

Dalla carta antica all'immagine attuale. Intervento umano sul territorio e trasformazione delle dinamiche economiche nel Golfo di Portorose (Slovenia)

Qualsiasi natante attracchi oggi nel polo nautico di Portorose in Slovenia, difficilmente immagina di approdare in quelli che furono nel passato, dei fruttuosi bacini di cristallizzazione per la produzione del sale.

È proprio lungo la costa nord-occidentale della penisola istriana che si trovavano fin dall'antichità i principali centri salinari dai quali – a detta del vescovo di Cittanova monsignor Giacomo Filippo Tommasini – si ricavava *una gran copia di sale con utile grandissimo dei luoghi, e dei padroni di esse* (Tommasini, 1837 p.129), pur non essendo le condizioni ambientali dell'Alto Adriatico particolarmente favorevoli allo sviluppo di tale attività. In effetti, la latitudine alla quale si spinge il mare, le temperature invernali e soprattutto quelle estive non eccessivamente elevate, la buona stagione non avara di precipitazioni nonché una salinità abbassata dagli apporti acquei di molti fiumi alpini che ivi sfociano non erano i presupposti ideali per il sorgere dell'industria salinara. Nonostante ciò testimonianze storiche di antichissima data attestano che l'area costiera situata nel lembo sud-orientale del Golfo di Trieste ha conosciuto quasi senza soluzione di continuità uno sfruttamento economico collegato a questa attività. Queste acque infatti non avrebbero potuto essere utilizzate per la produzione del sale se nel passato non avessero avuto maggior peso altri fattori quali, la fortunata presenza nella parte interna dei "valloni", basse pianure alluvionali costituite da materiali prevalentemente argillosi e quindi impermeabili; un'ampiezza di marea tra le più rilevanti dei mari italiani che favorisce il caricamento dei bacini di cristallizzazione; lo spirare frequente della bora, un vento

freddo e asciutto che facilita l'evaporazione; la presenza di centri abitati di rilevante entità rispetto al resto dell'Istria; la vicinanza di grandi mercati di consumo rappresentati dalla Serenissima e da tutti i suoi possedimenti di terraferma, oltre ai vasti territori sottoposti agli Asburgo (Cumin, 1937, pp. 373-391).

Di tutte le saline istriane, quelle di Pirano, – come viene riconosciuto in modo unanime dalle fonti – erano senza dubbio il principale centro produttivo. Il primo documento scritto a farne menzione risale alla seconda metà del XIII secolo; da una pergamena datata 1278 si evince che su ordinanza del Gran Consiglio e nel nome del Comune di Pirano, i consoli della cittadina permisero al sacerdote Baldo di Manfredonia la costruzione di due campi saliferi nella zona delle paludi di San Lorenzo (De Franceschi, 1924, pp. 212-213). E ancora il Tommasini confermava, verso la metà del Seicento, che:

«Le saline dell'Istria sono famose sopra tutte l'altre dell'Italia ... Le principali sono quelle di Capo d'Istria, e Pirano. A Capo d'Istria li *cavedini*¹ sono intorno una parte della città a Levante e, mezzogiorno; Pirano supera tutti li altri luoghi nella quantità delle saline, e sali, dandovi la comodità la valle di Sizziole, e il golfo del Largon, e queste saline portano una gran ricchezza a quella comunità, e a contadini» (Tommasini, 1837, p. 129).

In particolare l'ubicazione delle saline di Pirano si articolava ai margini marittimi di alcune formazioni alluvionali che si distinguevano in tre diverse plaghe. A sud della città si estendevano le saline di Sizziole e quelle di Fasano o Santa Lucia, mentre ad est del centro piranese si trovavano



Fig. 1. Piano topografico della città porto di Pirano coll'intero suo stabilimento salifero, Pirano 1860/1869 - Museo del mare "Sergej Masera".

collocate le saline di Strugnano. Fra tutte le aree di utilizzazione lo stabilimento di Sicciole era il più esteso, anche se si suppone che le saline di Strugnano e Fasano abbiano avuto origini più remote; tuttavia, non avendo potuto allargarsi ulteriormente, non raggiunsero mai la produttività di quelle poste alla foce del fiume Dragogna (Nicolich, 1882). Lo stabilimento di Sicciole si sviluppava a destra del corso d'acqua con gli stabilimenti di Fontanigge e a sinistra con quelli di Lera, raggiungendo un'estensione di 650 ettari, tanto da essere, sulla costa orientale dell'Adriatico, secondo solamente a quello di Dulcigno (Ulcinj) nel Montenegro.

Non si sa con estrema esattezza quando e dove siano sorti i primi bacini di cristallizzazione, ma di certo si sa che le saline istriane entrarono a far parte della storia quando Venezia volle estendere il controllo anche sui mercati situati a nord-est del suo territorio, in particolar modo l'attuale Venezia

Giulia con il Friuli, la Carnia, la Carinzia ed oltre. Al termine dell'epoca municipale e al principio dell'amministrazione veneta, le saline di Pirano possedevano circa 1.200 cavedini, ma tale realtà era destinata a cambiare; infatti, dall'anno 1283, periodo in cui gran parte delle principali città costiere dell'Istria giurarono dedizione a San Marco, molte delle vecchie saline municipali vennero ampliate e, dal 1376 al 1378, furono addirittura costruiti ex-novo ben 30 fondamenti con più di 350 cavedini (Hocquet, 1978).

Questo era solo l'inizio. Infatti, tale politica di potenziamento avrebbe assunto caratteri molto più significativi a partire dalla seconda metà del secolo XIV, quando le autorità venete chiamarono i salinari di Pago per introdurre un nuovo tipo di lavorazione atto a rendere candido il sale piranese. Tale intervento si rivelò utile se non indispensabile dato che da una relazione statutaria del 1358 si apprende che il cloruro di sodio prodotto



a Pirano era poco competitivo sul mercato per il suo colore marrone dovuto alla terra contenuta, mentre le saline di Pago erano rinomate per il loro sale candidissimo ottenuto mediante la *petola*². Ecco che nell'anno 1376 Venezia concedeva a *Georgius quom Marinj de Segna habitator Pirani* la facoltà di *fabbricar et sodar vigintium Cavedino et totidem Servitore et Corbolos opportunus ad consuetudinem Pagi* (Nicolich, 1882, p. 23).

Ciò che tuttavia induceva la Serenissima ad occuparsi dei centri istriani non era solo ed esclusivamente la bramosia di produrre sale di ottima qualità e di possedere nuovi fondi favorevoli alla produzione del cloruro di sodio, bensì ragioni molto più profonde dettate spesso dalle condizioni politiche ed economiche in cui versava. A titolo d'esempio ricordiamo come intorno alla seconda metà del XIV secolo, perdute le saline greche e dalmate e quindi ingenti e preziosi quantitativi di sale, oltre al monopolio economico-commerciale, concesse ai salinari piranesi di ampliare nuovamente i fondamenti e di incrementare così la produzione di cui 1/7 era di pertinenza del Comune, 1/5 rimaneva al proprietario del fondo, mentre il resto andava obbligatoriamente a soddisfare il fabbisogno del suo mercato (Hocquet, 1978).

Ogni qualvolta Venezia incoraggiava ed incrementava l'industria salifera in queste plaghe, lo faceva perché costretta dalle circostanze politiche, oltre che per mantenere il controllo assoluto sul commercio del sale.

Il periodo che coincide con la fine del XV secolo e l'inizio del XVI, agitatissimo e carico di gravi minacce per i traffici veneziani e per la stessa esi-

stenza politica della Repubblica, fu invece per le saline piranesi epoca di sviluppo e di attivissimo lavoro. In quegli'anni, essendo la Serenissima seriamente preoccupata per le conseguenze che le nuove scoperte fatte dagli Spagnoli e dai Portoghesi avrebbero arrecato ai suoi traffici, ed essendo inoltre impegnata con i Turchi e con gli Asburgo nella lotta contro i confederati di Cambray (1508), poca attenzione prestò all'attività salinara che fece registrare una brusca impennata produttiva raggiungendo con i 3.000 cavedini attivi circa 3.000 tonnellate di bianchissimo sale (Pahor-Poberaj, 1963). Tale benessere era destinato a svanire in quanto la fretta e la scarsa cura dei lavoratori nella costruzione degli argini e dei depositi permise all'acqua di spazzare via nell'ottobre del 1524 i terrapieni e di sciogliere gran parte del raccolto. A tale inconveniente se ne aggiunsero ben presto altri: la peste del 1557, che annientò larga parte della popolazione piranese, tanto che le saline furono temporaneamente abbandonate per la mancanza di manodopera; la politica commerciale dei sovrani austriaci che dirottarono i traffici verso Trieste chiudendo i passi di Moccò, San Servolo e Draga ai *mussolati*³ che giungevano in gran numero ad alimentare il mercato interno. In questo modo lo scambio economico tra le città venete e i commercianti del retroterra andò diminuendo, danneggiando nello stesso tempo i produttori di sale che, per ovviare al reddito perduto, intraprendevano la via del contrabbando nonostante le severissime pene previste da Venezia.

Nel 1587, numerose furono le persone arrestate e condannate, perché sorprese a commerciare

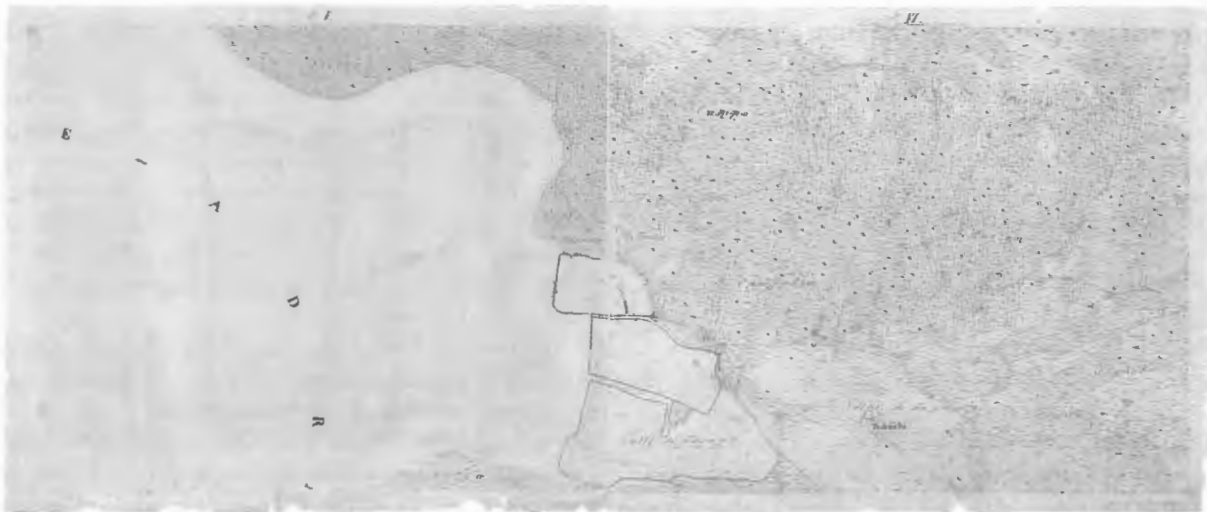


Fig. 2. Le saline di Fasano o Santa Lucia, Trieste 1873 - Catasto Franceschino, busta 347 a/b, fogli V e VI, Archivio di Stato di Trieste.

illegalmente il sale. Con il contrabbando, Venezia si vedeva sottrarre una parte degli introiti, mentre i salinari tentavano di mantenere in tutti i modi i contatti commerciali col retroterra. Per prevenire tali azioni, la Repubblica faceva sigillare tramite i suoi rappresentanti gli Ispettori delle saline e dei magazzini tutte le navi che partivano da Pirano. Non solo: prima della stagione della raccolta del sale si preoccupava di prenotare gran parte del prodotto e di fornire i mezzi finanziari necessari per la manutenzione nei campi e per l'approvvigionamento dei salinari, che molto spesso adoperavano tali aiuti per le riparazioni e le costruzioni di nuove imbarcazioni, al fine di incrementare ulteriormente i traffici illeciti (Nicolich, 1882).

A causa della precaria situazione economica, nel 1595 i piranesi stipularono con San Marco nuovi accordi per il commercio del sale, esigendo radicali modifiche. Era loro intenzione aumentare il prezzo del cloruro di sodio e assicurarsi il libero commercio della settima parte comunale nonché della quinta spettante ai proprietari dei fondi. La Serenissima, invece, alla quale la guerra contro i Turchi nel Levante stava procurando serie carestie di sale, esigeva che nei suoi mercati fosse venduta anche questa parte di prodotto della quale fino ad allora i piranesi avevano potuto disporre liberamente (Pahor, 1972). Tale pretesa fu alquanto vana dato che agli inizi del XVII secolo il Podestà di Capodistria inviò al Senato un resoconto riguardante gli scambi illegali nel quale si sottolineava come gran parte del prodotto venisse sottratto durante la stagione produttiva per approdare a Trieste.

Nonostante tutte le limitazioni imposte sia nella produzione sia nello smercio, il cloruro di sodio abbondava e la Serenissima aveva serie difficoltà a piazzare le 6.000 tonnellate raccolte e ad arginare il fenomeno dei traffici illeciti. Infatti, i secoli XVII e XVIII sono ricordati negli annali dell'attività salinara come l'epoca dei più grandi contrabbandi e dei numerosi e disperati provvedimenti attuati dalle autorità venete per cercare di bloccarli. I dispacci dei podestà, le relazioni dei più alti funzionari, le note segnalazioni dei *Provveditori al Sal* inviati sul posto dalla Serenissima, ogni documento consultabile ponevano in evidenza l'insopprimibile realtà. Addirittura Antonio Longo, allora provveditore, consigliava di distruggere i bacini di cristallizzazione, di ributtare a mare il sale, di sbarrare le valli con delle palizzate per evitare i furti, ma senza alcun risultato, in quanto i pali misteriosamente marcivano e si aprivano ampie brecce dalle quali il prodotto scompariva per approdare dal Friuli al Trevigiano e da Trieste a Duino (Catasto Longo, 1594).

Questa situazione si rivelò ben presto insostenibile anche per gli stessi lavoratori che, esasperati dalle sempre maggiori difficoltà di smercio nonché dalle eccessive misure restrittive, decisero di abbandonare i fondamenti e di prestare la loro opera presso le saline triestine che in quegli'anni godevano di una particolare floridezza sotto il dominio asburgico. Così, a partire dal 1688, iniziò anche per Pirano la parabola discendente la cui origine va ricercata nella progressiva decadenza della Repubblica veneta e nello sviluppo della vicina Trieste.

La fase di regresso era facilmente riscontrabile nel numero dei cavedini attivi e nella quantità di prodotto raccolto, che nel volgere di breve tempo (inizio 1700) scese ampiamente al di sotto delle 5.000 tonnellate.

Il XVIII secolo fu per le saline piranesi, un secolo di grandi sventure in quanto alla precaria situazione politico-economica si aggiunse nel 1761 un'inondazione del fiume Dragogna che devastò gran parte degli impianti, recando numerosi danni all'intero sistema salifero. Il fiume Dragogna detto anche *Fiume Grando* per la sua irruenza, guastò argini e cavedini, distruggendo pure la maggior parte del sale conservato durante l'inverno nei magazzini dei salari. I lavori di ripristino e ristrutturazione dopo tale evento furono nuovamente cancellati nel 1795 da una ennesima fuoriuscita del corso d'acqua, che rovinò per la seconda volta i fondi facendo abbassare la produzione al di sotto delle 3.400 tonnellate (Cumini, 1937).

Gli stabilimenti piranesi si trovavano in questo stato di degrado quando, alla fine del XVIII secolo, passarono dal Leone di San Marco all'Aquila bifronte degli Asburgo. Caduta la Serenissima in seguito al trattato di Campoformido, l'Austria s'impossessò dell'Istria veneta e, col giugno del 1797, ebbe inizio il primo periodo di governo asburgico che perdurò fino all'anno 1805. Questa nuova dipendenza non poté essere che positiva per le saline piranesi in quanto si riattivarono le vecchie vie commerciali; si aprirono i nuovi mercati delle province dell'Impero e la possibilità di entrare, a parità di condizioni, con i centri di Servola e di Zaule, nella lotta per la supremazia commerciale e produttiva.

Il nuovo governo attuò anche per Pirano, come per tutti i centri produttivi della costa istriana, un cospicuo numero di agevolazioni allo scopo di risollevarli dalla difficile situazione in cui versavano, incoraggiandoli a riordinare i cavedini distrutti, a riattivare quelli abbandonati e a costruirne di nuovi. Questi interventi portarono ad un decisivo miglioramento quantificabile, nel decennio che



va dal 1796 al 1805, in circa 12.000 tonnellate.

Questa politica di potenziamento fu perseguita anche da Napoleone I che nel 1805, in virtù del trattato di Presburgo, subentrò al governo austriaco nel possesso dei territori istriani. In questo periodo, però, la vendita del sale sui mercati andava diminuendo, poiché alla merce istriana erano chiuse le piazze di Trieste e quelle delle province imperiali. Non v'era, di conseguenza, altra via di smercio che i territori lombardo-veneti, nei quali però il sale istriano trovava la forte concorrenza di quello francese, di costo inferiore. La situazione precipitò nuovamente quando l'Istria entrò a far parte delle Province Illiriche e l'Adriatico passò sotto il controllo della marina militare inglese che impediva qualsiasi esportazione via mare (Pahor-Poberaj, 1963).

La situazione migliorò nel 1814, anno in cui il litorale adriatico ritornò nuovamente alla corona

austriaca; quest'ultima controllava tutta l'industria salifera della costa dell'Adriatico orientale, da Servola alla Dalmazia. Sotto il nuovo governo le saline piranesi furono più volte ampliate tanto da registrare un incremento nel numero dei bacini di cristallizzazione (1817, circa 7.034 cavedini), nell'estensione delle superfici salanti (1.819.451 metri quadrati), nella capacità produttiva (1822, circa 41.000 tonnellate). Questi anni, caratterizzati dall'abbondanza erano destinati a finire verso la metà del 1800 quando il mercato del sale entrò in crisi. Il prodotto arrivava direttamente dalla Sicilia e dalla Turchia in grandi quantità e a prezzi esigui. Pirano cercò di fronteggiare la situazione intraprendendo una politica produttiva basata sulla qualità e non sulla quantità, sebbene tale strategia si rivelasse inadeguata di fronte al salgemma proveniente dalle miniere austriache ad un prezzo altamente concorrenziale. A nulla servì nemmeno



Fig. 3. Piano Urbanistico della città di Pirano con la nuova Marina di Portorose, Pirano 1969 - Marina di Portorose.

la riduzione del prezzo del sale che per contro non poteva approdare più nei grandi e tradizionali mercati della Lombardia e del Veneto in quanto territori non più soggetti alla Casa d'Austria. Tuttavia, i produttori piranesi non si scoraggiarono e tentarono, in tutti i modi e con ogni mezzo, di esportare altrove il cloruro di sodio eccedente per evitare che il mancato smercio paralizzasse la forza produttiva degli stabilimenti e causasse nuovamente il depauperamento delle saline. Ecco che, tra il 1860 e il 1870, il sale istriano giungeva in Turchia, nelle Americhe, in Scandinavia, in Olanda ed in India sfruttando i bassi costi dei noli per le navi che salpavano da Trieste. Gli scambi avvenivano però, senza alcun contratto commerciale a lungo termine, in quanto il prodotto, essendo molto fino, durante i lunghi periodi di navigazione si amalgamava ed era quindi necessario smiuzzarlo al momento dello scarico per poterlo rendere competitivo sul mercato.

Quando questi traffici cessarono, i salinari furono costretti a produrre solo il quantitativo previsto dalla limitazione governativa, anche se come ultima alternativa tentarono di utilizzare il sale marino per fabbricare concimi chimici, soda e altri sali industriali. Le lavorazioni chimiche venivano attuate in uno stabilimento edificato nell'area dell'attuale Hotel Palace di Portorose, ma purtroppo i risultati commerciali continuarono ad essere scarsi ed anche questa soluzione fu in poco tempo abbandonata.

La già difficile realtà fu ulteriormente aggravata nel 1896 da una nuova inondazione del fiume Dragogna, che ancora una volta distrusse i fondi saliferi provocando innumerevoli danni alla produzione: furono raccolti infatti solamente 1900 quintali di sale (Nicolich, 1882).

Questo fatto segnava la fine della gestione privata nelle saline di Pirano e l'inizio di quella statale. I proprietari i cui nomi di spicco erano Grisoni, Venier, Zanne, Vidal, Apollonio, Fonda, Trani, Endrigo, Bonifacio, Torre, Castro, Tartini, Petronio dovettero cedere agli inizi del XX secolo, assieme agli enti conventuali e alle associazioni caritatevoli, tutti gli impianti all'Erario austriaco che s'impegnava a darli in concessione. Così nel 1906, l'Austria incominciò ad acquistare i vari fondamenti, incorporandoli nel suo sistema monopolistico, nazionalizzando oltre 500 stabili, comprendenti 7034 bacini di cristallizzazione. Tale ammodernamento interessò le saline di Strugnano e quelle di Lera a Sicciole, dove i singoli cavedini vennero accomunati in un unico spazio e circondati con bacini a varie fasi di evaporazione. Le vecchie pompe a vento usate per condurre l'acqua

dai bacini inferiori a quelli superiori, furono sostituite con nuove pompe a benzina; tra le novità figurò anche l'aerometro di Beaumè, che sostituì la tradizionale patata non pelata nella misurazione del grado di salinità dell'acqua. Solo nelle saline di Fasano o Santa Lucia e negli stabilimenti di Fontanigge si mantenne il vecchio metodo di produrre il sale in piccole unità chiuse, sfruttando le pompe a vento per lo spostamento delle acque salmastre dai fondi più bassi a quelli alti.

Lo Stato cercò di risollevarlo le saline dalla situazione di degrado in cui versavano liberalizzando la produzione (Pomorski Muzej, 1992). Dopo il primo evento bellico, con il passaggio all'Italia dei territori istriani, le saline piranesi subirono un ulteriore cambiamento non solo a livello politico istituzionale ma anche tecnico-produttivo, in quanto la nuova amministrazione stabilì che la raccolta del sale fosse effettuata una sola volta all'anno, decisione per altro infruttuosa e non perseguibile, viste le condizioni climatiche dell'Alto Adriatico. Abolite definitivamente le varie limitazioni e attuati rigorosamente i nuovi provvedimenti, l'industria del sale obbediva solamente alle leggi naturali dell'estensione e delle stagioni, registrando annate ottime come il 1922 con quasi 45.000 tonnellate o pessime come nel 1934 con appena 6.600 tonnellate. Nonostante i continui e numerosi interventi l'attività salinaria non perdurò immutata nel corso del XX secolo: essa, anzi, cominciò a regredire in modo significativo quando le condizioni politico-economiche da cui era sorta iniziarono a scemare. Le saline di Fontanigge furono abbandonate definitivamente negli anni Sessanta dopo un lento depauperamento iniziato con l'esodo del dopoguerra; lo stesso destino coinvolse quelle di Fasano o Santa Lucia che cessarono la loro attività nel 1967. Quest'area subì un radicale mutamento in quanto, in base alle disposizioni emerse nel Piano urbanistico della città di Pirano del 1969, si decise di trasformare la zona in un centro di ricreazione sportiva, comprensivo di una marina per la nautica da diporto e di numerose infrastrutture atte a fornire ogni genere di comodità ed a promuovere un'ampia e qualificata attività turistica⁴.

La scelta fu motivata dalla favorevole posizione geografica, dall'accessibilità del luogo attraverso il mare e la terraferma, dalla volontà di valorizzare e rilanciare il litorale piranese. I maggiori sostenitori di questa trasformazione territoriale sono rinvenibili tra alcuni enti del capoluogo, quali il *Museo del mare "Sergej Masera"*, l'*Istituto Intercomunale per la tutela dei beni naturali e culturali*, l'organizzazione *Obla Droga Portorose, Stabilimento Saline* e la casa da



gioco *Casinò*. Il progetto di riorganizzare le ormai abbandonate saline di Santa Lucia e di trasformarle in un centro di sport e di svago era stato accolto con favore anche dallo Stato jugoslavo, interessato a sviluppare e a promuovere le località marittime di Portorose e Pirano, le uniche idonee a garantire valide prospettive economiche in territorio sloveno dove le coste risultano piuttosto ridotte per estensione. Anche le diverse istituzioni turistiche, alberghiere, culturali e congressuali dei comuni limitrofi avevano intuito la possibilità di allargare, attraverso la riqualificazione paesaggistica e urbana di quest'area, il proprio spazio fisico e il proprio bacino d'utenza turistica, oltre ad inaugurare una nuova politica economica in un'area che, dato l'abbandono delle saline, figurava in un progressivo e continuo degrado (Pomorski Muzej, 1992).

Il primo atto da compiere per poter perseguire gli obiettivi si configurava come un intervento di bonifica o più semplicemente un'azione di interramento, facilitata dallo stato di abbandono in cui versavano le superfici salanti e già avvenuta, seppur in minima parte, ad opera del mare. A tal fine, i lavori furono avviati agli inizi degli anni Settanta proprio con la cementazione delle parti più ester-

ne e con la modifica della linea di costa che doveva ospitare nella parte nord degli ex bacini di cristallizzazione oltre ai 260 ormeggi anche le relative strutture di servizio e di svago (Progetto Marina, 1977).

Nell'insieme le opere di trasformazione procedettero in modo lento e non sempre ben organizzato a causa del timore di realizzare un complesso turistico non qualificato e poco redditizio, oltre alla difficoltà di disporre dei finanziamenti economici e dei nullaosta a procedere, in quanto ogni intervento implicava delle ripercussioni anche a livello ambientale.

Nel 1979 venne inaugurata la prima parte del polo nautico, mentre i lavori per la seconda unità furono avviati solamente nel 1983 e scadenziati in due fasi al termine delle quali l'intera Marina avrebbe dovuto contare un numero di oltre 600 ancoraggi in mare e di circa 200 posti barca sulla terraferma. La decisione d'implementare e completare il centro di ricreazione sportiva fu alimentata dai risultati economico-turistici conseguiti e dalla crescente domanda da parte dei natanti di poter usufruire della struttura e dei vari servizi che questo tratto di costa slovena offriva. Ben presto infatti, ormeggi, posti barca, imbarcaderi, al-



Foto 1. L'immagine ritrae il primo bacino della Marina di Portorose con i due moli d'attracco ultimati - Collezione Marina di Portorose, 1978.



Foto 2. L'immagine mostra l'inizio dei lavori di ampliamento della Marina di Portorose - Collezione Marina di Portorose, 1984.

berghi, ristoranti e infrastrutture varie si rilevarono inadeguati a fronteggiare l'affluenza dei gitanti che si aggirava in media, di sabato, intorno alle 8.000/10.000 presenze e raggiungeva punte anche di 20.000 ospiti domenicali, senza includere in questi valori i 30.000 bagnanti che affollavano giornalmente la spiaggia di Portorose nel periodo dell'alta stagione (Progetto Marina, 1977).

Turisti e villeggianti giungevano principalmente dall'Italia, dalle regioni interne della Slovenia e soprattutto dalle grandi città come Lubiana, Kranj e Maribor. Quest'ultimi, pur soggiornando nelle abitazioni di loro proprietà ubicate all'interno della penisola di Salvore in Croazia, gravitavano

dal punto di vista turistico-economico sulla Marina di Santa Lucia, competitiva non per i costi ma per i servizi.

Il litorale croato, al contrario, risultava molto più a buon mercato ma del tutto sprovvisto d'infrastrutture di una certa validità a causa della sua conformazione fisico-geografica priva morfologicamente di coste basse costituite da materiali teneri e di ampie e frequenti ingolfature idonee allo sviluppo di tale attività. Infatti, l'intera fascia costiera, che si estende per oltre 2.000 chilometri dal confine sloveno sino alla foce del fiume Bojana, in corrispondenza del limite albanese, si sviluppa parallelamente alle Alpi Giulie e Dinariche pre-



sentando un profilo alto ed impervio, caratterizzato da falesie, segnato da promontori e penisole incise da profonde e talora anguste gole. Si tratta di formazioni calcaree in gran parte sommerse, che affiorano dal mare in una fitta serie di piccoli arcipelaghi separati dalla terraferma e, gli uni dagli altri, solamente da brevi tratti di mare, simili a lunghi e stretti canali lagunari decisamente inadeguati alla localizzazione di portici nautici.

Da questi presupposti cominciarono agli inizi degli anni Ottanta i lavori per la realizzazione di altri 160 punti d'attracco e di 70 posti barca, mediante la riqualificazione di circa 22 ettari dei terreni un tempo occupati dalle saline. Questo secondo bacino fu costruito accanto alla realtà già esistente, fino a raggiungere l'area del campeggio di Santa Lucia, pianificato in prossimità della parte nord della penisola di Sezza.

Dal 1985 al 1986, vennero costruiti ulteriori 444 ormeggi in mare, 130 posti barca su terraferma, 187 posti macchina, e 21 posteggi per autocarri o rimorchi cosicchè, al termine dei lavori la Marina di Portorose poté disporre in acqua di 864 ormeggi nei due bacini d'attracco, oltre ai 220 nel

canale di Fasano adoperati principalmente per le imbarcazioni della popolazione locale poiché di costo inferiore rispetto a quelli del polo nautico, e di 350 posti barca su terraferma (Progetto Marina, 1983).

Dopo più di un decennio, dunque, le modificazioni territoriali degli ex fondi saliferi della valle di Fasano o Santa Lucia erano terminate, e l'intera struttura entrava a far parte integrante del comprensorio turistico di Portorose assieme allo stabilimento termale, ai numerosi alberghi, al centro congressuale "Auditorium", alla casa da gioco Casinò e all'aeroporto di Sicciole, cancellando completamente quel piccolo mondo in cui l'uomo, con esili lingue di terra, aveva trasformato il mare in un campo salifero e per secoli, con un lavoro paziente e faticoso, aveva raccolto bianchissimo sale.

Sotto il calore ardente del tramonto il sale, già formato nei bacini, scintilla come polvere di vetro: è una nevicata che copre tutto il vallone e che in breve sparisce, raccolta sull'orlo dei letti dalle svolte salinarole (Caprin, 1889, pag. 188). Oggi, il candore del sale è stato sostituito da un variopinto e multiforme andirivieni di vele e tessuti da spiaggia.



Foto 3. L'immagine ritrae la Marina di Portorose con le annesso infrastrutture turistico-alberghiere - Collezione Marina di Portorose, 1998.

Bibliografia

- Aa.Vv., *El sal de Piran*, Edizioni Il Trillo, Pirano, 2000.
- Caprin G., *Marine Istriane*, Stabilimento Art. Tip. G. Caprin, Edit. Trieste, 1889.
- Catasto Longo, *Provveditori al Sal*, Archivio di Stato di Venezia, busta 319, Capodistria, 1594.
- Cumin G., *Le saline istriane*, in «Bollettino della Reale Società Geografica Italiana», Roma, 1937, pp. 373-392.
- Danielis A., *Le vecchie saline di Pirano*, in «Archeografo Triestino», III Serie, vol.XVI, (Volume del Centenario, Parte II), Editrice La Società di Minerva, Trieste, 1930-1931, pp. 409-417.
- De Franceschi C., *Chartolarium Piranense. Raccolta dei documenti medievali di Pirano, 1301/1305*, in «Atti e Memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria», XXXVI (1924), pp. 212-213.
- Fanfani T., *Il sale nel litorale austriaco dal XV al XVIII secolo: un problema nei rapporti tra Venezia e Trieste*, in «Sale e saline nell'Adriatico», Officine grafiche napoletane, Napoli 1981, pp. 157-237.
- Hocquet J.C., *Le sel et la fortune de Venise*, vol.1, Universite de Lille 3, Lille, 1978.
- Nicolich E., *Cenni storico-statistici sulle saline di Pirano*, Cons. delle saline di Pirano, Trieste, 1882.
- Pahor M., Poberaj T., *Stare piranske soline*, Spomeniski vodniki, zv. 4, Lubiana, 1963.
- Pahor M., *Socialni boji v obcini Piran od XV. do XVIII. stoletja*, Mladinska Knjiga, Lubiana, 1972.
- Piano Urbanistico della Città di Pirano, Capodistria, 1969.
- Progetto di Costruzione del Marina Portorose, Prima fase, Capodistria, 1977.
- Id., Seconda fase, Capodistria, 1983.
- Pomorzki Muzej, *Muzej solinarstva/Museo delle saline*, Katalog st.7, S. Maserà, Pirano, 1992.
- Tommasini G. F., *De' Commentarj storici-geografici della Provincia dell'Istria*, in «L'Archeografo Triestino», IV (1837).

Note

¹ Il *cavedino* fa parte dell'ultima serie di vasche in cui si siddi-
vide la salina ed è il luogo dove avviene la cristallizzazione.
Rappresenta l'unità di misura della capacità produttiva della
salina stessa anche se dimensioni e quindi resa variavano da
luogo a luogo.

² Strato artificiale di 1 o 2 cm., composto da alghe verde-azzur-
ro, gesso, carbonati minerali e argilla, impiegato per evitare ed
ostacolare il mescolamento del sale con il fango oltre che come
filtro biologico e chimico delle diverse impurità.

³ Commercianti così chiamati dialettalmente perché con i
"mussi", gli asini trasportavano le merci di scambio.

⁴ Turismo giornaliero, del week-end, stagionale, culturale, nau-
tico, sportivo.

