

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

NORD ADRIATICO

MAGAZINE

DICEMBRE 2019 - ANNO I - N. 3
LUGLIO EDITORE TRIESTE
DIRETTORE SILVIO MARANZANA



EURO 3,00

IN ALLEGATO
IL POSTER DELLA
CORAZZATA
ROMA



BATTAGLIA NAVALE

Nelle crociere Trieste lancia la sfida allo strapotere di Venezia

A CENTURY IN SHIPPING

www.samer.com



CROCIERE

10 L'OBIETTIVO È ATTRARRE 400.000 CROCIERISTI

L'AD di Trieste
Terminal Passeggeri Rigo:
"Possiamo farcela"

SOFT COMMODITIES

30 OGNI TRIESTINO BEVE LE TAZZINE DI CAFFÈ DI DUE ITALIANI

In città anche un museo dedicato alla bevanda

STORIA

42 LA SPEDIZIONE TRIESTINA IN MEZZO AI GHIACCI

Carl Weyprecht fu l'eroe che la guidò



MONFALCONE

18 L'ULTIMO MIRACOLO DELLA FINCANTIERI

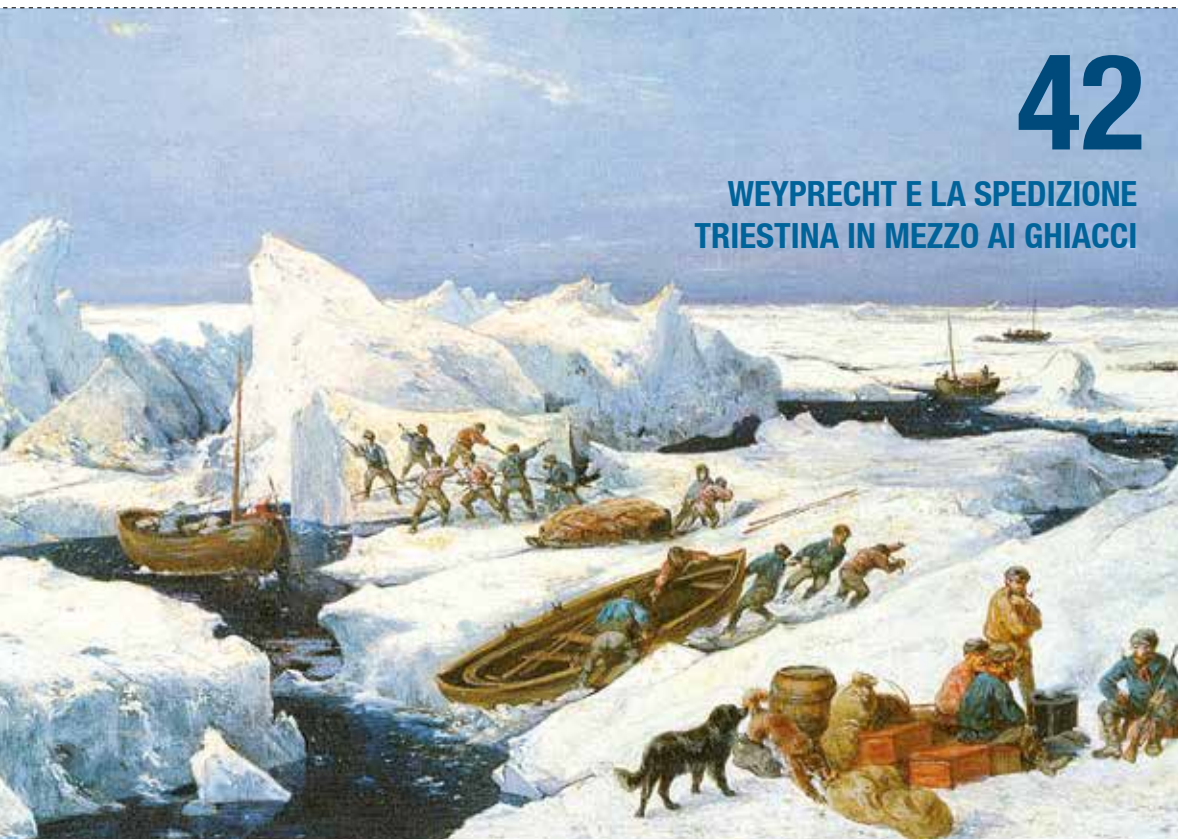
Sulla *Sky Princess*
la sala macchine è stata montata
in bacino completa

SCIENZA

38 PRUA PUNTATA SUL POLO SUD PER I RICERCATORI OGS

La *Laura Bassi* ha dotazioni d'avanguardia

sommario



42

**WEYPRECHT E LA SPEDIZIONE
TRIESTINA IN MEZZO AI GHIACCI**

6 EDITORIALE

Il capoluogo giuliano
si candida a capitale marittima

10 BATTAGLIA NAVALE

Trieste vuole attirare
400.000 crocieristi

14 VENEZIA

È necessario fare squadra contro
il gigantismo delle navi bianche

18 MONFALCONE

L'ultimo miracolo della Fincantieri:
le navi fatte a terra

25 PORTUALITÀ

I punti oscuri
del Punto Franco

30 SOFT COMMODITIES

Ogni triestino beve le tazzine
di caffè di due italiani

33 L'INSERTO

Le immagini, la storia e il poster
della corazzata *Roma*

38 SCIENZA

Prua puntata sul Polo Sud
per i ricercatori OGS

42 STORIA

L'impresa ottocentesca
nell'arcipelago di Francesco Giuseppe

46 CULTURA

Un interessante
museo dell'Antartide

50 TRADIZIONI

Il Natale Sub a Trieste
si ripete dal 1976

54 SPETTACOLI

Il frontemare triestino
buca tutti gli schermi

58 LEGGENDE

Il fantasma della Dama Bianca
vaga ancora sulle falesie di Duino

61 QUARNERO

La nave di Tito protagonista
a Fiume Capitale della Cultura 2020



NORD ADRIATICO MAGAZINE

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

Anno I - N. 3 - Dicembre 2019

La foto di copertina è di Andrea Lasorte

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.

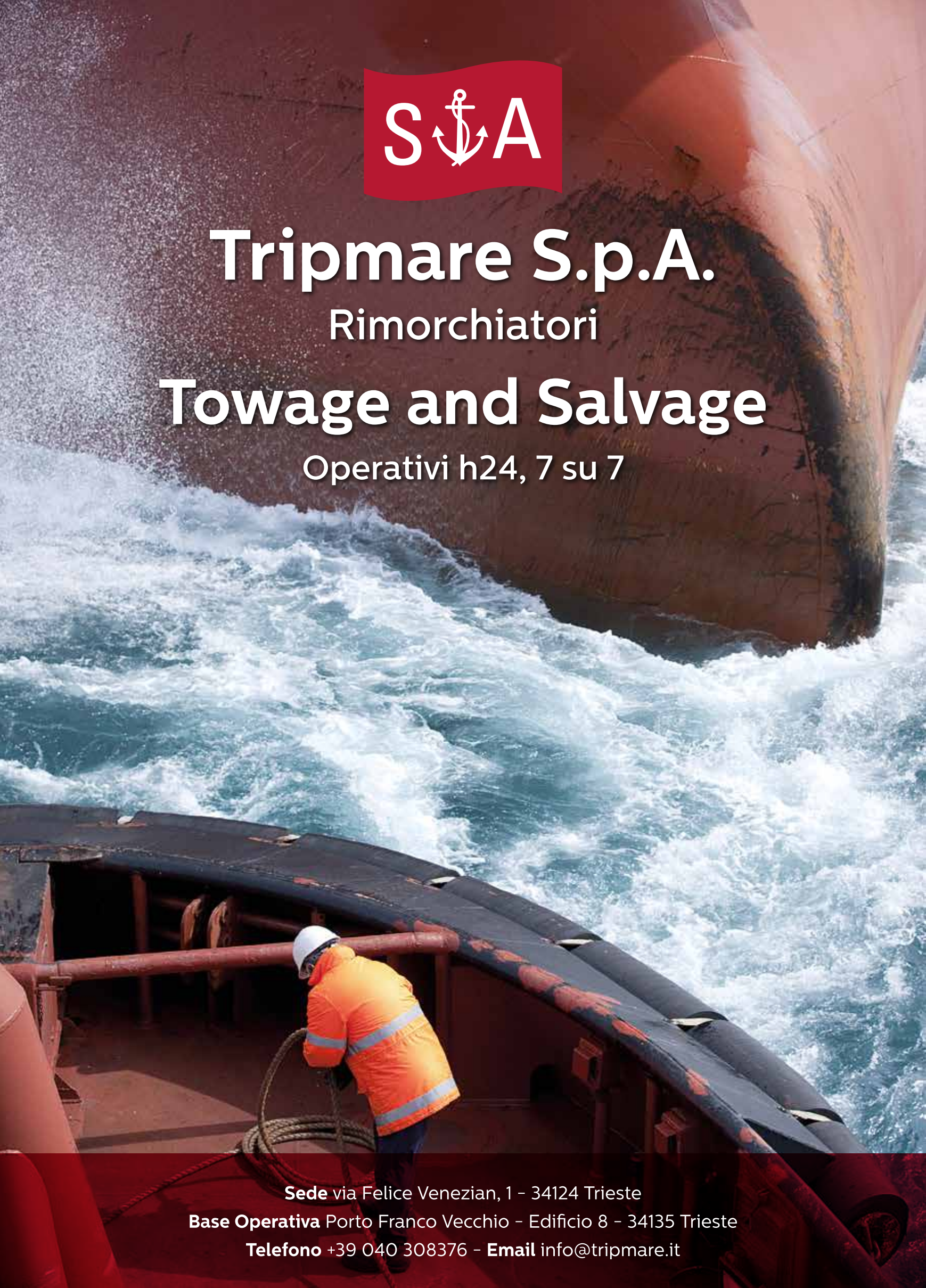


Tripmare S.p.A.

Rimorchiatori

Towage and Salvage

Operativi h24, 7 su 7



Sede via Felice Venezian, 1 - 34124 Trieste

Base Operativa Porto Franco Vecchio - Edificio 8 - 34135 Trieste

Telefono +39 040 308376 - **Email** info@tripmare.it



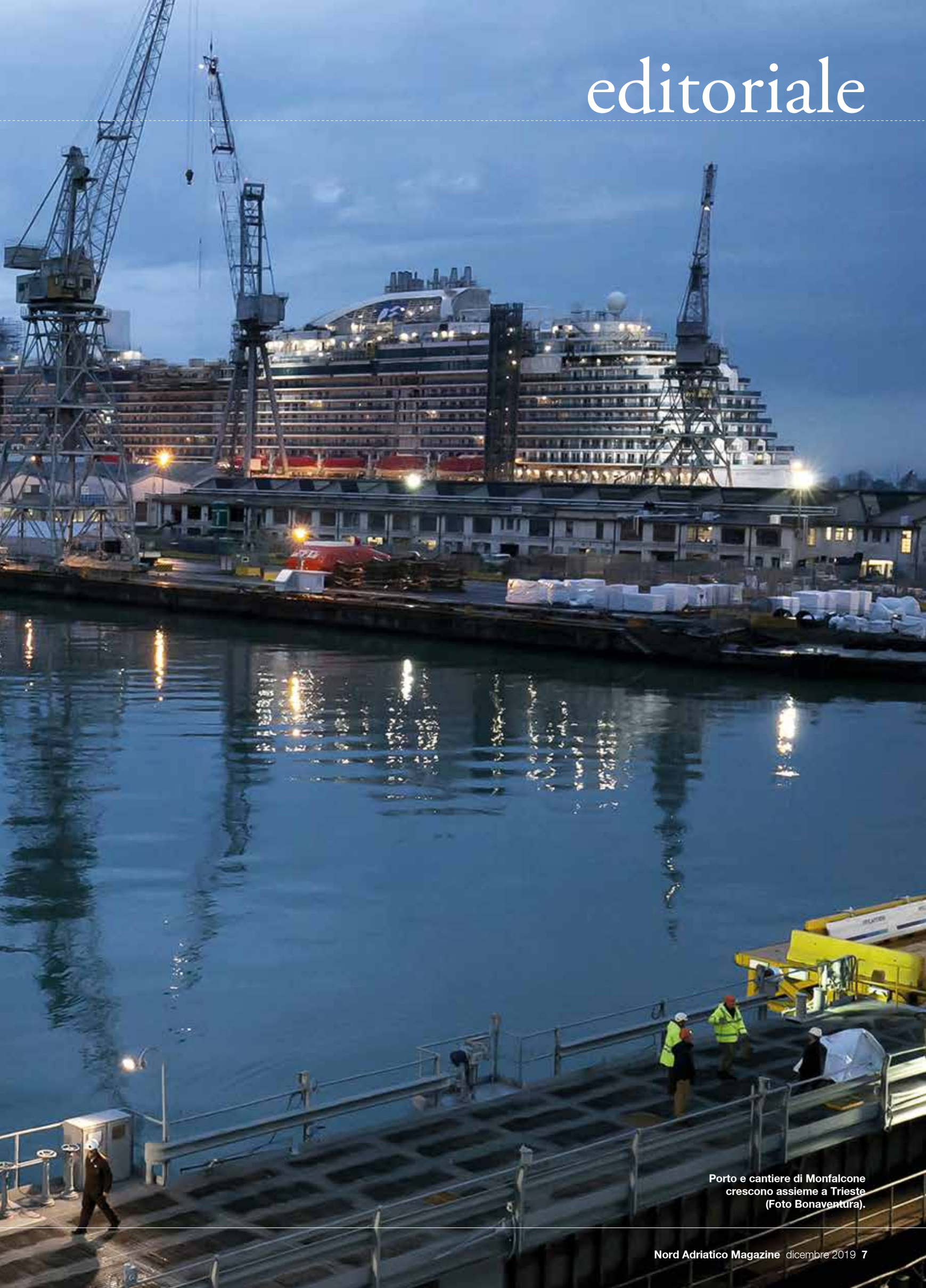
TRIESTE SI CANDIDA A CAPITALE MARITTIMA

Il porto unito a quello di Monfalcone
per puntare forte sulla blue economy

Quello che si apre tra un paio di settimane sarà un anno cruciale per Trieste. Il bivio che si prospetta conduce da un lato al consueto districarsi di una città di provincia tra una crisi e l'altra di quelle che si susseguono a livello locale e globale; dall'altro porta invece alla svolta decisiva, quella che fa intravedere in fondo al rettilineo un nuovo antico ruolo per questo ristretto territorio del Nord Adriatico. È un ruolo che potrebbe accomunare Trieste e Monfalcone, una cosiddetta area vasta che ora tenta di candidarsi a vestire panni quasi da Repubblica marinara del ventunesimo secolo data la zona extradoganale che potrebbe fare da bacino per nuovi trainanti insediamenti economici, ma più correttamente si potrebbe dire da capitale marittima.

Due trasformazioni eccezionali sono avvenute in successione: Trieste ha ritrovato il proprio *feeling* con il porto come forse non accadeva dall'Ottocento (il suo secolo d'oro sul mare),

Monfalcone con il proprio cantiere. Due mutazioni certificate dalle dichiarazioni degli stessi sindaci, Roberto Dipiazza e Anna Cisint. Il porto è finalmente un unicum sotto l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale guidata da Zeno D'Agostino, il principale artefice di questo embrione di rinascita; Fincantieri condotta dal dinamico amministratore delegato Giuseppe Bono rimpingua di anno in anno il suo portafoglio ordini e costruisce anche molte di quelle stesse navi che poi attraccano nel capoluogo regionale piene di turisti. Porto e cantiere sembrano essere anche in prospettiva i due principali bacini di occupazione per le due città che probabilmente ora tornerebbero a soffrire se venissero staccate con il riesumare dei territori delle vecchie province.



Porto e cantiere di Monfalcone
crescono assieme a Trieste
(Foto Bonaventura).



Nord Adriatico magazine, periodico di attualità, economia e storia del golfo di Trieste-Monfalcone e del litorale, intende affiancare e, nel suo piccolo, spingere il processo virtuoso che si innescherà se verrà definitivamente imboccata la strada giusta.

L'industria, che con la chiusura a caldo dell'area della Ferriera, di Sertubi e di altre realtà locali fatalmente arretrerà nei suoi siti tradizionali dovrà trovare nuovi sbocchi in quella Freeste, la Free zone triestina che ha visto la sua prima collocazione in capannoni ex Wartsila a Bagnoli della Rosandra. Cruciale sarà avviare nuove attività di trasformazione delle merci rimuovendo rapidamente gli ultimi ostacoli che, come testimonia il nostro servizio all'interno, ancora si frappongono al pieno sfruttamento dell'extradoganalità. Non tutto il peso della rinascita infatti può venir fatto gravare sul turismo che pure è in rapida visibile crescita e sta favorendo anche il proliferare in città dei bed&breakfast e soprattutto degli alberghi, alcuni di gran pregio. Le crociere, che costituiscono l'argomento dei nostri servizi di copertina, possono dare un contributo determinante allo sviluppo di que-

PORTO VECCHIO E CENTRO CITTÀ DEVONO UNIRSI IN NOME DEL MARE

sto settore soprattutto se Msc e Costa crederanno nel ruolo di Trieste come homeport che invece, come si può leggere nelle pagine successive, il presidente dell'Authority veneziana non ci riconosce.

Ma un ruolo di capitale marittima prevede anche un maggior coinvolgimento su questo fronte degli istituti di formazione, dei centri scientifici e di ricerca con la nascita di nuove start-up e un più stretto collegamento con il mondo della produzione. Tagli e accorpamenti minacciati da fonte romana nei confronti di Sissa e Ogs purtroppo non aiutano certo in questo senso. Infine o forse da principio, servono pianificazione, programmazione e lungimiranza politica. Non guasterebbe di contorno



Turiste in attesa dell'imbarco. A destra, magazzini del Porto Vecchio (Foto Lasorte).

anche una veste cittadina ancora più consona alle nuove ambizioni in grado di creare negli abitanti inedite ma gratificanti abitudini.

Chiudiamo dunque un momento gli occhi per sognare. Trieste negli Anni Venti del ventesimo secolo ha un assessorato comunale alle Politiche del mare (e magari anche Monfalcone). Nel Porto Vecchio dove finalmente è avviato il Centro congressi che a propria volta accresce e destagionalizza il turismo, vi è anche la sede di un'istituzione politica internazionale che si occupa della salute del mare e forse anche dei suoi collegamenti e dei suoi traffici. Il principale slargo del Porto vecchio è stato denominato Piazza del mare: si tratta della seconda piazza cittadina per importanza dopo quella dell'Unità d'Italia, affollata di triestini e di turisti. Varie zone cittadine sono collegate nel corso di tutto l'anno da un servizio urbano di trasporto marittimo. Le statue di personaggi famosi sono aumentate di numero con quelle di Josef Ressel, inventore dell'elica (il sindaco sembra averci già pensato) e di Ludwig von Bruck, fondatore del Lloyd Austriaco e ministro triestino di Francesco Giuseppe, ma critico nei confronti del con-

servatorismo di Vienna. La ricostruzione di uno storico veliero (forse il *San Carlo* su cui è stato costruito l'omonimo molo oggi Molo Audace?) è ormeggiata (fondali, venti e maree permettendo) sul Canale di Ponterosso o in alternativa è ospitata nel Salone degli incanti mai realmente decollato come contenitore di mostre. Alla Barcolana si affianca sul fronte stagionale opposto, cioè in primavera, un secondo grande evento internazionale dedicato al mare di cui la prima solida pietra potrebbe essere la manifestazione Mare Nord Est che tra qualche mese manderà in scena la nona edizione.

Antefatto di tutto ciò Esosf 2020 con Trieste capitale europea della scienza, l'inaugurazione della Piattaforma logistica, i progetti dei nuovi grandi musei a cominciare da quello del mare di Porto Vecchio con gli altri insediamenti, la via della Seta con i cinesi, le aziende di stato ungheresi all'ex Aquila, gli altri investitori internazionali e italiani. Forse non tutto è solo un sogno.

■ **Silvio Maranzana**
Direttore Responsabile



L'OBIETTIVO È ATTRARRE 400.000 CROCIERISTI

L'AD DI TTP RIGO: "POSSIAMO FARCELA"

Le escursioni a Venezia con la A4 a tre corsie e i treni più veloci



La Stazione Marittima
"stritolata" da due navi
da crociera
(Foto Lasorte).

L'Italia sta per essere investita da un'esplosione del traffico crocieristico che nel 2020, secondo le stime presentate a Cagliari nel corso dell'Italian Cruise Day, dovrebbe sfondare per la prima volta il muro dei 13 milioni di passeggeri complessivi. Questa partita la gioca anche Trieste, che a livello di percentuali di crescita ha una stima eccellente (+70% rispetto al 2019), ma che in termini di passeggeri effettivi è molto indietro, con la prospettiva di 220 mila crocieristi.

Ma stiamo parlando di un settore in espansione, su cui l'amministrazione cittadina sta

puntando forte solo da pochi anni. In verità il presidente di Confindustria Venezia Giulia, Sergio Razeto, ha affermato a chiare lettere che il turismo non può essere il core business di Trieste, perché è in dispensabile anche l'industria. E visti il ruolo che ricopre e la sua ampia prospettiva di visione, non si possono lasciar cadere le sue parole. Ma ciò non vuol dire che si debba gettare a mare la visione turistica, che per Trieste rappresenta comunque già oggi un evidente valore aggiunto. E di questa visione la progettualità crocieristica potrebbe diventare una nuova frontiera.



“Dai circa 130 mila crocieristi transitati a Trieste nell’anno in corso, passare ai 220 mila stimati per il prossimo è già un grande salto - chiarisce Claudio Aldo Rigo, amministratore delegato di Trieste terminal passeggeri -. Nel 2021, diventando anche homeport per una nuova linea crocieristica di Msc, dovremmo arrivare a quota 350 mila passeggeri: nel giro di due anni faremmo un balzo del 170% nel transito di crocieristi a Trieste. Se accostiamo queste cifre a quelle complessive italiane, di certo non sono di prima fascia, ma 350 mila passeggeri l’anno daranno comunque a Trieste una dignità di un certo rilievo nel panorama della crocieristica nazionale”.

Non è ancora il limite fisiologico, perché così com’è organizzata l’“area crociere” del porto (le due banchine della Stazione Marittima per le grandi navi, la Stazione stessa, e le banchine del

UNA NUOVA SVOLTA PREVISTA NEL 2021 CON UNA LINEA GESTITA DA MSC

Molo IV ma per navi di dimensioni più contenute), si potrebbe sfondare addirittura il muro dei 400 mila passeggeri l’anno, avvicinandosi da presso al mezzo milione. Con tutto quel che ne conseguirebbe a livello di ricadute economiche sul territorio. “Ovviamente, per gestire una crescita del genere sarebbero necessari interventi strutturali e investimenti per adeguare il porto alle nuove necessità - sottolinea sempre Rigo -. Del resto, è ciò che è accaduto finora: strutture,



I crocieristi scendono dai pullman sottobordo (Foto Lasorte).

THE EXPLOSION OF CRUISE TRAFFIC

In the explosion of cruise traffic announced for Italy in 2020, Trieste will have a large percentage increase (over 70%), but real numbers (220 thousand passengers expected) relatively low compared to other Italian ports. The objective set for 2021, however, also thanks to the choice of Msc to make it the home port for a new cruise line, rises to 350 thousand passengers, with an increase compared to the current year of even 170%. Still using the same two berths at the Molo Bersaglieri alongside the Maritime Station, and, if necessary, having at disposal the facing shoreline wharves. "With those figures we would have a further dignity as a home port, which we are already today - says Claudio Aldo Rigo, CEO of Trieste Passenger Terminal -. Structures, infrastructures and investments have grown in step with the growth of cruise traffic and we have already planned a further development". But there is in the air another important game that could see Trieste at the table of the players: the government's decision to prohibit the transit of cruise ships from the center of Venice. The lagoon Port Authority has expressed itself openly for a broader collaboration with Trieste, which could accommodate ships unable to land in Venice and then bring the cruise passengers by land and / or rail. But supporting such a development would require a new strategic vision, at the political-institutional level, of Trieste's future role and how to redistribute the use of the entire city port area.

infrastrutture, investimenti e quant'altro sono cresciuti parallelamente alla crescita dell'attività crocieristica e continueranno a farlo. Ad esempio, abbiamo già fatto quest'anno investimenti per migliorie alla Stazione Marittima, alle attrezzature, alla logistica. E altri ne abbiamo già in animo, per migliorare e velocizzare le operazioni di imbarco e sbarco". A quel punto Trieste sarebbe strutturata adeguatamente per essere a tutti gli effetti un homeport crocieristico. "Ma nei fatti lo siamo già - ribatte l'ad di Ttp - perché ce ne riconoscono le capacità e le caratteristiche non solo Msc, ma anche le altre compagnie che hanno scelto Trieste come stazione di partenza e arrivo di linee di navigazione crocieristica. Non siamo certo un grande homeport per volumi di traffico, ma lo siamo senz'altro per quanto riguarda la strutturazione e la capacità di accoglienza e gestione delle navi da crociera".

Ma lanciando lo sguardo un po' più in là del medio periodo, la prospettiva potrebbe essere ancora più ampia. Tenendo conto di tre elementi: la flotta di nuove navi da crociera ordinate ai cantieri, senza precedenti per numero e dimensioni; la scelta ormai consolidata del Mare Mediterraneo come area crocieristica privilegiata; i destini futuri di Venezia come polo crocieristico. Dei tre punti citati, Venezia è quello più immediato. Il ministro dei Trasporti e Infrastrutture Paola De Micheli ha annunciato nelle scorse

settimane che al massimo entro aprile 2020 le grandi navi da crociera non passeranno più dentro Venezia, ma faranno un percorso alternativo in laguna. Cancellare del tutto la Sere-nissima dai circuiti crocieristici non è pensabile: è l'elemento catalizzatore turistico, senza di essa quasi certamente il mercato navale turistico crollerebbe in tutto l'Adriatico. Ma non è detto che con questa novità tutte le linee attuali siano confermate, tanto che è la stessa Port Authority lagunare a prospettare una collaborazione più ampia con Trieste, già utilizzata più volte e con esiti positivi come approdo d'emergenza.

Con la nuova A4 a 3 corsie e con il potenziamento previsto delle infrastrutture ferroviarie, attraccare a Trieste e portare i turisti a Venezia su gomma o rotaia non è più un'ipotesi peregrina, neanche per le compagnie di navigazione. Una prospettiva del genere cambierebbe tutto il discorso, perché con quelle condizioni la Stazione Marittima e le banchine di Molo Bersaglieri non basterebbero più. Di spazi da utilizzare teoricamente Trieste ne ha, tra i Porti Vecchio e Nuovo. Oggi non sono disponibili per le crociere, ma la scelta implicherebbe a monte una nuova visione complessiva, a livello politico-istituzionale, del futuro di Trieste e del suo territorio. Ma forse stiamo correndo troppo con l'immaginazione.

■ Matteo Contessa

“MANCANO A TRIESTE LE CARATTERISTICHE DI EFFICACE HOME PORT”

LO SOSTIENE IL PRESIDENTE DEL PORTO DI VENEZIA

È necessario però fare squadra contro il gigantismo delle navi bianche

Il modello di business della crocieristica europea dei prossimi vent'anni va ripensato. Bisogna che le scelte programmatiche siano ribilanciate “dal lato terra”, non limitandosi all'economia di scala dal “lato nave”, che ha costituito la base su cui costruire la crescita degli ultimi vent'anni. Perché i nostri scali condividono con

gli altri del vecchio continente contesti d'azione e problematiche tra loro simili, ma del tutto differenti da quelle di porti “giovani” come quelli caraibici o del Sudest asiatico. E, nel nuovo modello, il rapporto tra destinazioni vicine, come sono Trieste e Venezia, dovrà sempre più rispondere a ottiche di complementarità, prima che di concorrenza.

Le città galleggianti
non passeranno più
nel Canale della Giudecca.



NO TO EVER LARGER WHITE SHIPS

Complementarity. This is the password for Venice and Trieste to build a future for their cruise business vocation. Which, as other "Old Europe" ports should, is to be reviewed in respect of the traditional models. The continental ports can no longer build their business by adapting the port terminals to ever larger ships as has been during the past 20 years, to increment the cruise industry.

The sustainability of our port terminals is no longer dependent on the traditional "green" themes such as reducing pollution deriving from the "behemoths of the sea". For ports thriving in close contact with the cities where they are sited, sustainability also relates to land consumption and, so, the social acceptability of their economical development. In this context, competition within the Country must give way to a shared development based on a hub and spokes model, in which the relationship between Venice and Trieste is tuned to their relative specifications. The role of the Venetian port of call, as the only possible home-port, is fundamental to maintain the cruise business in the Adriatic. Trieste, with her characteristics, can integrate the offer opening a door, instead, towards the East for the whole country.

So teamwork. In country as well as at European level. Making the best possible use of existing instruments, like the Conference of Presidents, or the NAPA. Or creating new ones as done by Venice suggesting the idea of the work-group (on the cruise industry) "Cruise 2030".

L'idea di un futuro prossimo da costruire insieme viene lanciata con convinzione dalla sponda occidentale dell'Alto Adriatico. È il presidente dell'Autorità di sistema di Venezia e Chioggia, Pino Musolino, ad aver promosso "Cruise 2030 Call for action", il gruppo di lavoro sulla crocieristica sostenibile del futuro che si è riunito per la prima volta proprio in Laguna, lo scorso ottobre. Sette dei principali porti crocieristici europei (oltre ai tre già citati, anche Bergen, Cannes, Dubrovnik e Malaga), che si ritroveranno a gennaio a Palma di Maiorca e poi ad Amsterdam ad aprile, sono già al lavoro per elaborare un documento condiviso con le linee guida da approvare.

"Siamo tutti porti - spiega Musolino - che durante l'estate hanno subito, chi più chi meno, situazioni di difficoltà causate dalla presenza di un'industria crocieristica poco governata. Per storica vocazione e geografia, noi come Amsterdam, ma anche la stessa Trieste, siamo realtà portuali collocate letteralmente in città o in zone immediatamente limitrofe. È quindi evidente che il modello che ha portato a realizzare navi sempre più grandi sia arrivato al picco e non sia più sostenibile". Quello che non funziona più è proprio il meccanismo che, non interpellando in fase preventiva i gestori degli scali, porta i gestori dei terminal a seguire a ruota le compagnie,

adattando di conseguenza alla crescita delle navi le proprie strutture.

È insomma il concetto stesso di "sostenibilità" ad essere mutato. "Un porto che guarda al contenimento delle emissioni - riprende il presidente - è ormai da considerarsi "1.0" dal punto di vista dell'idea "green". L'equazione da tener presente è ora molto più ampia e deve tener conto ad esempio del costo degli investimenti, di quello delle manutenzioni, il peso della mobilità urbana o il consumo di suolo. Attenzione: sia chiaro che l'idea di fondo è quella di mantenere e costruire un'industria crocieristica florida per il futuro, non di andare contro le crociere. Perché ancora non si capisce che le risposte che cominciano ad arrivare dalle città sono sempre più tranchant. Il rischio, se non si prova a pensare come governare il fenomeno in maniera diversa, è che si arrivi al punto di un conflitto tra accettabilità sociale e sviluppo tale da bloccare anche le operazioni più semplici e di buon senso".

Il senso di "fare squadra", allora, è quello di creare una leva tale che permetta di farsi ascoltare anche a livello europeo. Anche perché, molto più che nel settore cargo, nella crocieristica la "destinazione" gioca un ruolo fondamentale. È in questo contesto che va calato dunque anche il rapporto tra Venezia e Trieste. Un rapporto che, dice Musolino, "esiste e dovrebbe esistere,





“IL CAPOLUOGO GIULIANO PUÒ ESSERE CERTAMENTE UN PORTO DI TOCCATA MA HA POCHI ACCOSTI”

perché, nel team di 15 “giocatori-Autorità portuali” del sistema italiano, tutti devono lavorare ed essere messi in grado di esprimere il massimo delle proprie capacità. Lavoriamo insieme a tanti progetti europei, come il progetto Remember. Certo, anche a beneficio del sistema-Paese, il rapporto con Trieste potrebbe funzionare meglio...”.

E, riguardo allo specifico settore delle crociere, il presidente dell’Autorità portuale veneziana ha un’idea ben precisa anche di come dovrebbero funzionare le cose, tra le due sponde italiane dell’Alto Adriatico: “È evidente che Trieste ha delle caratteristiche e può rappresentare un’ottima ulteriore destinazione. Non ha il problema dei fondali che abbiamo noi, ma ne ha molti altri, come il numero di accosti disponibili. In primis, al porto giuliano mancano però le caratteristiche per essere un homeport efficace come Venezia. Come ricordano anche i colleghi di

altre nazioni, ricordo sempre che, se si dovesse perdere definitivamente Venezia come destinazione, sparirebbe la crocieristica in tutto l’Adriatico, visto che il primo porto che abbia tutte le caratteristiche per fungere da homeport è Bari”.

Venezia, quindi, può tornare utile a Trieste e viceversa. Ad esempio, il lavoro che l’Autorità portuale triestina, ammette Musolino, sta svolgendo nei collegamenti verso Kosice e gli interporti dell’Est vengono visti con grande favore, da Venezia. “L’ottica di coordinamento era lo spirito, oltre che della riforma portuale, anche del piano strategico della logistica. È evidente allora che le funzioni non sono fungibili, ma complementari e vanno quindi costruite assieme”.

Ci vuole però una Conferenza nazionale dei presidenti che funzioni al meglio. E ci vuole anche un Napa che riparta a spron battuto, dopo un anno in cui l’associazione dei porti dell’Alto Adriatico si è arenata, visto il mancato passaggio di consegne dalla presidenza triestina a quella che sarebbe spettata a Venezia. “È un peccato - conclude Musolino - perché Napa ci permetterebbe di rappresentare alle istituzioni europee la posizione alto adriatica che, piaccia o non piaccia, è punto d’arrivo di quasi tre corridoi continentali”.

■ **Alberto Minazzi**

La flotta di navi
che può accostare
a Venezia.



LE NAVI FATTE A TERRA: L'ULTIMO MIRACOLO DELLA FINCANTIERI

UNA SFIDA PARTITA GIÀ NEL 2016

Sulla *Sky Princess* la sala macchine è stata montata in bacino completa

Sulle ultime navi costruite, come *Sky Princess*, consegnata lo scorso 15 ottobre a Princess Cruises del gruppo Carnival, la sala macchine è stata poi montata in bacino pressoché completa, con un costo che sarebbe stato del 30-40% superiore se il lavoro non fosse stato realizzato a terra. “Sono da considerare anche ovviamente la maggiore sicurezza e i minori rischi per i lavoratori che il preallestimento a terra e non in bacino garantisce”, aggiunge il direttore dello stabilimento. Lo stato di avanzamento delle sezioni è sempre maggiore: su *Enchanted Princess*, gemella di *Sky*, varata in agosto, i blocchi contenenti le cabine sono stati montati già dotati



di vetrate. Un grado di finitura che garantisce un'inedita protezione alla nave e ai lavoratori, soprattutto in una zona che in autunno-inverno è spazzata spesso dalla Bora.

Il cantiere di Monfalcone sta di fatto reinvestendo e reintroducendo un processo che già in passato si praticava, per creare le condizioni operative e industriali ottimali per affrontare i futuri ulteriori volumi, che richiederanno an-

che potenziali nuovi investimenti. “Comunque l'azienda, già da tempo, sta lavorando all'implementazione dei propri impianti e delle proprie infrastrutture, per affrontare il lavoro in fase”, sottolinea l'ingegner Olivari. Inoltre per potenziare l'industrializzazione del processo Fincantieri ha deciso di esternalizzare il taglio lamiera, nel Centro Servizi Navali di San Giorgio di Nogaro, di cui la società navalmeccanica

FINCANTIERI CONTINUES TO INNOVATE

The Fincantieri shipyard of Monfalcone has become 111 years old in 2019, but continues to innovate. The layout of the ship building establishment will once again be modified during next year to allow a more drastic outfitting of the blocks in the yard. “An operating method that we started to use since 2016 - explains the yard director, naval engineer Roberto Olivari - spurred by the construction challenge placed by the building of the “MSC Seaside”, the first mega passenger ship of almost 154 thousand tons gross tonnage and 323 meters length ordered by the Swiss shipowner.

More than an issue of time for the shipyard the issue was to “build in security, when the time required was the same where the cost was lower: on the land”, in the face of an overall context getting more complicated the moment people employed increase (numbers reached 6,300 externals building the MSC ships in addition to 1,500 Fincantieri staff). On the latest ships built like the “Sky Princess”, delivered last 15th October to Princess Cruises of the Carnival Group, the engine was group lifted into place on the slipway practically complete, at a cost which would have been some 30 - 40% higher had the not been done on landside.

Alla Fincantieri le navi vengono costruite a terra pezzo dopo pezzo e poi assemblate in bacino.



IL TAGLIO DELLE LAMIERE ESTERNALIZZATO A SAN GIORGIO



detiene una partecipazione, nonché il controllo tecnico. In questo modo verranno anticipate, e quindi ottimizzate, fasi di produzione in virtù del carico di lavoro che a partire dal prossimo anno sarà a dir poco impegnativo, con consegne ogni 5-6 mesi.

Lo stabilimento ha in portafoglio ordini 10 unità acquisite (tra cui le unità Princess della classe Sfera alimentata a Lng con taglio lamiera della prima in programma a luglio 2021) e in parte già in realizzazione e 4 opzioni che estenderebbero l'attività fino al 2028. "L'operazione è già andata a regime per lo stabilimento di Marghera, mentre a Monfalcone prenderà il via ad aprile del 2020 - spiega il direttore - per completarsi, speriamo, nel mese di giugno del prossimo anno". Il parco lamiera e l'Officina navale, dove ancora viene realizzato il taglio al plasma, saranno riutilizzati rispettivamente come zona di stoccaggio del materiale in arrivo da San Giorgio e per l'attività di preallestimento ancora più spinta, perché potrà essere realizzata al coperto e a ponti rovesciati. Il piano, che comprende anche la chiusura dell'O-nav con portoni fonoassorbenti, è avviato da ogni punto di vista e sarà varato nell'autunno 2020.

Il programma di investimenti include anche l'estensione delle aree di pre-assemblaggio nella zona in cui si trovava lo scalo utilizzato per i vari, dove saranno recuperati 7.500 metri quadri di superficie utile. I lavori sono già in corso e la società spera di riuscire a completarli a breve. La Riva D, la banchina dirimpettaia della centrale termoelettrica A2a e del centro di Monfalcone, oltre il canale Valentinis, sarà invece dotata, verso fine febbraio, di una nuova gru di dimensioni decisamente maggiori rispetto all'attuale, considerato che dal 2021 sarà impegnata più a lungo, come l'altra banchina dello stabilimento, esteso per ben 787 mila metri quadrati e che al momento conta circa 1.570 dipendenti diretti (quasi 230 le persone assunte negli ultimi due anni e mezzo) e 4.800 indiretti. Un numero questo destinato a salire, però, a poco meno di 6 mila in un prossimo futuro, quando il cantiere navale dovrà fronteggiare l'inizio della massima spinta produttiva prevista tra 2021 e 2022.

■ Laura Blasich

“SPESSO LE MERCI IMBRAGATE SCIVOLAVANO E PRECIPITAVANO DENTRO LA STIVA”

Ma i lavoratori erano gelosi custodi della propria professionalità

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.

I pellami freschi che arrivavano dal Sudamerica, lasciavano un odore così abominevole che si sentiva lontano un miglio. Nei paesi di origine, i pellami sciolti venivano posti nelle stive con strati di sale per la loro conservazione ma il tempo di permanenza li rendeva più viscidati, omogenei e moltiplicavano le larve e gli insetti. Per sbarcare questa merce bisognava liberare la stiva dal sale e sistemare una singola pelle per volta su una braga di manila sino a formare uno stabile gruppo omogeneo onde evitare la sbracatura. Ognuna di queste imbracate lasciava cadere sul suo tragitto un liquido salmastoso viscido e molto maleodorante. Le pelli venivano trasportate e sistemate nei capannoni arieggiati per consegnarle ai vari ricevitori.

Un'altra merce abbastanza frequente allora era il nerofumo, una sostanza nera polverosa usata per le vernici che, nonostante fosse confezionata con cura per evitare di sporcare la stiva, fuoriusciva inevitabilmente ed impercettibilmente. Questa polvere nera penetrava incredibilmente in profondità nei pori della pelle sudata; ciò comportava una prolungata permanenza nel locale docce del porto Sant'Andrea, un unico



Fatica e sudore nelle stive delle navi.

stanzone con al centro una tubatura munita di tante valvole e docce a breve distanza una dall'altra, senza divisori e senza specchi, dove ci si aiutava a vicenda tra colleghi nell'indicarsi le parti del viso o del corpo da ripulire più volte, per evitare il ritorno a casa magari con i mezzi pubblici, ancora segnati dalle impronte di questo lavoro. Va ricordato che allora i lavoratori non avevano molti mezzi di trasporto motorizzati. Alcuni di essi si recavano al lavoro in bicicletta, altri con qualche motoretta o qualche vecchia automobile, ma la maggioranza usava il mezzo pubblico, cioè il tram o la filovia.

Mentre i portuali delle compagnie di terra e dei carboni e minerali avevano

il loro posto fisso in chiamata e i loro spogliatoi, i più disagiati erano i portuali della compagnia di bordo che dovevano presentarsi alla chiamata due volte al giorno alla Casa del Lavoratore Portuale in piazza Duca degli Abruzzi, per poi poter essere inviati sui posti di lavoro, che spaziavano dalla Zona Industriale allo Scalo Legnami, dal porto di Sant'Andrea ai Frigoriferi Generali, alla Stazione Marittima e al Porto Vecchio. Bisognava recarsi in tempo utile per l'inizio del lavoro con gli abiti da lavoro e gli attrezzi necessari.

Giunti sul posto con ogni mezzo di trasporto disponibile, spesso a bordo delle navi stesse, anche all'aperto, essi stendevano un telo di stoffa chiamato

“mocador” e vi deponevano gli abiti puliti annodando le estremità degli angoli. Questo indumento veniva già usato dai vecchi facchini come grembiule per non sporcarsi gli stessi abiti con i quali si recavano al lavoro e poi ritornavano a casa la sera. Il “mocador” veniva usato anche annodato alla testa per portare il sacco sulle spalle all’interno delle stive e dei magazzini (cosa ancora recente chiamata, *porporella*). I lavori che venivano eseguiti dai cottimisti di terra e di bordo e dai carbonai nel porto di Trieste erano vari e numerosi.

Questa varietà era determinata dalle operazioni diverse e dai tipi di merce in transito nello stesso scalo triestino, quali sacchi di caffè, nocciole, farina, prodotti chimici, legname, semi di arachidi, pelli grezze, fresche e secche, pesce congelato, gomma in balla, carta, nerofumo e acciaio in barre, cacao, grano, automobili, cotone greggio, frutta secca, rotaie, agrumi in casse o palettizzati, magnesite in cassa, paletizzata o alla rinfusa, carbone, minerali vari, rottami di ferro.

Negli anni '70 la vera e propria attività dei container, con riempitura e svuotatura, e le navi traghetto ro-ro con rizzaggio e derizzaggio rimorchi. Da sbarcare o imbarcare.

Negli anni '80 avrà inizio la serie delle operazioni di trasbordo carbone con benna e nastro al Molo Settimo. I lavoratori della Compagnia opereranno nelle stive con caterpillar della compagnia stessa. Quelli indicati sono soltanto alcuni esempi di lavoro disagiato che si assommavano a molti altri nel porto specialmente a bordo delle navi, dove rileviamo il maggior numero dei lavoratori infortunati, molti dei quali sono rimasti invalidi, mentre qualcun altro è deceduto nelle stive, talvolta soltanto per aprire o chiudere i boccaporti delle stesse. Questa operazione veniva ripetuta più volte in caso di pioggia o maltempo, aumentandone il rischio.

Nelle stive bisognava essere molto attenti e particolarmente nel quadraggio, durante i movimenti delle gru. o dei



Le imbragature venivano fatte a mano.

verricelli di bordo. Non di rado le merci imbragate scivolavano dalla braga e precipitavano nella stiva, dove si stava lavorando, provocando talvolta danni e panico, ma molto di più se la merce finiva per colpire le persone addette al lavoro.

Le cause potevano essere diverse, ma sempre accidentali, come ad esempio la rottura della braga difettosa, l'autoscioglimento della merce per gli urti subiti durante il tragitto, etc. In caso di necessità e in mancanza di oggetti meccanici, talvolta si doveva trascinare all'interno colli molto pesanti per mezzo di pastecche (grosse carrucole apribili, in acciaio), con i cavi di acciaio dei verricelli di bordo che alle volte si rompevano per lo sforzo causato dall'attrito, con grosso rischio di pericolo per gli operai che vi lavoravano.

L'impatto con questo tipo di lavoro vario era rischioso e in questo ambiente non di certo confortevole, una continua tensione fisica e psicologica creava uno strano comportamento nel lavoratore portuale, che si potrebbe definire di gelosa custodia del proprio sapere, dei metodi di lavori usati, della particolare professionalità, della tecnica adottata nelle varie operazioni che dovevano essere congiunti all'ingegno, all'intelligenza, all'esperienza, all'accortezza e alla forma fisica, per poter tutelare meglio l'incolumità fisica della squadra e della propria persona, per essere stimati dai compagni di lavoro o dai dirigenti, per poter svolgere bene le operazioni e per garantire una migliore retribuzione alla squadra.

(2-segue)

DAGLI INVESTITORI UNGHERESI A SUEZ NEI DIBATTITI DI NORD ADRIATICO MAGAZINE

La rivista ospite anche alla Lega Navale e a Telequattro



1



2



3



4



5



6



7



8



9

Le iniziative di Nord Adriatico Magazine non si esauriscono certo con la pubblicazione del trimestrale. Della rivista si è parlato a margine del convegno dedicato alla presenza femminile nell'economia marittima moderato dal nostro direttore **Silvio Maranzana** e svoltosi del Palazzo della Regione di piazza Unità coorganizzato dal **Propeller Club** (immagini 1 e 2). Commenti interessanti ha suscitato il convegno su Trieste porto dell'Ungheria con il lungo intervento del presidente dell'Authority

Zeno D'Agostino e il sindaco **Roberto Dipiazza** e l'assessore comunale **Angela Brandi** come sempre fedeli spettatori (4). **Maranzana** e il giornalista **Matteo Contessa** hanno illustrato le caratteristiche del magazine all'incontro della **Lega Navale** presieduta da **Pierpaolo Scubini** in cui il noto velista **Berti Bruss** ha relazionato sul giro d'Italia per sensibilizzare



**Seguiteci su Facebook
Nord Adriatico Magazine**

sulla disabilità (5 e 6). Al Caffè Tommaseo si è parlato anche con studiosi ed esperti dei 150 anni del Canale di Suez (7 e 8). Il direttore e il segretario di redazione **Maurizio Lozei** sono stati a lungo intervistati in diretta televisiva negli studi di **Telequattro** dal giornalista **Umberto Bosazzi** (9). Va segnalato infine che il 30 dicembre alle 18.30 pure **Radio Nuova Trieste** proporrà una trasmissione su Nord Adriatico Magazine con la partecipazione anche del responsabile comunicazione della rivista, **Antonello Brandi**.

I PUNTI OSCURI DEL PUNTO FRANCO

LA FREE ZONE RILANCIATA, MA NON BASTA

Il ministro Patuanelli al lavoro per l'extradoganalità.
All'ex Wärtsilä e altrove è ora essenziale
poter fare lavorazione di merci



Dopo un sonno durato almeno cinquant'anni - secondo alcuni anche di più - il Porto Franco di Trieste è tornato, da qualche tempo, un argomento di attualità. Iniziative a livello normativo, interventi economici e un lavoro "diplomatico" interno agli apparati statali hanno messo in moto una macchina che sembrava ormai irrimediabilmente arrugginita. Si può dunque parlare di rinascita per il Punto Franco? La risposta non è

così immediata ma, a voler essere ottimisti, si è avviato un processo che sembra irreversibile, a patto di mettere assieme ancora qualche tassello di un quadro tuttora estremamente complesso.

Un tassello, appunto, quello che, secondo le recenti dichiarazioni del ministro allo Sviluppo economico, il triestino Stefano Patuanelli, manca per poter adire ad una svolta con ricadute benefiche sul territorio, esteso all'intera regione Friuli Venezia Giulia.

(Foto Lasorte)

La parte mancante riguarda, com'è ovvio pensare, la normativa. Il recente decreto attuativo (approvato nel 2017) si rifà addirittura al Trattato internazionale firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e, in particolare, all'allegato VIII relativo al Porto franco di Trieste. Autorizzazioni per attività industriali, riorganizzazione delle aree secondo le esigenze del commercio internazionale, garanzia per gli operatori di uno spazio extradoganale. Questo doveva garantire il decreto, ma non tutto è filato liscio. Manca l'extradoganalità. Proprio quel tassello citato dal ministro, anche se in realtà il salto sarebbe già notevole e garantirebbe «... la definizione delle procedure per garantire la trasformazione all'interno del Porto» ha spiegato qualche settimana fa alla stampa il ministro Patuanelli, aggiungendo: «Sto insistendo moltissimo con l'Agenzia Dogane, con il Dipartimento delle Finanze del Mef (Ministero dell'Economia e Finanza, ndr): Trieste è zona extraUe. È extradoganale, altrimenti non si spiega la presenza della Guardia di Finanza ai valichi».

Resta quindi il problema delle Dogane. Trieste e il suo Punto Franco andrebbero tolti dalla lista delle zone franche Ue. Per essere inseriti

dove? Il recente Decreto attuativo non ha risolto la questione.

Un passo, quest'ultimo, che potrebbe completare il lavoro messo in piedi da politica locale e Autorità Portuale. Con la realizzazione dell'area Freeste, l'Authority ha spostato il Punto franco nei magazzini ex Wärtislä di Bagnoli della Rosandra a ridosso dell'area industriale triestina. L'obiettivo è quello di dare vita a uno sviluppo che dovrebbe segnare la vera svolta per quanto relativo alla ricaduta economica delle attività portuali sul territorio: si pensa all'insediamento di attività industriali manifatturiere per creare nuovi posti di lavoro. Quindi non solo merci di passaggio, ma container da aprire e camion da scaricare per lavorazioni che ne possano

accrescere il valore prima di rimetterle sul mercato.

Ma qual è, oggi, il vantaggio per un'industria manifatturiera che vuole insediarsi? «Logisticamente parlando, ci si trova in un luogo piuttosto favorevole da punto di vista geografico: in Alto Adriatico con collegamenti per il Far East. Ci sono aree attrezzate per il manufacturing e all'interno dei Punti Franchi non si pagano Iva, dazi e accise. Le merci - risponde Zeno D'Agostino



FREE PORT OF TRIESTE IS BACK, BUT...

After a sleep that lasted fifty years, the Free Port of Trieste is back, a topical issue. The process seems irreversible, provided that we put together a few more pieces of a very complex picture.

The recent ministerial decree (approved in 2017) authorizes industrial activities, reorganizes the areas according to the requirements of international trade and guarantees certain duty free zone for operators. But not everything went smoothly: there was no extra-duty. "I'm really insisting on the Customs Agency: Trieste is an extraUe area. It is extra-customs," said the Italian Minister of Economic Development, Stefano Patuanelli.

A step that could complete the work carried out by local politics and the Port Authority. The authority has already moved the Punto Franco close to the Trieste industrial area. The aim is to set up manufacturing companies to create new jobs. So not just passing goods, but containers to be opened and trucks to be unloaded for processing. But can we talk about the rebirth of the Punto Franco? "I would say yes. The operators who come to speak to us cite this advantage" replies the president of the Port Authority, Zeno D'Agostino. In the meantime, agreements are signed with the Chinese CCCC (China Communications Construction Company), which control the distribution of goods. What cannot be denied, however, is that today Trieste is much better known than it was only a few years ago and, thanks to the Silk Road, today you can invest even without being Chinese.

Nella foto in alto, Stefano Patuanelli, ministro triestino dello sviluppo economico del governo Conte.



stino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale - si possono tenere a magazzino, magari acquistate quando il prezzo è favorevole (semilavorati o materie prime, ndr). Quindi le si ha sul posto e poi si possono lavorare e spedire nell'Est e Centro Europa, aree economiche in crescita. C'è anche una componente finanziaria con il cosiddetto "differito doganale triestino" che consente il pagamento dopo 6 mesi».

Ma il Punto Franco è attraente anche per l'export: un vantaggio riguarda l'Iva che viene accreditata, ma non addebitata finché la merce sta in magazzino. Proprio per questo si sta valutando l'ipotesi del vino che sta lì ad invecchiare, un'opportunità molto interessante per il territorio. Finora ne stanno approfittando depositi di coils (bobine) di alluminio per le produzioni dei grandi elettrodomestici o legname o parti di meccanica di grandi dimensioni.

Ma si può parlare di rinascita del Punto Franco? «Direi di sì. Gli operatori che vengono a parlare da noi citano questo vantaggio» risponde ancora D'Agostino. Anche se poi aggiunge

con franchezza di attendersi che l'attività di trasformazione inizi con le tempistiche del mercato. «Non credo che da domattina ci saranno investimenti di chi, fino a ieri, non sapeva neanche dell'esistenza del Punto Franco».

Nel frattempo si firmano intese con i cinesi di CCCC (China Communications Construction Company), che controllano società di distribuzione delle merci. L'idea è quella di realizzare dei punti di raccolta per l'export delle merci stesse, tanto che ci potrebbe essere un vantaggio a sfruttare la posizione di Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, distanti circa 3 giorni (per tratta) di navigazione in più da Suez. Ma per far questo bisognerà stravolgere consuetudini, non basta sottolineare che il Porto di Trieste è più vicino di Rotterdam all'Est Europa. Ciò che non si può negare, però, è che oggi Trieste è molto più conosciuta di quanto non lo fosse solo pochi anni or sono e, grazie alla Via della Seta, oggi si può investire anche senza essere cinesi.

■ **Riccardo Coretti**

Un capannone di "freeste" proto a ospitare merci (Foto Lasorte).

I SUGGESTIVI MERCATINI DI NATALE SCENDONO DAI MONTI AL MARE

Il Christmas Village di Jesolo e il centro storico di Caorle meritano visite

Il mare d'inverno? Sì, una meta non più insolita

e che spesso regala grande soddisfazione, senza legare per forza il periodo natalizio ai classici mercatini di montagna. In Veneto, le spiagge del litorale da Bibione a Cavallino regalano suggestioni uniche, soprattutto a chi ha negli occhi solo gli arenili affollati di turisti e ombrelloni.

Il Christmas village di Jesolo, attivo dal 30 novembre al 6 gennaio, è solo un esempio di come questi luoghi possano essere meta di itinerari turistici anche al di fuori della loro collocazione stagionale più scontata.

All'indirizzo web www.jesolochristmasvillage.it è disponibile la lunga lista di eventi che possono accompagnare la visita alle 80 casette bianche tra piazza Aurora, via Trentin e piazza Mazzini. È il più grande mercatino di Natale del Veneto, ma fa solo da contorno al pezzo forte di questo tratto di costa sabbiosa con i suoi panorami che portano la mente lontana dai cliché del Natale con la neve in montagna.

Se si ha la possibilità di farlo, si può gustarsi l'intero susseguirsi di spiagge nell'arco di un week end, durante il quale non si deve lasciarsi sfuggire l'occasione di visitare il centro storico di Caorle e gli angoli più affascinanti della cittadina veneta.

Lasciati da parte gli impropri paragoni e i nomignoli fatti per attirare il turismo di massa ("la piccola Venezia"), scopriremo come Caorle sia invece una perla che d'inverno si lascia ammirare senza la pressione dei mesi caldi e affollati.

Da qualunque parte lo si raggiunga una volta parcheggiata l'automobile, il



centro storico di Caorle attorno a Rio Terrà delle Botteghe va girato senza meta, perdendosi tra i colori pastello delle case, così tradizionalmente dipinte per essere visibili da lontano, quando i pescatori dovevano rientrare in porto con la nebbia.

Caorle ha radici molto antiche e i primi documenti che ne testimoniano la vita risalgono all'epoca imperiale romana. Tuttavia, reperti archeologici collocabili tra il XIV e il XII secolo avanti Cristo raccontano di un villaggio prima che la cittadina facesse parte della colonia Iulia Concordia, l'attuale Concordia Sagittaria. Dopo i romani vennero i barbari che fecero fuggire gli abitanti locali sulle isole della vicina laguna, e

poi i Longobardi. Nei secoli successivi, com'è facile intuire, Caorle rimase legata alle sorti della Repubblica Serenissima di Venezia. La trasformazione in località turistica di grande interesse ebbe inizio a partire dagli anni '50 del secolo scorso.

Da non perdere in piazza Vescovado il Duomo dedicato a Santo Stefano Protomartire, uno degli edifici più antichi della città, eretto nel 1038 col suo magnifico campanile cilindrico. Così come il santuario della Madonna dell'Angelo che si trova alla fine della scogliera e all'inizio della spiaggia di Levante. Le origini della chiesa risalgono al VI o VII secolo.

■ Riccardo Coretti



RISTORANTE DI PESCE IN CENTRO A TRIESTE

La perfetta sintesi tra tradizione ed innovazione gastronomica in un ambiente moderno, con l'aggiunta di un pizzico di originalità: questi gli "ingredienti" della Trattoria Ristorante "Antica Ghiacceretta" di Trieste.

Cucina tipica gustosa e genuina in un ambiente moderno e rilassante

Tutta la saggezza ed i segreti dei vecchi pescatori, che si ritrovavano ad acquistare il ghiaccio nell'antica ghiacceretta delle origini, riecheggiano nella scelta di una cucina di pesce genuina, che coglie il meglio della tradizione per riproporlo in modo originale, in un gioco di gusti e sapori di un tempo ricreati attraverso nuovi abbinamenti.

caffè
EPPINGER
TRIESTE 1848

***I dolci sono la nostra storia
ma anche la nostra realtà...***



CAFFÈ • PASTICCERIA • DOLCI TIPICI
PRESNITZ PUTIZA PINZA FAVE TORRONE MARZAPANE

VIA DANTE 2 • TRIESTE • TEL. +39 040 637838

APERTO TUTTI I GIORNI 8.00 - 21.00

eppingercaffè@gmail.com • www.eppingercaffè.com

CONCESSIONARIO ADRIATCOMAGAZINE



CREATIVITÀ

Idee, strategia d'immagine e pubblicità
per aziende che vogliono
farsi conoscere e riconoscere



INNOVAZIONE

Prodotti e soluzioni multimediali,
ma anche nuove forme e nuovi linguaggi
per il marketing tradizionale



PRODUZIONE

Grafica, stampa, affissione e distribuzione,
servizi professionali per la comunicazione
e l'informazione



stefani
pubblicità
comunicazione e marketing

tutti i nostri servizi su:
www.stefanipubblicita.it



Piazza Silvio Benco 4, Trieste • tel. 040 365020

info@stefanipubblicita.it

OGNI TRIESTINO BEVE LE TAZZINE DI CAFFÈ DI DUE ITALIANI

IN CITTÀ ANCHE UN MUSEO DEDICATO ALLA BEVANDA

Suggi Liverani (Illycaffè): “Siamo l'unica azienda al mondo che produce sia il caffè che le macchine per utilizzarlo”

L'aria di Trieste profuma di caffè. Lo testimoniano sia il consumo annuale pro capite di caffè in città che, secondo dati ufficiali, è quasi il doppio rispetto ai consumi medi del resto d'Italia, sia una quotidianità in cui il caffè è abitudine consolidata e cultura diffusa.

Già nelle leggende il frutto del caffè deve le sue doti di stimolante nervino alla torrefazione. «Si narra che nell'antichità fu il pastore etiope Kaldi a vedere le sue capre particolarmente vivaci dopo aver brucato alcune bacche tra il verde e il rossastro - racconta Gianni Pistrini, presidente dell'Associazione Museo del Caffè -. Temendo che fosse opera del maligno, il pastore portò un ramo della pianta ai monaci di un vicino convento, fu buttato nel fuoco, ma sparse ovunque una fragranza molto gradevole. Allora i monaci ritennero la pianta benevola, macerarono i chicchi abbrustoliti nell'acqua che diventò di un marrone intenso: fu la prima tazza di caffè». Proprio grazie a Pistrini nel 2001 fu allestito il Museo del Caffè, allora ospitato nella Torre del Lloyd, sede dell'Autorità Portuale. Questo primo nucleo fu poi trasferito all'interno del Museo Commerciale che si trova alla Camera di Commercio di Trieste. Nel 2017 è nata anche l'Associazione Museo del caffè promotrice dei Cenacoli del Caffè, appuntamenti culturali



mensili che vanno da ottobre a maggio riguardanti il caffè e che riprenderanno il 14 gennaio presso la sede dell'Ince, in via Genova 9.

Trieste deve la sua consapevolezza di essere città del caffè anche a Illycaffè, un'eccellenza nella torrefazione, nella scienza e nell'arte della lavorazione del caffè: fondata nel 1933, quarta a livello nazionale per fatturato, l'azienda triestina è la marca leader nel segmento del caffè di alta qualità con un fatturato 2016 di 460 milioni di euro, di cui il 60% all'estero (dato Annuario Cofitalia 2018).

«Illycaffè lavora per la metà caffè di provenienza centro e sudamericana, il resto arriva dal Centrafrica, dall'Indonesia e dal Sudest asiatico. Fino al 1992 a Trieste si sdoganava solo Arabica, il caffè del-

la tradizione mitteleuropea, e ancora oggi l'azienda rimane fedele a questa varietà di caffè», spiega Furio Suggi Liverani, direttore Ricerca e Sviluppo dell'azienda. E il segreto di questo prodotto? «Non è una ricetta scritta su un quadernino, con indicati le quantità di ogni singolo ingrediente, ma si tratta di una preparazione dinamica che mantiene sempre lo stesso profilo sensoriale. Il caffè è un ingrediente naturale, cambia le sue caratteristiche da partita a partita, ma identificando quali sono le caratteristiche chimico - sensoriali di ogni lotto, un algoritmo e i software combinano

otto o nove tipi di caffè per ottenere sempre lo stesso gusto in tazza» - aggiunge Suggi Liverani.

Da decenni l'azienda triestina è all'avanguardia nello sviluppo di nuovi brevetti, ne detiene più di 500, ma alcuni sono considerati momenti di svolta, come due brevetti del 1974 del caffè porzionato in cialde in carta, con le relative macchine da caffè per usarle, e nel 2005 Iperespresso, un caffè porzionato che permette di ottenere una crema più che doppia rispetto all'espresso normale.

«Illycaffè è l'unica azienda al mondo nel settore caffècolico che produce sia caffè, sia le macchine per utilizzarlo - precisa Suggi Liverani - Dagli anni '70 ad oggi abbiamo sviluppato più di 100 modelli di macchine, adesso ne studiamo di nuove a basso impatto ambientale, con un consumo di energia molto più contenuto». E l'attenzione green si è vista anche nell'invenzione di Refilly, ricarica pressurizzata per il barattolo ad uso domestico, in grado di conservare la fragranza del prodotto e di esaltarne gli aromi, ricarica coperta da due brevetti.

Attenta all'evoluzione del mercato del caffè, l'azienda triestina ha concluso anche alleanze strategiche per esplorare ed espandersi nel mercato globale. Risale al 2008 una joint venture con Cola Cola, che ha lanciato sul mercato Illyssimo, il caffè freddo in lattina, mentre lo scorso anno ha siglato un accordo con Jacobs Douwe Egberts, gruppo tedesco olandese fondato nel 1753, il secondo più importante al mondo nel settore caffècolico, per la produzione di capsule in alluminio compatibili con il



Gli avveniristici macchinari della Illycaffè. Nel riquadro a destra, Furio Suggi Liverani, direttore Ricerca e Sviluppo dell'azienda triestina.





sistema Nespresso, il più diffuso al mondo. È all'orizzonte una competizione con Starbucks? «Contrastare l'espansione di Starbucks è un'idea a dir poco ambiziosa. - sorride Furio Suggi Liverani - Starbucks è una catena in franchising che si finanzia sia attraverso coloro che acquisiscono il marchio e ne utilizzano i prodotti sia con la quotazione in borsa, ha 28720 punti vendita in 78 Paesi, Illy una catena di poco più di 200 locali, possiamo solo pensare di battere un colosso del genere sulla qualità»

Dove dovrebbe puntare il caffè "triestino" per conquistare nuovi mercati? «I mercati occidentali sono ormai saturi. Il mio auspicio è vede-

re nei nuovi spazi del Porto di Trieste impianti per la produzione di caffè solubile istantaneo, l'unica chiave per arrivare ai mercati emergenti dell'Asia» conclude Suggi Liverani.

Dal 22 al 24 ottobre 2020 è intanto già prevista la decima edizione di Triestespresso Expo, fiera biennale degli operatori professionali di tutta la filiera del caffè, che già due anni fa ha richiamato in città 12 mila presenze, non solo da Italia e Centro Europa, ma anche da Stati Uniti e Australia. In attesa di raggiungere anche l'Asia.

(2-fine)

■ Paola Comauri

A CITY PERVADED BY THE AROMA OF COFFEE

Trieste is a city pervaded by the aroma and the culture of coffee. According to tradition the nervous system stimulant capabilities of coffee beans were discovered in ancient times by the Ethiopian shepherd Kaldi, who noted that his goats became more perky after eating those fruits. Tale told by Gianni Pistrini, President of the Coffee Museum Association, museum set up in 2001 near the Torre del Lloyd and recently transferred to the Trade Museum of the Trieste Chamber of Commerce. The association is also the promoter of the third cycle of the Cenacoli del Caffè, monthly coffee culture appointments. Trieste is also the headquarters of Illycaffè, leader in the preparation of top quality coffee, pioneers in coffee roasting. Furio Suggi Liverani, Research & Development Director of Illycaffè, explains that with an algorithm and software the company maintains always the same sensorial profile of the product, even if the coffee changes from lot to lot. Moreover Illycaffè is engaged in designing energy saving coffee machines, and in studying greener packaging. To grow in new market sectors the company has a joint venture with Coca Cola to sell cold coffee in cans and with JDE to produce capsules compatible with the Nespresso system. The western markets are already saturated so now the Research & Development Director wishes for instant soluble coffee production plants to be built in the future in the new areas of the Port of Trieste, the only winning idea to conquer the emerging Asian markets.

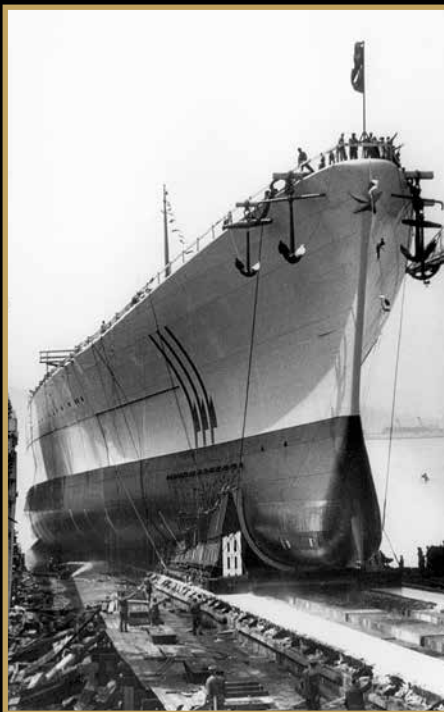
Lo stabilimento
della Illycaffè di Trieste.

corazzata roma

l'ammiraglia della Regia Marina

La *Corazzata Roma* è stata impostata a Trieste, al Cantiere San Marco, nel primo pomeriggio del 18 settembre 1938. A porre la prima lamiera della nuova nave (costruzione 1223 dei CRDA) fu il Capo del Governo in persona, Benito Mussolini, in una giornata resa tristemente famosa per il discorso sulla razza pronunciato dal Duce in Piazza Unità d'Italia.

La *Corazzata Roma* è stata la più grande nave da guerra di cui l'Italia si sia mai dotata. Più grande (anche se di poco) delle tre gemelle della Classe Littorio di cui faceva parte: le supercorazzate *Vittorio Veneto* (realizzata sempre a Trieste e consegnata alla Regia Marina nel 1938), la *Littorio* e l'*Impero* (Cantieri Ansaldo di Genova Sestri). Di tutte queste era quella con le migliori capacità nautiche. Dotata di eccezionale protezione orizzontale e verticale, che la rendeva praticamente inaffondabile, un sistema particolare di controcarene ne preservava il galleggiamento anche in

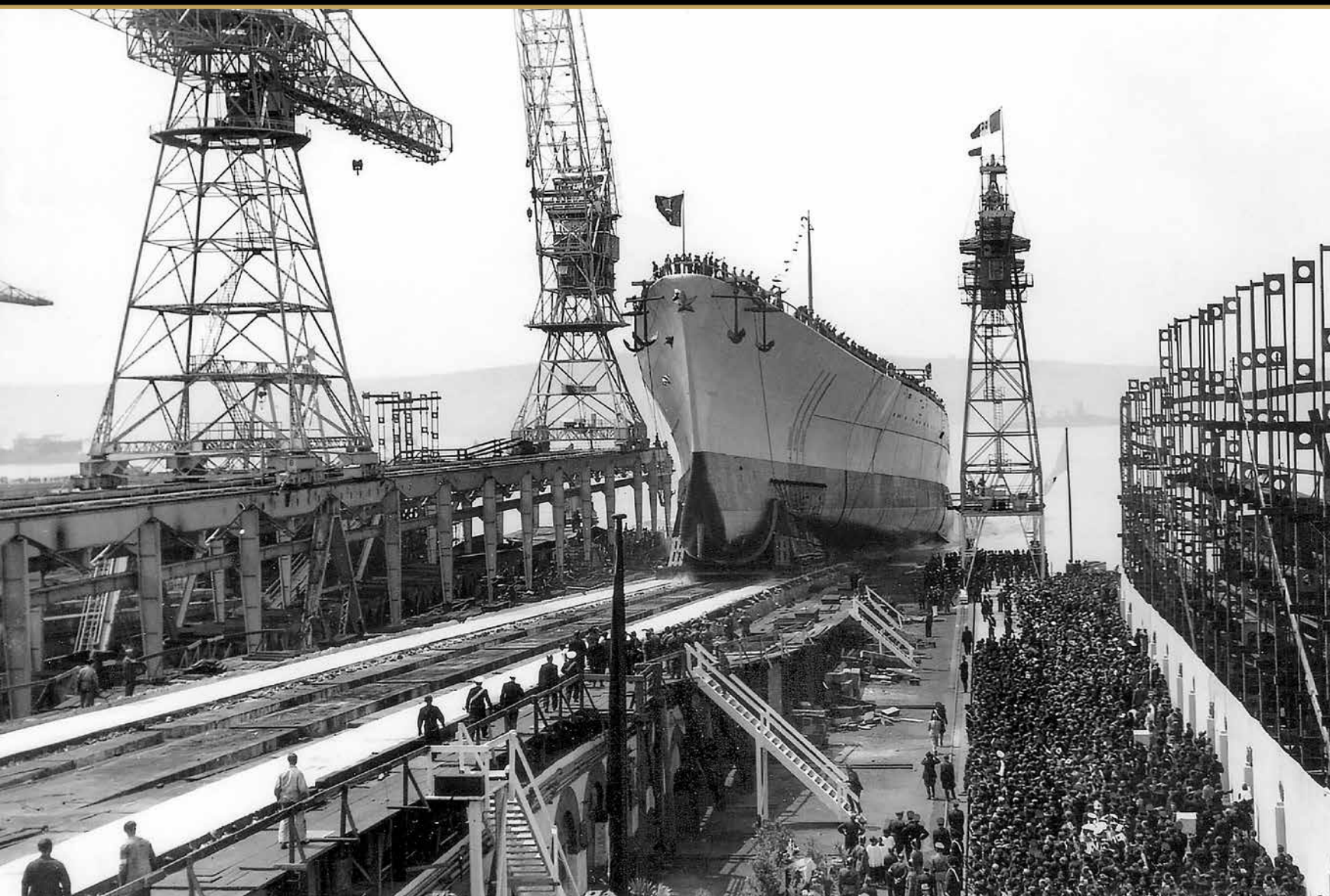


condizioni estreme di criticità. L'apparato motore, che aveva una potenza di 130.000 cavalli, la poteva spingere alla velocità di 30 nodi (praticamente 60 km/h) che rappresentava un record per una nave lunga 240 metri, larga 34 e del dislocamento di quasi 50.000 tonnellate.

Varata al San Marco alla vigilia dell'entrata in guerra (9 giugno 1940), fu consegnata alla Regia Marina soltanto il 14 giugno del 1942 in un momento in cui le sorti del conflitto erano ormai irrimediabilmente segnate.

La *Corazzata Roma* non ebbe mai modo di combattere. Il battesimo del fuoco sarebbe dovuto avvenire proprio a ridosso dell'8 settembre 1943.

Nelle prime ore del 9 settembre di quell'anno, la *Corazzata Roma*, su cui issava le insegne l'Ammiraglio Carlo Bergamini, Comandante in Capo delle Forze navali da battaglia, sarebbe dovuta partire da La Spezia assieme alla flotta per andare a contrastare lo sbarco alleato a Salerno. L'Ammiraglio Bergamini invece all'ultimo momento



corazzata
roma



CARATTERISTICHE DELLA CORAZZATA ROMA

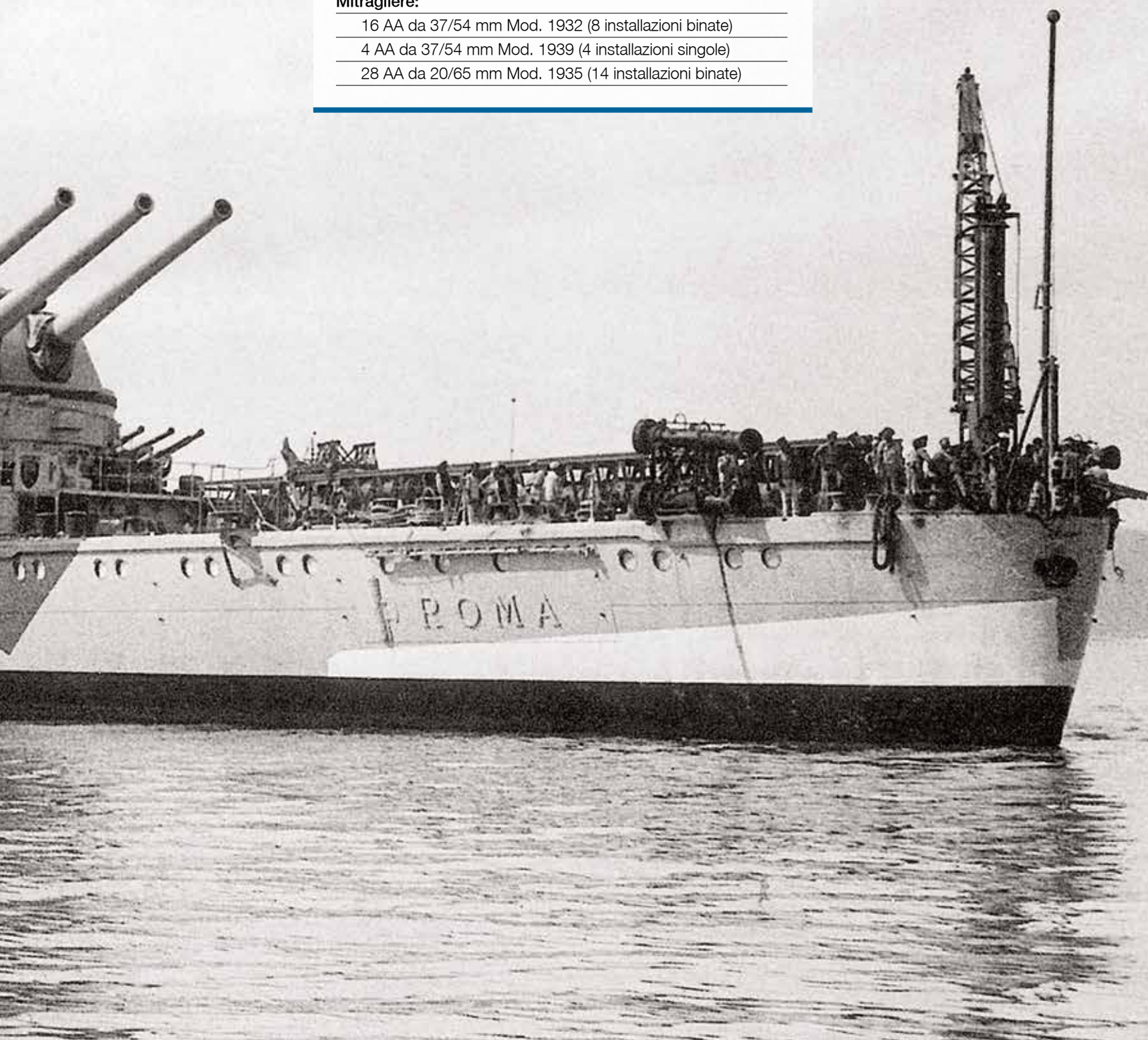
Lunghezza	240,70	metri
Larghezza	32,90	metri
Pescaggio	10,50	metri
Stazza lorda	46.215,00	Tonn.
Dislocamento	44.050,00	Tonn.
Potenza apparato motore	130.000	C.V.
Potenza massima apparato motore	160.000	C.V.
Velocità	31,00	nodi
Autonomia	3.920	miglia
Equipaggio:		
Ufficiali 120 - Equipaggio 1.800	1.920	

Cannoni:

9 cannoni da 381/50 mm Mod. 1934 (3 torri trinate)
12 cannoni da 152/55 mm Mod. 1936 (4 torri trinate)
4 cannoni da 120/40 mm per il tiro illuminante (4 installazioni)
12 AA da 90/50 mm Mod. 1939 (12 torri singole)

Mitragliere:

16 AA da 37/54 mm Mod. 1932 (8 installazioni binate)
4 AA da 37/54 mm Mod. 1939 (4 installazioni singole)
28 AA da 20/65 mm Mod. 1935 (14 installazioni binate)



corazzata roma

l'ammiraglia della Regia Marina

fu costretto ad obbedire all'ordine reale di trasferire la flotta a La Maddalena, dove peraltro non sarebbe mai arrivato a causa della precoce occupazione dell'arcipelago sardo da parte delle forze germaniche, divenute improvvisamente da alleate a nemiche. Passando con rotta occidentale alla Corsica la flotta, giunta nel Golfo dell'Asinara, fu attaccata da bombardieri tedeschi Dornier 217 K2. Gli aerei colpirono la *Roma* con due bombe mai impiegate prima d'allora in combattimento. Si trattava delle famigerate "Fritz 1400", plananti, radioguidate, antesignane dei moderni missili "intelligenti", che furono sganciate dall'improponibile altezza di 10.000 metri su un angolo di quasi 90 gradi. In particolare la seconda bomba, caduta vicinissima al torrione di comando, produsse effetti catastrofici. Si incendiarono le cariche di cordite dei cannoni da 152 mm: il fuoco immediatamente si trasmise alla santabarbara dei pezzi di grosso calibro e, con il vapore altissimo delle caldaie squarciate, si generò



Prove balistiche nel Vallone di Muggia.

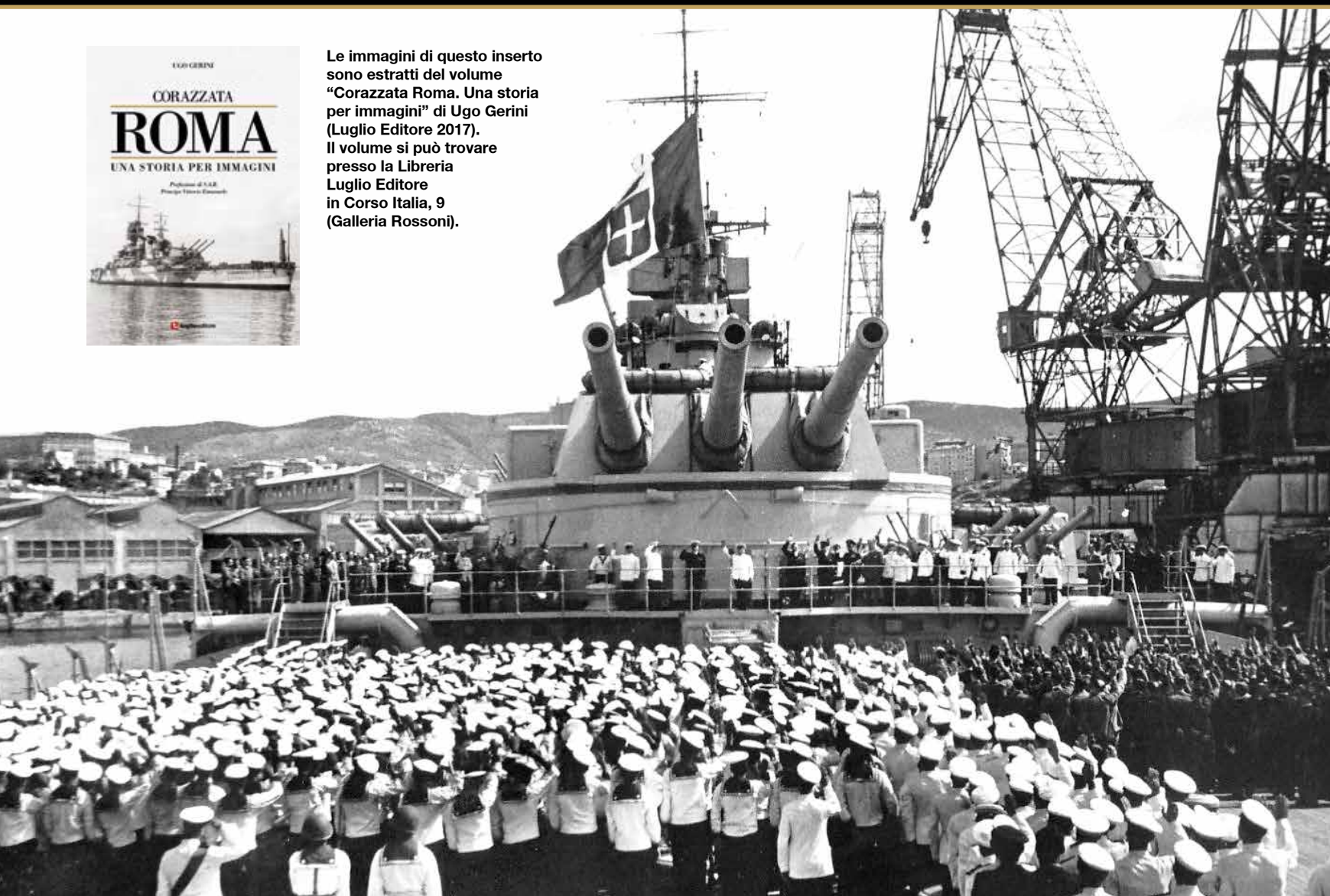
una combustione generalizzata capace di alzare un fungo di fumo altissimo visibile perfino da terra. Morirono subito quasi 1400 marinai compreso l'Ammiraglio Bergamini ed il suo Stato Maggiore. La nave si inabissò capovolta spezzata in due tronconi e se ne persero le tracce per 69 anni: il 17 giugno 2012 l'ingegner Guido

Gay scoprì finalmente il relitto adagiato sul fondo del Canyon subacqueo di Castelsardo alla profondità di 1200 metri. L'orgoglio della cantieristica triestina riposa dalle ore 16.12 di quel triste 9 settembre 1943 nelle profondità abissali del Golfo dell'Asinara.

Ugo Gerini



Le immagini di questo inserto sono estratti del volume "Corazzata Roma. Una storia per immagini" di Ugo Gerini (Luglio Editore 2017). Il volume si può trovare presso la Libreria Luglio Editore in Corso Italia, 9 (Galleria Rossoni).



60
ANNI DI ATTIVITÀ

Caldole
Lattinorio
Climatizzatori
Videospedanti
Conse. Idrotermico
Riscaldamento gas



sergas
Azienda termoidraulica

strada di Fiume 180 - via Viali 70A
Trieste - tel. 041 773096
www.sergas.it info@sergas.it

TRATTORIA RISORTA

Riva Edmondo De Amicis 1/a Muggia (TS)
Tel. 040 271219
Specialità pesce






Orari: 10.00 - 15.00 / 19.00 - 22.30 Chiuso domenica sera e lunedì



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

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



Delfino Verde

info@delfinoverde.it

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

PRUA PUNTATA SUL POLO SUD PER I RICERCATORI OGS

LA *LAURA BASSI* HA DOTAZIONI D'AVANGUARDIA

I tecnici libereranno in mare “alianti” pilotati da remoto per studi sull’acqua



La rompighiaccio *Laura Bassi*
attraccata alla Stazione
Marittima di Trieste
(Foto Francesco Granbassi).

Ha cambiato sesso, ma questo ormai non farebbe più notizia se non fosse che a vivere questa esperienza è stata una nave, la rompighiaccio “Ernest Shackleton”, oggi “Laura Bassi”, chiamata così in omaggio alla seconda laureata italiana nonché prima donna al mondo a ottenere una cattedra universitaria.

Di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS) di Trieste, che l'ha acquistata grazie a un finanziamento di 12 milioni di Euro erogato dal MIUR, la Laura Bassi sta solcando i mari dell'emisfero meridionale per la sua prima spedizione verso il Polo Sud, diretta alla base italiana Mario Zucchelli, nel Mare di Ross.

Servirà però a tutta la ricerca italiana, perché ne usufruiranno anche il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) e l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA), nell'ambito del Progetto Nazionale di Ricerca in Antartide.

Rispetto alle veterane che l'hanno preceduta, le navi da ricerca Italica ed Explora usate da OGS per molte campagne di ricerca e poi mandate in pensione, la Bassi - classe 1995 - è una nave multi-uso, figlia di una concezione progettuale all'avanguardia.

“È nave da carico, ma anche scientifica. Può trasportare una trentina di container e carburante per le basi antartiche; è dotata di una gru cargo con portata fino a 50 tonnellate e di una gru telescopica per mettere a mare fino a 10 tonnellate di strumentazione scientifica.”

Trattiene a stento l'entusiasmo Franco Coren (*nel riquadro in alto*), direttore del dipartimento di Geofisica della litosfera in OGS e direttore della sezione infrastrutture della Bassi, che nelle passate spedizioni di OGS in Antartide ha provato i pregi ma soprattutto le criticità delle precedenti navi. “L'Explora ha svolto con onore ben undici campagne in Antartide e tre campagne artiche, di cui due alle Isole Svalbard, spedizioni per acquisire dati sismici crostali in Mar Mediterraneo, più altri progetti. Ma di certo non regge il confronto con la Bassi, né per capacità operativa né per allestimenti scientifici.”



Oltre a un'elica a passo variabile e a 4 tunnel con elica che attraversano lo scafo e permettono di eseguire movimenti con precisione centimetrica mantenendo fissa una data posizione in mare, il suo punto forte sono le attrezzature scientifiche, pensate per servire nel prossimo ventennio la ricerca italiana. La poppa ospita un laboratorio umido dove si studieranno sedimenti geologici e campioni marini: plancton, microrganismi, la catena trofica degli oceani, le microplastiche. C'è poi un laboratorio secco equipaggiato con ecoscandagli e strumenti per la sismica, disciplina che usa onde acustiche per studiare fondali marini, zone di faglia e frane, e creare carte batimetriche dettagliate al centimetro.

“La nave - aggiunge Coren - è anche un luogo confortevole pensato per chi, come i 50 membri del personale scientifico e gli oltre 20 membri di equipaggio, deve vivere a bordo per alcuni mesi: offre aree dedicate a ricreazione e socializzazione, una piccola palestra e una sauna”.

La Bassi è già rientrata dalla sua prima spedizione con bandiera italiana nel Sud Adriatico, dove ha svolto ricerche su inquinanti e sulla pesca. E in questi giorni di inizio dicembre, sta navigando verso il Polo Sud dove effettuerà ricerche in cui è coinvolto il gruppo MAOS (Sistemi Oceanografici Mobili Autonomi) di OGS, per studiare nella zona del Mare di Ross l'andamento delle correnti marine e le caratteristiche chimico-fisiche lungo la colonna d'acqua: dal fondale fino agli strati più superficiali.

Elena Mauri, biologa oceanografa e ricercatore di OGS sta seguendo in remoto, da Trieste, un progetto del gruppo MAOS chiamato ESTRO, che indaga gli effetti delle fluttuazioni di salinità marina sulle correnti profonde, e dei venti su quelle superficiali.

“Da anni si è notata una graduale diminuzione della salinità nelle acque che escono dal Mare di Ross, che si deve in parte - forse - allo scioglimento dei ghiacciai. Ma si sono registrati anche cicli pluriannuali in cui la salinità aumenta,” spiega Mauri. Capire le dinamiche delle correnti polari e quali influenza abbia la



salinità non è un esercizio fine a se stesso. Temperatura e salinità dell'acqua ne modificano la densità: le acque più dense (più fredde e più salate) di origine polare scendono sui fondali oceanici, richiamando le acque superficiali più calde dall'equatore verso i poli, creando una circolazione che ha effetti a livello planetario. In questi spostamenti le correnti trasportano energia sotto forma di calore e, ridistribuendola, condizionano le correnti in modi non sempre prevedibili. Gli ambienti polari sono i più delicati, poiché subiscono i cambiamenti più repentini e ciò si ripercuote a livello globale.

Ma c'è di più, aggiunge Mauri: "Le acque polari, sprofondando, catturano l'anidride carbonica prodotta dall'uomo sequestrandola anche per migliaia di anni in profondità, impedendone la reimmissione in atmosfera".

Per studiare queste dinamiche, i tecnici di OGS libereranno in mare strumenti diversi, come i glider, simili ad alianti pilotabili da remoto, che rilevano le caratteristiche chimico-fisiche della colonna d'acqua mandando i dati a terra via satellite. "Verranno liberati anche altri strumenti che si sposteranno con le correnti, misurandole e inviando dati anche per anni: i drifter, che danno indicazioni sulle correnti superficiali e gli Argo float, che forniscono dati sulla colonna d'acqua nelle zone di polinya, aree di mare libere, sebbene circondate da ghiacci." Questo, però, è solo l'inizio: con un costo di 440.000 Euro al mese in rada, e 660.000 in navigazione, è prevedibile che alla Bassi resti poco tempo per riposare. Ma non c'è dubbio che saprà farsi onore.

■ **Cristina Serra**

VESSEL *BASSI* IS HEADING TOWARDS THE SOUTH POLE

The new research vessel "Laura Bassi", owned by the National Institute for Oceanography and Experimental Geophysics, purchased thanks to financing by the MIUR. She substitutes the ships already used for numerous campaigns around the world, like the "Italica" and the "Explora" of obsolete concept. She will be used not only for research campaigns of OGS but also of the other main Italian research institutes: CNR and ENEA.

After a first campaign in the South Adriatic, the vessel is now heading towards the South Pole to effect marine biology research, studies of the seafloor and salinity of the waters, factors, capable of influencing the circulation of the sea currents at planetary level. The *Laura Bassi*, named after the first Italian scientist to have achieved a university chair, is equipped with sophisticated research laboratories as well as precision instrumentation which make her a precious jewel available to Italian science.

La Laura Bassi
è figlia di una concezione
progettuale all'avanguardia.

IMPIANTI NAVALI - INDUSTRIALI - CIVILI

**PROFESSIONALITÀ
E COMPETENZA**
in tutta Italia e nel mondo



- Impianti IDRICI
- Impianti AREE CATERING chiavi in mano
- Impianti GAS
- Impianti VAPORE
- Impianti CRIOGENICI
- Impianti per RAFFINERIE E REPARTI PETROLIFERI
- Impianti OLEODINAMICI
- Impianti CO₂ - SCHIUMA SPRINKLER
- Impianti di COGENERAZIONE E GASSIFICAZIONE
- Sanificazione impianti idrici e aerulici con l'innovativo metodo **H₂O₂RIZO₃NTM**



stefani



Officine Belletti

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



LA SPEDIZIONE TRIESTINA IN MEZZO AI GHIACCI

CARL WEYPRECHT FU L'EROE CHE LA GUIDÒ

Con il *Tegetthoff* raggiunsero l'arcipelago poi chiamato Francesco Giuseppe

Sono 191 le isole all'estremo Nord nel pianeta, a 82° e 5' di latitudine, che formano l'Arcipelago dell'Imperatore Francesco Giuseppe, la Kaiser Franz Joseph Land: a Cap Fligely (900 km dal Polo) - promontorio che domina l'isola più settentrionale intitolata a Rodolfo d'Asburgo - il 12 aprile 1874 fu piantata la bandiera austro-ungarica da parte di Julius Payer, Eduard Orel e Antonio Zaninovich, tre dei ventiquattro componenti la spedizione polare. La terra fu avvistata il 30 agosto 1873 e raggiunta il primo novembre perché la nave era alla deriva bloccata nei ghiacci; fu la prima scoperta in Europa dal XVI secolo e rese i protagonisti degli eroi.

Uno dei massimi esperti sull'argomento è Enrico Mazzoli, triestino, autore di libri, saggi e articoli sia sulla spedizione del 1872-1874 sia su Carl Weyprecht; alla sua iniziativa si deve la stampa del diario di Eduard Ritter von Orel conservato dai discendenti. Alpinista e viaggiatore naturalista, Mazzoli vanta esperienze sulle Alpi e in Africa, protagonista fin dal 2005 di spedizioni polari, della traversata in slitta sulla costa orientale della Groenlandia e della missione alle isole Svalbard.

La "Polar Expedition" fu un successo straordinario per l'epoca, frutto della capacità e determinazione di persone fuori dal comune come

Carl Weyprecht, nato nel 1838 a Darmstadt in Assia, ufficiale della marina austro-ungarica, scienziato ed esploratore; Julius von Payer, nato nel 1841 a Teplitz-Schönau città termale oggi in Repubblica Ceca 70 km a sud di Dresda cartografo, alpinista e pittore; e il conte Hans von Wilczek nato a Vienna nel 1837 che fu il generoso sostenitore dell'impresa.



Dei 24 uomini in mare dal 13 giugno 1872 al 3 settembre 1874 sopravvissero tutti tranne il ventinovenne macchinista Otto Krisch. Neanche trent'anni prima la spedizione dell'inglese Sir John Franklin - che cercava il passaggio a Nord-Ovest con le navi *Erebus* e *Terror* - scomparve e nessuno dei 129 uomini fu mai ritrovato nonostante anni di ricerche; questo episodio ha ispirato autori come Charles Dickens, Jules Verne e molti altri fino a Clive Cussler.

La figura chiave dell'impresa "triestina" è Carl Weyprecht, a 22 anni eroe a Lissa con l'Ammiraglio Wilhelm von Tegetthoff, convinto protagonista dell'esplorazione e morto di tubercolosi a 43 anni; a lui si deve l'ideazione dell'anno polare internazionale (IOY): la realizzazione di una rete di stazioni polari di diverse nazioni che collaborano rilevando simultaneamente dati per almeno un anno.

Le premesse per l'impresa furono complesse e coinvolsero molte persone che studiarono nei

A sinistra, ritratto di Carl Weyprecht, personaggio determinante dell'impresa "triestina".

A destra, Carta della Terra di Francesco Giuseppe, come rilevata da Payer. In realtà, le terre che si vedono all'estremo nord non esistono, e furono il probabile risultato di un effetto ottico (da "Die Österreich-Ungarische Nordpol-Expedition 1872-1874", Wien 1876).



Offenes Wasser

Etienne C.

WEYPRECHT, THE HERO OF POLAR EXPEDITION

The "Polar Expedition" (13th June 1872 - 3rd September 1874) took 24 men (all survived except the engineer Otto Kirsch) to discover the 191 islands that form the archipelago of the Emperor Franz Joseph in the far North of the planet, the Franz Joseph Land. A great success at the time, fruit of the capability and determination of people beyond the ordinary like Carl Weyprecht, Julius von Payer, and Hans von Wilczek, generous supporter of the venture. The central figure of this endeavor is Weyprecht, 22 year old hero at Lissa with Admiral Wilhelm von Tegetthoff, a firm believer and key actor of the exploration who died of tuberculosis at 43 years of age, his the International Polar Year (IOP) idea. The three mast 220 ton wooden vessel was built in Brema, the auxiliary propeller engine by the Stabilimento Tecnico Triestino and the boilers by the Triestine Tommaso Holt. The ship's chosen name was Wilhelm von Tegetthoff, deceased a year before the start of the venture. Weyprecht wanted on board sailors of the Austrian coast, volunteers and paid, whom he had recruited by his friend Heinrich von Littrow, at the time commander of the Fiume Coast Guard.

The return two years later was epic: the group had walked in prohibitive conditions towing four launches from May 20th till August 15th when they hoisted sail and navigated to debark in Vardö on September 3rd. On the southernmost island - Champ - to the south-east there is Cape Trieste and to the south Cape Fiume. Funds for the expedition were private, not public (to the Florins of von Wilczek additional contributions arrived from all over the empire from rich industrialists and common people through a dedicated committee), so the islands were annexed by the Soviet Union, declared nature reserve in 1994 and from 2011 absorbed into the Arctic National Park.



Le immagini di questo inserto sono estratti del volume "Trieste fra i ghiacci" di Enrico Mazzoli (Luglio Editore 2012). Il volume si può trovare presso la Libreria Luglio Editore in Corso Italia, 9 (Galleria Rossoni).

minimi dettagli ogni necessità per resistere due anni in condizioni estreme e trarne preziose informazioni oltre alla scoperta in sé. Il vascello di 220 tonnellate a tre alberi in legno (che resistette perfettamente) fu costruito a Brema, il motore ausiliario ad elica venne realizzato dallo Stabilimento Tecnico Triestino e le caldaie dal triestino Tommaso Holt. Il nome scelto per l'imbarcazione fu *Wilhelm von Tegetthoff*, scomparso un anno prima dell'avvio della spedizione.

Weyprecht volle a bordo marinai del litorale austriaco, volontari e stipendiati, che considerava i più adatti per l'impresa ("Vivono con la bora e la neve nelle loro stanze prive di riscaldamento" scriveva) e chiese all'amico Heinrich von Littrow - già direttore dell'Accademia di Commercio e Nautica di Trieste e all'epoca comandante della capitaneria di porto di Fiume - di aiutarlo a reclutare i marinai: il più giovane era il triestino Antonio Scarpa, da Volosca salirono a bordo Vincenzo Palmich, Francesco Lettis e Giacomo Sussich, da Fiume Pietro Lusina, Pietro Fallesich e Lorenzo Marola, da Fianona Giuseppe Latkovich, da Buccari Giorgio Stiglich e dalle isole di Lussino Antonio Catarinich, da Pucischia a Brazza Antonio Lukinovich, da Santa Domenica a Lesina Antonio Zaninovich. Il comandante era il norvegese Elling Carlsen e a bordo, oltre a Weyprecht e Payer, salirono



il tenente di vascello boemo Gustav Brosch, l'aspirante ufficiale Eduard Orel, il macchinista Otto Kirsch e il fuochista Joseph Pospischill che erano moravi; non mancavano un maestro d'ascia di Draga (Fiume) Antonio Vecerina, un

Enrico Mazzoli, nella foto al centro, con la bandiera della città, dopo aver raggiunto Capo Trieste, nella missione del 2008.



A. Obermüllner.
La *Admiral Tegetthoff*
si separa dalla *Isbjörn*
e inizia la sua marcia
verso nord (Landesmuseum
für Kärnten, Klagenfurt).



Moneta commemorativa
di 20 scellini in argento,
uscita in Austria nel 2005.

cuoco e responsabile della conservazione del cibo Johann Orrasch di Graz e il medico ungherese Julius Kepes. Nove cani - determinanti in diverse situazioni durante i due anni della spedizione - furono affidati alle cure dei cacciatori-alpinisti di San Leonardo in Val Passiria Johann Haller e Alexander Koltz.

Il rientro fu epico: il gruppo camminò in condizioni proibitive trascinando le quattro scialuppe dal 20 maggio al 15 agosto quando poté issare le vele e navigare fino all'avvistamento di un peschereccio russo il 24 agosto che li aiutò fino allo sbarco a Vardö il 3 settembre. La spedizione era privata e non statale (ai fiorini di von Wilczek si aggiunsero quelli donati in tutto l'Impero da ricchi industriali e gente comune tramite un apposito comitato). Così le isole furono reclamate nel 1914 e poi annesse dall'Unione Sovietica nel 1926 in quanto considerate terra di nessuno malgrado le vibranti quanto vane proteste della Norvegia.

La supposizione che a Est delle isole Svalbard (arcipelago norvegese) potesse esserci qualcosa aveva alimentato il mistero per cartografi ed esploratori verso una terra che nel 1707 il baleniere olandese Cornelis Giles avvistò (Gillis Land) e il norvegese Fredrik Rønnbeck raggiunse nel 1865 senza però rendere pubblica la scoperta che solo la missione austriaca fece.

Da allora si susseguirono diverse missioni verso quella meta, adoperata come base d'appoggio per successive spedizioni al Polo ospitando per anni stazioni meteorologiche. Nel 1994 le isole dell'arcipelago sono state dichiarate riserva naturale e dal 2011 inglobate nel parco nazionale artico russo dopo un'azione di bonifica delle migliaia di tonnellate di rifiuti accumulate dalle varie spedizioni.

Nell'isola più meridionale - Champ - a Sud-Est c'è Capo Trieste e a Sud Capo Fiume; qui si trovano dei massi perfettamente sferici (geodi) di tutte le dimensioni fino a tre metri di diametro, simili a quelli di Moeraki in Nuova Zelanda e del Diquís Delta in Costa Rica.

Sull'isola di Guker nell'agosto 2019 è stato permesso ad una nave da crociera norvegese di passare e le strutture della ex base abbandonata sono un mini resort di lusso. Oggi, con qualche decina di migliaia di euro, c'è chi - tra luglio ed agosto con le temperature che oscillano intorno allo zero e 24 ore di luce - sale a 81° di latitudine per fotografare quegli orsi ed altri animali che centocinquanta anni orsono furono tra i pericoli più seri che gli esploratori affrontarono per mesi quando la Tegetthoff si bloccò a -30° nella banchisa il 14 febbraio 1873.

■ Giulia Stibiel

SULLE RIVE ZAMPETTAVA IL PINGUINO MARCO

TRIESTE OSPITA UN INTERESSANTE MUSEO DELL'ANTARTIDE

È l'unico in Italia aperto al pubblico, ma reclama spazi più ampi

Una suggestiva ricostruzione delle esplorazioni antartiche nel Museo ospitato nel parco dell'ex Opp.



Zampettava disinvolto lungo le rive triestine, non lontano dall'Aquario che lo ospitava, a pochi metri da quell'acqua di cui qualche goccia, chissà, era come lui originaria dei mari dell'emisfero australe. Nella sua naturale divisa da "maggior-domo", Marco, pinguino o, per essere più precisi, pinguina, come più tardi i ricercatori del Museo di Storia Naturale di Trieste appurarono, rappresentava una delle attrattive più singolari della città. Sono diverse le generazioni di triestini e non solo, che ricordano quel disinvolto animaletto mettersi in posa di fronte a centinaia di obiettivi che lo immortalavano assieme a grandi e piccini.

Marco arrivò a Trieste nel 1953 a bordo della nave *Europa*, come scrive il giornalista Roberto Covaz nel suo libretto "Marco il pinguino di Trieste", che narra nel dettaglio l'epopea triestina del pennuto protagonista. Si ricordano in particolare le sue super nuotate nella vasca grande del vecchio acquario: uno spettacolo che suscitava stupore e tanta tenerezza. Marco era arrivato in città dopo esser stato "rapito" in Sudafrica da alcuni marinaretti buontemponi. I lupi di mare, successivamente, avvertirono in mezzo al petto più di un extrasistole quando dovettero affidare il pinguino all'aquario locale. Marco, che per effetto del fenomeno dell'imprinting si percepiva quale "uomo", e spesso si comportava come tale, se ne volò da questo mondo nel 1985 nel rimpianto generale. Gli succedettero Zigo e Zago, genitori di Domino. Pulcinella, spentasi nel 2010, fu l'ultima di questa specie a risiedere nel vecchio acquario.

In tema di pinguini, c'è una importante liaison tra l'indimenticabile Marco e l'emisfero australe da dove questi animali esclusivamente provengono. A Trieste, nel comprensorio dell'ex Ospedale Psichiatrico, oggi parco che ospita diversi enti e realtà istituzionali e culturali, si trova il Museo Nazionale dell'Antartide "Felice Ippolito", nato nel 1996 come centro interuniversitario tra gli atenei di Trieste, Siena e Genova. Essendo chiusa la sede ligure dal 2018, e riservata quella senese con i suoi reperti ai soli studiosi, la sede triestina è la sola oggi a essere accessibile al pubblico e a offrire un interessante sguardo sull'affascinante continente antartico. Per la precisione il museo triestino punta l'obiettivo sulla storia dell'esplorazione di quel mondo e sulle ricerche in geologia e geofisica



marina, ospitando materiali e documentazioni frutto delle spedizioni italiane.

Il Museo dell'Antartide, ufficialmente inaugurato il 30 giugno 2004, è collocato in una palazzina situata all'estremità Nord del parco. Si sviluppa su 850 metri quadrati divisi in 17 settori. Diversi grandi pannelli screziati con tinte bianco azzurre circondano gli ambienti museali rimandando a quei paesaggi algidi dove sono i ghiacci a esercitare dominii e prospettive. Si parte dalla storiografia del continente, esemplificata da una serie di preziose carte storiche originali in cui spicca la carta del mondo *Typus orbis terrarum*, contenuta in una edizione originale dell'atlante *Theatrum orbis terrarum* di Abramo Otelio, considerato il primo atlante moderno, stampato a Anversa nel 1570. Si prosegue con una storia delle esplorazioni antartiche con spazi dedicati a Robert Falcon Scott, Roald Amundsen e Ernest Henry Shackleton. Sono stati riprodotti fedelmente gli interni della capanna utilizzata da Scott oggi ancora conservata a Cape Evans, la tenda lasciata al Polo Sud da Amundsen e il tragico naufragio della "Endurance" di Shackleton.

Esplorazioni e imprese nei ghiacci dell'Antartide sono stati realizzati grazie a una serie di strumentazioni e attrezzi ben documentati. Entrando in una galleria a spirale, il visitatore, per mezzo di diversi pannelli posti in ordine logico,

THERE WAS A PENGUIN NAMED MARCO

There was, once upon a time, a cute penguin named Marco. He arrived from the faraway beaches of South Africa, youngling, all the way to the Trieste Aquarium, "kidnapped" by some merry sailors. Grown among humans, he felt human himself, strolling freely about the Triestine "rive" (waterfront), posing for the many photographers with children and adults. From 1953 till 1985 Marco was one of the attractions of the main regional city, being lovable, cuddly and a curiosity. Other penguins arrived, however none equaled his charisma.

Even the National Antarctica Museum Felice Ippolito situated within the area of the ex Psychiatric hospital of Trieste took interest in them. An inter-university structure tied to the faculties of Genova, Siena and Trieste to spread knowledge of that far-away continent. The Trieste department is today the only one open to the public, focusing on the Antarctica explorations for geology and marine geophysics research. The museum stores materials, documents and equipment used for the geological and marine expeditions.

Fundamental is the work done by the researchers for school educational material. By the Museum Management Committee, who in preparing to participate in the prestigious "Trieste ESOF 2020" with an exhibition on extreme environments, is asking to the Trieste administration to move to new facilities, more specifically in the Warehouse 26 in Porto Vecchio (Old Port) to be able to extend the exhibition with more and interesting materials.

**Il pinguino Marco
osservato
da increduli triestini.**



Una serie di immagini del museo triestino dell'Antartide.

riesce a apprendere le caratteristiche salienti del sesto continente. Ad aiutare ulteriormente nella ricostruzione dell'Antartide, alcune postazioni interattive, percorsi multimediali, laboratori didattici dedicati alle scuole. Vi sono poi l'originale motoslitte, indumenti, calzature, radio ricetrasmittenti e tanto altro ancora della "prima spedizione in Antartide completamente autonoma" organizzata nel 1975 da Antonio Cepparo. In bella evidenza i modellini delle navi OGS Explora e dell'Italica. Nell'ultima sezione del Museo, le immagini di diversi pinguini che ci rimandano a Marco e ai diversi uccelli che popolano quelle remote latitudini. Vicino ai pinguini, una piccola area dedicata ad alcuni frammenti di meteoriti che in Antartide, per motivi climatici, si conservano meglio e più a lungo. "Entro l'anno inaugureremo una nuova sezione dedicata all'ufficiale della Marina Militare Giovanni Ajmone Cat - annuncia Ioanna Protopsalti del comitato di gestione museale - Daremo inoltre

un nostro contributo a "Trieste Esf 2020" con una mostra dedicata agli ambienti estremi."

"Accanto alle esposizioni attuali - informano Ester Colizza e Gianguido Salvi, rispettivamente direttore e vicedirettore del museo - disponiamo di altri reperti e documentazioni. Materiali che potrebbero essere esposti se il Museo potesse ampliarsi trasferendosi, come abbiamo richiesto al Comune, negli spazi del capiente Magazzino 26 in Porto Vecchio. Un cambiamento che ci garantirebbe maggiore visibilità, ma che deve essere approfondito sotto il profilo delle spese. La sede attuale ci sta un po' stretta, soprattutto per la sua perifericità e per l'impossibilità di consentire l'accesso a pullman nel parco, con la conseguente perdita di visitatori. Ultima questione, non di poco conto, la mancanza di indicazioni che consentano di raggiungerci".

■ Maurizio Lozei



ANCHE UN PRETE “A MOLLO” PUÒ LEGGERE IL VANGELO

IL NATALE SUB A TRIESTE DAL 1976

A immergersi è don Francesco Pesce,
e non poteva essere diversamente

Quei passi del Vangelo quasi sussurrati sott'acqua, divulgati attraverso una campana di vetro che diventa un altare speciale e fonte di aggregazione anche per chi non crede. Unico in Europa, forse non ancora “compreso” del tutto a Trieste e dintorni. È il “Natale Sub”, la manifestazione che bagna e nobilita il 26 dicembre sulle Rive del capoluogo sin dal 1976, idea concepita e sorretta negli anni dal Sub Sea Club, ideata dal suo primo presidente Gianfranco Annis, il primo a credere

in un progetto tanto atipico quanto intenso e articolato, nei contenuti e nella logistica di cui necessita.

L'idea si traduce nella celebrazione di una Santa Messa al cospetto del mare, o meglio, letteralmente nei fondali del Golfo di Trieste, copione che prevede un sacerdote intento a leggere l'Omelia durante una immersione. Già, come? Negli anni il Natale Sub di Trieste è stato cesellato sul fronte del luogo, dei protagonisti e della struttura in grado di agevolare il “colpo di





Don Pesce esulta, l'omelia è stata ok.



teatro” più suggestivo della mattinata del 26 dicembre, quello appunto legato alle parole delle Sacre scritture divulgate sotto il livello del mare, tema disegnato da un uomo di chiesa a mollo, supportato naturalmente da una pletera di sub. All’inizio il “problema” tipico fu risolto da don Giuseppe Dreossi, sacerdote appassionato di apnea e pesca, il quale, oltre a suggerire la fase dell’Omelia in mare, prese alla lettera la missione e diede l’esempio sul campo, immergendosi all’epoca munito di una maschera subacquea,

tra l’altro particolarmente ingombrante, ricordano gli annali, definita “gran facciale” e dotata di un microfono allegato all’erogatore che permetteva la respirazione (ardua) e la lettura (difficile).

Altri tempi. Dopo la fase pionieristica, avvenuta in Sacchetta, Natale Sub cambia il primo attore e nel 1992 affida la saga a don Luciano Giudici nelle vesti del cantore con abito talare in neoprene, fase che porterà gradualmente l’approdo in Scala Reale, nei pressi di Piazza Unità, svolta che disegna una conseguente maggior visibilità e che vedrà poi per due stagioni protagonista anche don Alessandro Amodio, l’attuale presidente della Caritas Diocesana, non a caso affiancato al progetto, memore infatti dei suoi trascorsi all’Istituto Nautico e della cura della “Stella Maris”, l’associazione a supporto, spirituale e materiale, della gente di mare. Nel frattempo il progetto cresce, matura, coinvolge le istituzioni e pone in campo uno scenario ancor più degno. Al posto della maschera “gran-facciale” arriva la campana di plexiglass, idea concepita da Ruggero Loperfido e realizzata tecnicamente dal fratello Fulvio, corrispondente ad una sorta di cupola in grado di accogliere il predicatore subacqueo a circa tre metri nel fondo marino, consentendo la lettura dell’omelia in modo più agevole e strutturato, a beneficio anche della platea a terra, sempre più numerosa e arricchita dal sostegno del Comune di Trieste, dai volontari dell’Ana, Associazione Nazionale Alpini, dal Corpo Volontari dei Pompieri e dalla Guardia Costiera, senza contare anche l’innovazione fornita dall’allestimento di uno schermo gigante, in grado di irradiare al meglio la visione delle operazioni sulle Rive coniugate alla fine a un tocco di convivialità, tradotto dall’offerta al pubblico di panettone e vin broulè.

Insomma, Natale Sub in qualche modo diventa un vero culto post cenone del 25, intrigante per i media e accolto anche dalla Diocesi di Trieste. Sì, perché negli anni non mancheranno mai i conforti sul campo dell’Arcivescovo Crepaldi, Vescovo di Trieste, convinto assertore dell’originalità dell’iniziativa, sacra, unica, fruibile senza particolari patemi liturgici.

Non è tutto. A conferire un tocco di “colore” al progetto targato Sub Sea Club, arriva il nome del sacerdote che dal 2014 si prende la briga di immergersi con maschera, boccale e messale, si



chiama don Francesco Pesce, prete e sub. No-men omen.

Negli anni non sono mancate inoltre altre "incursioni" di colore. Vedi quanto avvenuto nell'edizione 2011 di "Natale Sub", quando nelle acque triestine è sbarcata Monica Caccaro, varesina, professione impiegata ma soprattutto tra le poche donne in campo europeo a immergersi con un intrigante stampo vintage, anzi storico, riletto con lo scafandro da palombaro ed elmo di bronzo. Capitan Nemo la vorrebbe a bordo del suo Nautilus ma Trieste è riuscita ad averla tra le sue file, accompagnata dall'egida dell'Historical diving society, realtà di Ravenna dedicata all'archeologia sperimentale rievocativa in salsa marittima.

"Natale Sub" esiste e resiste ma i problemi non mancano. Lo sanno bene i presidenti del Sub Sea degli ultimi anni, da Francesco Tomini all'attuale Alessandro Zucca, in prima fila per far quadrare pure i conti di un'operazione

per certi versi anche onerosa. "Il pubblico pensa magari che il peso economico sia del Comune - afferma Zucca - in realtà è il nostro club e con molto sacrificio a fare fronte a tutto, aiutato anche dalla Federazione. Ci piacerebbe soprattutto che la gente capisca la reale portata della manifestazione, di quanto si è creato negli anni a favore dell'intera cittadinanza. Siamo gli unici in Europa a proporre una cosa simile. La gente lo apprezza, certo - aggiunge il presidente del Sub Sea Club - ma forse non abbiamo trasmesso abbastanza il valore dell'iniziativa. La Barcolana è arrivata alla 51a edizione, noi alla 43a, siamo lì...".

È vero. Don Pesce intanto garantirà il suo servizio, non camminerà mai sulle acque, ma si immergerà ancora, predicando la parola di Dio in quella campana di plexiglass a tre metri di profondità.

■ **Francesco Cardella**



SUB CHRISTMAS, UNIQUE THROUGHOUT EUROPE

A plexiglass dome submerged in about 3 meters water on the Gulf of Trieste seabed, a priest with a diver certification and a logistic assistance provided by scuba divers of the Alpini, Fire Department and Coast Guard. This is the formula for Sub Christmas, an event unique throughout Europe and offspring of a project launched by Sub Sea Trieste, led at the time by President Gianfranco Annis. Making it over 40 yearly appointments fixed simply during the mornings of the 26th December., initially in the Sacchetta basin and in recent years prepared in the basin of water in front of the Scala Reale, near Piazza Unità, where the public can watch the operations also thanks to a giant screen.

The heart of "Sub Christmas" takes place in the sea, where dozens of scuba divers give support to the celebrant intent on reading the Christmas Homily, he too equipped with mask and mouthpiece but inside a glass dome which becomes an altar unique in all of Italy and the whole Europe. Notwithstanding the longevity of the ceremony, the staff of Sub Sea Trieste invokes more attention to the organizational requirements and the logistic scope to enable a Holy Mass celebrate on land and in the sea blessed by the Bishop of Trieste, Mons. Crepaldi, himself. By the way, the chaplain officiating underwater for some years now is an expert diver too and his name is Francesco Pesce (Fish). A name, a fate, a unique mission in the world.

Una serie di edizioni
del suggestivo Natale Sub.

**DA SEMPRE VICINI
ALLE PERSONE,
ALLE IMPRESE,
AL TERRITORIO.**



www.zkb.it

HOSTARIA MALCANTON

CUCINA TIPICA DI PESCE
PRANZI E CENE DI LAVORO
APERITIVI CATERING
AMPIA SALA INTERNA

VIA MALCANTON 10 - TRIESTE
PER PRENOTAZIONI TEL. +39 040 2410719

 • CHIUSO IL MARTEDÌ •

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

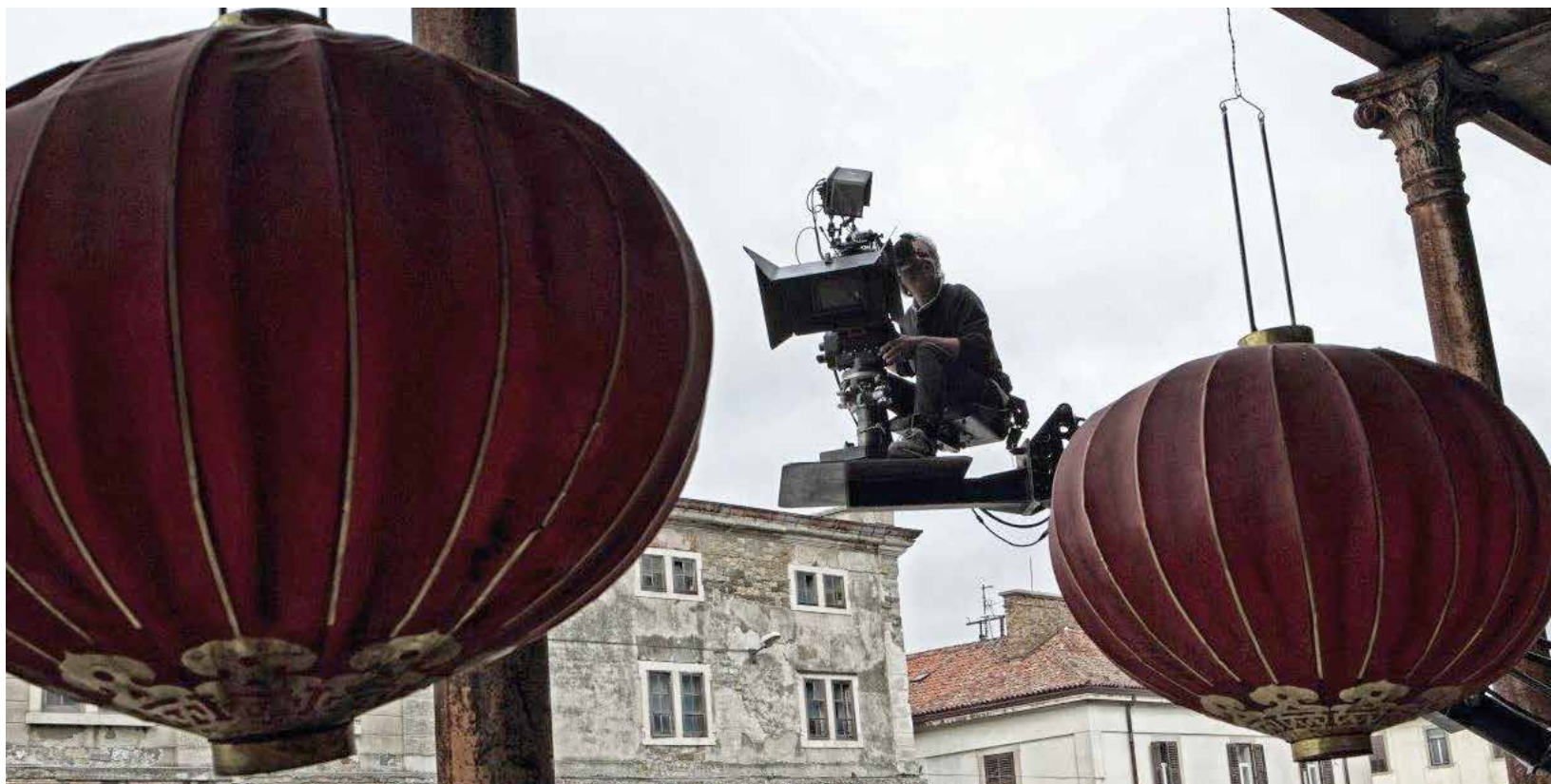
Proud of  **CONSORZIO
TSB**



 **De Palo**
Servizi agenzia doganale

IL FRONTEMARE DI TRIESTE BUCA TUTTI GLI SCHERMI

La città protagonista di film, serie televisive e spot.
A promuoverla due premi Oscar: Tornatore e Salvatores



Fiction tv di successo, film da premio Oscar, spot di grandi marchi e perfino produzioni hollywoodiane. “Non c’è luogo in Europa come Trieste per girare un film”. Anche i Premi Oscar Giuseppe Tornatore e Gabriele Salvatores, che è pure cittadino onorario, non hanno dubbi: Trieste rappresenta un set perfetto per cinema e tv. Ma a renderla così speciale agli occhi di registi e produttori è soprattutto il suo frontemare. A completare con un tocco magistrale, tale da rendere capolavoro un quadro già esaltante, il gigante di ferro che si staglia all’orizzonte: l’Ursus, pon-

tone gru vanto della siderurgia locale esaltato dai due film del ciclo de “Il Ragazzo invisibile”. E poi la panoramissima strada costiera, teatro, assieme alle Rive, di numerosi spot pubblicitari. Per non parlare della Stazione Marittima. O la Pescheria, attuale Salone degli Incanti, set de “Il Padrino parte seconda”, dove Francis Ford Coppola ha fatto rivivere Ellis Island.

Lo scalo di Trieste e ancora di più il Porto vecchio, luogo non luogo dal fascino senza tempo, sono davvero set da Oscar. Sono 15 infatti le statuette conquistate da lungometraggi girati

TRIESTE IS A PERFECT MOVIE SET

Successful TV fiction series, Academy Awards movies, adverts of important brands, Hollywood film productions. Even the Oscar winners Giuseppe Tornatore e Gabriele Salvatores have no doubt: Trieste is a perfect movie set. To make her so special is mostly her waterfront. Completing it all is the steel giant silhouetted against the horizon: the Ursus, a crane pontoon magnified in two movies of the series "Il Ragazzo invisibile". The coastal road (Costiera) has been the stage for quite a few spot ads of prestigious cars like BMW, Jaguar, Toyota and Mercedes. Not to mention the Old Fish-market (Pescheria), today "Salone degli Incanti" already set of the "Godfather part II", where Francis Ford Coppola recreated Ellis Island. The port of Trieste, the Porto Vecchio, a no-place place of timeless fascination, are truly Oscar winners. In fact 15 are the statuettes awarded to movies filmed on location in the Julian capital, from the "IL paziente inglese" (The English Patient) garnered 9 to the mentioned "Godfather part II" (Il Padrino parte seconda) which got 6.

No doubt about it, Trieste and her waterfront from the port to Miramare are particularly telegenic. This is confirmed by the President of FVG Film Commission, Federico Poillucci. Paramount - he states - was the choice as location by two Oscar winners: Giuseppe Tornatore and Gabriele Salvatores. Of great media impact too is the Hollywood experience with the presence of stars like Samuel L. Jackson, Antonio Banderas and Salma Hayek here to shoot some scenes of "The Hitman's Wife's Bodyguard". Protagonist of the shooting the Miramare castle, home of the "badman". Remarkable among the fiction films are "Il caso di coscienza" and above all "La porta rossa". "With the project Esterno/Giorno - concludes Poillucci - we guide the visitors on sets like those of the TV series "Commissario Laurenti" based on the books by Veit Heinichen. And for the places where it is not possible to go physically, like the top of the crane Ursus, we take them virtually using Virtual Reality visors.



nel capoluogo giuliano, da "Il paziente inglese", che ne ha collezionati 9 fino, appunto, a "Il Padrino parte seconda", che se ne aggiudicò 6. Risale al '62 "Senilità" di Mauro Bolognini con protagonisti Claudia Cardinale e Anthony Franciosa e, sullo sfondo, la stazione di Campo Marzio e i treni merci che ancora percorrevano le Rive. La Stazione marittima è ancora al centro della scena nel '97, quando il regista Bigas Luna la sceglie per ricostruirci accanto la fiancata del Titanic nella pellicola "L'immagine del desiderio". Ed è l'82 quando piazza Unità e la costiera vengono ritratte nel film "La ragazza di

Trieste" di Pasquale Festa Campanile con Ornella Muti e Ben Gazzara.

Non c'è che dire, Trieste e il suo waterfront, dal porto a Miramare, sono particolarmente telegenici. Lo attesta una lunga lista di pellicole. E lo conferma il presidente di Fvg Film Commission, Federico Poillucci. "Fondamentale - spiega - è stata la scelta come location da parte di due premi Oscar: Giuseppe Tornatore per "La sconosciuta" e "La miglior offerta" e Gabriele Salvatores con i due episodi de "Il ragazzo invisibile" e l'anno scorso "Tutto il mio folle amore", presentato fuori concorso alla Mostra del cinema di

Alcune immagini
de "Il ragazzo invisibile"
e "La porta rossa".



Venezia 2019. Di grande impatto mediatico poi l'esperienza hollywoodiana con la presenza di star assolute come Samuel L. Jackson, Antonio Banderas e Salma Hayek, qui per girare alcune scene di "The Hitman's Wife's Bodyguard". Protagonista delle riprese il castello Miramare, dov'era ambientata la residenza del "cattivo", con tanto di inseguimento in motoscafo nella riserva marina. Ma erano motoscafi elettrici, per preservarne la fauna. Tra le fiction vanno rimarcate le serie "Il caso di coscienza", che ha contribuito a creare una forte identificazione della nostra città nel pubblico e soprattutto "La porta rossa" di Carlo Lucarelli con Lino Guanciale, dove Trieste è uno dei "personaggi" principali".

Le produzioni cinematografiche e televisive hanno poi importanti ricadute sul territorio, sia dal punto di vista economico che occupazionale, ma anche e soprattutto in termini di immagine. Tra i segreti del boom turistico della città c'è sicuramente la grande esposizione degli ultimi anni. "Con il progetto Esterno/Giorno di Casa del cinema con il contributo della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - riprende Poillucci - siamo regione guida nell'organizzazione di tour sui set: portiamo i visitatori dove sono state effettuate le riprese de "Il ragazzo invisibile", "La porta rossa" e la fiction "Commissario Laurenti", tratta dai romanzi di Veit Heinichen, che ha ottenuto ottimi risultati sul mercato austro-tedesco. E dove non si può andare fisicamente, come in cima all'Ursus, li conduciamo virtualmente attraverso dei visori VR. Possiamo far rivivere così al pubblico anche la location più inaccessibile, che è un po' la magia del cinema. Centrale è tutto il fronte mare fino

al Porto Vecchio, definito da Salvatores "un tesoro prezioso". Anche lo stabilimento Ausonia è stato usato in moltissimi film in quanto appare senza tempo e senza spazio.

L'accoppiata Costiera-Napoleonica è stata scenario di molti spot di marche automobilistiche prestigiose come BMW, Jaguar, Toyota e Mercedes. Tra le stelle del set giuliano un posto di prima grandezza, e non solo per la mole, l'occupa l'Ursus. "Salvatores stesso - ricorda ancora Poillucci - si attribuisce qualche merito per aver contribuito alla sua riscoperta: utilizzandolo in maniera così iconica ha restituito al manufatto la dignità che merita".

Oltre alla vasta gamma di location, Trieste può offrire l'ospitalità della gente, affascinata dalla presenza delle troupe. Il centro città si è trasformato in un set a cielo aperto per la scena finale di "Tolo Tolo" interpretato da Checco Zalone in uscita a Natale. E in un prossimo futuro ospiterà anche le riprese della seconda serie de "Il silenzio dell'acqua" in onda su Canale 5 con Ambra Angiolini e Giorgio Pasotti, dove il mare contribuisce a caratterizzare l'immaginario paese di Castel Marciano, ibrido tra Muggia e Duino. Ciak cinematografici pure per Alessandro Gassmann, interprete di "Skin" e per i Manetti Bros. con le scene finali del loro "Diabolik" e la città tramutata per l'occasione nella Ghenf degli anni Sessanta, con la Stazione marittima teatro del colpo finale. Insomma, Trieste e il suo mare sono il set ideale per una produzione di successo. E se lo dicono due Premi Oscar ...

■ **Gianfranco Terzoli**

**Il mare di Trieste
sempre più sfondo
di fiction.**

E

*eccellente
ristorante*



**CARNE ALL'ERAGE
E SPECIALITÀ DI PESCE
NEL CUORE DI TRIESTE**



Via Trento, 7 (TS) - Tel. +39 040 2038634
Eccellente Trieste

Radio Nuova Trieste

FM 93.3 - 104.1 MHz

v. P. Besenghi, 16 - Trieste

tel. 040 - 308854

direttore@radionuovatrieste.it

www.radionuovatrieste.it



L'ARMONIA

Associazione tra le Compagnie Teatrali Triestine



**27^{mo} FESTIVAL
INTERNAZIONALE
AVE NINGHI**



Teatro nei dialetti del Triveneto e dell'Istria

13-20 DICEMBRE 2019

TEATRO MIELA

TEATRO SILVIO PELLICO di Via Ananian

**INGRESSO
LIBERO**



**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



IL FANTASMA VAGA ANCORA SULLE FALESIE DI DUINO

LA LEGGENDA DELLA DAMA BIANCA AFFASCINA SEMPRE

Varie le interpretazioni di un antico intreccio amoroso finito in tragedia

Una storia misterica che profuma più di tristezza che di inquietudine, venata dalla malinconia piuttosto che da una cifra di classico stampo "horror". Eppure la leggenda della Dama Bianca di Duino si avvale di tutte le componenti paesaggistiche per un capitolo dal sapore *noir*, contemplando un fantasma dipinto in un antico castello eretto su una rocca, all'interno di un quadro fiabesco dove il mare dialoga con la pietra e la storia narra di legami con il Sacro Romano Impero, un retaggio dettato dal lignaggio delle proprietà alternate nei secoli, dal ceppo Della Torre di Valvassina ai Torre e Tasso. Un fantasma quindi e nello speci-

fico di un donna. L'epoca? Il dibattito qui è ancora aperto, come pure il nome della probabile sventurata che lega la sua vicenda alla leggenda misterica più nota di Trieste e dintorni al cospetto del mare. Le fonti più accreditate indicano la protagonista in tale Esterina da Portole, vissuta (forse) nel 1200, una donna madre di un bimbo e avvinta dall'amore con il signorotto del castello, un uomo poco incline non solo alla fedeltà ma soprattutto al rispetto e alla buone maniere. Insomma, un rozzo brutale e probabilmente anche corroso dalla gelosia.

Di fatto la leggenda pende dalla parte di Esterina perché la vittima alla fine è solo lei, sotto-



Le falesie di Duino
con il castello
(Foto Lasorte).

posta a continui maltrattamenti e poi persino uccisa. Il racconto - inevitabilmente tratteggiato da diverse versioni nei secoli - nel complesso parla di una sorta di agguato meditato dal marito, animato per l'occasione da inediti vezzi amorosi, tali da attirare la consorte nei pressi delle mura del castello vecchio di Duino. Quella che poteva rappresentare la serata della riconciliazione, diventa invece il teatro del misfatto. Il nobile qui sublima infatti il suo vissuto da malvagio e scaraventa Esterina dalla scogliera. Un delitto quindi (o forse un suicidio?) di quelli che oggi andrebbero a caratterizzare le cronache sotto la voce "femminicidio" e che sposterebbero ancora il raggio della discussione su un tema epocale, quello della violenza di genere.

Il canovaccio misterico ha inizio comunque in tale frangente, quando la donna invoca un disperato aiuto divino, appellandosi al cielo durante il volo fatale dalla scogliera, lanciando un grido di disperazione. La Dama di Duino in qualche modo viene ascoltata. Il suo corpo non raggiungerà infatti le acque del Golfo ma verrà tramutato in una statua di pietra bianca, divenendo una specie di reliquia ancora oggi visibile - sempre secondo la leggenda - ai piedi della rocca.

Questo è solo il prologo. L'anima della leggenda si colora nel tempo quando Esterina decide in qualche modo di darsi da fare in veste di fantasma, fruendo di un contesto ideale che spazia tra il mare e le vestigia di un castello a picco su una scogliera. Scenario niente male per una saga senza tempo e che narra di apparizioni, rare in realtà, tra le dimore duinesi alla ricerca non tanto dell'assassino (che fine ha fatto?) quanto del figlioletto.

Esterina, seguendo un codice non scritto in auge tra i fantasmi, ama seguire una certa prassi nel corso delle sue fugaci visite dall'aldilà. L'ora infatti è quella canonica della mezzanotte e l'abito è appunto di colore bianco, senza contare il supporto scenico di un candelabro, che molti affermano di aver visto ardere tra le stanze del castello quando la Dama abbandona la sua veste di pietra e decide di onorare la sua dote leggendaria. Ma questa, come detto, non è che una delle molteplici versioni. Nel novero delle letture di stampo storico / leggendario, non poteva mancare l'esegesi da parte di Edda Vidiz, la ricercatrice triestina divenuta un simbolo del-



lo scavo tra tradizioni e costume popolare, un tema dipanato anche in chiave di trasposizioni teatrali. Secondo la Vidiz, la leggenda della Dama Bianca si sviluppa attorno al secolo XI e contempla l'insano rapporto tra il vassallo germanico Ugone - il burgravio, ovvero il comandante militare dei Duinati al soldo del Patriarca di Aquileia - e la quindicenne Costanza, la bellissima figlia di Ottobono, un prezzolato commerciante di tessuti. Ugone dunque desidera Costanza, lei invece preferisce il più giovane Enghelbert, di cui diverrà l'amante. Sin qui

nulla di strano se nel frattempo non fosse sgorgato un matrimonio di interesse tra Costanza e il Vassallo di Duino, dettato dai calcoli e dai timori di Ottobone.

A complicare i patemi del "triangolo" arriva la Crociata bandita da Papa Gregorio III che chiama alle armi sia Ugone che Enghelbert. Le cose andranno male sul campo a Gerusalemme, Enghelbert non farà ritorno, Ugone in qualche modo sì. La fine è in linea con la vicenda, con la giovane, oramai in preda alla depressione, che sporgendosi troppo dal balcone del castello vola dalla scogliera ma senza toccare il mare. Il suo corpo si tramuterà infatti in pietra e il suo spirito erra ancora, in attesa dell'amato Enghelbert.

Le tinte narrative popolari abbondano, così pure le rivisitazioni in salsa letteraria. In tale ottica ecco il romanzo di Dusan Jelincic, intitolato "La Dama Bianca di Duino" (Diabasis, 2010) ambientato nel primo scorcio del XIII secolo e incentrato sulla storia d'amore tra la contadina Vida e il pescatore Simer, qui giocata su uno sfondo più esteso, dipinto tra le Bocche del Timavo, Aquileia e Venezia. La leggenda apre insomma più spiragli e trova la sua tinta proprio a respiro con il mare. Attenzione, se vedete due cigni nuotare ai piedi della antica rocca duinese, è tempo di nuovi accadimenti, di altre apparizioni.

■ **Francesco Cardella**

THE WHITE LADY TURNED INTO STONE

A young lady torn apart by love, acts of violence, a body turned into stone and a ghost that every so often chances to visit the ruins of a castle. Such are the themes keeping the legend of the White Lady (Dama Bianca) so intense over the ages, a mystery plot among those concerning a theater facing the sea, probably best known in Trieste. The context is Duino, amidst the remains of the old castle. It is here that the ghost of a young lady dressed in white robes appears, usually to haunt the ruins of the ancient fortress. The appearances are not actually frequent, to the contrary, however there is much more to the tale, there being various versions, generated by popular stories that date back to the eleventh century. The narration schemes do not vary from the fundamental theme, a young lady sentimentally hurt, victim of a spell cast on her at the moment of her last act, turning her into stone as she plummets from the clifftop onto the rocky shore below, under the age-old battlements of Duino. Deriving from a murder, a voluntary gesture or an accident? Literature on this story abounds, calling in historical figures, eras and reasons, without counting a few romance digressions such as the fiction written by Dusan Jelincic by the title indeed of "The White Lady of Duino". Proof the ghost exists? At the bottom of the Duino castle crag a stone likeness stands out, of almost human semblance. Such as to keep the suggestion alive and memory of the legend.

**Questa roccia
sarebbe la Dama Bianca
pietrificata.**

LA NAVE DI TITO PROTAGONISTA A FIUME

IL PRIMO FEBBRAIO IL VIA AGLI EVENTI

Il capoluogo quarnerino capitale europea della cultura 2020

Sarà la nave appartenuta a Tito, la *Galeb* (in italiano *Gabbiano*), uno dei simboli di Fiume Capitale della cultura europea 2020: la città, proprietaria dell'unità, dopo molte indecisioni, ha deliberato di passare al restauro affidato all'impresa Dalmont del cantiere di Kraljevica (Portorè).

La nave era uscita dai Cantieri Ansaldo di Genova-Sestri Ponente nel 1936 con il nome di *Ramb III* poi restaurata al cantiere Uljanik (Scoglio Olivi) di Pola nel 1948 ed era entrata in servizio nell'ex Jugoslavia nel 1952. Stazza lorda 5377 tsl, lunghezza 117 m, fornita di 2 motori diesel Fiat aveva iniziato il suo viaggio ovunque

nel mondo come simbolo della politica dei non allineati varata da Tito che gli aveva procurato interesse a livello internazionale, smussando gli anni della dittatura. Sono pagine di storia che riemergono nel programma 2020 di Fiume che annuncia tante iniziative, eventi, già in parte avviati in questo 2019 e che certo non si esauriranno l'anno prossimo, così come abbiamo avuto modo di constatare con Matera e come spera di fare Fiume che ha aperto le porte a tante iniziative, non tutte finanziate nel progetto specifico, ma che troveranno comunque ragione di esistere e sostegno da parte di vari soggetti interessati a partecipare agli eventi.



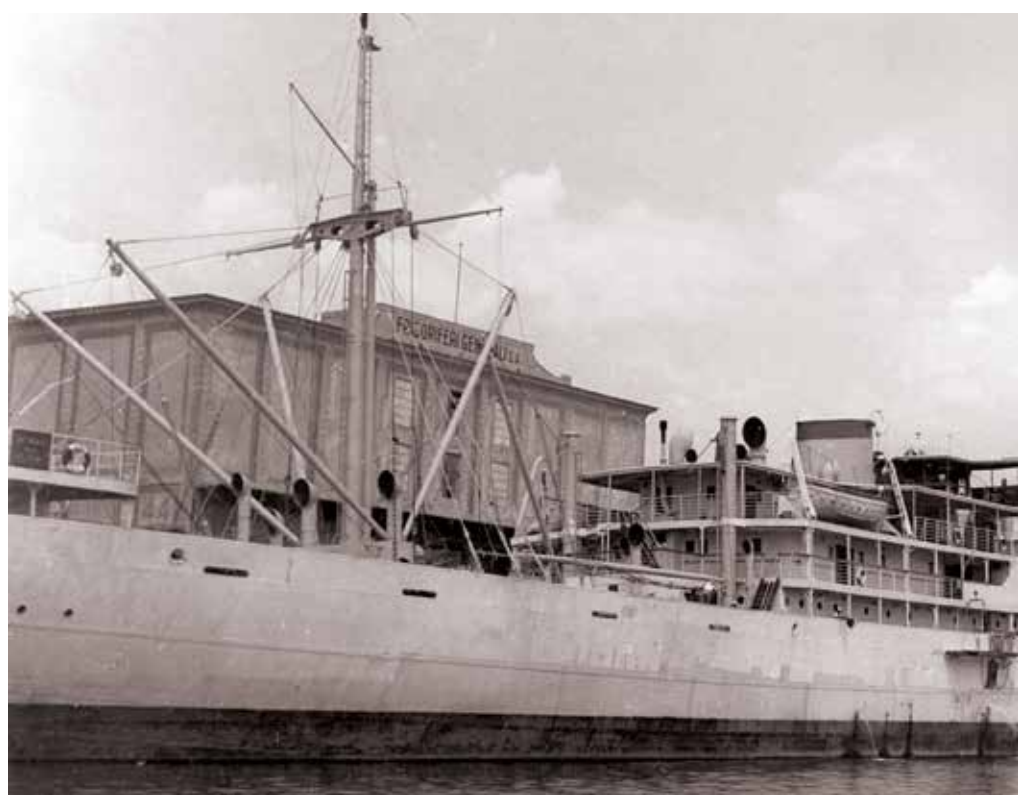
Anche Fiume sarà come la *Galeb*, una nave sulla quale saliranno politici, economisti, imprenditori, impresari, artisti, musicisti, letterati, storici, e si potrebbe continuare, per portare un proprio contributo. Il restauro riguarderà anche siti di archeologia industriale molto importanti che ricordano la storia della città a cavallo tra Otto e Novecento, l'età delle innovazioni, della ricerca e delle nuove frontiere dell'industrializzazione. Si tratta di progetti che hanno iniziato a concretizzarsi sin dal 24 marzo 2016 quando a Fiume è stato riconosciuto il titolo di Capitale europea della cultura 2020, e che sono stati presentati un po' ovunque, anche a Trieste e a Roma, dal sindaco Vojko Obersnel e dal suo staff. Emerge da tutto ciò la filosofia de "Il porto della diversità" il cui obiettivo è quello "di creare una città della cultura e della creatività per l'Europa e per il futuro", come ha ribadito il primo cittadino. Il processo di selezione è durato quasi due anni anche in collaborazione diretta e fattiva con il Ministero della cultura della Croazia.

La volontà è quella di offrire un'alta qualità artistica attraverso la creazione di programmi culturali caratterizzati da una forte dimensione europea e in collaborazione transnazionale, includendo una vasta gamma di soggetti interessati e cittadini, sia partecipanti al programma che come pubblico, migliorando le infrastrutture culturali, sviluppando le competenze, le capacità e le abilità gestionali del settore culturale, incoraggiando partenariati e collaborazioni con altri settori, promuovendo la città e i suoi programmi culturali e migliorando l'orientamento

internazionale e la visibilità della città di Fiume, come pure di tutta la regione.

Scorrendo il programma si avverte la volontà di far dialogare la città e le località del territorio, col mare, attraverso il posizionamento lungo tutta la costa di installazioni artistiche di vario genere, coinvolgendo gli scultori più in vista, per creare un percorso che rimanga nel tempo come testimone e volano di crescita della creatività e dell'innovazione. Prospettata anche la costruzione di un organo che possa suonare con il

In alto, una veduta odierna della città di Fiume. A destra, lo stemma sulla divisa degli ufficiali della RAMB. Sotto, la RAMB III ai Magazzini Frigoriferi al molo 44 del porto di Trieste nel 1938.



FIUME EUROPEAN CULTURE CAPITAL

On February 1st, 2020, with the opening ceremony, contents of which are still "top secret", Fiume will inaugurate the year when it will become the European Culture Capital. The program is ready while staying open to many spontaneous initiatives that will surely find a place in the grand kermes. The main events having been established: the role of the local theaters with their calendared shows, the Fiume Carnival a festival involving 27 European countries with their groups invited to parade through the city streets. And then again the fundamental role of the arts: sculptors, at the beginning of summer will position their works along the seaside locations and on the Carnaro islands so to form a path to get to know the territory.

Moreover important archeological sites, markers of the industrial history of Fiume from the end of the 19th century till today will be renovated. Ad hoc tracks will be created along the river (freshwater sweet) to the sea (salt). But it will be the small side events - which will spontaneously add to the official program - to determine the interest of the various subjects for the city and its opportunities. If it is true that the year 2020 is to be the starting point, ideas, projects, proposals, should find a fruitful environment for plans to launch the city into the future, with the contribution of all those interested.



movimento delle onde e delle maree, così come si può già vedere ed ascoltare a Zara, senz'altro un'attrazione turistica. In città sono state poste alcune targhe, sotto i nomi delle vie già esistenti, che attraverso l'elenco cronologico degli odonimi, ne raccontano l'evoluzione storica. Un'operazione svolta anche con il contributo scientifico della Comunità degli Italiani della città che però non ha visto approvato alcuno dei progetti presentati.

Episodi di cronaca aggressiva e puramente dimostrativa, di alcuni individui, sedicenti "idraulici", in occasione della ricorrenza del centenario dell'Impresa dannunziana, hanno precluso la possibilità di trasformare pagine di storia in un momento alto di collaborazione tra realtà museali, vedi Vittoriale e Museo di Fiume, e hanno svilto la politica di superamento dei nodi della storia di queste terre. Nonostante ciò, non dovrebbero mancare le occasioni per ribadire la volontà di procedere verso comuni mete che nel 2020 dovrebbero trovare nuova ragione di essere.

La cerimonia d'inaugurazione dell'Anno della Cultura a Fiume si svolgerà il 1.mo febbraio secondo un protocollo "segretissimo" che vuole essere una sorpresa: ciò che è dato sapere è che i temi di riferimento saranno "l'acqua, il lavoro e le migrazioni nel Porto delle diversità". Il 23 febbraio si svolgerà la Sfilata del Carnevale 2020, manifestazione che ha pesato moltissimo

sulla decisione di riconoscere a Fiume il titolo di Capitale europea della cultura per la partecipazione di gruppi internazionali provenienti da 27 Paesi europei.

Da aprile a dicembre sarà anche la città dei bambini con tante iniziative nel nome di Bathazar, il famoso personaggio di un cartone animato della Zagreb film che ha reso famoso il corto della sua scuola d'animazione in tutto il mondo. A giugno sarà possibile conoscere il percorso delle dieci installazioni d'arte contemporanea ispirate al Quarnero, collocate in dieci diverse location lungo la costa e sulle isole quarnerine.

Ma non mancheranno gli itinerari all'interno della stessa città di Fiume, alla ricerca dei luoghi del "Dolce e salato" nelle aree cittadine situate nel cuore del nucleo storico, di straordinario interesse e particolarmente affascinanti, ma finora poco utilizzate, dismesse o sfruttate in maniera insufficiente. Si tratta della fascia che segue il corso della Fiumara (dolce) fino al punto dello sbocco al mare (salato), da cui deriva appunto il titolo del progetto. In quest'area saranno realizzati una serie di punti architettonico-urbanistici di carattere provvisorio, frutto di una ricerca sull'ambiente. E poi mostre e spettacoli teatrali, dall'opera alla prosa, con la partecipazione di grandi nomi della cultura mondiale.

■ Rosanna Turcinovich Giuricin



DALLA GROTTA GIGANTE AL SENTIERO DEI PESCATORI

L'Alpina delle Giulie propone una nutrita serie di eventi

Il Carso triestino custodisce nella sua profondità un patrimonio inestimabile di grotte e paesaggi ipogei irripetibili. La Grotta Gigante è la grotta turistica più grande al mondo, con i suoi 98,5 metri in altezza, 167,6 metri di lunghezza e 76,3 metri in larghezza, dimensioni rilevate con l'utilizzo del laser scanner dall'OGS.

Incantata e maestosa, con stalattiti e stalagmiti giganti, concrezioni che aumentano di un millimetro ogni 15-20 anni, la Grotta Gigante offre a più di 100 mila visitatori ogni anno un percorso di 850 metri, con una discesa lungo rampe con solide ringhiere e coperture antiscivolo, ed è un punto di attrazione anche per l'intero territorio circostante.

Nella Grotta il 22 dicembre Babbo Natale racconterà ai bambini la favola dello Schiaccianoci, il 6 gennaio scenderà la Befana per portare dolcetti e regali ai bambini, mentre agli adulti si scalteranno con il Gran Pampel, una sorta di pozione alcoolica di origine nordica, che darebbe coraggio e vigore.

A gennaio continuerà il progetto «La G.R.o.T.T.A.», voluto dalla Società alpina delle Giulie, che ha già visto lo scorso settembre l'edizione zero di #TasteTheCave - il gusto del Carso, evento in cui sono state protagoniste le aziende agricole locali con degustazioni di prodotti tipici, disponibili per piccoli gruppi anche all'interno della Grotta.

Lo stesso progetto proporrà sentieri per gli appassionati di trekking e run-

ning che dalla Grotta raggiungono la passeggiata della Napoleonica, la riserva del Monte Lanaro o riscoprono l'antico percorso con cui i pescatori di Prosecco arrivavano al mare, attraverso i terrazzamenti coltivati, lungo il sentiero numero 9 del Cai.

Per gli appassionati dell'e-bike ci sarà la possibilità di comprare il biglietto d'ingresso per Grotta Gigante e noleggiare le bici elettriche anche a Basovizza, presso Triestebike, percorrendo il sentiero Ressel fino al confine sloveno e Sesana, rientrando poi in Italia a Monrupino, per arrivare alla Grotta. Ecco una riscoperta del territorio che parte dalle profondità carsiche.

■ Paola Comauri





La GROTTA a Trieste

Gusto | due Ruote | Trekking | Turismo | Ambiente



www.grottagigante.it

IL CORRIDOIO ADRIATICO BATTE SUL TEMPO I PORTI DEL NORD

Anche i collegamenti tra le due sponde crescono in modo notevole

Il Corridoio Adriatico non è una entità astratta - su cui sono comunque stati fatti teorici studi di "fattibilità" remunerati dall'Unione Europea - ma è una "via marittima" di grande importanza per i traffici del mercato globale. Gli armatori "global carriers" hanno capito - di fronte all'evidenza - l'importanza di tale opportunità in particolare per quanto concerne il trasporto delle merci in container attraverso il Canale di Suez poichè la rotta adriatica rispetto al Nord Europa offre significativi vantaggi in termini di "transit time" e di costi delle sempre più grandi navi cellulari che collegano l'Europa con l'Estremo Oriente. A questo sviluppo hanno contribuito gli operatori marittimi che hanno spinto per l'utilizzo del Corridoio agendo sulla merce per la scelta di tale offerta competitiva rispetto ai servizi in atto con i porti del Nord Europa.

Diversa ma altrettanto importante la situazione del traffico passeggeri sia per quanto attiene le navi da crociera con l'irresistibile attrazione della città di Venezia e l'affermazione delle eccezionali bellezze della costa dalmata e montenegrina che per i servizi ro-ro fra le due sponde con notazioni estremamente positive in termini di sviluppo. Infine va registrata la crescita dei servizi non solo con la Turchia ma con il Medio Oriente in generale e il Mar Nero che meriteranno una analisi particolare

Ma vediamo di procedere a una breve sintesi della situazione. I porti principali coinvolti sono: in Italia **Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari** e in misura minore **Brindisi** e rispettivamente **Capodistria** in Slovenia, **Fiume, Ploce, Spalato**

e **Ragusa (Dubrovnik)** in Croazia e **Cattaro e Bar** in Montenegro. In Albania i traffici fanno riferimento al porto di **Durazzo** e in misura marginale al porto di Valona mentre in Grecia vanno considerati sul versante Adriatico/Ionico i porti di **Patrasso e Igoumenitsa**. Ho usato anche il termine Jonico perchè ha partecipato a questa fase di sviluppo anche il porto di **Taranto** il cui terminal container ha peraltro da tempo cessato l'attività salvo il tentativo di ripresa in atto.

I TRAGHETTI RO-RO CON AMPI GARAGE SONO L'ALTERNATIVA ALLE AUTOSTRADE

I collegamenti marittimi fra i porti italiani dell'Adriatico e i porti della Croazia e del Montenegro hanno avuto un'eccezionale crescita nel corso dell'ultimo periodo a seguito del forte aumento dell'interscambio commerciale e della ripresa del flusso del traffico turistico. La modalità caratteristica di questo tipo di traffico è quella sostitutiva del percorso autostradale per un rapido interscambio di mezzi e persone e avviene con l'utilizzo di **navi di tipologia Ro-Ro** cioè dotate di ampi spazi di garage per il trasporto dei mezzi gommati (auto al seguito e camion completi ovvero motrice e rimorchio oppure soli rimorchi) con offerta di cabine o di spazi di soggiorno per passeggeri e eventuali autisti.

Per quanto concerne l'Albania il collegamento transadriatico avviene su due direttrici principali con navi di tipologia

ro-ro da Trieste e Ancona per Durazzo e dai porti pugliesi di Bari e Brindisi sempre su Durazzo e Valona caratterizzati dal trasporto di passeggeri con auto al seguito e da traffico di motrici e rimorchi commerciali. Infine i collegamenti con la Grecia e in particolare con i porti adriatici di Patrasso e Igoumenitsa si riferiscono sia a traffici commerciali di motrici e rimorchi per il trasporto di merci che a traffici turistici di passeggeri con auto al seguito. I traffici turistici sono ovviamente stagionali ovvero prevalentemente estivi per cui i collegamenti segnano una flessione durante la bassa stagione.

Il traffico passeggeri da Bar assume una particolarità interessando in genere cittadini della ex Jugoslavia che vivono in Nord Europa e quindi segna punte di massima frequenza sia nella stagione estiva che in quella delle festività religiose; lo stesso dicasi per il traffico passeggeri con l'Albania.

A parte va considerato il fenomeno delle **navi da crociera** che hanno sviluppato offerte di approdo verso i porti in grado di offrire una sosta di grande attrazione turistica quali Venezia e nell'ultimo periodo Dubrovnik/Ragusa e Kotor/Cattaro.

Per quanto concerne il trasporto delle merci si devono infine considerare i traffici internazionali di merci in genere containerizzate per cui i porti dell'Adriatico fanno prevalentemente riferimento a **servizi di linea con i porti dell'Estremo Oriente** connessi a servizi feeder da porti "hub" di transhipment.

■ **Claudio Grim**



FRANCESCO PARISI

GROUP OF COMPANIES

Freight
Forwarding
& Logistics
since 1807

FRANCESCO PARISI
CASA DI SPEDIZIONI



Head Office
Branches

Trieste
Gorizia
Milano
Venezia

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



A.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