

COORDINAMENTO ADRIATICO

3 ANNO XXX
LUGLIO - OTTOBRE 2017
TRIMESTRALE DI CULTURA E INFORMAZIONE



Paul van Merle o Paulus Merula, L'Histria nella "Cosmografia generale" (1605).

ISSN 2239-074X

Aut. Trib. di Bologna n.6880 del 20.01.99

Direttore Responsabile

Giuseppe de Vergottini

Redazione:

Coordinamento Adriatico
via Santo Stefano n. 16 - 40125 Bologna

Impaginazione grafica:

Cristina Martignoni

INDIRIZZO WEB:

www.coordinamentoadriatico.it
Server provider: ARUBA SpA

Sommario

L'Europa dei confini	2
Una "soluzione verde" per visitare l'Italia: la Ciclovía Adriatica	3
Dalla figlia note su Goffredo de Banfield	3
La Repubblica delle Sette Isole Unite	4
Dall'antica alla nuova Via della seta.	6
Le aperture del commercio cinese all'Alto Adriatico.	6
Vorrei dirvi	7
Il Ponte di Sabbioncello	8
Libri • TRE STORIE: VITA DI UN MARE MOLTO PARTICOLARE, MILANO, SIMPLICISSIMUS BOOK FARM (STREETLIB), 2011, 160 pp. • MEDIOEVO ADRIATICO. CIRCOLAZIONE DI MODELLI, OPERE, MAESTRI, A CURA DI F. TONIOLLO - G. VALENZANO, ROMA, VIELLA, 2010, 208 pp. + ILL. • F. MASIERO, ADRIATICO PER SEMPRE. STORIE, VITE E PAESAGGI NEL MARE DELLE MERAVIGLIE, VENEZIA, MARE DI CARTA, 2014, 224 pp. • F. FIORI, ABBECEDARIO ADRIATICO. NATURA E CULTURA DELLE DUE SPONDE, REGGIO EMILIA, DIABASIS, 2008, 160 pp. • M. AFFRONTI, VIAGGIO ADRIATICO. M. COSTANTINI, PORTO, NAVI E TRAFFICI A VENEZIA, 1700-2000, VENEZIA, MARSILIO, 2004, 158 pp. • DELFINI, SQUALI, TARTARUGHE E AL'NOSTALGIA. MEMORIA E PASSAGGI TRA LE SPONDE DELL'ADRIATICO, A CURA DI R. PETRI, ROMA, EDIZIONI DI STORIA E LETTERATURA, 2010, XII-280 pp.	12

L'Europa dei confini

Gli anni del dopoguerra e la conflagrazione della bomba balcanica negli anni '90 del secolo scorso non hanno fatto cessare la lunga onda della divisione e della disputa dei confini. Fa ancora più rumore la (apparente) minuscola questione del confine e dello status territoriale delle acque del golfo di Pirano, se pensiamo che la contesa si sviluppa nel contesto dell'Unione Europea, che dell'abolizione dei confini aveva (?) fatto uno dei suoi "cavalli di battaglia" in virtù dell'unità dei popoli rappresentati tra i banchi di Bruxelles.

Nel 2017, invece, la cittadina slovena affacciata sulle acque dell'Adriatico settentrionale riscuote tra i locali e non solo una posizione rilevante negli equilibri adriatici e rimbalza alle cronache per una questione tutt'altro che banale: la definizione del confine marittimo tra Croazia e Slovenia del golfo di Pirano. Il verdetto del tribunale dell'Aja è arrivato il 29 giugno scorso e non ha favorito reazioni positive nel governo di Zagabria. La Corte permanente di arbitrato ha infatti assegnato alla Slovenia tre quarti della baia di Pirano. Nel dettaglio la decisione, annunciata dal presidente del tribunale Gilbert Guillau-

me, statuisce che il confine tra Slovenia e Croazia segue il corso della Dragogna e finisce nel mezzo del canale di San Odorico (Sv. Odorik). Quanto allo spazio marittimo, i giudici hanno imposto una linea di confine che inizia dalla foce della Dragogna e raggiunge la fine del golfo, concedendo inoltre alla Slovenia un corridoio largo 2,5 miglia nautiche che permetterà alle proprie navi di raggiungere le acque internazionali senza passare per quelle croate.

Il verdetto, che scrive un nuovo capitolo in una disputa bilaterale iniziata ventisei anni fa (con le indipendenze del 1991) non sarà comunque rispettato dalla Croazia. Due anni fa Zagabria ha infatti abbandonato la procedura di arbitrato dopo che una fuga di notizie aveva rivelato dei contatti tra un giudice membro della corte ed un rappresentante del governo sloveno. Interrogato sulla risposta della Croazia nel caso la Slovenia iniziasse a mettere in atto le decisioni dell'arbitrato, il primo ministro croato Andrej Plenkovic invita Lubiana ad astenersi da "passi unilaterali", aggiungendo che in caso contrario «il mio governo saprà rispondere in modo adeguato». Non dubitando della buona fede di Lubiana, che

con il premier sloveno Miro Cerar ha ribadito la necessità di «dover raggiungere con la Croazia un accordo sul come e sul quando si procederà con l'attuazione della decisione», e confidando che i pescatori sloveni e croati non siano veicoli e pretesto di ulteriori dispute tra i due paesi, la riflessione è d'obbligo.

È questo, a quattro anni esatti dall'adesione della Croazia all'Unione Europea (era il 1° luglio 2013) e a tredici da quella slovena (1° maggio 2004), ciò che si prefiggeva l'Europa dei popoli del trattato di Maastricht?

Quando, sommersa oggi da costanti flussi migratori privi di una politica di accoglienza comune e ragionata, l'Unione Europea sarà in grado di far valere in tutti i suoi significati l'articolo 8 del medesimo trattato, deliberante che «ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri»?

Ai cari lettori la sentenza, lasciando in pace i pescatori locali come Danilo Latin il quale, intervistato dall'inviato de "La Voce", ha affermato che per loro pescatori «sono giornate di lavoro come tutte le altre a prescindere dalla decisione arbitrale sui confini».

Gianluca Cesana

Una “soluzione verde” per visitare l’Italia: la Ciclovia Adriatica

La Ciclovia Adriatica è un percorso nato con l’intento di apportare benefici alla sostenibilità della mobilità locale e al cicloturismo. Il Mare Adriatico è il grande protagonista di questo itinerario. Pedalare con il mare che fa da guida e regala scorci di incomparabile bellezza è sicuramente una grande attrazione per gli amanti della natura e della bicicletta. Nota anche come “Corridoio Verde Adriatico”, la Ciclovia Adriatica è una splendida pista ciclabile che costeggia l’omonima riviera. Il suggestivo percorso collega Trieste con Santa Maria di Leuca, in provincia di Lecce, costeggiando le rinomate spiagge prese d’assalto dai turisti italiani e stranieri.

La Ciclovia Adriatica permette di ripercorrere gli antichi itinerari della via dell’Ambra, attraversando sette regioni italiane: Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia. Il percorso si snoda lungo 1.300 km interamente pianeggianti, tra spiagge sabbiose, lagune e falesie sul mare, in un contesto ambientale e paesaggistico ricco di fascino. Questo percorso coincide con il ramo n. 6 della grande rete ciclabile nazionale BicItalia, proposta dalla Fede-

razione italiana amici della bicicletta (FIAB), che si integra con la più ampia rete ciclabile europea denominata EuroVelo.

Come spesso accade con i percorsi così lunghi, le sue condizioni dal punto di vista cicloturistico sono molto varie. La maggior parte scorre su strade secondarie poco trafficate, ma non sono rari i tratti lungo la SS16, la Statale Adriatica.

Oggi la bicicletta è un mezzo molto utilizzato soprattutto in città, per spostarsi molto più dinamicamente, evitare il traffico e contribuire alla diminuzione dell’inquinamento atmosferico, evitando le emissioni di gas di scarico.

La Ciclovia Adriatica, una lunghissima direttrice per gli amanti delle due ruote a pedali, è dunque nata con l’obiettivo di permettere di attraversare l’Italia in bicicletta anche ai meno esperti, poiché l’intero itinerario è sempre molto vicino al mare, quindi è pianeggiante! La particolarità di questo itinerario lungo l’Adriatico è il suo offrire agli occhi e al cuore lo splendido paesaggio italiano.

Nicole Ferri

Dalla figlia note su Goffredo de Banfield

In quanto autore dell’articolo sull’aviatore Goffredo de Banfield, ho avuto il piacere di ricevere una gentile comunicazione scritta dalla penna - o meglio dalla posta elettronica - della cortese Maria Luisa de Banfield, figlia dell’eroe della Grande guerra. La stessa mi ha contattato per correggere alcuni errori del mio breve contributo e aggiungere alcuni utili argomenti di riflessione. In primo luogo vi è il nome familiare, che resterebbe solo Banfield fino al “von” segnalabile come attributo a Goffredo per mano del titolo rilasciato dall’imperatore Francesco Giuseppe o dall’imperatore Carlo e poi mutato nell’italiano “de”. Maria Luisa de Banfield segnala al lettore come il serto d’alloro, di cui

il padre fu omaggiato e oggi purtroppo scomparso per mano apparentemente ancora ignota, provenisse in omaggio dalle «venderigole di ponte rosso». Ci viene inoltre suggerito un aneddoto notevole circa l’imperatore Francesco Giuseppe e Goffredo, accaduto quando il sovrano chiamò il giovane per concedergli una inedita, nuova medaglia. Francesco Giuseppe raccomandò pare testualmente al pilota militare: «che Dio la preservi, ma soprattutto non faccia scempiaggini e poi ammazzarsi! Noi abbiamo bisogno di lei».

Ci viene detto poi che Goffredo e il romagnolo Francesco Baracca, già prima del conflitto, facessero insieme una amichevole gara nel passare sotto

i ponti di Parigi, quando erano a lezione di volo e non militando su fronti ancora opposti. Il figlio di Baracca si recò in seguito a Trieste pregando Goffredo di diventare cittadino onorario di Lugo di Romagna; progetto che prevede ogni anno una gita romagnola del Banfield e della figlia, con il seguito di una corona funebre celebrativa del grande pilota lughese. Infine il Barone fu alla Tripcovich come direttore del reparto rimorchi in tutto il mondo: nei Paesi baltici e perfino con Maria Luisa anche a Ceylon. Ringraziamo quindi Maria Luisa de Banfield che ha aggiunto umanità, correttezza e colore alla vicenda da me solo meramente narrata.

Giorgio Federico Siboni

La Repubblica delle Sette Isole Unite

«**D**a cui vergine nacque Venere, e fea quelle isole feconde col suo primo sorriso». Appariva il leone di San Marco nella bandiera dello Stato: con le sette isole rappresentate da altrettanti dardi posti a corona del Vangelo. Come capitale - primo esempio di territorio ellenico indipendente dopo secoli e dotato di una costituzione con leggi autonome - fu scelta la città di Corfù.

Verso la metà del XV secolo, le sette isole Ionie principali (Corfù, Paxò, Itaca, Cefalonia, Santa Maura, Zante e Cerigo), al pari delle isole minori di Antipaxò e Cerigotto e delle *exclaves* di Parga, Prevesa e Vonizza sulla terraferma, erano dirette dal controllo politico della Repubblica di Venezia e nei secoli successivi rimasero l'unica parte della Grecia a non essere ceduta al dominio turco.

Quando nel 1797 il trattato di Campoformido sancì la fine della Repubblica di San Marco e il passaggio della Dalmazia all'Impero austriaco, le isole Ionie furono cedute alla Francia, che le occupò militarmente e le organizzò dapprima in dipartimenti secondo l'uso amministrativo francese. Furono così creati i dipartimenti di *Corcyre* (Corfù, con capoluogo l'omonima città), *Ithaque* (Itaca, con capoluogo Argostoli) e *Mer Égée* (Mar Egeo, con capoluogo Zante), tutti sottoposti al governo centrale. I francesi vennero inizialmente accolti con favore dalla parte giacobina della popolazione corfiota. A Corfù e non solo vennero rapidamente distrutti gli usati simboli del potere veneziano: fra questi

il Libro d'Oro con l'elencazione delle famiglie aristocratiche, nonché i vari stemmi gentilizi.

La Francia introdusse poi un effimero Concilio repubblicano formato da nobili e cittadini del ceto civile, la nascente borghesia. In questo periodo di amministrazione francese vennero tuttavia fondati anche la prima tipografia della Grecia, una libreria e un dipartimento dell'educazione. Tuttavia l'entusiasmo iniziale della popolazione corfiota scemò rapidamente con l'introduzione delle imposte di uso rivoluzionario e con l'esazione di ulteriori significativi contributi: fino allo scoppio di alcune rivolte. Buona parte del popolo, degli aristocratici e dei pensatori intellettuali delle isole Ionie terminò dunque con l'opporvi alla presenza francese sul territorio, rimanendo in certo modo fedele al passato governo veneziano. Basti qui almeno citare la fiera resistenza opposta ai francesi dal patriota conte Giovanni Capodistria.

Tra l'ottobre 1798 e il marzo 1799, una flotta congiunta russo-ottomana comandata dall'ammiraglio Fëdor Fëdorovič Ušakov riuscì a prendere il controllo delle isole e il 21 marzo 1800, con l'assenso dell'Inghilterra e l'appoggio di un piccolo gruppo di reduci dell'ormai spenta Repubblica di Venezia, fu firmato a Costantinopoli un trattato che riconobbe la formale indipendenza della Repubblica delle Sette Isole Unite (nota anche come *Repubblica delle Isole Ionie*, *Repubblica Settinsulare*, *Eptaneso* o *Stato Ionio*). Lo Stato fu posto sotto la protezione

politica dello zar Alessandro I e posto quale tributario dell'Impero Ottomano sul modello esplicito della Repubblica di Ragusa. Nella nuova Repubblica fu posto un Senato di quattordici membri: due per ciascuna isola, eletti tra i Consigli maggiori e tutti appartenenti alla locale nobiltà. Primo presidente del Senato divenne il conte Spiridione Giorgio Teotochi, mentre come segretario di stato fu nominato lo stesso conte Giovanni Capodistria, futuro presidente della Grecia indipendente.

Dopo una serie di conflitti, nel 1803, l'Assemblea costituente degli ioni promulgò una nuova costituzione, elaborata dal conte Antonio Maria Capodistria - padre di Giovanni - in base alla quale i non aristocratici più abbienti ottennero il diritto di elettorato attivo e passivo. Secondo la nuova carta fondamentale il potere esecutivo della Repubblica era esercitato da un Senato ora composto da diciassette membri e presieduto da un principe con poteri di rappresentanza nei rapporti esteri. Designato come primo principe fu nuovamente il conte Teotochi. Il potere legislativo era invece in mano a quaranta rappresentanti nazionali. I sincliti di ogni isola - ovvero i nobili costituzionali presenti nel registro civico costituzionale - si riunivano ogni due anni in gennaio ed eleggevano i rappresentanti del corpo legislativo e del Senato. Il supremo organo giurisdizionale era la Censura generale, organo collegiale formato da tre censori sotto la guida di un eforo. Allo stesso tempo la lingua greca venne elevata a lingua co-ufficiale, affiancandosi all'italiano veneto, che fino a quel momento aveva goduto di maggiore prestigio culturale.

In seguito alla pace di Tilsit del 1807 - che segnò il temporaneo riavvicinamento tra la Francia e la Russia - San Pietroburgo cedette le isole a Napoleone, che le inglobò poi nelle Province Illiriche. In questo secondo periodo di amministrazione francese venne abrogata la costituzione del 1803 e re-instaurata l'uguaglianza formale delle classi sociali. Fu poi introdotta la coscrizione obbligatoria e istituita una Accademia ionia che ebbe breve vita. Nel contempo fu introdotta la coltura della patata e del pomodoro sulle isole.

Nei tre anni in cui tornarono al potere, i francesi non riuscirono mai a ottenere il controllo completo di tutto l'ex territorio della Repubblica: diverse zone delle isole furono infatti interessate da episodi di resistenza armata supportata dalla Marina britannica. A partire dall'ottobre 1809 buona parte delle isole venne occupata dalle forze inglesi, che instaurarono un governo provvisorio a Zante. Solo Corfù e Paxò resistettero alla pressione britannica e vennero conservate dai francesi fino al luglio 1814, quando, in seguito alla caduta di Napoleone, il locale governatore consegnò la cittadella agli inglesi. Il 5 novembre 1815 le isole vennero infine erette a protettorato inglese con il nome di Stati Uniti delle Isole Ionie: tale protettorato sarebbe rimasto inglese fino al 1864, anno della sua incorporazione nel nuovo regno di Grecia.

Sfumava così in breve l'assetto repubblicano e aristocratico che Venezia sembrava avere lasciato come sua ultima eredità «nell'onde del greco mar di foscoliana memoria»

Giorgio Federico Siboni

Dall'antica alla nuova Via della seta.

Le aperture del commercio cinese all'Alto Adriatico.

«**E**lli àno molta seta e vivono di mercantantia e d'arti; molti drappi di seta fanno, e sono ricchi mercatanti. [...] E sí vi dico che se fossero uomini d'arme quelli del Mangi, elli conquisterebbero tutto 'l mondo; ma elli non sono uomini d'arme, ma sono savi mercatanti d'ogne cosa e sí àno boni naturali e savi filosafi.»

Così, sotto dettatura, scriveva un pisano chiamato Rustichello, mentre ascoltava il racconto delle memorie di un viaggiatore veneziano che nel XIII secolo soggiornò a lungo nelle terre d'Oriente. I "Mangi" erano gli abitanti della Cina meridionale, abili mercanti e percorsori della "Via della seta", l'insieme delle rotte commerciali e dei percorsi carovanieri che collegava la Cina al vicino Oriente e al Mediterraneo. La città dove si concludeva la "Via della seta" era proprio l'italiana Venezia, inserita in tutte le mappe cinesi dell'epoca come punto terminale delle rotte marittime e terrestri delle spezie e dei capi pregiati. È un riguardo alla storia, quindi, che la Cina contemporanea stia ipotizzando di rinverdire gli antichi itinerari per il trasporto delle merci da un capo all'altro del continente eurasiatico, ricostruendo così i legami economici, politici e sociali fra i nuovi paesi che li compongono. Ed è dalla Cina meridionale, dalle terre degli uomini del "Mangi", che la "Nuova Via della seta del

XXI secolo" ha il suo inizio.

La città di Chóngqing costituisce difatti la partenza della Yu'Xin'Ou Railway, la ferrovia nata nel 2011 e lunga 11.170 km che collega la Cina alla città tedesca di Duisburg in 12 giorni. La linea rientra nel progetto "Belt & Road Initiative" voluta dal presidente Xi Jinping per portare la Cina – già seconda economia mondiale – ai vertici della globalizzazione economica entro il 2049, centenario della costituzione della Repubblica Popolare. Il sogno di "rinascita" cinese, il "Tianxia"(all under heaven), prevede la ridefinizione delle regole del sistema attuale verso un'ottica più inclusiva ed equilibrata, in modo tale che si crei, come recita lo Statuto B&R-I del marzo 2015, «un impegno solenne di cui beneficiranno tutti i popoli della terra.»

Già in possesso della maggioranza della partecipazione del porto del Pireo, Pechino pensa di costruire centri di distribuzione a supporto delle vie ferroviarie e marittime principali, e uno di questi potrebbe essere Trieste, riconsegnando così all'alto Adriatico il ruolo di punto terminale della Nuova via della seta. L'Italia infatti, secondo il Financial Times, a fine 2015 è stata la prima destinazione degli investimenti cinesi in Europa - quasi il 10 % - grazie anche alla Pirelli. Il Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Paolo Gentiloni, nel corso del Forum Internaziona-

le di Pechino sulla Via della Seta del maggio scorso, ha dichiarato che la leadership cinese ha presentato la volontà di investire su Trieste, che dal 27 giugno gode ufficialmente della condizione, unica in Europa, dell'extraterritorialità doganale, e che nello stesso mese ha firmato un accordo commerciale proprio con Duisburger Hafen, la società pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg. Gentiloni ha dunque garantito all'Italia l'ingresso a pieno titolo nella nuova via della Seta.

A tal proposito è stato inoltre elaborato il progetto North Adriatic Port Association (Napa), che collegherebbe cinque porti dell'Alto Adriatico - Trieste, Venezia, Fiume, Capodistria, Ravenna - per costituire un punto di approdo marittimo alle merci cinesi tramite il canale di Suez, recentemente riaperto. In questo contesto si è inserita la visita della delegazione del Ministero dei Trasporti cinese a Trieste dal 10 al 12 luglio in occasione del 14th Implementation Meeting of Eu-China Maritime Agreement, durante la quale l'Autorità portuale Adriatico Orientale ha presentato il Molo Settimo e la piattaforma logistica in fase di costruzione.

Ma Trieste, oltre al porto, ha stupito i cinesi anche per l'intermodalità ferroviaria, avendo già rapidi collegamenti verso l'Europa centrale e orientale. La città annovera circa 8000 convogli ferroviari por-

tuali all'anno, e la Cina potrebbe seriamente prendere in considerazione una struttura viaria già ben avviata e consolidata, piuttosto che investire in nuove costruzioni. Il trasporto ferroviario è preferibile, rispetto a quello marittimo, per i prodotti con un rapporto valore/peso elevato, i quali costituiscono una buona fetta del commercio

sino-europeo. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale, sostiene che «oggi a Duisburg arrivano ben 27 treni settimanali dalla Cina, ma due treni alla settimana già collegano la stessa Duisburg con Trieste. Possibilissimo dunque un prolungamento via ferro delle merci cinesi dalla Germania a Trieste».

Dalle orme dell'antica Via della seta si ripercorre ancora oggi, con metodi moderni ma spirito intramontabile, l'affascinante strada che quel viaggiatore veneziano, Marco Polo, raccontava ai posteri per scolpire nell'immaginario la magia dell'Oriente.

Francesco Palazzo

Vorrei dirvi

Nell'avvicinarsi a un argomento vasto come la passione patriottica di Trieste, si rende necessario partire da volumi che riescono a fornire spunti concettuali e riflessioni senza perdere la visione d'insieme del fenomeno nello spazio e nel tempo. Uno di questi libri è Trieste. Un'identità di frontiera di Angelo Ara e Claudio Magris, uscito nel 1982 per la casa editrice Einaudi. Si tratta di un ottimo volume che fornisce molteplici stimoli, grazie alla duplicità dei punti di vista forniti dai due grandi studiosi. Trieste è innanzitutto una città di contrasti i cui abitanti sanno meglio definire che cosa non siano ed è nell'insolubilità di tale contrasto che essa cerca "la propria ragione d'essere". Il primo esempio che viene utilizzato per definire tali antinomie che convivono nel capoluogo giuliano è Il mio Carso di Scipio Slataper, il "finto barbaro", che inizia con le celebri parole "vorrei dirvi". Come è noto, l'autore si definisce contemporaneamente slavo, tedesco e italiano ma tutte e tre le componenti sembrano faticare a essere identificabili. Del resto la ricerca identitaria e la tensione a cogliere un'essenza sono stati contrastati dalla "esuberanza di pretese" di Graziadio Isaia Ascoli nel momento in cui ebbe a coniare nel 1863 il nome Venezia Giulia. La realtà triestina è "innegabile, ma difficilmente afferrabile"; non a caso, a fronte della crisi della cultura germanica, seguita alla fine della Grande Guerra, emerge l'immagine dell'abitante della città come quella di qualcuno che non vive in un determinato luogo, bensì nell'idea di sé medesimo. Ciò anche perché non si trova geograficamente distante dalle altre realtà nazionali, ma vive una condizione esistenziale, ancor prima che geo-politica.

Sulla base di questa oscillazione tra vicinanza e lontananza,

tra diversità e assimilazione, si svolge la narrazione più strettamente e magistralmente storica degli eventi che la città vive. Si rende necessaria l'individuazione del principio dell'idea nazionale italiana, riconosciuto nell'antica tradizione municipale, cui si è tentato di porre un livellamento in chiave germanica in età giuseppina, a cui è seguita una rinascita della tradizionale autonomia non più su basi municipali, bensì su basi nazionali, come del resto si sviluppa nei medesimi anni il pangermanesimo e il panslavismo. È interessante apprendere che la rivoluzione etnica, politica e demografica seguita all'età napoleonica abbia messo la città a contatto con il mondo slavo e con il mondo italiano come culture parallele e, al tempo stesso, l'abbia resa come un irradiatore di cultura italiana, come già rilevato da Angelo Vivante. Anche perché è il dialetto triestino che gioca su questa duplicità tra strumento per integrarsi pienamente nella vita cittadina e anche da porta d'accesso per l'italianità.

Nell'intrecciarsi di letteratura e storia, di vigore intellettuale e di vitalità politica, Trieste vive il proprio dramma nel corso del Novecento. Eppure affiora un grande quesito che anima tutto il libro, e al quale è arduo dare una risposta netta: nel trascorrere dei propri capitoli tragici come di quelli più felici, è una città ai margini delle vicende europee o è pienamente inserita nei grandi processi storici del momento? Su tale questione è opportuno riflettere e certamente questo volume costituisce una pratica e completa guida, imprescindibile per chiunque voglia comprendere il tormento del confine orientale e di questa identità di frontiera.

Davide Giardina

Il Ponte di Sabbioncello

Con l'approvazione del cofinanziamento da parte dell'Unione Europea, si sono riaperte le polemiche sul progetto del grande Ponte di Sabbioncello (Peljeski most) che, per l'occasione, è tornato protagonista dell'ennesimo scontro geopolitico nei Balcani. Dal luglio 2013 con l'entrata della Croazia nell'Unione Europea(UE), l'antico territorio della Repubblica di Ragusa oggi appartenente alla Croazia come parte della regione raguseo-narentana, a causa dei 20 chilometri di costa sotto sovranità bosniaca, si è convertito in un territorio esterno dell'Unione. La stessa situazione di altri territori europei come le enclavi spagnole di Ceuta e Melilla, le isole Canarie, le Azzorre, la Guyana e le altre colonie francesi oltre a quelle olandesi.

Il progetto del ponte ha quindi assunto un valore strategico, non solo per la singola Croazia, ma per tutta l'UE, ridando slancio ad un progetto difficilmente sostenibile dal solo stato croato ripetutamente al centro di scandali finanziari come quello della petrolifera INA-MOL e per ultimo quello del gruppo Agrokor di Ivica Todoric in amministrazione statale dopo il buco di quasi 6 miliardi di euro che ha fatto traballare 60.000 posti di lavoro, un numero non indifferente su una popolazione di 4,2 milioni come quella croata.

Nonostante tutto, dopo anni di tentennamenti e posticipazioni quindi, il 7 giugno a Bruxelles si è tenuta la cerimonia ufficia-

le per la firma del documento di cofinanziamento: l'Unione Europea parteciperà apportando 357 milioni di euro a fondo perduto. Il primo progetto di un ponte che collegasse la regione di Ragusa aggirando il territorio bosniaco di Neum, fu pensato oltre una decina di anni fa, con un preventivo che si aggirava intorno ai 300 milioni di euro lievitati poi a 320, 350 per superare i 430 del progetto attuale che include anche i lavori per connettere il ponte con la rete autostradale croata a nord e quelli per la realizzazione di una tangenziale che aggirerà la cittadina di Stagno con ulteriori gallerie e viadotti. In un primo momento si pensava infatti di appoggiare una campata del ponte alla punta settentrionale della penisola di Clesto (Klek) per permettere poi alla seconda campata di attraversare il Canale di Stagno Piccolo. Questo idea fu presto abbandonata visto che la parte settentrionale della penisola di Clesto continua ad essere oggetto di rivendicazione territoriale sia da parte della Croazia che della Bosnia Erzegovina (BiH). Un accordo preliminare sui confini marittimi fu firmato dal presidente croato e da quello bosniaco nel lontano 1999, non incontrando però la ratifica dei rispettivi parlamenti: il possesso della punta settentrionale della penisola di Clesto amplierebbe infatti notevolmente la portata dei confini marittimi della BiH garantendole quasi l'accesso al mare aperto e limiterebbe le acquisite territoriali croate compro-

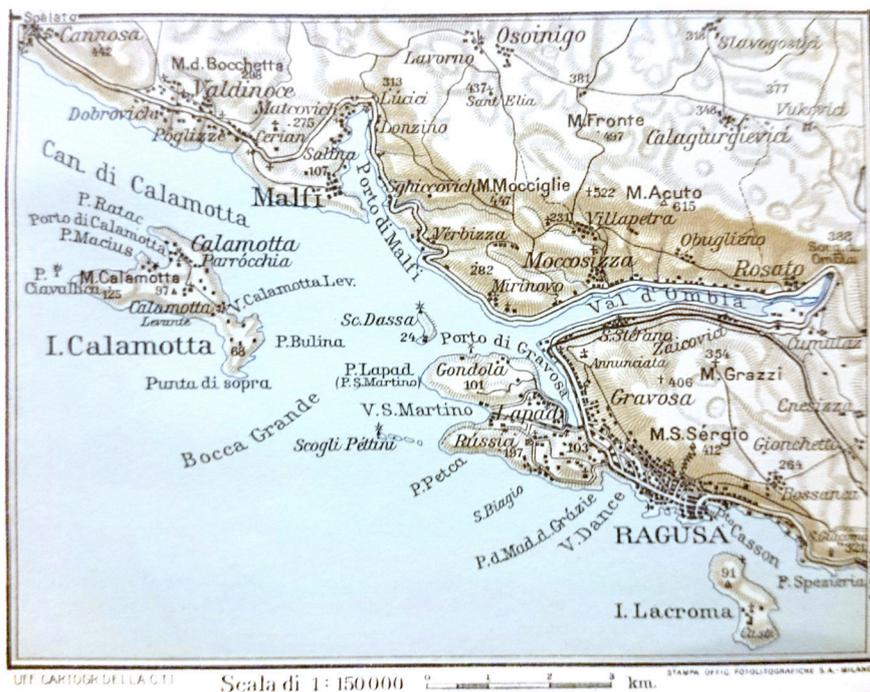
mettendo il progetto del ponte.

Questo infatti è stato il punto che ha alimentato vecchie polemiche durante tutta l'estate, arrivando al culmine proprio verso la fine di agosto, quando Dragan Covic, membro croato della presidenza tripartita della BiH in una intervista concessa alla televisione pubblica croata, ha dichiarato che il progetto del ponte non è assolutamente oggetto di contenzioso, anzi è appoggiato dalla presidenza tripartita e dalle istituzioni della BiH. Covic ha poi specificato come il cammino europeo ed atlantico della BiH passa attraverso Zagabria con la quale quindi è necessario costruire rapporti di qualità - sottolineando in conclusione - come la BiH non si può permettere il lusso di perdere tempo ripetendo errori del passato, ma ha l'obbligo di adottare gli standard europei. Continuando a proporre lo stesso copione degli ultimi quindici anni, alle dichiarazioni di Covic sono seguite quelle del primo ministro croato Andrej Plenkovic che ha definito come "strategica" la costruzione del ponte ricordando che si tratta del più grande progetto unico finanziato dall'Unione Europea. Tutto prescindendo dalle obiezioni bosniache volutamente ignorate come se negli ultimi quindici anni non fossero neanche esistite.

Le reazioni non si sono fatte attendere: il membro bosgnacco della presidenza tripartita Bakir Izetbegovic ha immediatamente smentito ogni apertura delle istituzioni bosniache verso la co-

struzione del ponte di Sabbioncello ricordando proprio il documento approvato dalla presidenza tripartita nel 2007 nel quale si esprime l'opposizione alla costruzione del ponte fino a quando non vengano risolte le questioni aperte fra Croazia e Bosnia in materia di confini marittimi e sia garantito per la Bosnia il libero accesso al mare aperto. Rincarando la dose, Izetbegovic ha bollato come inammissibile il comportamento di Covic il quale, invece di rappresentare la BiH, si impegna a favore degli interessi dell'altro stato e cerca di giustificare i comportamenti della Croazia che in questo caso assestano un duro colpo alla sovranità BiH, sono contrari alla convenzione ONU sul diritto marittimo e sugli interessi a lungo termine della BiH. Le reazioni di Izetbegovic sono state minimizzate da parte croata bollandole come manovre ultranazionaliste di un piccolo settore della società bosniaca in vista delle elezioni del prossimo anno, se non addirittura come atto dovuto alla pedissequa adesione di certa parte del mondo bosgnacco verso le nuove politiche panottomane del presidente turco Erdogan. Parte di queste accuse possono forse anche essere fondate, ma procedere alla costruzione di un'opera infrastrutturale come un ponte lungo 2 chilometri e 400 metri in aperto contrasto con un paese vicino, non è sicuramente il miglior criterio politico e procedurale che l'Unione Europea possa intraprendere.

Il Partito di Azione Democratica (SDA) guidato da Izetbegovic, è il maggiore partito della compo-



nente musulmana-bosgnacca della BiH, ossia più del 40% della popolazione bosniaca: questi numeri si sono riflettuti infatti nella risoluzione approvata dal parlamento di Sarajevo per chiedere all'UE di mediare nel contenzioso fra BiH e Croazia, ritardando di fatto la costruzione del ponte di Sabbioncello. Alla risoluzione del parlamento è seguito uno scambio di lettere fra il ministro bosniaco dei trasporti Adil Osmanovic ed il suo omologo croato Oleg Butkovic con la minaccia di denunciare l'accordo confinario del 1999 se la Croazia procede unilateralmente alla costruzione del ponte: di tutta risposta Butkovic ha ribadito che il ponte si costruirà in territorio croato e che un ministro bosniaco non ha alcuna autorità negli affari interni della Croazia. I bandi di gara per la costruzione del ponte sono stati già aperti e fra i quattro candidati che hanno dato la propria disponibilità quello a fornire il prezzo migliore è stata la China Road and Bridge Corporation presentando un

progetto per 350 milioni di euro dicendosi anche disposta a trasferire in loco maestranze ed operai cinesi. Decisamente più alti i preventivi degli altri candidati come la nostra Astaldi in collaborazione con la turca IC Icasa che hanno presentato un progetto per 427 milioni e la austriaca Strabag con il suo progetto per 439 milioni. In questione di ponti e di infrastrutture croate, la Strabag non è nuova sul mercato croato, avendo celermente realizzato l'impeccabile rete autostradale che in meno di un decennio ha collegato Zagabria con Fiume e Fiume con tutta la costa dalmata fino quasi a Porto Tolero (Ploce) e Medjugorje. Nel 2005 al prezzo di 1,2 miliardi di euro, la Strabag ha acquisito la Walter Bau di Augusta che insieme alla Konstruktor di Spalato aveva realizzato il ponte sull'Ombla arteria settentrionale di Ragusa con il resto del suo territorio. Il primo progetto del ponte sul fiordo dell'Ombla risale al lontano 1989, bloccato dalla guerra, fu ripreso successivamente ▶

► (segue da pag. 9) te fino al 1998 quando iniziarono i lavori per la sua costruzione che venne portata a termine – fra vari ritardi - nel 2002 superando i trenta milioni di euro. Il ponte controversamente dedicato al primo presidente croato, è lungo 518 metri sostenuto da un enorme pilone alto 327 metri dalla cui cuspide ha origine un ventaglio di 38 cavi che sostengono la struttura. Pur contribuendo in maniera indiscutibile ad agevolare il traffico da e verso Ragusa, il ponte ha irrimediabilmente modificato il paesaggio naturale del fiordo dell’Ombla. Secolo dopo secolo, anno dopo anno la millenaria Repubblica di Ragusa creò il formidabile porto di Gravosa dal cui arsenale uscì la potente flotta che nel 1510 quasi emulava quella veneziana, nel 1540 si situava come terza flotta mercantile del mondo per legni oceanici a vela quadra assurgendo al massimo della sua potenza fra il 1750 ed il 1806 quando più di settecento navi, fra oceaniche e mediterranee, battevano il vessillo di San Biagio. Di quel passato tanto glorioso che ha reso semplici marinai ed ammiragli della Repubblica come Marulino Sfrondati, Vincenzo Bune o Giacomo Raguseo, protagonisti della storia di tante parti del mondo, oggi resta un ben vago ricordo fra i palazzoni che opprimono il porto di Gravosa, le mastodontiche navi da crociera che quotidianamente ne oscurano i moli sotto il grande ponte bianco che sovrasta l’estuario dell’Ombla. Per tentare di immergersi oggi nell’atmosfera più intima di quel microcosmo che era il piccolo stato raguseo, bisogna rifugiarsi

nella zona dei Canali o portarsi a settentrione, visitando i piccoli borghi di Malfi, Valdinoce, la meravigliosa villa Gozzi con la sua veranda sulle isole Elafiti, ma soprattutto i graziosissimi borghi di Stagno Piccolo e Stagno Grande.

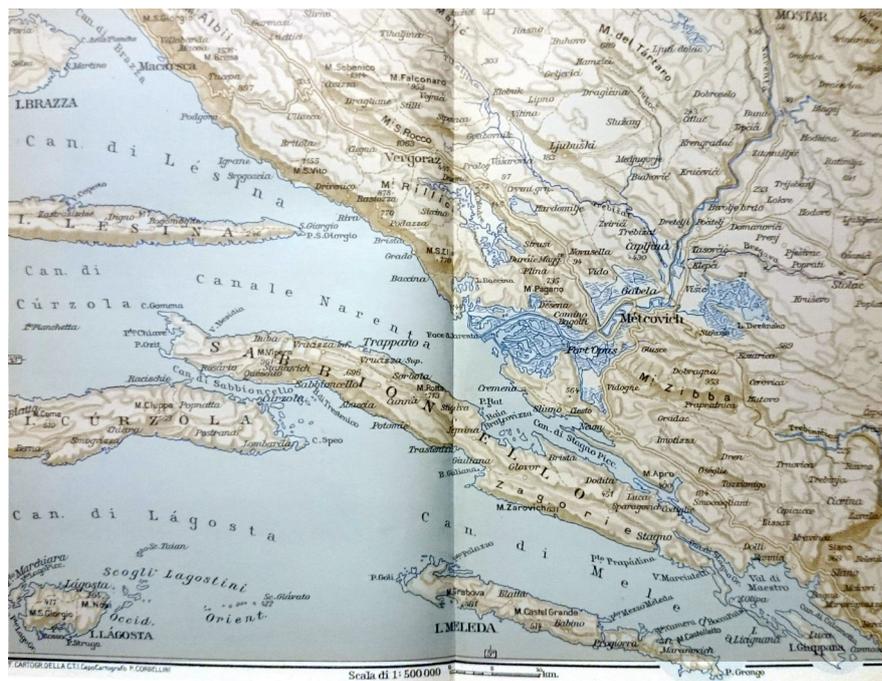
Situati all’inizio della penisola di Sabbioncello che si estende per 70 chilometri verso il mare Adriatico i due piccoli borghi sono sempre stati di primissimo interesse strategico. Sulla tavola Peutingeriana - la più antica mappa geografica che conosciamo, copia cinquecentesca di una mappa risalente al terzo o addirittura al primo secolo dopo Cristo - “Turris Stagni” è una delle poche località della Dalmazia espressamente menzionate. Come nei tempi antichi, così anche nel medioevo per finire all’età moderna, l’Istmo di Stagno fu al centro delle brame e dei conflitti tra i maggiori attori geopolitici dell’epoca: sede vescovile dal IX secolo, bizantina, appartenente prima allo stato bosniaco dei Cotromani poi allo stato serbo dei Nemagna, fu venduta nel 1333 alla Repubblica di Ragusa. Ben conscia del valore delle sue saline, ma soprattutto della sua rilevanza strategica, avvalendosi dei migliori ingegneri militari come Michelozzo Michelozzi e Giorgio di Matteo, la Repubblica dotò l’istmo di Stagno forse della più poderosa e sicuramente della più lunga cinta muraria di difesa d’Europa: Stagno Grande venne racchiusa in una possente fortificazione pentagonale, mentre intorno a Stagno Piccolo venne innalzata una cinta quadrangolare e i due borghi vennero collegati da una maestosa muraglia inframez-

zata da 41 torri e 6 bastioni che - valicando i quasi trecento metri di dislivello con una estensione di cinque chilometri e mezzo - li univa garantendo alla Repubblica un formidabile baluardo a difesa dei suoi confini settentrionali.

Osservando quelle vetuste mura con l’occhio di oggi, forse possiamo farci una vaga idea di quello che potesse essere il valore strategico dell’Istmo di Stagno: la Repubblica di Ragusa era un piccolo stato mercantile, dal 1526 tributario dell’impero ottomano: quella possente opera difensiva eretta durante il quindicesimo secolo e dichiarata nel 2005 dall’Unesco Patrimonio dell’Umanità, potrebbe un domani rischiare di venire snaturata ed irrimediabilmente modificata da una tangenziale di raccordo con il ponte di Sabbioncello. Dopo cinque secoli dalla costruzione delle possenti mura rinascimentali, l’area dell’Istmo di Stagno è tornato ad essere il cardine cigolante, un’area di frizione, il centro di un potenziale conflitto della moderna geopolitica. Con l’occupazione austroungarica del 1878, la città di Neum smise di rappresentare l’unico sbocco ottomano al mare Adriatico. L’Austria-Ungheria dal 1814 sovrana sul regno di Dalmazia, annesse la Bosnia eliminando di fatto quel confine che scomparve definitivamente, sia sotto il regno SHS, poi di Jugoslavia, sotto lo Stato della Libera Croazia di Pavelic che inglobò la Bosnia, l’Erzegovina con tutta la Dalmazia meridionale da Almissa ai Canali. Quando Tito ridisegnò i confini delle repubbliche federative, pur sapendo

bene che il mosaico jugoslavo non sarebbe sopravvissuto a lungo dopo la sua morte, ripristinò i vecchi confini fra i quali quello lungo venti chilometri che permetteva uno sbocco al mare per la Bosnia Erzegovina. Fra i vari confini delle ex repubbliche federative quello di Neum era uno dei più antichi: la demarcazione meridionale fu approssimativamente tracciata dopo la conquista turca dell'Erzegovina nel 1482 e prima del trattato tributario fra la Repubblica di Ragusa e l'Impero Ottomano del 1526, proprio in occasione della costruzione delle mura di Stagno. La demarcazione settentrionale risale invece al 1699 quando la pace di Carlowitz mise fine ad anni di conflitti fra la Serenissima e la Sublime Porta, conferendo a quest'ultima uno stabile accesso al mare Adriatico con il controllo e tassazione dei traffici commerciali da e per la Bosnia e l'Erzegovina. Prima di allora, i traffici commerciali con la Bosnia avvenivano precipuamente via Spalato, la cui Scala – una specie di porto franco – venne istituita nel XVI secolo dalla Serenissima che – per gestirne i traffici – chiamò gli ebrei espulsi dalla Spagna: per questo dopo la pace di Carlowitz sulla foce della Narenta vennero fortificati i piccoli villaggi di Fort'Opus (Opuzen) o Metcovich o Porto Tolerò (Ploce) a presidio del nuovo confine.

Poco più di cento anni dopo la sua sparizione, il confine di Neum è tornato ad apparire nel tristemente noto 1992, quando il conflitto fra Jugoslavia e Croazia si estese anche alla Bosnia Erzegovina. Nel 1996 il trattato di Dayton



fermò la guerra e istituì la BiH indipendente che - con le sue traballanti strutture amministrative - ha trascinato fino ai nostri giorni pure il suo “rinascimentale” sbocco al mare. Durante la plurisecolare storia, il territorio della Bosnia mutò spesso i confini espandendoli e contraendoli: oltre a Neum, di sbocchi al mare ne ebbe anche altri, come quello della Sutorina, un corridoio che per pochi decenni – senza la minima proiezione commerciale o militare - si affacciava sulla parte settentrionale delle Bocche di Cattaro. Zone prontamente rivendicate da alcuni settori radicali bosgnacchi, nel più puro stile balcanico.

Lo stesso stile con il quale si sta portando avanti la costruzione del ponte di Sabbioncello: una modalità molto simile a quella che Ivo Andrić ha descritto nel suo capolavoro *Na Drini Cupria* (Il ponte sulla Drina), nobel per la letteratura nel 1962. Nella sua opera maestra, Andrić delineava senza pudore qualità e demeriti del carattere bo-

sniaco e balcanico incentrando la narrazione proprio sulla costruzione di un ponte, quello voluto dal pascià Sokollu, costretto da piccolo ad abbandonare la sua famiglia secondo la pratica del devscirme. Educato ad Istanbul, dopo una rapida ascesa alla corte imperiale, volle tornare nella sua terra e costruire un ponte che collegasse la sua città al resto dell'impero ottomano. Solo seguendo l'asciutta narrazione si comprendono allegrie, ma anche le crude sofferenze che nascoste dietro la costruzione del ponte. Sokollu ed i suoi fedeli cercano di lasciare la loro testimonianza scolpita sulla pietra ed eretta sulle onde di un fiume placido ma a volte irruento. Nessuna pietà per chi cerca di ostacolarne il progetto.

Come nessuna pietà si sta usando oggi verso lo splendido ed unico Istmo di Stagno che da isolata fortezza sulle saline rischia - nel migliore dei casi – di convertirsi in un cadente orpello circondato da ponti, viadotti, gallerie e raccordi autostradali.

Piero Cordignano

libri • libri

TRE STORIE: VITA DI UN MARE MOLTO PARTICOLARE, MILANO, SIMPLICISSIMUS BOOK FARM (STREETLIB), 2011, 160 PP.

La tecnologia culturale è mutata, come sempre avviene nella storia dell'umanità. Anche in questa via la Associazione Coordinamento Adriatico non rimane indietro con il passaggio dei tempi e pubblica la recensione di un ebook: percorso per noi nuovo ma da oggi sempre più presente fra i lettori della nostra rivista specialistica, sia on-line che nella sua pubblicazione tradizionale di tipo trimestrale ora disponibile - proprio come gli stessi ebook - via internet.

La prima scelta cade su un volume di Marco Affronte che tratta, ovviamente, della natura del Mare Adriatico: uno specchio d'acqua in cui - è l'estate a parlarci - i cambiamenti climatici dovuti alle ondate di caldo sub-sahariane, trasformano i primi moti ondosi di questo mare in cicli simili per calore e passaggio a quelli tropicali. Non di meno per molti l'Adriatico rimane fisiologicamente una sorta di mare minore. La critica si assume questa visione sulla base di acque troppo basse e spesso torbide con fondali talvolta resi limacciosi dallo scarico sulle due sponde di liquami industriali. Ma quello dell'Adriatico rimane un litorale apprezzato da moltissimi turisti che ne amano soprattutto le spiagge sabbiose (in Italia) e le rive che degradano dolcemente (sulle coste occidentali). Pochissimi ne apprezzano o conoscono la biodiversità e la varietà di vita. Poiché pochissimi lo apprezzano per davvero, al di fuori degli spunti più banali di ombrelloni e bagni al sole.

Il nostro ebook riguarda così uno spazio adriatico sommerso ma vivo e spesso volte dimenticato. Appunti, notizie, storie, che raccontano di delfini, balene, tartarughe, pesci luna, squali,

tonni, pesci, molluschi e crostacei che lo popolano così come riempiono le pagine di questo libro. Un mare che è come una cuna. Le note acque basse sono un rifugio animale perché ricche di cibo che le trasforma in un ambiente accogliente e florido.

L'Adriatico è anche per tutto questo insieme di ragioni un mare fragile e delicato, messo in pericolo ogni giorno dagli scarichi di tante città, da una pesca intensiva, dalla maleducazione o dall'incuria di chi non sa - per ignoranza o per pigrizia - apprezzarne le qualità intrinseche oltre alle belle coste e ai porti da secoli accessibili all'uomo.

Elena Labus

MEDIOEVO ADRIATICO. CIRCOLAZIONE DI MODELLI, OPERE, MAESTRI, A CURA DI F. TONIOLO - G. VALENZANO, ROMA, VIELLA, 2010, 208 PP. + ILL.

Il volume è frutto della ricerca svolta all'interno di un progetto di ateneo dell'Università di Padova (Bando 2003). Raccoglie e propone al lettore saggi di diversi autori, ricercatori, assegnisti, dottorandi e dottori di ricerca del Dipartimento padovano e di altre università: tutti coinvolti nel progetto di ricerca.

Vengono così analizzate alcune testimonianze artistiche dall'Ottavo al Quindicesimo secolo (pittura, architettura, scultura e miniatura) che l'indagine ha individuato o confermato essere dimostrativi delle relazioni culturali tra le due sponde dell'Adriatico. Per ognuna di essi si è cercato di fare luce su come siano avvenuti i contatti e la ricezione culturale precisando di volta in volta lo scambio della origine artistica, la diffusione dei modelli, la circolazione delle opere.

Federica Toniolo, oltre a essere responsabile della cura e dell'ideazione del volume assieme a Giovanna

Valenzano, pubblica la prefazione e - per esempio - un saggio dal titolo Liturgia in Figura: le miniature dei Corali di San Francesco a Zara nel quale vengono presentati gli antifonari e i graduali conservati nella Biblioteca di San Francesco a Zara. Degli antifonari sono messe in evidenza le forti tangenze con la miniatura veneziana di fine Duecento, suggerendo che a realizzare le miniature sia stata una maestranza perfettamente aggiornata su quanto veniva dipinto nei libri e nelle miniature sotto cristallo nella città lagunare. I graduali sono invece confermati alla paternità del bolognese Nerio che li iniziò all'inizio del Trecento, e potrebbero essere giunti a Zara tramite scambi tra conventi francescani come dimostrano le aggiunte, nelle litanie del Graduale B, dei santi zaratini Crisogono e Donato, posti per rendere consoni i volumi all'uso liturgico locale.

Il libro ricomponne la trama della circolazione artistica tra le due sponde dell'alto Adriatico, tra il Veneto e la Dalmazia, nel medioevo: opere note e meno note, dall'architettura alla scultura lignea, dagli arredi liturgici alla pittura e alla miniatura. Viene così ricostruito un contesto culturale di grande vitalità, dimostrata dallo scambio di modelli e di artisti, dalla diffusione delle opere. Lo studio, attento al contesto, alle funzioni, alla committenza, rende nota una storia minore ma capace di gettare utili lumi sulle più ampie dinamiche della macro-storia.

Le ricerche qui presentate compongono la trama di un racconto sulla circolazione artistica restituendo un contesto culturale di grande vitalità, dimostrata dallo scambio di modelli, di autori o - più semplicemente - dalla diffusione delle opere. Per un lungo arco temporale, il linguaggio figurativo travalica i confini politici, diffondendosi in tutta l'area nord-adriatica:

libri • libri

velari dipinti, amboni lapidei, crocifissi lignei, croci di Paolo Veneziano e libri miniati si fanno testimoni di un gusto condiviso dall'Alto Medioevo al Quindicesimo secolo in un ambiente estremamente costruttivo. Lo studio attento a diversi ambiti storici, alle funzioni, alla committenza rende nota una storia per molti ancora minore ma capace di rendere più chiare le più ampie dinamiche della storia artistica di quei luoghi.

Isabella Anna Durini

F. MASIERO, ADRIATICO PER SEMPRE. STORIE, VITE E PAESAGGI NEL MARE DELLE MERAVIGLIE, VENEZIA, MARE DI CARTA, 2014, 224 PP.

Così è l'Adriatico. In tutti i suoi modi di essere. Storie, vite, viaggi, paesaggi, orizzonti, sensazioni, emozioni. Qui è come essere colti da un'onda che contiene tutto, di questo mare, contemporaneamente. Si viene rapresi e portati dentro il mare, avvolti istante per istante, pagina dopo pagina, dalla storia e dalla geografia, dai racconti di fatti veri e di altri possibili o soltanto immaginati con la forza del pensiero. L'arrivo dei primi colonizzatori, forse fenici oppure etruschi e quindi greci. Il destino glorioso di Venezia, ma anche di Ragusa e di Ancona, di Otranto e di Trieste. Gli incontri, le amicizie, le sensazioni di una crociera. Uomini di ferro e uomini di legno, cacciatori di esseri umani, di esperienze di qualsiasi tipo. Il dominio del vento e delle onde, la loro natura. I dati certi della geografia e i dati meno certi della geografia dell'umano sentire. Le riflessioni, le tante dimensioni del passato e il desiderio, la soddisfazione di essere in Adriatico nel presente. Portati dalle sue onde nei giorni sereni di quiete, come in quelli pieni di bora crescente. Cresce lungo la lettura di

queste pagine l'affascinante ipotesi di un lungo, possibile viaggio non solo verso l'Adriatico, ma anche verso il mare della propria tranquillità. È questa via di sale della memoria che vale la pena di scoprire.

In un volume come questo si viene cullati da un mare di cose. Tutte legate alle onde. Pagina dopo pagina, grazie a un piccolo litorale d'inchiostro versato sulle pagine bianche come la schiuma delle onde, si può guidare il lettore su una rotta fantastica: facendolo navigare come un corsaro del pensiero fra racconti e descrizioni che si susseguono come se seguissero una corrente invisibile. È quello che ha fatto l'Autore - Franco Masiero - nel suo libro *Adriatico per sempre*, storie, vite e paesaggi nel mare delle meraviglie. Un mare di meraviglie perché sempre vario. Un libro capace di ricreare il mondo avvolgente, fluido, continuamente e infinitamente sfaccettato dell'Adriatico. Qui si ritroverà la sua vastità, i suoi climi, le molteplici forme delle coste, delle onde, delle isole appena sfiorate e di quelle invece vissute intensamente, le baie, calme oppure investite dal vento, le albe senza rumore, i tramonti dai colori inquieti, le traversate fatte di estrema pazienza e di particolare attenzione, gli imprevisti, gli incontri. Nel dominio delle onde e del vento si incontrano così come viaggiatori sulla chiglia di una barca la storia, la politica, la geologia, le genti del turismo, la bellezza delle architetture e dei paesaggi, i destini personali, i dati certi della geografia e i dati meno certi della geografia del sentire e del pensare. Le vite - soprattutto - tante vite. Non è un semplice viaggio fra le pagine: è piuttosto una grande visione d'insieme composta da una miriade di particolari in cui si accostano e si fondono fatti reali, sensazioni, immagini e imagina-

zioni. Con un filo rosso, se pure sottile, che collega ogni cosa: la sensazione che cercando di conoscere l'Adriatico si cerca in fondo di conoscere l'anima delle sue genti e noi stessi. Cosa che, alla fine di questa navigazione letteraria, è sembrato quasi che fosse accaduto in queste belle pagine.

Azzurra Albertinelli della Spina

F. FIORI, ABBECEDARIO ADRIATICO. NATURA E CULTURA DELLE DUE SPONDE, REGGIO EMILIA, DIABASIS, 2008, 160 PP.

Laureato in Scienze Biologiche nel 1991 e dottore di ricerca in Scienza del Mare nel 1998, l'Autore è ricercatore e insegnante che si occupa da oltre venti anni di biologia ed ecologia marina, collaborando anche con quotidiani e riviste. Ha pubblicato articoli scientifici in ambito nazionale e internazionale, prendendo parte significativa a progetti scientifici dedicati alla pesca e all'acquacoltura. Il volume qui censito ha goduto di importanti presentazioni in ambito scientifico e istituzionale.

«Scrivere è parlare di un vento di cui non ricordiamo il suono», scriveva Marco Ercolani. I venti dell'Adriatico sono invece testimoni della storia millenaria di civiltà e culture che hanno attraversato il Sinus Venetorum. Nei loro nomi e nella loro origine sono racchiusi racconti e leggende che, da sempre, hanno stimolato la letteratura e le arti. Se la Tramontana - gelido vento del nord - e l'Ostro - torrida aria del sud - sembrano avere cancellato l'originario significato delle parole, i loro fratelli, il Levante e il Ponente, rivelano inequivocabilmente la loro provenienza. Il Libeccio e lo Scirocco raccontano invece storie arabe, mentre il Maestrale ricorda la gran-

libri • libri

dezza delle città maestre, Venezia e Costantinopoli. Insieme compongono il più venerato fiore del marinaio. Per i greci il vento era *ánemos*, parola insieme potente, evocativa, inafferrabile, misteriosa e spirituale. Come in un diario di bordo, in cui le date hanno lasciato il posto agli otto petali della rosa dei venti, l'Autore percorre un viaggio affascinante e poetico tra i miti e le storie, di ieri e di oggi. Brezze leggere o raffiche violente lo portano su alcune delle infinite rotte mediterranee, tracciate dai figli di Eolo.

Nelle sue pagine i piaceri e le gioie che l'Adriatico di Ulisse offre quotidianamente si intrecciano con la storia, la geografia, il mito, le scienze e le arti: dando vita a un volume intenso e vitale. Una rotta che porta dalle fondamenta di Venezia alle Bocche di Bonifacio, dalle verdi acque nord adriatiche a quelle blu del meridione; restituendo un significato concreto alla vita adriatica che è fatto storico-culturale e appassionata pratica delle onde.

Sono pagine cariche di poesia e passione per il mare: una lunga dichiarazione d'amore di un anemofilo, che ha imparato ad ascoltare, annusare e respirare i venti in diversi luoghi e nelle varie stagioni.

Dopo avere accompagnato il lettore in un viaggio attraverso le stagioni del mare (Un mare. Orizzonte adriatico), Fiori compone un vero e proprio abbecedario di natura e cultura. Una raccolta di vocaboli vecchi e nuovi, italiani e croati, personali e collettivi, comunque capaci di restituire l'immagine di un Adriatico di per sé molteplice. Un frammento di Mediterraneo attraversato da genti e culture, ideologie e religioni, spire e correnti, circondato da lagune e grotte, isole e promontori, fari e mosaici. L'Autore non si sottrae alla trattazione di parole a volte difficili come esilio e confine, identità e appartenenza. Ancora

avvicina il lettore italiano a lemmi croati quali *otok*, *rt*, *uvala*, *zaljev*: isola, punta, baia, golfo; indispensabili per comprendere le geografie slave, oppure nomi propri come Balcani, Quarnero, Istria e Dalmazia.

Fiori ha attentamente selezionato, raccolto e ordinato informazioni per le voci di un vocabolario a doppio registro: per intraprendere un viaggio conoscitivo tra le due sponde dell'Adriatico. Natura e cultura, economia, storia e cucina. Un agile e utilissimo "manuale dell'Adriatico", di piacevole lettura, per conoscere un mare che da sempre unisce l'Europa: l'Oriente all'Occidente, il Nord al Sud. Quarantaquattro voci-racconto tra cui: appartenenza, Jugoslavia, zolfo, vento e marea.

Athos Fadigati

M. AFFRONTI, VIAGGIO ADRIATICO.

M. COSTANTINI, PORTO, NAVI E TRAFFICI A VENEZIA, 1700-2000, VENEZIA, MARSILIO, 2004, 158 PP.

Il volume di Massimo Costantini, docente di Storia economica nell'Università di Pescara, tratta delle vicende del porto di Venezia a partire dal primo Settecento sino alle soglie del nuovo millennio.

In questo lungo arco plurisecolare la città è segnata da profonde cesure politiche: in primo luogo la caduta della Repubblica nel 1797 e l'annessione al Regno d'Italia nel 1866. Il tutto è accompagnato dalla lunga decadenza della economia veneziana che si protrae fino agli anni Ottanta dell'Ottocento quando prende avvio una fase di rilancio grazie al completamento della stazione marittima che funziona da volano di una crescita economica duratura e generale (p. 8).

Più di metà del libro è dedicata al Settecento, secolo di intense modificazioni della geografia dei traffici e delle ge-

rarchie mondiali, che l'Autore ripercorre con attenzione ed efficacia espositiva. Durante il Settecento i nuovi stati marittimi dell'Europa nord-occidentale - Inghilterra in testa - impongono, grazie anche a importanti innovazioni tecnologiche dei mezzi di navigazione, la loro egemonia nel Mediterraneo che seppure in via di marginalizzazione a causa dell'espansione atlantica rimane un mercato di primaria importanza, sia per l'esportazione di materie prime e manufatti tessili di lusso che per l'importazione di pregiati generi coloniali e prodotti finiti. Le misure messe in atto dal governo della Serenissima per resistere al dinamismo delle potenze atlantiche - tra cui sostegni alla cantieristica, riqualificazione professionale della gente di mare, riordinamento della legislazione marittima e riforme doganali - non impediscono la retrocessione di Venezia da grande emporio internazionale a centro marittimo regionale. Nonostante tale declassamento, che avrà carattere definitivo, la città non rinuncia all'ambizione di mantenere un'autonomia e talvolta ambiziosa presenza sul mare.

Nel corso della prima metà dell'Ottocento - durante la dominazione francese prima e asburgica poi - vengono realizzati, oltre al porto franco sull'isola di San Giorgio, gli interventi per potenziare l'offerta dei servizi portuali e i collegamenti ferroviari. La drastica riduzione dell'entroterra economico e adriatico della città lagunare, che subisce pesantemente la concorrenza di Trieste, si traduce in una drastica caduta dei traffici che non si arresta con l'annessione al Regno sabauda. Il maximum torna a crescere, in sintonia con la ripresa economica generale, soltanto a fine Ottocento quando entrano in esercizio nuove dotazioni infrastrutturali e un più efficiente sistema di raccordo tra nave e ferrovia.

Con l'apertura, all'inizio degli anni Venti del Novecento, di Porto Marghera av-

libri • libri • libri;

viene il passaggio da porto-emporio a porto industriale e il ri-dislocamento, oggetto di un pluridecennale e vivace dibattito, delle attrezzature marittime lontane dal bacino di San Marco con un nuovo dinamismo industriale per tutta l'area considerata. Le dinamiche relative al periodo successivo alla costruzione degli impianti di Marghera vengono riassunte con una sinteticità che un poco contrasta con l'ampiezza e l'accuratezza dell'analisi dedicata alle fasi storiche precedenti. Si ritiene che, per non disingannare l'approccio del lettore, sarebbe probabilmente bastato anticipare ancora un poco le coordinate cronologiche indicate nella titolazione. A prescindere da tali considerazioni - che comunque riflettono una certa meditata lettura spazio-temporale operata dall'Autore in sintonia con gli avvenimenti considerati - il volume evidenzia bene la permanente centralità del comparto marittimo nell'economia veneziana e il suo fondamentale ruolo alternativo alla spesso odierna considerazione di una monocultura turistica del comparto veneziano.

Stefano Maturi

**DELFINI, SQUALI, TARTARUGHE E AL-
NOSTALGIA. MEMORIA E PASSAGGI
TRA LE SPONDE DELL'ADRIATICO, A
CURA DI R. PETRI, ROMA, EDIZIONI
DI STORIA E LETTERATURA, 2010,
XII-280 PP.**

Il libro è frutto di una giornata di studi internazionali svoltasi al Centro Tedesco di Studi Veneziani, preceduta dall'evento artistico multimediale *Pasato inatteso - Nostalgie in transito*, tenutosi all'Auditorium dell'Università Ca' Foscari.

Qual è il ruolo della nostalgia nel plasarsi delle identità collettive sulle sponde dell'Adriatico, e quale negli impetuosi passaggi politici che su quelle sponde si sono verificati? Forse, ad

un certo punto della lettura degli studi sulla nostalgia tra le due sponde adriatiche, sembrerà di riviverla davvero quell'antica lacerazione delle popolazioni istriane e dalmate per la perdita dell'amata Serenissima Repubblica (1797). Oppure si materializzerà ancora il dolore e lo spaesamento dei giuliano-dalmati per il forzato abbandono delle loro terre nel secondo dopoguerra e il faticoso assestamento di chi rimase. Forse si percepirà anche la nostalgia postuma dei triestini per i fasti dell'Austria Felix e quella, più recente, delle popolazioni slave per il loro ex-Stato federale bellicamente defunto.

Il volume curato da Petri, infatti, raccoglie insieme tutti questi sguardi sulla storia adriatica: il motto del Ti con nu, nu con Ti con cui l'ultimo capitano veneto di Perasto rese l'estremo omaggio all'antico e glorioso gonfalone di San Marco e i ripensamenti contemporanei di croati e serbi per la Jugoslavia defunta; il mito mitteleuropeo per il mondo di ieri di Francesco Giuseppe e le elaborazioni nostalgiche del patriota Mustoxidis. Così, presumibilmente, l'effetto finale di queste letture sarà, da un lato, quello di riportare i grandi eventi e i grandi momenti della lunga e controversa storia adriatica alla loro, complessa, realtà d'insieme: storie, memorie ed eventi più prossimi a ognuno di noi. Dall'altro di indagarli nell'intreccio delle loro nostalgiche implicazioni, nessuna trascurabile o ridicibile a banale scorcio dipinto di nuova o vecchia letterarietà.

Le memorie tra le due sponde adriatiche fanno spesso ancora molta fatica a tornare in vita - la «memoria è un conflitto costante», scriveva Maurice Halbwachs - ma gli autorevoli interventi che si sono andati raccogliendo in questo volume potranno forse renderle meno passionali e più ponderate. Forse sarà proprio in questa direzione che si dovrà in futuro continuare

a indagarle e ricostruirle.

In queste pagine si esplora così il variegato uso che memoria e politica fanno, sulle rive del Mare Adriatico, del sentimento nostalgico. Un sentimento, questo, che spazia dalla brama di un'oltre utopico, così frequente nelle mobilitazioni sociali e nazionali, allo struggente rimpianto di un'Età dell'oro, essenziale alla elaborazione luttuosa dei passaggi politici e alla costruzione di miti e memorie collettivi. Sullo sfondo delle plurime vicende storiche qui indagate si impongono però anche delle domande di valenza generale: quali sono le basi psicologiche e culturali delle lotte attorno all'identità e alla memoria collettiva? Come si spiega che simili contese non cessino mai di suscitare tante passioni ed emozioni? Per rispondere a queste e altre domande, oltre allo studio delle singole situazioni, il volume propone al lettore anche qualche ragionamento più concettuale e teorico.

La ricostruzione operata dagli autori spazia dall'immagine che la Repubblica di Venezia trasmise di sé nella prima Età moderna, agli odierni ripensamenti al cospetto della Jugoslavia defunta. Si indagano le rappresentazioni illuministiche dei morlacchi, il pianto funebre dei dalmati al tramonto della Serenissima, le speranze e i ricordi malinconici degli esuli greci, le rievocazioni rancorose dei domini veneziani perduti, le nostalgie asburgiche a Trieste, e lo speculare sentimentalismo degli esuli sul confine orientale. I saggi d'apertura ruotano intorno all'origine del termine nostalgia, al suo significato per l'arte e la letteratura, al suo legame con l'utopia e il desiderio di straniamento. Emerge così una funzione basilare del sentimento nostalgico nell'intreccio tra dimensione psicologica e dimensione politica di una realtà - quella adriatica - sempre perennemente contrastata.

Lorenzo Alderani

Gentile Lettore,

In armonia con una prassi divulgativa ormai consolidata, a partire da gennaio 2017, il Bollettino «Coordinamento Adriatico» cessa la pubblicazione cartacea per trasferirsi integralmente, senza oneri per gli utenti e con la medesima cadenza trimestrale, sul supporto *on-line*, in una apposita sezione di un Portale di nuova concezione.

Da qualche tempo i tanti soci e simpatizzanti chiedevano un Sito più adeguato ai recenti canali di trasmissione, per potere adire ai contenuti e agli aggiornamenti espressi dalla Associazione e dalle rassegne culturali in modo più dinamico, sia dal punto di vista della forma che da quello informatico.

Saremo felici di dare a tutti Voi il benvenuto nel nuovo Sito internet ufficiale della Associazione *Coordinamento Adriatico* di Bologna:

«www.coordinamentoadriatico.it»

Pur nella veste rinnovata, Bollettino e Portale rimarranno i luoghi abituali dove si potranno trovare e ritrovare le tematiche e gli elementi tradizionali su cui verte l'attività ormai più che ventennale di *Coordinamento Adriatico* e al tempo stesso diverranno un veicolo più efficiente e funzionale destinato a trasmettere i nostri valori nel futuro.

La Redazione

I volumi della Collana di Coordinamento Adriatico si potranno ottenere facendo richiesta nominale a:

COORDINAMENTO ADRIATICO
Via Santo Stefano n. 16 – 40125 Bologna
info@coordinamentoadriatico.it

Per l'anno 2017 chi ritiene di poter contribuire al finanziamento in qualità di socio può fare un versamento sul

conto corrente postale IBAN IT 63 M 07601 02400 000028853406

oppure fare un bonifico bancario sul c/c di Coordinamento Adriatico presso Banca Prossima, Piazza San Domenico 1 - 40124 Bologna

c/c bancario IBAN IT 65J033 5901 6001 00000100524

Per eventuali comunicazioni a Coordinamento Adriatico è possibile utilizzare l'indirizzo di posta elettronica info@coordinamentoadriatico.it, indirizzare la corrispondenza a Coordinamento Adriatico, Via Santo Stefano 16 - 40125 Bologna o telefonare al numero 051.23.10.32