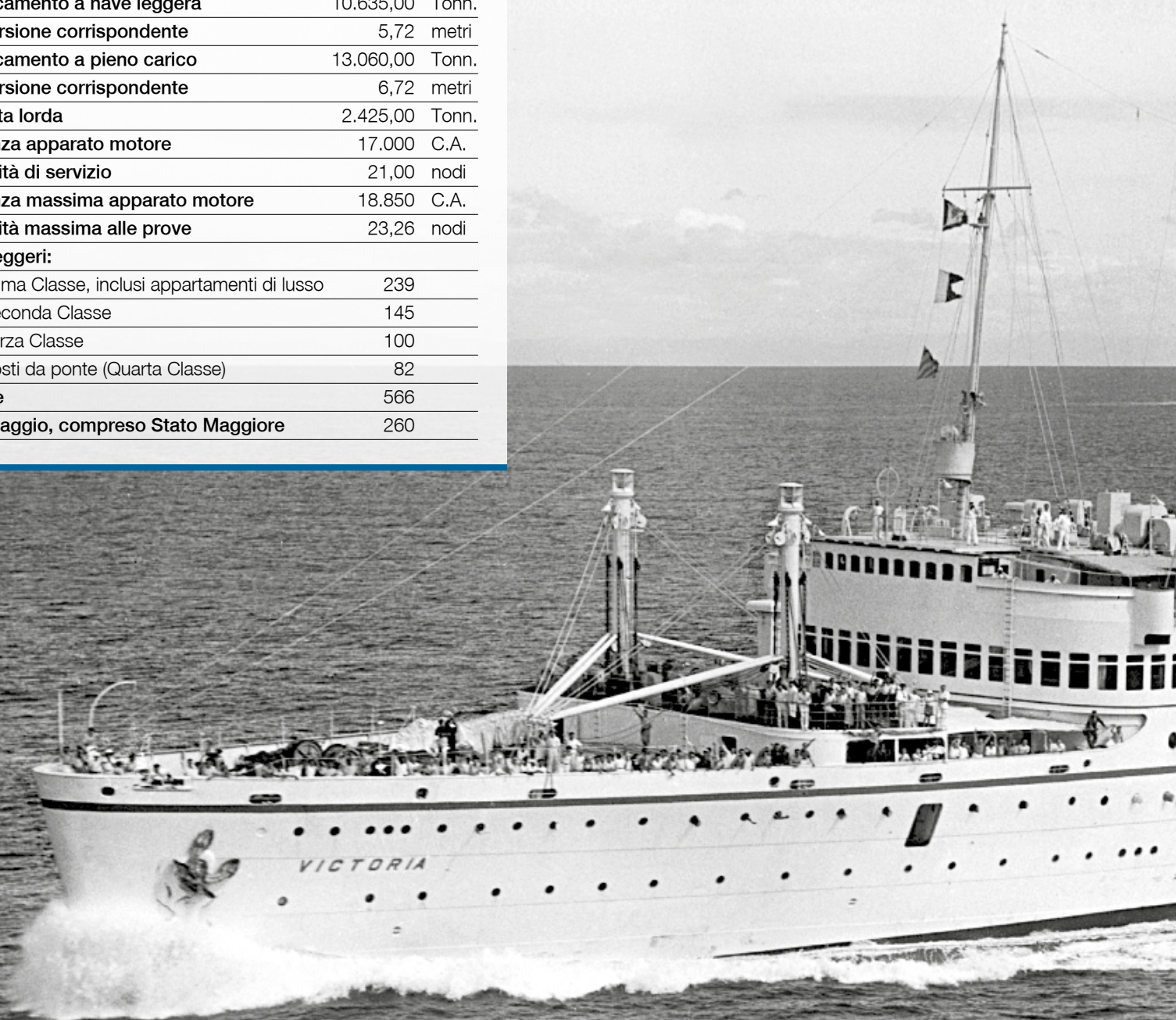
M/S VICTORIA

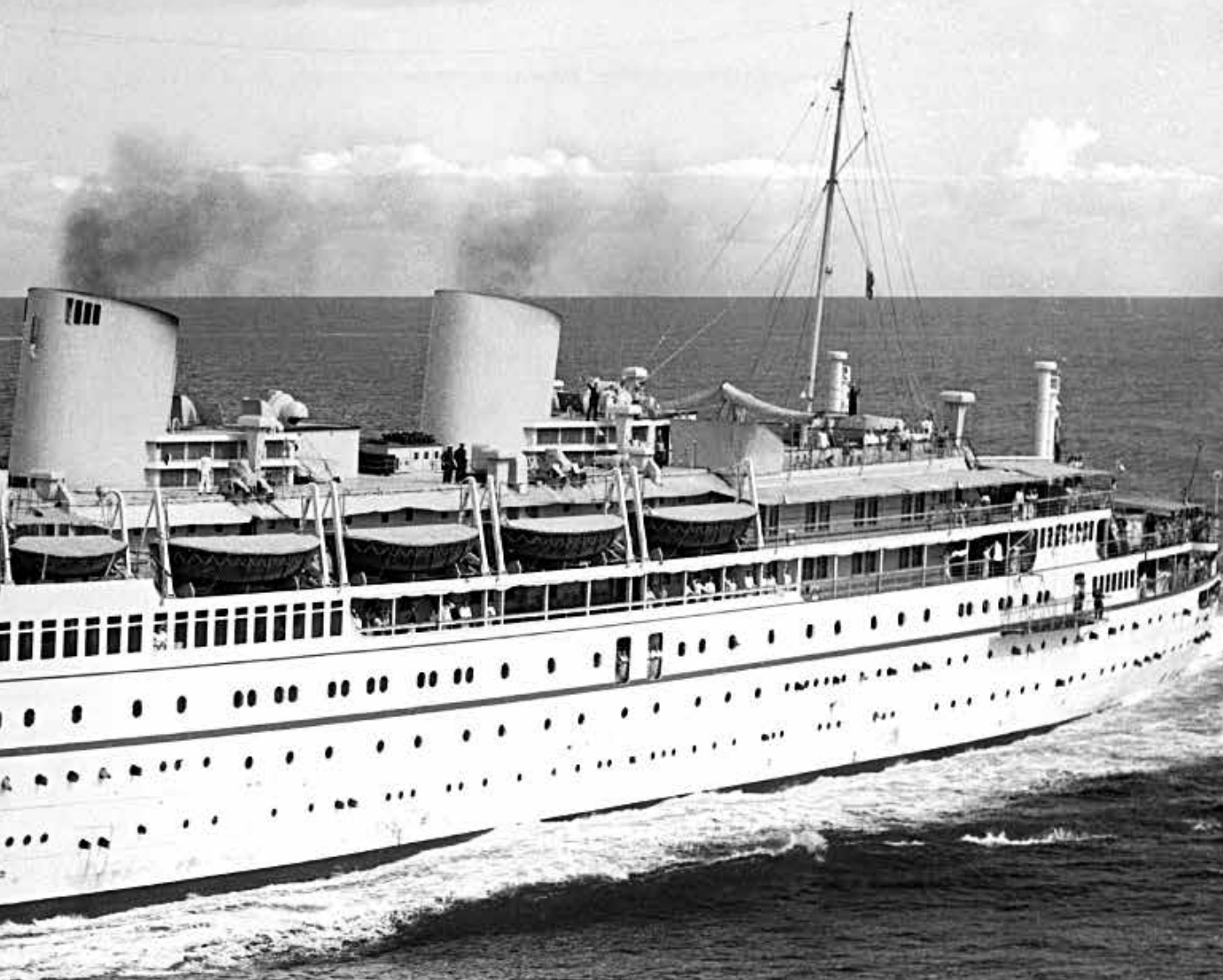
LUXUS
EXPRESS
(VIA ADRIA)

EUROPA-ÄGYPTEN

CARATTERISTICHE DELLA MOTONAVE VICTORIA

Lunghezza fuori tutto	164,50	metri
Lunghezza fra le perpendicolari	155,50	metri
Larghezza massima al Ponte A	21,20	metri
Altezza di costruzione al Ponte A	12,95	metri
Altezza di costruzione al Ponte B	10,45	metri
Altezza di costruzione al Ponte Saloni	15,55	metri
Stazza lorda	13.062,30	Tonn.
Stazza netta	7.071,53	Tonn.
Dislocamento a nave leggera	10.635,00	Tonn.
Immersione corrispondente	5,72	metri
Dislocamento a pieno carico	13.060,00	Tonn.
Immersione corrispondente	6,72	metri
Portata lorda	2.425,00	Tonn.
Potenza apparato motore	17.000	C.A.
Velocità di servizio	21,00	nodi
Potenza massima apparato motore	18.850	C.A.
Velocità massima alle prove	23,26	nodi
Passeggeri:		
Prima Classe, inclusi appartamenti di lusso	239	
Seconda Classe	145	
Terza Classe	100	
Posti da ponte (Quarta Classe)	82	
Totale	566	
Equipaggio, compreso Stato Maggiore	260	





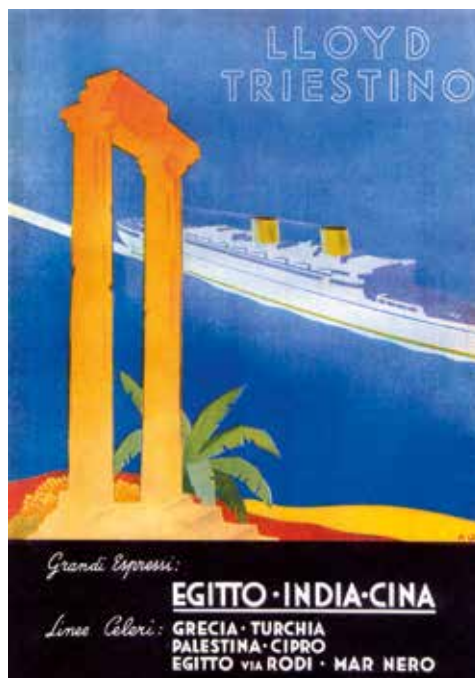
m/n
victoria

victoria

un capolavoro di Trieste

Anche la parte prodiera, specialmente nelle traversate dell'Oceano Indiano con mare al traverso, dimostrò di avere poca spinta, favorendo l'ingavonamento della nave. Il fronte delle sovrastrutture, comprendente come sopra accennato tre interponti, era verticale e presentava una parete continua che si raccordava ai fianchi delle murate con una notevole curvatura ed era caratterizzato, di fronte e ai lati, da un unico ordine di finestrini che davano luce all'ampia veranda, seguiti da una lunga passeggiata coperta che fiancheggiava la zona saloni di Prima Classe.

I due fumaioli, piuttosto bassi, erano a sezione ellissoidale ed inclinati all'indietro e l'alberatura, piuttosto leggera, era situata al di sopra delle sovrastrutture con inclinazione parallela ai fumaioli. Una coppia di colonne con relativi picchi da carico era sistemata su una tuga posta a prora del frontale, fra la stiva numero uno e la due ed un'altra nella parte poppiera delle sovrastrutture, per servire le stive numero tre e



Publicità del Lloyd Triestino nel 1932.

quattro, contigue ma divise dalla paratia stagna. Le quattro stive, peraltro di limitata capacità, potevano trasportare carico generale per una Portata lorda di 2.425 tonnellate; la nave fu inoltre una delle prime al mondo munita di garage per autovetture al seguito dei passeggeri con imbarco diretto dalla banchina.

La motonave *Victoria* fu a ragione ritenuta la più bella nave passeggeri costruita nel periodo tra le due guerre, non solo in Italia ma in tutto il mondo, sia per le sue forme slanciate e la perfetta armonia delle sovrastrutture a linee avviate, sia per il colore bianco dello scafo con l'elegante striscia azzurra all'altezza del ponte di coperta e le due basse ciminiere color giallo chiaro; venne definita nei porti d'Oriente e dai viaggiatori come "*Bianca Freccia del Mediterraneo*", "*Colomba dell'Oceano*", "*Bianca colomba d'Oriente*", "*Freccia dell'Oceano Indiano*" e "*Nave dei Marajà*", ma anche dalla propaganda del Regime "*Nave dell'Era Fascista*".

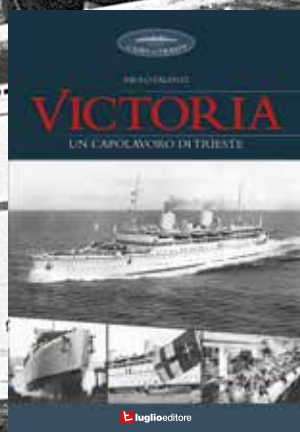
Paolo Valenti



Il salone delle feste di Prima Classe.



Il salone da pranzo di Prima Classe.



Le immagini ed i testi di questo inserto sono estratti del volume "*Victoria, un capolavoro di Trieste*" di Paolo Valenti (Luglio Editore 2009). Il volume si può trovare presso la Libreria Luglio Editore in Corso Italia, 9 (Galleria Rossoni).

IMPIANTI NAVALI - INDUSTRIALI - CIVILI

CHIAVI IN MANO

in tutta Italia e nel mondo

**QUALITÀ
COMPETENZA
AFFIDABILITÀ**



stefani



Officine Belletti

via Caboto, 20 - 34147 Trieste
tel. +39 040 828727
contatto@officinebelletti.com
www.officinebelletti.it

SUICIDI, ARRESTI E MUMMIE DIETRO L'APERTURA DI SUEZ

Nel taglio dell'istmo avvenuto 150 anni fa
giocarono un ruolo misterioso Revoltella e von Bruck



Più si ci si avvicina ad osservare la trama, più sfuma la visione d'insieme. L'impresa del taglio dell'istmo di Suez è lunga, complessa e misteriosa, ha coinvolto interessi contrapposti di Stati evidenziando abilità diplomatiche, speculazioni, tradimenti e sotterfugi. Lega il suo nome a personaggi abilissimi come Ferdinand de Lesseps, per Trieste Pasquale Revoltella, Karl Ludwig von Bruck e per l'Austria Massimiliano d'Asburgo, Klemens von Metternich, Luigi Negrelli.

L'ingegner Negrelli, nato a Fiera di Primiero in Tirolo nel 1799 è stato il più preparato e polivalente tecnico per Suez, costruttore di strade, realizzatore di opere di regolazione fluviali e lacustri, attivo in Svizzera (fu cittadino onorario di Zurigo per le opere urbanistiche realizzate), ideatore delle reti ferroviarie di quel Paese, del Nord dell'impero e del Lombardo-Veneto dove ricostruì la linea Milano-Venezia e progettò la Verona-Brennero. Dal 1840 comincia a studiare e realizzare progetti per il canale di Suez, le cui attribuzioni di merito andrebbero riequilibrate a suo favore.

Dal 30 novembre 1846 - quando fu costituita la 'Società di Studi per il canale di Suez' - le posizioni delle potenze europee non furono coerenti nei ventitré anni successivi e di questo fecero le spese i tecnici, vittime di delazioni e intrighi fino all'apertura del collegamento tra Mar Rosso e Mediterraneo lungo 161 km e profondo 9 metri e mezzo. Questa società era composta da tre gruppi di dieci persone ciascuno con a capo

Stim. Car.!
Vi rimando il vostro
Abbozzo riguardante
il Congresso del Lloyd,
che trovo di approssimare
con le piccole aggiunte
affioranti, e maggior
chiarezza delle mie
parole. R. lungo
la traversa del canale
del (Asso), e finalmente
Vi abbraccio cordialmente.
P. Revoltella
Da Casa Montedison
ore 4 1/2 pomeridiane.
6 maggio 1862

A sinistra, il barone
Pasquale Revoltella,
uno degli artefici
dell'impresa di Suez.
In alto, un suo manoscritto
del maggio 1862
(Archivio Storico
Lloyd Triestino).



Piazza Giuseppeina, ora Piazza Venezia, con il monumento dedicato a Massimiliano d'Asburgo, in un'immagine di fine 1800 (Archivio Luglio Editore).

Una stampa raffigurante la spedizione di Ferdinand de Lesseps con rappresentanza del Comune di Trieste (Archivio Storico Lloyd Triestino).

un ingegnere come membro fondatore senza obbligo di versamenti: Paulin Talabot (gruppo francese), Robert Stephenson (britannico) e Luigi Negrelli (italo-autro-tedesco).

Il Governo austriaco, diviso tra l'anima progressista e quella reazionaria dei suoi componenti, non interviene però si spende nel potenziamento della rete ferroviaria e marittima. Entra in scena direttamente la città: Revoltella, von Bruck, tutta l'imprenditoria interessata al rifiorire di Trieste. Dal 1855 gli sforzi del Revoltella sono febbrili e fanno sì che la sottoscrizione di azioni della società nel novembre 1858 a Parigi non diventi monopolio francese considerate le assenze di Prussia e Regno di Sardegna, l'immobilismo di Austria

e Russia nonché la ferma ostilità della Gran Bretagna che non voleva perdere il monopolio dei traffici per il Capo di Buona Speranza. Le 50.000 azioni in mano a Revoltella non vengono però rivendute e saranno ricedute alla Società del Canale. In questa compravendita di azioni (considerata fittizia) si materializza il sospetto che contribuirà a mettere nei guai il barone due anni più tardi.

Nel febbraio 1859 Revoltella organizza la memorabile festa per l'inaugurazione del palazzo di città (lavori iniziati nell'agosto 1853), alla presenza dell'Arciduca Massimiliano, di Lesseps e di tutti i notabili cittadini. Tra le altre meraviglie spicca la statua del Magni sul taglio dell'istmo di Suez per il quale i lavori inizieranno due mesi



VOYAGE D'INSPECTION DE M. DE LESSEPS, ACCOMPAGNANT UNE COMMISSION DE LA VILLE DE TRIESTE SUR LES TRAVAUX DE L'ISTHME DE SUEZ.

THE TRIESTE MYSTERIOUS ROLE FOR SUEZ

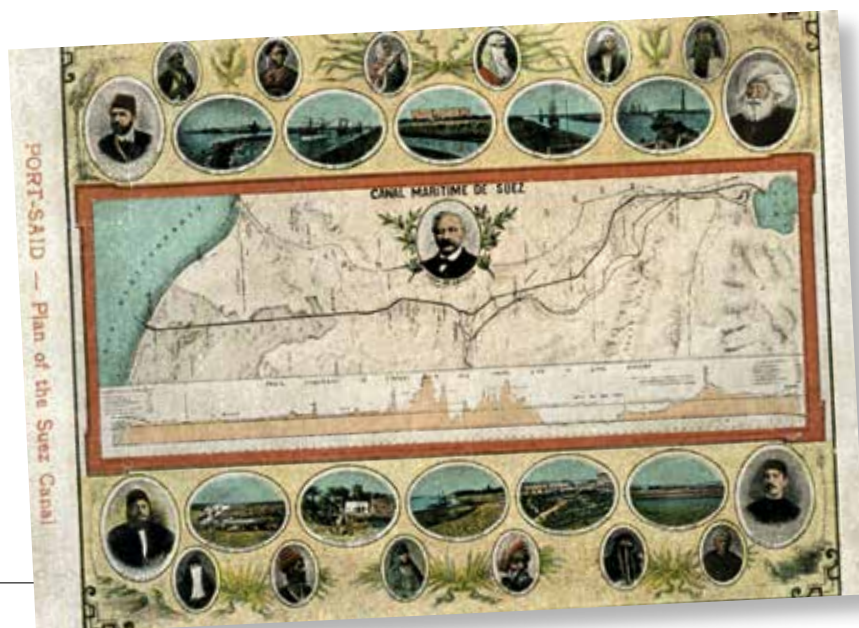
At 150 years from the death of Pasquale Revoltella and the opening of the Suez Canal focus should be placed on the birth of an epochal project centering the investigation on the people who were its actors. The role of Trieste achieving the excavation of the Suez isthmus, the inauguration of the Canal was on the 17th November 1869, the positions of the governments of Austria, France, Great Britain, and the long years it took for the job with speed ups and sudden stops make the endeavor fascinating. Personages such as the civil engineer Luigi Negrelli (1817-1858) a technician brilliant and prepared, planner of the main European railroads, project manager of the Canal, the entrepreneur Pasquale Revoltella (1795-1869) courageous, daring and fortunate in achieving his ambitions in this endeavor and the eclectic, dynamic and at that time minister Karl Ludwig von Bruck tie their actions together to achieve what for each of them represents a dream to come true for the benefit of all as well as for their own gain. None of the three will be able to see the project finalized, all will die earlier and only Revoltella will be able to profit by the efforts spent. On the background of the mid XIX century large changes in Europe, the alliances and the varied interests of the governments involved, the development of the commercial port and the Hapsburg empire outlet in the Adriatic, the growth, in other words, of Trieste where in those years majestic buildings arose together with the infrastructures necessary for the growth of trade through the port which all hoped to see increase ever more with the passage between the Mediterranean and the Red Sea. Submerged also the mysteries around the disappearance of the documents and personal letters of the three personages, found later on only partially.

più tardi. Poi tutto precipita: il sospetto per malversazioni nelle forniture all'esercito imperiale porta al sequestro di tutto il suo carteggio personale e imprenditoriale di Revoltella, all'arresto per cento giorni, al coinvolgimento del suo caro amico von Bruck, l'uomo che aveva fondato il Lloyd Austriaco, che per Trieste aveva creato moltissimo, con cui aveva condiviso iniziative rilevanti, ministro delle finanze dell'Impero dal marzo 1855, inquisito sui motivi che lo vedevano favorevole al taglio dell'istmo (quasi a renderlo filofrancese e quindi traditore) ma soprattutto interrogato sulle sue attività e il dissesto finanziario dello Stato. Per queste ragioni von Bruck era rimasto profondamente amareggiato dal trattamento ricevuto. Chiesto e ottenuto un incontro a Vienna con Francesco Giuseppe aveva chiarito la propria posizione e riottenuto fiducia, nonostante i dissapori e i dissidi con altri membri del governo. Il giorno dopo però, rientrato dall'Opera, trova un biglietto dell'imperatore con data antecedente al loro incontro, in cui si accettavano le dimissioni che invece von Bruck non aveva mai formalizzato: il 23 aprile 1860 si taglia gola e polsi e muore dopo un'agonia di oltre sette ore.

Revoltella è troppo influente e i suoi affari coinvolgono moltissime attività in città: nel luglio 1860 viene rilasciato e prosciolto per insufficien-

za di prove, a fine ottobre 1861 parte per l'Egitto e la Palestina per tornare in città a inizio febbraio 1862; abilissimo nel tessere relazioni e coltivare entrate riesce a cancellare l'amarezza del discredito nella sua città d'adozione (a cui lascerà tutto) e dopo una completa riabilitazione ottiene il titolo di barone da Francesco Giuseppe il 10 maggio 1867 mentre Massimiliano d'Asburgo sarà fucilato in Messico il 19 giugno dello stesso anno.

Tutti i suoi sogni di gloria e i maneggi più o meno occulti non gli permetteranno però di esserci nel momento culminante: Revoltella si spe-





Il Canale di Suez
in un dipinto
di Alberto Rieger.

gne l'8 settembre 1869 nella sua villa alla sommità del bosco Ferdinando e il 17 novembre si apre Suez con la rappresentazione dell'opera "Rigoletto" mentre "Aida" (che Verdi all'epoca non aveva voluto comporre rispondendo al viceré: "Non è mia abitudine scrivere pezzi di circostanza") inaugurerà il 24 dicembre 1871 il teatro dell'Opera del Cairo e accompagnerà invece il raddoppio del canale il 2 agosto 2015.

Potrebbe essere l'Egitto a unire tutti questi fili: secondo la leggenda, Napoleone avrebbe trascorso una notte nell'agosto 1799 dentro la camera dei re all'interno della piramide di Cheope per percepire il significato della vita, la mappa del futuro e il segreto dell'immortalità; lo stesso avrebbe fatto Revoltella. Un ulteriore rebus è il suo sigillo in cui appare il busto di von Bruck come impugnatura con le iniziali PR, racchiuso in un piccolo sarcofago.

Nel 2015 il corpo imbalsamato per sua volontà alla maniera egizia (avvolto con bende imbevute, occhi di porcellana nelle orbite) fu cercato nella cripta dentro la Chiesa San Pasquale Baylon che però risultò vuota e fu trovato poi sotto una lastra del pavimento dentro una cassa con uno spioncino di vetro. Anche Napoleone nel 1821 fu imbalsamato e avvolto nel manto blu che portava a Marengo; solo il

2 aprile 1861 la salma fu deposta al Dôme des Invalides in sette sarcofagi uno dentro l'altro.

Negrelli muore nel 1858, von Bruck nel 1860 e Revoltella nel 1869 e solo vent'anni più tardi viene a galla che misteriosamente erano spariti anche tutti i documenti dei tre relativamente all'affaire Suez e alle quote loro intestate; Maria Negrelli Grois, una degli otto figli di Luigi, riordinando le carte del padre lo scoprirà e nel 1903 farà infruttuosamente causa alla compagnia. Se i sette fascicoli di suo padre, trovati da Marussig - esecutore testamentario di Revoltella - le furono restituiti, quelli di von Bruck non riapparvero più.

Oggi, 150 anni dopo l'epocale apertura del Canale, il progressivo scioglimento dei ghiacci apre per i traffici intercontinentali via mare il possibile scenario di rotte antiche che vengono già testate, anche se necessitano di studi di praticabilità nei mesi invernali (navi rompighiaccio), approfondimenti giuridici nell'ambito del diritto di navigazione, disponibilità di armatori a sperimentare un sistema di porti che sia stabile e redditizio nel tracciare nuovi percorsi marittimi. Un'ipotesi di percorso questa che non è certo dietro l'angolo ma che in futuro potrebbe essere parzialmente alternativa a Suez.

■ Giulia Stibiel

Port Said (Egitto),
mappa del Canale di Suez
e ritratto di Ferdinand
de Lesseps (Archivio
Storico Lloyd Triestino).



LA CITTÀ DELLE NAVI BIANCHE SI SPECCHIA NELLE SUE TRADIZIONI

Viaggio nel Museo della Cantieristica di Monfalcone, inaugurato due anni fa è il primo del genere in Italia

La Città delle navi da crociera non poteva non dedicare alle “sue” passeggeri, e al cantiere che le ha realizzate e le realizza, un museo. Ci sono voluti otto di anni al Comune di Monfalcone per vederlo nato, nel giugno del 2017, ma l’attesa è stata ripagata, perché il Museo della Cantieristica, il primo del suo genere in Italia, ora racconta, in modo coerente e contemporaneo, tecnologico ed emozionale, una storia delle navi e degli uomini che le realizzarono e le realizzano tuttora. Come avveniva quando nacque, a inizio anni ‘20 dello scorso secolo, l’Albergo operai, che accoglie il MuCa negli spazi al pianoterra, entra nello stabilimento, dialogandovi. Lo fa appunto anche il MuCa che, grazie all’accordo stretto dal Comune con Fincantieri, abbina sempre più spesso la visita agli spazi espositivi a quella del cantiere navale a bordo di un bus. Dopo la pausa estiva, l’offerta è ripresa a inizio settembre per essere riproposta a ridosso della Barcolana, il 10, 11 e 12 ottobre

con partenze in questo caso da Trieste, nell’ambito delle azioni di promozione avviate dal Comune, e poi ancora dal 19 ottobre, con cadenza da definire. “L’obiettivo è quello di farlo diventare un appuntamento settimanale”, spiega il sindaco Anna Cisint, invitando a seguire le novità sui social e il sito del MuCa. E’ un “di più”, comunque, quello garantito dalla doppia visita che ha consentito al museo, realizzato dal Comune grazie ai fondi stanziati dalla Regione per il recupero dell’archeologia industriale e fondi propri, di macinare numeri sempre più importanti, sfiorando i 5 mila visitatori nei primi sei mesi dell’anno contro i 3.300 dello stesso periodo del 2018.

Lasciati, però, all’esterno i rumori del cantiere, all’interno del MuCa si inizia un percorso di visita che parte da quella che fu la sala mensa dell’Albergo operai, occupata al centro da una mappa interattiva, posta sotto la riproduzione di un fumaio di nave. La sala è dedicata all’in-

Alcune immagini
del Museo della Cantieristica
di Monfalcone.
Foto di Massimo Crivellari.



troduzione e allo sviluppo del territorio monfalconese prima, durante e dopo la nascita del cantiere navale, legato a doppio filo con ciò che stava e sta al suo esterno: un intero quartiere. Un po' più lontano, le ville degli impiegati e dei dirigenti, lo stadio, l'"agraria", le società remiere e veliche del bacino di Panzano. E' entrando, però, nel tunnel sensoriale che si riesce a comprendere cosa volesse, e in parte, cosa vuol dire costruire una nave. Come nello spazio buio e angusto all'interno dello scafo in crescita prima sullo scalo e ora nel bacino, i rumori si amplificano, riprendendo quelli rimasti all'esterno del MuCa, sottolineati dai lampi della saldatura. Nella sala successiva si può diventare il manovratore di una gru e guardare dall'alto il cantiere navale degli anni '20, mentre si cerca di imbarcare una cassa sulla "Saturnia" in allestimento.

La tappa successiva non a caso riguarda il tema del lavoro, delle tecnologie di produzione, della sicurezza e dell'uso dell'amianto, cui dallo scorso dicembre è stato dedicato uno spazio a sé stante che contiene un memoriale con i nomi delle vittime dell'esposizione al minerale. Le eccezionali realizzazioni uscite dal cantiere navale dalla sua nascita a oggi sono rese tangibili, comunque, non solo nella "sala delle meraviglie" da due postazioni multimediali, ma anche da una serie di grandi modelli di navi. Una collezione che si è arricchita dal 19 luglio con l'arrivo del modello storico della Vulcania, nave gemella della Saturnia. Realizzato nel 1925, a mano, in legno, il modello è lungo 2,93 metri ed è stato messo a disposizione del Comune dalla Fondazione Fincantieri. C'è poi spazio per il design navale e gli arredi di interni delle navi prodotte a Monfalcone e di cui il MuCa accoglie uno splendido esempio come il pannello ricamato realizzato, su disegno di Zoran Music, per la sala di soggiorno di prima classe della motonave Augustus nel 1951. Sono, però, le figure dipinte dal pittore triestino Vito Timmel, in cui riecheggia fortemente l'insegnamento di Gustav Klimt, filtrato attraverso un gusto personale e un'ormai acquisita sicurezza interpretativa, a segnare la conclusione di un percorso di visita che può essere effettuato anche adottando il punto di vista di uno di sei personaggi chiave, tra i quali c'è naturalmente l'armatore Callisto Cosulich, ma anche l'operaia Elda, realmente esistita.

Il MuCa non è però mai fermo, come il vicino cantiere navale, perché al proprio interno ospita incontri, conferenze e mostre. Come quella che viene inaugurata in questi giorni di fine settembre. Ispirata agli studi di idrodinamica di Leonardo da Vinci, l'esposizione dal titolo "Dalla Giulio Cesare alla Leonardo da Vinci" si sviluppa anche in altre tre sedi espositive, quelle cittadine della Galleria comunale di Arte contemporanea e delle Antiche mura e nel Centro visite di via Pisani, a Panzano.

L'evento, sostenuto dalla Fondazione Carigo e dalla collaborazione del Comune con la Galleria nazionale d'arte moderna di Roma, presenta al proprio interno anche uno spazio riservato alla celebrazione dei 300 anni del Porto Franco di Trieste. L'esposizione rientra nel progetto più ampio costruito dall'amministrazione comunale per commemorare l'anniversario leonardesco.

Ne fa parte anche la decorazione dell'atrio del MuCa con una grande opera di street art che riprende la figura dell'uomo vitruviano. A realizzarla, come delle frasi dedicate alla tecnica dell'acqua all'esterno del museo, come spiegato da Massimiliano Finazzer Flory curatore dell'iniziativa, l'artista varesino Andrea Ravo Mattoni.

■ Laura Blasich



THE ITALIAN MUSEUM OF SHIPBUILDING

It is in Monfalcone, site of the largest shipyard of Italy, that the only museum on the national territory dedicated to shipbuilding is found. Location of the MuCa is the ex workers' Hotel which, as when it was opened at the beginning the '20 of the last century, enters into the shipbuilding yard, now named Fincantieri, interacting. Also MuCa does, thanks to the agreement between city hall and Fincantieri, by combining a visit to the exposition with a sightseeing tour by bus around the shipyard. Leaving the noise of the "factory" outside, inside the MuCa starts a visitorscourse that starts with what used to be the mess hall of the workers' Hotel, touching the issues of productions, of naval design and of the workers neighborhood built around the shipyard complete with services, sports fields and community centers. The Muca is never static though, same as the nearby shipyard, because it hosts meetings, conferences and exhibitions. The next one is programmed for the end of September. Inspired by the studies of Leonardo da Vinci on hydrodynamics, by the title of "From the Julius Cesar to the Leonardo da Vinci" developed in other three exhibition halls, in the downtown City Gallery for Contemporary Art and the "Old Walls" and also in the Visitor's Center in via Pisani of Panzano. The event, with the support of CaRiGo Foundation and from the cooperation of the City Hall with the National Gallery of Modern Art of Rome, will contain a space dedicated to the 300 years anniversary of the Trieste Free Port.

Altre immagini del Museo.
In basso la mappa interattiva
posta sotto la riproduzione
del fumaiolo.
Foto di Massimo Crivellari.

MONFALCONE

DALLA GIULIO CESARE ALLA LEONARDO DA VINCI

Arte e innovazione nei transatlantici

28 Settembre 2019 - 31 Gennaio 2020

MuCa Museo della Cantieristica

GCAC Galleria Comunale d'Arte Contemporanea

Centro Visite Via Pisani 28



L'abbinamento fra arte e innovazione tecnica legato alle produzioni di eccellenza dei nostri cantieri navali ha rappresentato negli ultimi cent'anni, e rappresenta tutt'ora, l'elemento di successo dei grandi transatlantici di ieri e delle attuali grandi navi da crociera. In esse la presenza di opere d'arte di valore straordinario costituisce un elemento di consonanza alla bellezza estetica di questi veri e propri gioielli del mare, prodotti unici riconosciuti a livello mondiale.

La mostra diffusa *"Monfalcone. Dalla Giulio Cesare alla Leonardo da Vinci: arte e innovazione nei transatlantici"*, che inaugurerà sabato 28 settembre, è un percorso che consente di promuovere l'eccellenza architettonica e tecnologica della grandi produzioni navali, valorizzando la relazione "arte-innovazione-lavoro".

La mostra, organizzata dal Comune di Monfalcone in collaborazione con la Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia, il supporto della Regione Friuli Venezia Giulia e il contributo della Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea di Roma, sarà articolata in più sedi, seguendo un flusso di tematiche legate ai grandi cambiamenti evolutivi dell'arte, della tecnica e della storia delle grandi navi realizzate tra gli anni Cinquanta e Sessanta.

Presso il **MuCa - Museo della Cantieristica di Monfalcone** (28 settembre 2019 - 31 gennaio 2020) l'esposizione sarà divisa in due diverse tematiche: la prima legata al cinquecentenario leonardesco e la seconda al trecentenario del Porto Franco di Trieste. Nella prima sezione saranno presenti dieci modelli leonardeschi, progettati dall'Ing. Leonori e provenienti originariamente dalla TN Leonardo da Vinci, assieme all'effigie leonardesca di Marino Mazzacurati (opere provenienti dalla Galleria Nazionale d'Arte Contemporanea di Roma).

Nella seconda sezione sarà ricordato l'anniversario dei 300 anni della concessione del Porto franco di Trieste, attraverso l'esposizione di una pregevole serie di carte geografiche, piante e vedute, anche panoramiche, della città e dei suoi sempre importanti collegamenti da fine Settecento ai primi Novecento.

Presso la **Galleria d'Arte Contemporanea di Monfalcone** (dal 28 settembre al 20 ottobre 2019) si indagherà l'evoluzione tecnica e artistica dei transatlantici italiani del secondo dopoguerra, a partire dalla Giulio Cesare fino alla Leonardo da Vinci, con un'esposizione di pannelli descrittivi delle navi, corredati d'immagini storiche e due grandissime opere d'arte provenienti dalla MN Giulio Cesare: la grande pala d'altare di Gianni Russian (Museo del Falegname Tino Sana di Bergamo) e il pannello di Salvatore Fiume *"Italia Mitica"* (da collezione privata).

Presso il **Centro Visite di via Pisani 28** (28 settembre 2019 - 31 gennaio 2020) l'esposizione avrà invece un carattere interattivo e presenterà un focus dedicato alle migrazioni del secondo dopoguerra, permettendo al pubblico di scoprire la storia sociale dei grandi transatlantici.

Infine presso la **Galleria Antiche Mura** (dal 28 settembre al 27 ottobre 2019) l'esposizione verrà dedicata alla figura di Gio Ponti con materiale tratto dal volume *"Gio Ponti. Le navi. Il progetto degli interni navali 1948-1953"* curato da Paolo Piccione. Figura centrale nella storia del design e dell'architettura italiana del XX secolo, Gio Ponti, insieme all'arredatore Nino Zoncada, progetta gli interni di alcune delle navi vanto della produzione italiana, sostenendo la ricostruzione dell'immagine del nostro paese dopo il conflitto mondiale e affermando il mito della linea italiana nel mondo.

SEDI E ORARI

MuCa - Museo della Cantieristica di Monfalcone

Via del Mercato 3, Panzano Monfalcone

Venerdì 10.00 - 18.00

Sabato 10.00 - 18.00

Domenica 10.00 - 18.00

Lunedì 10.00 - 18.00

GCAC - Galleria Comunale d'Arte Contemporanea di Monfalcone

Piazza Cavour 44, Monfalcone

Mercoledì 10.00 - 13.00

Venerdì 10.00 - 13.00 / 16.00 - 18.30

Sabato 10.00 - 13.00 / 16.00 - 18.30

Domenica 10.00 - 13.00 / 16.00 - 18.30

Centro Visite

Via Pisani 28, Panzano Monfalcone

Venerdì 10.00 - 12.00

Sabato 10.00 - 12.00

Sala Antiche Mura

Via F.lli Rosselli 18, Monfalcone

Venerdì 16.00 - 18.30

Sabato 10.00 - 12.00 / 16.00 - 18.30

Domenica 16.00 - 18.30

 **Monfalcone
Eventi**

INFORMAZIONI E CONTATTI

MuCa - Museo della Cantieristica

Via del Mercato 3, 34074 Monfalcone

info@mucamonfalcone.it

www.mucamonfalcone.it

tel+39 0481494901

Facebook @MuCaMonfalcone

SAMER BRINDA AL SECOLO E VEDE PER TRIESTE UN FUTURO DA CAPITALE

Nasceva il primo dicembre del 1919 il primo nucleo dell'attuale società. Oggi, a cent'anni dalla fondazione, i traghetti per la Turchia sono danesi e possono trasportare fino a 450 camion

Il terminal di Riva Traiana è sempre affollato di camion pronti per essere imbarcati sui traghetti.
(Foto Lasorte).



Sono trascorsi ben cento anni da quando - il primo dicembre 1919 - veniva costituita in Italia la società che successivamente prenderà il nome di Samer&Co. shipping: all'epoca si trattava dell'ufficio italiano di uno dei più grossi armatori britannici, Ellerman&Wilson Lines Agency Company Ltd. Il padre di Enrico Samer, attuale presidente e amministratore delegato, vi iniziò a lavorare verso la metà degli anni '50 diventandone il primo dirigente italiano. All'inizio si trattava di una società armatoriale con a latere tutta la parte assicurativa fatta di perizie, reclami e mutue assicurative tra armatori. La sede italiana divenne di proprietà della Samer negli anni '70 per poi assumerne il nome verso la metà degli anni '80.

Da quel momento la società ne ha fatta di strada sviluppando innanzitutto il core business ma anche la parte assicurativa con uffici in Slovenia, Serbia, Croazia, Ungheria, Albania, Montenegro, Bosnia-Erzegovina e Mongolia dove opera in qualità di agente marittimo ed assicurativo mentre, soprattutto negli ultimi anni, ha sviluppato il lavoro di casa di spedizioni dapprima verso la Mongolia e alcuni Paesi africani e ora verso il Sud-est Europa.

Più recente, risale al 1994, è l'attività di terminalista portuale: Samer è presente nel porto di Trieste (Riva Traiana, Molo Quinto, Canale navigabile) con traghetti, impiantistica e project cargo. «Dal 1987 con i Ro-Ro abbiamo sviluppato l'autostrada del mare con la Turchia - spiega Enrico Samer - e da giugno 2018 siamo tornati armatori perché la Un Ro Ro di Istanbul è stata acquistata per circa 950 milioni di euro dalla Dfds di Copenaghen ossia la più importante società di armamento in Europa nel campo dei traghetti». Dal punto di vista ferroviario, dal terminal Samer sono operativi importanti collegamenti verso tutto il centro Europa «ma con l'acquisto di Dfds alcuni treni verranno prolungati, mentre altri già lo sono, sui porti del Nord Europa. Sono 66 le navi di proprietà di Dfds che collegano questi scali con l'Inghilterra e la Scandinavia. Dunque ora un camionista turco può mettere il suo semitrailer sulla nave per arrivare a Trieste ma anche sul treno per arrivare in uno dei porti del Nord Europa e da lì su una nave per giungere in Gran Bretagna e in Scandinavia: ciò - sottolinea Samer - verrà fortemente potenziato in futuro».





Basti pensare che di recente il porto di Trieste ha visto l'immissione in linea di due megatraghetti danesi sulla rotta turca: *Ephesus* e *Troy*. Dfds aveva ordinato sei di queste navi già prima dell'acquisto di Un Ro-Ro: sei gemelle capaci di trasportare 450 mezzi pesanti contro i 220-280 attuali. Altre quattro sono in costruzione: la Samer sta a questo scopo ampliando due rampe al terminal di Riva Traiana. Si tratta, infatti, di navi che hanno una modalità di sbarco su tre rampe diverse in modo da velocizzare i tempi. «Anche i danesi - commenta il presidente della società - credono fortemente nello sviluppo del Mediterraneo e del nostro porto». Non mancano poi gli investimenti in infrastrutture portuali come quello terminato l'anno scorso di 12



milioni di euro mentre ora ne è in corso uno da 3 milioni e a breve ulteriori ne verranno fatti per aumentare la capacità ferroviaria, le zone di attesa e l'area per i traghetti.

Oggi il terminal marittimo registra sedici partenze alla settimana da e per la Turchia ma l'auspicio è che presto «ci possa essere uno sviluppo anche in Iraq, Siria e Iran con l'obiettivo che quell'area torni a generare profitti come molti anni fa». Ad ogni modo, «l'autostrada del mare continua a funzionare molto bene, il traffico resta importante e cresce anche in altri settori: da e per la Turchia, sulle navi vengono trasportati con dei rolls trailer anche contenitori da 45 piedi che iniziano a fare concorrenza al rimorchio». Il terminal di Riva Traiana movimentava circa

I traghetti vecchi (sopra) e nuovi (a destra) dell'autostrada del mare Trieste-Turchia. Qui a fianco Enrico Samer (Foto Lasorte).



SAMER, ONE HUNDRED YEARS OF HISTORY

One-hundred years of history marked up by the company Samer&Co. Shipping established the first December 1919 by Ellerman&Wilson Lines Agency Company Ltd. The Italian office of one of the largest British shipowners of the time. The Italian branch becomes property of Samer in the 1970ies assuming their name towards the mid 1980ies. The operations of the company are organized in four sectors: the historical one of Shipping Agent and Broker, Insurance, international Forwarding Agent getting to the most recent activity (dating back to 1994) of Terminal Operator. Samer is active in the port of Trieste with Ro-Ro vessels, plant equipment, and project cargo: the terminal of Riva Traiana and the Molo Quinto (Fifth pier) work about 100thousand TEU yearly and sixteen sailings weekly from and to Turkey. In June 2018 the UN Ro Ro of Istanbul was bought for about 950 million Euro by DFDS of Copenhagen, the most important shipowner of Europe in the ferry sector. Two Danish mega ferries are also operating on the Turkey route: *Ephesus* e *Troy*, capable of carrying 450 heavy vehicles compared with the present 220 - 280. Since another four are being built, Samer is enlarging two of the Riva Traiana terminal ramps almost completed. Looking to the future Samer&Co. Shipping relies on the ferry-boat sector to connect other Mediterranean countries like Egypt, Lebanon and Israel as well as to attract industrial production under the umbrella of the Free Port.

100mila teu all'anno e di veicoli nuovi ne trasporta circa 20mila all'anno.

Guardando al futuro, la Samer&Co. Shipping si pone diversi obiettivi ambiziosi: nel settore dei traghetti, quello di collegare altri Paesi mediterranei al Porto di Trieste come l'Egitto, il Libano e Israele sviluppando ulteriori servizi ed aumentando la parte ferroviaria. «Trieste - sottolinea l'amministratore delegato - ha fatto complessivamente nel 2018 quasi 10mila treni e quest'anno ne farà di più ma saremo in grado

di farne il doppio e in tempi brevi avendo una maggiore struttura ferroviaria ossia parchi ferroviari vicini al Porto».

Non solo. «Puntiamo ad attrarre industria ad alta tecnologia sul nostro territorio e guardiamo - aggiunge Samer - con interesse alla lavorazione industriale sotto il cappello del Punto franco che è sempre stato sviluppato sotto il profilo delle merci. Ci stiamo lavorando ma sono sicuro che partendo dalle basi attuali, tra cinque-dieci anni Trieste tornerà ad essere quella capitale che era prima della prima guerra mondiale».

Un cenno, infine, al tanto dibattuto destino del Porto Vecchio a proposito del quale Samer non ha dubbi: «Nel momento in cui si generano movimentazione di merci ed economia, potrebbe giocare un ruolo importante a livello di servizi avanzati. Se il territorio diventa attrattivo, c'è interesse da parte degli investitori. Cosa mi immagino? Non solo musei e congressi ma anche crocieristica ed alberghi e soprattutto la creazione di un terziario avanzato mantenendo il Punto franco e lavorando con Paesi stranieri». Una cosa, alla fine, è certa: «Della Cina non bisogna avere paura, è una grande opportunità e poi è tutto regolato dalla legge italiana in modo preciso e puntuale».

■ Elisabetta Batic



LA CITTÀ DEL CAFFÈ RESISTE ALL'ASSALTO DEI PORTI DEL TIRRENO

Marchesi, ad di Pacorini Silocaf: "Riceviamo la materia prima da 20 Paesi"
Ma il primato delle importazioni adesso spetta alla Liguria

Il turista o lo straniero che giungono a Trieste avvertono ovunque un'atmosfera che ricorda il caffè: dagli aromi che si percepiscono nell'aria alla storia dei caffè letterari, dalle lavorazioni del porto cafeeicolo a quel modo sintetico e originalissimo di ordinare un caffè al bar che prevede decine di varianti, abitudine tipica dei triestini. E i forestieri si stupiscono che chi abita a Trieste non avverta quest'aria speciale che solletica costantemente i sensi.

L'importanza del caffè per la città è testimoniata dal fatto che già nel settembre 1891 fu fondata l'Associazione del Caffè, terza in Europa dopo quelle nate ad Amburgo e ad Amsterdam, e che aveva, quale sua prima denominazione, "Associazione degli interessati nel commercio del caffè", mutata poi nel 1921 in "Associazione degli interessati nel commercio e nell'industria del caffè" per ricomprendere l'intera filiera di coloro che si occupavano di trattare questa pregiata materia prima in arrivo nel porto di Trieste da secoli. «L'afflusso di questa merce nel porto di Trieste ha permesso agli operatori del settore di conoscerla, venderla, scambiarla, manipolarla, trasformarla. A Trieste, oltre alle torrefazioni, ci sono spedizionieri specializzati nel lavorare il caffè, un'azienda di decaffeinizzazione e ora si vanno sviluppando ulteriori professionalità, con un impiego di circa mille addetti nel settore ed altri mille nell'indotto» - spiega Fabrizio Polojaz, attuale presidente dell'Associazione del caffè.

La pianta su cui cresce l'affascinante chicco di caffè viene coltivata in tutta la fascia compresa tra i due tropici, dal Brasile al Nord del Sudamerica, nella zona caraibica dell'America centrale, in tutta l'Africa, arriva perfino nella Repubblica del Sudafrica, mentre guardando più ad Est cresce nella penisola indiana, in Nepal, Laos, Cambogia, e nel Vietnam che attualmente è il secondo produttore al mondo dopo il Brasile. Si coltiva caffè anche in Malesia, Indonesia fino a toccare le isole Hawaii. In Italia si consuma per il 60 per cento la specie Arabica, per il restante 40 le specie Robusta.



In questo vastissimo contesto il porto di Trieste, un tempo primo scalo italiano per volumi di caffè importati ed esportati, oggi ha una posizione declinante rispetto ai porti del Tirreno, in particolare Savona e Genova, ma nell'ultimo triennio registra una seppur timida ripresa passando dai 113.998.657 chili di caffè verde importato nel 2015 ai 116.134.844 chili del 2018, con modeste flessioni nel 2016 e nel 2017. Trieste resta avvantaggiata geograficamente per le rotte che giungono da Est grazie al passaggio attraverso Suez, ma il Tirreno è un approdo più vicino per il Brasile, il maggior produttore mondiale, e per tutto il Sud e il Centro America. «Se il porto di Trieste non gode più dei grandi fasti di unico sbocco sul mare di un grande impero centro orientale, può contare sia su fondali molto profondi sia sulla posizio-

ne di imbocco e sbocco naturale per i Paesi centroeuropei. Si tratta di una collocazione geografica vantaggiosa, che riprende il suo peso specifico dopo la caduta del muro di Berlino nel 1989. Fino ad allora la città è stata penalizzata per il ritardo nello sviluppo del porto e delle infrastrutture, oggi Trieste si ripositiona in un quadrante più am-

pio» - conclude il presidente dell'Associazione del caffè.

Riccardo Marchesi, amministratore delegato di Pacorini Silocaf, società del gruppo Pacorini fondata nel 1933 a Trieste e leader a livello mondiale nella logistica del caffè verde, pur avendo annunciato lo scorso maggio l'acquisizione di aree significative nel porto di Vado Ligure, conferma: «La Pacorini è nata a Trieste e dagli uffici di via Caboto porta avanti le strategie del Gruppo e la direzione e controllo delle 25 società in Italia e all'estero. Il porto di Trieste rimane uno dei principali porti di importazione del caffè sia grazie alla presenza di aziende di primaria importanza che coprono tutta la filiera del caffè sia grazie alla sua posizione geografica che ha un vantaggio competitivo rispetto ai porti del Tirreno per i mercati del Nord/Est italiano e i Paesi dell'Est Europa».

Il caffè produce
ricchezza
tanto da essere
chiamato
anche oro verde.

Nella pagina a fianco,
Riccardo Marchesi
e Enrico Pacorini.

IMPORTAZIONI DI CAFFÈ VERDE DISTRIBUITE PER DOGANA

PERIODO GENNAIO / DICEMBRE

Quantità in kg

DOGANE	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%
TRIESTE	113.988.657,03	21,93%	108.421.720,56	19,28%	106.143.830,02	19,23%	116.134.844,39	19,80%
SAVONA	111.566.573,45	21,47%	130.743.350,04	23,25%	127.642.544,23	23,12%	133.128.115,14	22,70%
GENOVA	147.372.166,86	28,36%	164.377.605,87	29,23%	162.510.171,06	29,44%	173.105.294,63	29,51%
NOVARA	49.172.490	9,46%	56.639.123	10,07%	49.112.215	8,90%	45.030.854,60	7,68%
NAPOLI	58.143.801,21	11,19%	62.206.630,82	11,06%	63.572.086,12	11,52%	60.432.197,72	10,30%
CASERTA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	10.095.498,54	1,72%
GIOIA TAURO (RC)	15.358.156,50	2,96%	15.654.644,55	2,78%	16.067.974,50	2,91%	13.922.257,00	2,37%
TORINO	8.097.546	1,56%	6.460.895	1,15%	7.405.398	1,34%	11.000.865,40	1,88%
LIVORNO	3.497.866	0,67%	3.367.275	0,60%	2.790.487	0,51%	n.d.	n.d.
SIRACUSA	6.827.765,93	1,31%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
POZZALLO	n.d.	n.d.	7.842.116,40	1,39%	8.735.900,62	1,58%	10.222.212,36	1,74%
ALTRE	5.690.714,41	1,09%	6.644.616,60	1,18%	8.010.514,79	1,45%	13.515.088,62	2,30%
TOTALE	519.715.737,07	100,00%	562.357.978,21	100,00%	551.991.121,79	100,00%	586.587.228,40	100,00%

Istat comunica che: "I dati, ai fini del rispetto della riservatezza statistica e delle regole di diffusione del Servizio commercio estero, sono stati aggregati per "provincia" doganale. Purtroppo i controlli ci permettono di rilasciare soltanto i dati relativi a 6 macro-aree su 14 richieste".

«La Pacorini - continua Marchesi - riceve la materia prima da più di venti Paesi. Oggi il caffè viaggia prevalentemente in contenitori alla rinfusa, rispetto ai tradizionali sacchi di iuta da 60-70 chili. Dal 1986 il caffè verde viene immagazzinato in un silos dedicato e si procede alle prime lavorazioni per eliminare problemi relativi al trasporto oppure all'origine del prodotto agricolo».

Non bisogna dimenticare che Trieste è uno dei porti di consegna approvato dalla Borsa di Londra per i caffè della specie Robusta. «Nel silo abbiamo mediamente immagazzinate 60.000 tonnellate pari a 1.000.000 di sac-

chi da 60 kg, ma a seconda delle condizioni di mercato i quantitativi stoccati possono crescere notevolmente - aggiunge Marchesi - Se il porto continuerà a crescere come negli ultimi anni grazie all'ottimo lavoro svolto dagli attuali vertici dall'Autorità di sistema portuale, la sua maggiore competitività dovuta sia alla crescita del numero di contenitori sia allo sviluppo del trasporto ferroviario verso i paesi del Nord/Est Europa darà la possibilità di dirottare su Trieste una parte di traffici che ora utilizzano i porti del Nord Europa».

(1-segue)

■ Paola Comauri

DAL 27 OTTOBRE
COFFEE TOUR
NEL CENTRO
DI TRIESTE

Appuntamento annuale e festival diffuso che riguarda tutti gli appassionati del caffè, il prossimo 27 ottobre prenderà il via la sesta edizione del Trieste Coffee Festival con il consueto "Porte aperte al caffè", che prevede l'apertura domenicale di importanti aziende del caffè. Nei giorni successivi sono previsti i "Coffee tour", passeggiate nel centro cittadino con particolare attenzione alle vicende di scrittori, poeti e letterati che hanno scelto i caffè storici per produrre le loro opere, e laboratori che riguardano il caffè dedicati ai bambini, in inglese, tedesco, sloveno e italiano. Domenica 3 novembre, in coincidenza con la festività di san Giusto, è prevista la "Capo in B Championship" con la sfida tra baristi nella tipica preparazione cittadina del cappuccino in bicchiere. Per info: www.triestecoffeefestival.it

HERE EVERYTHING REMINDS TO COFFEE

Trieste is a city where everything reminds of coffee, from the aromas that pervade the coffee terminal. Coffee has arrived in Trieste for centuries to the point that in Trieste since 1891 is the third oldest Coffee Association, after those of Hamburg and Amsterdam. Over time a whole product chain has developed made up of operators in the various aspects of the coffee trade. The sector employs over a thousand people with as many in the spin-off activities. Coffee is grown worldwide between the two tropics, with Brazil main producer and Vietnam the second. Imports of green coffee to the port of Trieste are easier due to the deep draft as well as the favorable geographical position in respect of the trade routes for imports from the east thanks to the passage through Suez, through the years slightly decreased owing to a shift of the raw product towards the various Tyrrhenian Sea ports closer to Central and South American markets. Now, though, Trieste can regain its strategic position related to Central Europe due to the good work of the Port Authority and the development of the logistic infrastructures.

Pacorini Silocaf is the company owned by Pacorini Group established in 1933 in Trieste, leader in green coffee produce logistics, managing over 20 branches on four continents from here, handling various kinds of operations in the port of Trieste and storing of over a million sacks in their own silos. Now, according to Riccardo Marchesi, CEO of Pacorini Silocaf, the port can look at increasing imports even to the disadvantage of the major North European ports.

LA GALLERIA DI CINTURA “SPUTA” MIGLIAIA DI TRENI

Dal 1981 sostituisce il convoglio sbuffante sulle Rive definito provvisorio ma durato quasi cent'anni

È l'asse di collegamento fondamentale che, unendo il Porto Nuovo alla rete ferroviaria nazionale, ha permesso di incrementare la movimentazione delle merci dalle navi al treno. È la linea di “circonvallazione”, o di “cintura”, che dal 1° giugno del 1981 congiunge lo scalo giuliano al resto della rete ferroviaria italiana, andando così a sostituire la famosa linea delle Rive o Rivabahn.

La necessità di costruire una vera e propria linea ferroviaria per collegare l'attuale stazione di Trieste Centrale (la *Südbahn* o Ferrovia Meridionale) con quella dello Stato a Sant'Andrea emerge già nel 1887 quando, proprio in

quest'ultima località, viene inaugurata la tratta per Erpelle. Per sopperire alle prime necessità del momento si crea un percorso “provvisorio” attraverso le Rive, adiacente al mare, in modo da mettere in comunicazione i due scali ferroviari. Una linea molto particolare, con sede promiscua, per la quale il regolamento di esercizio delle Ferrovie (sia austriache prima che italiane poi) prevedeva che ogni convoglio fosse preceduto da un agente di scorta a piedi.

Spesso capitava che il lungo convoglio tagliasse realmente in due la città, effetto accentuato anche dalla velocità di marcia che non poteva superare i 6 chilometri orari e dalle sbuffate di fumo nero emesso dalle locomotive a vapore. Una curiosità: alcune immagini di questa singolare ferrovia sono state immortalate anche nel film *Senilità* che il regista Mauro Bolognini girò a Trieste nell'autunno del 1961.

L'opportunità di sostituire la linea “provvisoria” delle Rive con un'arteria di nuova concezione fu uno dei problemi che le Ferrovie dello

Il “Treno delle Rive”
passa davanti al Savoia:
in primo piano
una bella immagine
della locomotiva 476 039 FS.
Il suo lento procedere,
faceva parte della vita
che si svolgeva sulle Rive.





Stato dovettero affrontare dopo il 1918, appena subentrato nella gestione. Si cerca di predisporre un progetto in parte già abbozzato dalla precedente amministrazione austro - ungarica e varie sono le proposte e gli studi elaborati per liberare il lungomare triestino dai pesanti convogli a trazione vapore. Verso la fine degli Anni Trenta si prende in considerazione uno studio redatto dall'Ufficio Nuove Costruzioni Ferroviarie dei Lavori Pubblici, noto come Progetto Zambon, con un percorso in galleria. Una volta ultimata la progettazione definitiva, verso il 1940 iniziano i lavori di costruzione di un primo tratto nella zona del Broletto ma ben presto l'entrata in guerra dell'Italia blocca l'opera e trasforma questa prima parte di galleria in rifugio anti - aereo. Nei primi Anni Cinquanta, a seguito dell'ampliamento della zona industriale nella piana di Zaule e la costruzione di un raccordo per Aquilinia, il progetto Zambon viene nuovamente rimaneggiato fino a giungere così alla stesura finale. Grazie ai finanziamenti della Legge 298 del 1958, alla fine dell'anno successivo iniziano ufficialmente i lavori per la costruzione di questa importante infrastruttura attesa da decenni.

Con una cerimonia solenne, alla presenza dell'allora ministro dei Lavori Pubblici Giuseppe Togni, il 29 novembre 1959 la ditta vicentina Marchioro comincia a scavare la roccia calcarea nella zona di Grotta, con l'obiettivo di inaugurare l'opera dopo sei anni.

Il cantiere della Circonvallazione viene suddiviso in cinque lotti per quasi 5,8 chilometri di lunghezza e all'inizio i tempi di realizzazione vengono scrupolosamente rispettati. Ma ciò si rivelerà soltanto un'illusione: purtroppo già nel 1961 cominciano le prime disavventure perché nella zona del Broletto gli scavi arrecano danni

ad alcune abitazioni. Inoltre, sempre nello stesso anno una situazione pressoché analoga si ripete in Largo Mioni per la presenza di alcuni edifici di nuova costruzione, fra i quali anche un grattacielo di quattordici piani, che fanno bloccare immediatamente gli scavi, obbligando a rivedere tutto il progetto. La sfortuna continua ad abbattersi su questa opera: in via Kandler si riscontra che lo spazio fra la volta della costruenda galleria e le fondazioni delle case è talmente esiguo da poter lesionare gli edifici presenti sull'asse della futura ferrovia. Nel 1965 il numero degli interventi conclusi è sconsolante: risultano completati soltanto i due ingressi (lato Barcola e Broletto) ed un tratto fra Scorcola e piazza dei Volontari Giuliani. Verso la fine del decennio i Lavori Pubblici indicano degli appalti - concorso per completare le tratte mancanti e appena il 13 settembre 1976 verrà abbattuto l'ultimo diaframma della galleria in corrispondenza di Viale D'Annunzio, ad una profondità di 16 metri circa.

Ma la conclusione degli scavi per la costruzione della galleria di cintura non significa che i problemi siano terminati: infatti si riscontrano difficoltà di natura tecnica, come per l'allacciamento di via Svevo con la linea per Servola, oppure per i consolidamenti del passante di Viale D'Annunzio e non mancano neppure questioni di carattere finanziario.

Nell'ottobre del 1980 l'infrastruttura risulta completata come opera strutturale; ma ancora priva di tutto l'allestimento del piano del ferro e della rete aerea di alimentazione. Tuttavia il tunnel viene ufficialmente consegnato alle Ferrovie dello Stato per l'attrezzaggio. Comunque in pochi mesi i lavori vengono ultimati. Il 29 aprile 1981 avvengono le prove di circolazione e un mese dopo, precisamente il 31 mag-

La "Rivabahn" o "Treno delle Rive" in una fotografia di fine 1800. Archivio Luglio Editore.



Le immagini di questo servizio sono state tratte dal volume "Rivabahn. Il treno delle Rive", di Roberto Carollo (Luglio Editore, 2011). Il volume si può trovare presso la Libreria Luglio Editore in Corso Italia, 9 (Galleria Rossoni).

BELTWAY RAILROAD INCREASES CARGO MOVEMENTS

It is the main connecting axis which by linking the New Port (Porto Nuovo) to the national railroad network has allowed to increase the cargo movement between ships and trains. It is the ring-road or beltway railroad which from the 1st June 1981 connects the Giuliano port to the rest of the Italian railroad network, thus substituting the famous Riva (waterfront) railroad or Rivabahn. The necessity of building a shuttle line to link the present Central Railroad Station of Trieste (originally Südbahn or Southern Rail) with the station at Sant'Andrea was evident already in 1887, when the tract to Erpelle was inaugurated in the latter locality. To resolve the immediate necessities of the moment a "provisional" branch line was built along the coastline (Rive), a very particular line of promiscuous layout for which the Rail operating regulations (of both the Austrian earlier and the Italian later) required that every convoy be proceeded by a signalman on foot. In 1940 the first diggings were started, interrupted by the entry of Italy into the Second World War, everything was held pending until 1959 when the final plan known as the Zambon Project was given life. A number of technical problems slowed up the construction of the track so that only on the 13th September 1976 the last breakthrough was dug so that finally on the 1st June 1981 the line was officially opened sending the RivaRail definitely into retirement after 94 years of "provisional" activity.

gio, la nuova linea di Circonvallazione entra ufficialmente in servizio con un solo binario (il secondo verrà attivato il 5 dicembre 1982), mandando così definitivamente in pensione la *Rivabahn*, una linea "provvisoria" dal 1887.

Oggi lo scalo giuliano è il porto più ferroviario d'Italia e uno fra quelli d'Europa che utilizzano la movimentazione ferroviaria: basti pensare al numero dei treni movimentati.

"Nel 2018 c'è stato un incremento nel solo Punto Franco Nuovo, escludendo il Porto In-

dustriale e l'Interporto Trieste (ex autoporto Ferneti) di +15% sull'anno precedente - afferma Luigi Braida, procuratore doganale - pari a 7.360 convogli, per un totale di circa 150 mila vagoni carichi a fronte dei 15.000 vagoni carichi circolati nell'anno 2003. Numeri sicuramente destinati a crescere nei prossimi anni anche in funzione degli sviluppi infrastrutturali dell'area portuale triestina".

■ **Andrea Di Matteo**

Un'altra immagine del "Treno delle Rive" risalente agli anni '50.



LE CROCIERE NON BASTANO

VENEZIA CRESCE NEI CONTAINER E PUNTA SULLA BLUE ECONOMY

Il presidente veneto di Assoagenti, Alessandro Santi, tratteggia l'esistenza di almeno tre settori ai quali la Serenissima può dedicarsi per non arrendersi alla monocultura turistica



Dal punto di vista economico, Venezia ha un'alternativa per non arrendersi alla monocultura turistica: la portualità. Portualità a 360 gradi, dalle attività più strettamente legate allo scalo a quelle più ampiamente collegate alla navigazione.

E non parliamo di un'alternativa solo potenziale. L'economia del mare, nel bacino della Laguna (ci si perdonino i giochi di parole), è un fenomeno che già esiste, un futuro che è già iniziato. Una realtà di livello assoluto, tant'è che si tratta attualmente del secondo settore economico, alle spalle del turismo, del territorio metropolitano veneziano complessivamente inteso.

Ma, per sfruttarne appieno il potenziale, la cosiddetta "blue economy" va cavalcata in alcuni punti di forza salienti. "Il turismo non può bastare. Perché i giovani continuino a vivere qui e perché si produca un valore aggiunto diverso, la portualità e l'industria che vi è collegata sono l'unica vera alternativa che ci può permettere di dar vita a un tessuto sociale", afferma Ales-

sandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, che ha effettuato uno studio sul ruolo dell'economia del mare nel futuro della città-porto di Venezia e della sua Laguna.

C'è una premessa di partenza, anche di fronte alle numerose prese di posizione che contrastano (sulla crocieristica e non solo) il ruolo di una realtà atipica come quella veneziana all'interno della portualità mondiale. "Non bisogna mai dimenticare - sottolinea Santi - che la Laguna veneta è un sistema antropizzato, in cui da secoli l'uomo si trova ad interagire con la natura. Dobbiamo imparare dalla storia e tenere come punto di riferimento questa "lotta" che gli abitanti della realtà lagunare hanno fatto da sempre con gli elementi naturali per far arrivare uomini e merci al suo interno. Perché, accanto alla salubrità e alla difesa dalle invasioni, il terzo scopo principale perseguito attraverso l'interazione è sempre stato quello di fare di Venezia un grandissimo emporio di traffici e persone".

Sono i dati generali del settore, sia a livello mondiale che a livello nazionale, a dire che, anche nel terzo millennio, è fondamentale legarsi alla crescita del trasporto via mare, che presenta dati di crescita del pil superiori alla media. Secondo gli analisti, la crescita dei porti italiani in termini di merce movimentata totale si potrà attestare ad un valore annuo attorno al 2%. Che, in tempi di crescita zero, non è un detta-





glio da poco. All'interno del ventaglio potenziale di attività portuali, vanno però selezionati i settori più performanti, per potersi porre in posizione realmente concorrenziale nell'ambito del panorama mondiale.

In tal senso, il presidente di Assoagenti individua tre mercati in cui Venezia ha i numeri giusti per puntare in alto.

Il primo mercato è quello delle rinfuse solide. Nel confronto tra i dati 2017 e 2018, la movimentazione di queste merci nello scalo veneziano è infatti cresciuta del 7,8%.

Venezia, insieme a Ravenna, è saldamente leader nel settore a livello nazionale, alimentando l'entroterra produttivo del Nord e Centro Adriatico.

Il Porto di Venezia cresce anche nei container pur continuando a puntare sulle crociere.

VENICE INVEST ON BLUE ECONOMY

Blue economy as an alternative to tourism. This is the target Venice should aim at to avoid reclining on a future that sees her only as an "open air museum". Always, in her history, the lagoon city has been a main port of call in the Mediterranean, for traffics of cargo and passengers. And, all told, still is today.

A port, that of Venice, that must continue to invest with firm conviction on the strength points that already today make the maritime economy the second productive sector of the metropolitan area surrounding the city. Production economy, seeing that in the context of a generalized increase, solid bulk cargo and containers form the driving force sectors, as they can count on a vast industrial hinterland.

Then again, an economy tied to the global increase in the movement of persons by sea. Cruise voyages, first of all, whose upward trend continues for Venice, which however cannot go on forever unless an understanding is found to resolve the political confrontation going on now for too many years. Also the ferry boats, the motorways of the seas, which count the lagoon port of call as a leader at international level.

Saltwater city as well as of the Lagoon, Venice must therefore look to the sea with confidence in her future. Concentrating the attention on maintaining an adequate nautical access while continuing to guarantee the preservation of the Lagoon. Because it takes a serious assumption of responsibility in the compromise between mankind and nature to make it possible to safeguard the environment and, at the same time, the future of the inhabitants.

Le merci considerate essenziali per non essere dipendenti solo dal turismo.



Il secondo comparto è quello dei container. Lo scorso anno, i teu movimentati a Venezia sono stati 632.250, con una crescita su base annua pari al 3,4%. In tal senso, Venezia è il porto dalle migliori prospettive all'interno di una situazione che, comunque, vede tutti gli scali del Nord Est italiano con previsioni di crescita decisamente superiori a quelle della media italiana (+2%). Il trend si avvicina infatti di molto alle stime di crescita fatte dall'UNCTAD a livello mondiale (+6%).



“Se riusciamo ad agganciarci alla crescita globale del trasporto marittimo - analizza Santi - il porto di Venezia può essere attore di primaria importanza in questi settori. Con il territorio produttivo che ha alle spalle, Venezia ha tutti i numeri per poter continuare ad avere uno sviluppo importante”.

Il terzo settore è, infine, quello dalle cifre più interessanti ma al tempo stesso anche il più delicato. Parliamo, ovviamente, della crocieristica, che in Laguna vive ormai da oltre sette anni una condizione di prospettive incerte in assenza di una concreta applicazione del decreto Clini-Passera per individuare la soluzione alternativa al passaggio delle grandi navi in bacino San Marco e nel canale della Giudecca. Al momento, Venezia resta il secondo hub del Mediterraneo dopo Barcellona come porto di turn-around e, nel 2018, la crescita di passeggeri movimentati è stata pari al 9,2%, superando il milione e mezzo.

È chiaro che la permanente situazione di incertezza rischia di allontanare le grandi compagnie dallo scalo lagunare proprio nel momento in cui gli analisti segnalano una ripresa del mercato italiano, che potrebbe avvicinarsi alla soglia dei dodici milioni di passeggeri nel 2019. Occorrono risposte, insomma, anche perché il comparto delle “navi bianche”, evidenza Federagenti, ha una ricaduta annua di 155 milioni, che alimentano l'intera economia del territorio, visto che il 25% di questa cifra entra nelle tasche dei commercianti, il 21% degli hotel e il 13% va agli operatori del food and beverage.

A questo si deve aggiungere il settore delle Autostrade del Mare, ro-ro e ro-pax, e dei servizi a corto raggio, in cui l'Italia si conferma leader del Mediterraneo e Venezia, in particolare, sta investendo con forza, con indici di crescita a doppia cifra nel 2018.

Cosa serve, allora, per alimentare questa economia? “Servono - conclude il presidente di Assoagenti Veneto - seri atti di responsabilità. Il porto di Venezia ha bisogno di migliorare la sua accessibilità nautica: questa Laguna va portata “in manutenzione”. Senza dimenticare che la sua salvaguardia e la sua sopravvivenza passano anche per la produzione”.

■ **Alberto Minazzi**

FOLLA DI PROFESSIONISTI E APPASSIONATI AGLI EVENTI DELLA NOSTRA RIVISTA

La nuova proposta editoriale presentata a Trieste e a Monfalcone



Successo di pubblico, apprezzamento degli esperti e buona risonanza mediatica ai primi eventi organizzati da Nord Adriatico Magazine. Nella foto gallery: gli intervenuti alla presentazione triestina al Caffè Tommaseo (1); l'interesse dimostrato nello sfogliare la rivista dal sindaco di Trieste **Roberto Dipiazza** e dall'assessore **Angela Brandi** (2); il

presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Zeno D'Agostino** al convegno su "Trieste Porto dell'Ungheria" (3); l'articolo che, tra gli altri, ci ha dedicato la *Voce del Popolo* di Fiume (4); il sindaco **Anna Cisint**, tra il direttore **Silvio Ma-**



Seguiteci su Facebook
Nord Adriatico Magazine

ranzana e l'editore **Claudio Luglio**, con il primo numero del magazine, durante la presentazione a Monfalcone (5). Il prossimo evento proposto dalla rivista è in programma già per mercoledì 2 ottobre alle 17.30 al Caffè Tommaseo e avrà il titolo "I misteri di Suez 150 anni dopo". Nell'occasione saranno illustrati anche i contenuti di questo secondo numero di Nord Adriatico Magazine.

Guida storica del Porto Vecchio di Trieste

Con gli interventi straordinari di Paolo Portoghesi e Vittorio Sgarbi



Una guida utile per conoscere il distretto storico portuale di Trieste con una minuziosa raccolta di notizie e immagini storiche. Centinaia e centinaia di cartelle, volumi e documenti di grande rilievo storico-tecnico-grafico sulla progettazione e la costruzione del porto di Trieste. Fino al 1891 il regime di porto franco era esteso all'intera città. Per questo motivo l'allora Porto Nuovo venne progettato con tre ampi stradoni, tipici dell'impianto urbano delle maggiori città europee dell'epoca. Se il porto di Trieste ha un patrimonio storico-architettonico così consistente questo non dovrà essere di ostacolo al suo riuso basterà ritrovare quegli elementi architettonici e urbanistici che permettano la riconciliazione tra l'antico e il moderno pur trattenendo la memoria storica.



Formato 21x21 cm. **Pagine** 216
Illustrazioni 230 **Euro** 20,00

L'Autrice

Antonella Caroli, attualmente presidente della sezione di Trieste e consigliere nazionale di Italia Nostra, Ispettore archivistico onorario Mibac, già direttore dell'Istituto di cultura marittimo portuale del porto di Trieste e Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Trieste si è laureata in architettura al Politecnico di Torino. Per molti anni si è dedicata al salvataggio di archivi inesplorati. Insieme a Italia Nostra e al Comitato scientifico internazionale per il Porto vecchio, è impegnata sul riuso e sullo sviluppo del Porto di Trieste, sui beni culturali e sull'archeologia industriale. Ha pubblicato numerosi volumi sulla portualità e recupero aree portuali dismesse e sui più importanti musei marittimi e portuali internazionali.



La Marina da Guerra Austro-Ungarica
Nei quadri di Alexander Kircher,
pittore triestino dimenticato

Autore Liliana Pajola **Euro** 24,00

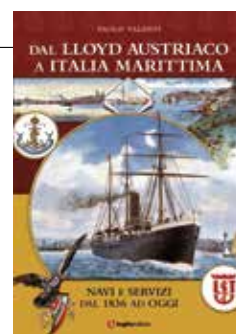
La biografia di Kircher - inquadrata nella realtà storica di Trieste - comprende numerose foto, anche inedite, di proprietà della famiglia Kircher-Teichmann e cartoline storiche dalla collezione Pajola. Seguono le immagini - tratte da quadri del pittore - e le schede tecnico-storiche di una ventina di navi, di sommergibili e dell'aviazione della Marina da Guerra Austro-Ungarica. Altri capitoli parlano della battaglia di Lissa col monumento del leone morente, dell'attacco alla costa italiana il 24 maggio 1915, dei bombardamenti italiani su Trieste. Un ultimo capitolo comprende le immagini e le schede tecnico-storiche delle navi straniere coinvolte nelle operazioni navali illustrate in precedenza. Completano il volume alcune foto d'epoca di marinai e ufficiali austroungarici.



Regia Nave Audace, 100 anni dopo
L'avventurosa storia della nave
che un secolo fa portò il tricolore a Trieste

Autore Ugo Gerini **Euro** 14,00

1 novembre 1944, al largo dell'Isola di Pago, una formazione navale tedesca che trasportava truppe da Zara ad Arbe veniva attaccata dai cacciatorpediniere britannici HMS Wheatland e HMS Avon Vale: nello scontro a fuoco i germanici ebbero la peggio e persero le corvette UJ 202 e UJ 208 ma, soprattutto, la vecchia torpediniera TA 20. Così era stata ribattezzata, all'indomani del 8 settembre 1943 quando i tedeschi l'avevano requisita, la Regia Nave Audace che ha indissolubilmente legato il proprio nome alla città di Trieste. Agosto 1999, i sub Mario Arena e Leonardo Laneve scoprirono il relitto dell'Audace a 80 metri di profondità riportando la luce sull'episodio bellico ma soprattutto riannodando il nodo della storia fra Trieste e la "sua" nave.



Dal Lloyd Austriaco a Italia Marittima
Navi e servizi
dal 1836 ai giorni nostri

Autore Paolo Valenti **Euro** 28,00

Nel 1985, con l'indimenticabile amico Aldo Cherini, abbiamo realizzato il Quaderno "Aldebaran" n° 15/86 dedicato ai 150 anni di vita della grande Società di navigazione triestina con il quale, in particolare per la parte relativa alle navi, abbiamo contribuito alla stesura del noto volume pubblicato dal Lloyd per l'occasione delle celebrazioni cittadine del Centocinquantesimo. Oggi, alla soglia dei 180 anni di vita della Società triestina che, come noto, nel 2006 si è vista cambiare la ragione sociale, ho pensato di aggiornare il lavoro con una nuova "Fleet list", sostituendo i vecchi profili con disegni, sempre in scala ed a colori, che illustrano anche le varie versioni più importanti delle singole navi.

LA PESCA DEL TONNO FACEVA VIVERE IL CARSO

Un museo allestito nel paese di Santa Croce celebra questa attività rimasta in auge fino al 1957

Un museo etnografico dedicato al Litorale di Trieste per recuperare, salvaguardare e valorizzare una pagina importante della storia di questa costa e del suo golfo: la pesca. E, sul tema, ricordare e celebrare quella dei tonni che, nel golfo di Trieste, non a caso, è stata definita “spettacolare”. Quel museo è sorto a Santa Croce (Križ in sloveno), piccola, autentica capitale della pesca che per secoli ha impostato la propria economia sul mare. Generazioni di pescatori di questo pittoresco borgo hanno tratto sostentamento dalle profondità marine senza dubbio meno ingrate di quell’altopiano dove proprio l’acqua, giorno dopo giorno, veniva e viene ancor oggi carpita avidamente e bevuta dalla torturata e frastagliata pietraia carsica. *Il Museo della Pesca del Litorale Triestino di S. Croce* conserva memorie, documenti, oggetti e materiali di un mondo oggi quasi scomparso e di una comunità, quella slovena, che in questa frazione e nella altre abbarbicate lungo il costone carsico rimane prevalente e sentimentalmente custode di tradizioni e costumi legati al mare. Il piccolo e raccolto museo, progettato da Dario Jagodic e inaugurato ufficialmente il 25 settembre del 2016, è stato fortemente voluto (e per l’ottanta per cento finanziato) da centocinquanta soci della comunità locale.

Allestito in uno spazio del complessivo impianto della Casa di cultura Albert Sirk, il museo presenta all’esterno un grande poster con un’immagine del 1929 particolarmente significativa: il porticciolo di S. Croce colmo di imbarcazioni. “Farà specie apprendere – osserva il presidente Franco Cossutta, tra i primi promotori della vivace istituzione culturale – che nel 1911 solamente a S. Croce operavano ben 198 pesca-





Generazioni di Santa Croce hanno trovato sostentamento dalla pesca del tonno che presentava aspetti spettacolari.



tori professionisti. A Contovello ve n'erano circa un centinaio, a Barcola 35. Lungo il litorale che va da Aurisina a Barcola erano 14 i siti dove in particolare si praticava la pesca dei tonni." Come si evince dal testo *La spettacolare pesca del tonno attraverso i secoli nel golfo di Trieste* di Bruno Volpi Lisjak (Mladika 1996), "il Governo marittimo austroungarico aveva elaborato un importante progetto generale per l'incremento della pesca con lo scopo di sopperire alla mancanza di carne e creare attività alternative per i contadini che nelle famiglie numerose rimanevano senza terra. Il progetto prevedeva inoltre l'esportazione del pesce lavorato in scatola o salato e di portare l'Austria, per ciò che riguardava il pescato e il consumo, ai livelli dell'Olanda, dei Paesi scandinavi e dell'Inghilterra." Grazie a questo progetto vennero stanziati contributi per aiutare i pescatori nell'acquisto di barche e reti e per la realizzazione e manutenzione di porticcioli e siti atti alla pesca.

Un pescatore esibisce una preda. Questa pratica si è esaurita nel 1957.

All'esterno del museo, la vista spazia sul verde sottostante e sul golfo. "Per raggiungere il mare – spiega l'ingegner Cossutta – i pescatori utilizzavano ardui e erti sentieri, soprattutto quello antico "dei pescatori", 750 scalini percorsi quotidianamente per raggiungere porticciolo e barche, viottoli utilizzati pure dalle "peškadorke", donne che si rifornivano del gustoso e proteico pesce blu per venderlo in paese e pure nella lontana Pescheria centrale di Trieste." A testimonianza di quell'epopea, è esposta nel museo l'umile ma funzionale bilancia donata da Giovanna Švab, forse l'ultima a campare di quel faticoso sali e scendi, praticato sino alla soglia dei suoi ottant'anni.

Nel Museo della pesca, tra immagini di vecchie imbarcazioni e pescatori, arnesi e reti, abbondano documenti che narrano le frequenti dispute tra i pescatori triestini e quelli della vicina Signoria Duinense, e pure le cronache delle incursioni dei pescatori chioggiotti che, con le loro reti a strascico, depauperavano acque e fondali. Un intero spazio museale è stato completamente dedicato alla pesca del tonno, strategia singolare e ben diversa dalle mattanze sanguinose praticate nelle tonnare dell'Italia meridionale. Metodo di pesca, si sottolinea, praticato dai pescatori sloveni triestini per secoli e secoli, che prevedeva la progressiva cattura del pesce, costringendolo sempre più vicino alla spiaggia dove trovava la morte per asfissia.

Vedette appostate sulla collina circostante, nel periodo che da agosto portava sino all'autunno ottobrina, scrutavano sin dove lo sguardo poteva per scorgere l'argenteo scintillio dei tonnetti che concludevano all'estremo Nord dell'Adriatico un lungo viaggio iniziato a Meridione. Istruito attraverso precisi comandi vocali, l'equipaggio dell'imbarcazione "tonera" iniziava l'accerchiamento del branco dei tonni con l'ausilio di una lunga rete (la tratta) che, manovrata sapientemente, impediva al pesce la fuga. Nel frattempo le persone occupate a accudire le viti sui terrazzamenti circostanti, altri paesani, giovani e giovanissimi, tutti accorrevano sulla "calata" dove la lunga rete (oltre 500 metri!) tratteneva a stento i tonnetti imprigionati. Disposto lungo la spiaggia, il pesce veniva pulito e successivamente spartito, in parti diverse, tra tutti quelli che si erano prodigati per la cattura. Il grosso dei tonni veniva successivamente portato alla Pescheria centrale.

Le ultime pescate della gustosa e saporita tonnina, che non superava quasi mai il metro di lunghezza e i 30 kg di peso, si svolsero nel 1957. Successivamente quei branchi non giunsero più a lambire la costiera triestina, predati nel medio Adriatico attraverso prelievi più vasti e mirati, condotti con grandi reti e con l'ausilio di aerei e elicotteri a segnalare i branchi e a



guidare i pescatori. Rimane un piccolo ma ben articolato museo, a documentare, con passione e perizia, gesti e fatiche che ancora oggi profumano di salsedine e di sole.

■ Maurizio Lozei

A MUSEUM OF TUNA CATCHES

A museum to recall the great and spectacular tuna catches that took place until the mid 20th century, customarily performed along the Triestine shores from Barcola to the port of Duino. Such cultural institution, on the initiative of the Triestine community of Santa Croce (Holy Cross), has found hospitality in this picturesque neighborhood since 1916. Borough of fishermen and great singers, Santa Croce, once, could count of some 200 professional fishermen, a maritime economy that ensured a tasty protein diet to a town that turned to the sea for its livelihood. In fact there is little fare to be obtained from a rocky plateau, arid, burned by the sun and wintry cold, scoured by the dry north wind Bora during the long pitiless winters. Not far below the karst (carso) ridge the sea lays enormous and generous. And tuna fishing practices from August till the first manifestations of Autumn, provided the whole community with the whitest, most tender, tastiest meat of the sea obtainable compared with that of tuna swimming elsewhere. Tunny fishing, moreover, engaged the whole community, experience for which sharing and cooperation were skills that reinforce a sense of belonging. The *Museum of Triestine Coastal Fishery* (*Museo della Pesca del Litorale Triestino*), which is situated in the House of Culture (Casa di cultura) of Santa Croce "Albert Sirk", preserves culture, materials, equipment, and documents for a history of the local fishing industry, with interesting in-depth analysis on the techniques of fish-catching, boat construction, management and maintenance of wharves and boatyards, and the challenging work of the deep-sea divers.

I tonni accerchiati
in un'altra foto esposta
al museo di Santa Croce.

VA CREATO UN SISTEMA SINERGICO INDUSTRIA FRIULANA - PORTO DI TRIESTE

Solo così la Regione diverrà cross-road europea dei collegamenti logistici

È generalmente noto a tutti - quando ci si riferisce alla Regione FVG - quanto sia difficile coniugare insieme le due aree che la compongono ovvero Friuli con il suo capoluogo Udine e Venezia Giulia con Trieste. In effetti i due territori presentano assai differenti caratteristiche. Ovvero il Friuli è ricco di insediamenti industriali mentre Trieste vive prevalentemente sulle attività emporiali del suo porto internazionale. Ma proprio questa differenza può essere punto di forza e motivo di collaborazione sinergica fra l'area industriale friulana e l'offerta di servizi di logistica intermodale dell'area triestina.

In tale ottica va detto che la regione FVG ed il porto di Trieste come principale riferimento già costituiscono un'

area strategica al centro di importanti corridoi di collegamento per l'interscambio delle merci nel "global market". Da tempo infatti il corridoio Barcellona - Kiev (*Corridoio 5*) costituisce motivo di interventi per lo sviluppo delle strutture logistiche attraverso la nostra regione mentre da poco l'Unione Europea ha inserito una nuova direttrice di collegamento Adriatico - Baltico fra le sue priorità. Questo corridoio coinvolge direttamente l'area del Friuli Venezia Giulia andando ad intersecare il *Corridoio 5*, per cui si potrà produrre un'azione sinergica fra i porti del Nord Europa e del Baltico e quelli dell'Adriatico, favorendo nel contempo il trasporto delle merci fra l'Europa occidentale e orientale fino in Russia e oltre.

Questo il quadro di riferimento per cui Trieste e la Regione sono in una posizione di "cross road" dei sistemi logistici Trans-europei decisamente importante. Ma ovviamente valgono e risultano vincenti altre considerazioni più pratiche e più orientate alle esigenze della merce che finisce per muoversi dove trova economia, affidabilità e rapidità di collegamento, ovvero offerta efficiente. Va ribadito che la nostra posizione geografica garantisce una funzione di "golden gate" per l'interscambio delle merci particolarmente favorevole specialmente per i traffici che transitano attraverso il canale di Suez e che si riferiscono al suo "hinterland" storico, costituito dai paesi dell'Europa centrorientale e dei Balcani. La nostra offerta di piattafor-





Le autovetture sono una voce importante nei traffici del Porto di Monfalcone (Foto Lasorte).

ma logistica multimodale rappresenta quindi una opportunità importantissima per le prospettive di sviluppo dei traffici attraverso il Friuli Venezia Giulia e in particolare da/per l'Estremo Oriente, in alternativa alla rotta dispendiosa del Nord Europa. Per questa ragione e per la concorrenza dei porti del Nord Adriatico, i porti del Friuli Venezia Giulia hanno "fatto sistema" con un'unica regia, specializzandosi in diverse tecnologie di trasporto con offerta di molteplici opzioni senza sovrapposizioni e inutile concorrenza.

In dettaglio.

Porto di Trieste: è il porto principale "polivalente" con 18 metri di pescaggio e raccordi diretti stradali e ferroviari. Attualmente approdano le grandi navi portacontainer dei due "joint services" settimanali ovvero Msc e Maersk e rispettivamente Evergreen Cma-Cgm e Cosco in collegamento con i principali porti dell'Estremo Oriente. Il porto di Trieste offre anche la grande opportunità di servizi giornalieri di navi ro-ro con la Turchia attraverso i porti di Istanbul, Izmir e Mersin. Infine offre servizi di navi convenzionali per carico break-bulk e rinfuse.

Porto di Monfalcone: gestisce collegamenti di navi convenzionali per carico generale e servizi di navi "car-carriers".

Porto Nogaro: offre servizi marittimi con navi convenzionali al distretto industriale dell'Aussa-Corno retrostante.

Tale situazione è suscettibile di espansione e ulteriori miglioramenti in relazione ad alcuni importanti progetti in

fieri nel porto di Trieste (Piattaforma logistica ed area ex Teseco).

Per quanto attiene ai collegamenti terrestri, oltre al tradizionale ricorso al trasporto camionistico, sul corto raggio sono da tempo in atto importanti collegamenti ferroviari sulla media-lunga distanza operati in particolare dalla società Alpe Adria con Baviera, Austria, Germania, Ungheria, Cechia e Slovacchia oltre che con il Nord Italia, garantendo velocità e puntualità alle merci nella loro richiesta di "door to door delivery".

L'utilizzo del sistema logistico intermodale così offerto con "focal point" a Trieste permette agli operatori di ottenere importanti vantaggi quali:

- facile raggiungimento dei mercati del Centro Est Europa;
- possibile utilizzo di procedure doganali semplificate;
- magazzinaggio delle merci con utilizzo del regime di zona franca (differito doganale et alia);
- possibilità di concentrare attività di marketing con uffici di rappresentanza e "show room".

La piattaforma logistica della Regione FVG offre inoltre una rete di interporti regionali per un miglior utilizzo del "sistema" quali in dettaglio:

Terminal Intermodale di Trieste - Ferneti. Centro di transito e di distribuzione delle merci con eccellenti collegamenti stradali e ferroviari oltreché magazzini in regime di zona franca. Ovviamente retroporto di Trieste in particolare per traffico export per la Turchia;

SDAG - Gorizia. Centro logistico intermodale attiguo al porto di Monfalcone;

Interporto di Cervignano. Terminal ferroviario può offrire collegamenti con Tirreno e Nord Europa;

Interporto di Pordenone. Centro logistico intermodale al servizio di un'importante area industriale per deposito e manipolazione delle merci per il collegamento con i grandi mercati internazionali di riferimento.

Questi Interporti devono altresì sviluppare l'offerta di "groupage" ovvero di svuotamento/riempimento dei container e più in generale attività di distripark ovvero di centri di assemblaggio e distribuzione delle merci utilizzando l'ottima offerta della catena del trasporto in una prospettiva di crescita. Tale crescita ovvero l'acquisizione di una dimensione internazionale si potrà conseguire con una rete di relazioni sui mercati di possibile espansione e con la ottimizzazione della qualità e dell'immagine del prodotto. Questo è anche l'obiettivo generale di Regione FVG – per la sua parte - ovvero offerta ottimale di una "supply chain" integrata di collegamenti marittimi terrestri ed aerei che corrisponda alle attese della merce. In questa ottica dobbiamo pensare positivo nella convinzione – a vantaggio di tutti – che Udine con le sue strutture industriali e Trieste con la sua offerta di servizi portuali intermodali debbano collaborare e integrarsi per essere competitivi sui grandi scenari internazionali del "global market".

■ **Claudio Grim**



A CENTURY IN SHIPPING



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