

# ATTI E MEMORIE

## DELLA SOCIETÀ ISTRIANA DI ARCHEOLOGIA E STORIA PATRIA

*Volume CXXI della Raccolta  
(LXIX della Nuova Serie)*



TRIESTE 2021

Iniziativa realizzata con il contributo di



Legge regionale 16/2014, art. 27

---

© Società Istriana di Archeologia e Storia Patria aps  
Sede legale: Archivio di Stato, via A. La Marmora 17, 34139 Trieste  
Sede operativa: via F. Crispi 5, 34122 Trieste  
<http://www.siasp-trieste.org>  
e-mail: [siasp@libero.it](mailto:siasp@libero.it); [siasp@pec.libero.it](mailto:siasp@pec.libero.it)

ISSN 0392-0321

Conto corrente postale 12681342, intestato alla Società  
IBAN IT 17 U 02008 02230 000034402502, intestato alla Società  
Pubblicazione registrata dal Tribunale di Trieste con decreto n. 710 del 26 agosto 1987

---

Direttore responsabile: CLAUDIO ZACCARIA

Comitato scientifico

† Fabrizio Bisconti (*Università degli Studi Roma Tre*), Giorgetta Bonfiglio-Dosio (*Università degli Studi di Padova*), Rajko Bratož (*Univerza v Ljubljani*), Ester Capuzzo (*Università di Roma "Sapienza"*), Paola Càssola Guida (*già Università degli Studi di Udine*), Reinhard Härtel (*Karl-Franzens-Universität Graz*), Robert Matijašić (*Sveučilište Jurja Dobrile u Puli / Università "Juraj Dobrila", Pola*), Giuseppe Trebbi (*Università degli Studi di Trieste*), Claudio Zaccaria (*già Università degli Studi di Trieste e Direttore della rivista*)

---

Comitato di redazione

Luca Caburlotto, Giuseppe Cuscito, Davide Di Paoli Paulovich, Annalisa Giovannini, Franca Maselli Scotti, Caterina Spinelli Zocconi, Grazia Tatò, Claudio Zaccaria

---

La proprietà letteraria è riservata agli autori dei singoli scritti.

Gli articoli presenti in questo numero della Rivista sono stati valutati dal Comitato di Redazione; in alcuni casi, al fine di ottemperare alle direttive dell'A.N.V.U.R., si è ricorsi, in mancanza di competenze interne, al referaggio esterno.

La rivista non assume responsabilità di alcun tipo circa le affermazioni e i giudizi espressi dagli autori.

---

Il presente volume è stato stampato  
presso Lithostampa srl - Via Colloredo 126 - 33037 Pasian di Prato (UD)  
per conto della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria aps

LUCA CABURLOTTO

I BOMBARDAMENTI AI CANTIERI NAVALI  
DI TRIESTE MONFALCONE E MUGGIA  
DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE  
E LA LORO RICOSTRUZIONE  
IN TRE MAPPE NUOVAMENTE SCOPERTE

**Le mappe**

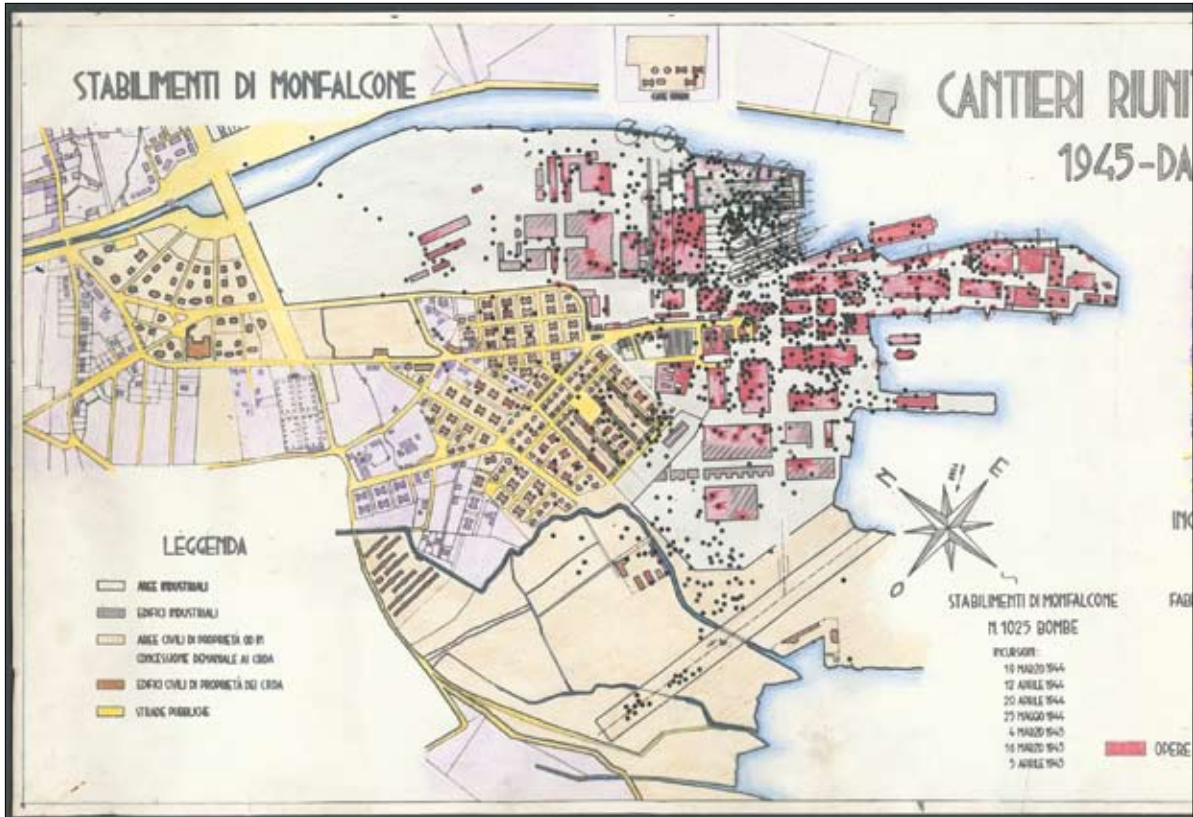
L'Archivio di Stato di Trieste, grazie alla generosità dei coniugi Anna Maria e Luciano Luciani, soci della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria, ha acquisito nuovi importanti documenti sulla storia di Trieste durante e dopo la Seconda guerra mondiale. Si tratta di due mappe di eccellente qualità grafica (cm. 34,6x96 ambedue) riassuntive dei bombardamenti subiti dalle proprietà dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.) a Trieste, Monfalcone e Muggia e della relativa ricostruzione, realizzate dall'ufficio tecnico della società medesima, e di una mappa più grande della città di Trieste (cm. 111x79), di pertinenza del Governo militare alleato, sulla quale sono evidenziate le attività industriali<sup>1</sup>.

Le due mappe riguardanti i Cantieri Riuniti dell'Adriatico, in scala 1:2000 e ottimamente conservate, sono state verosimilmente realizzate per la richiesta della riparazione dei danni di guerra; sono eseguite a penna e matite di diverso colore su carta eliografica.

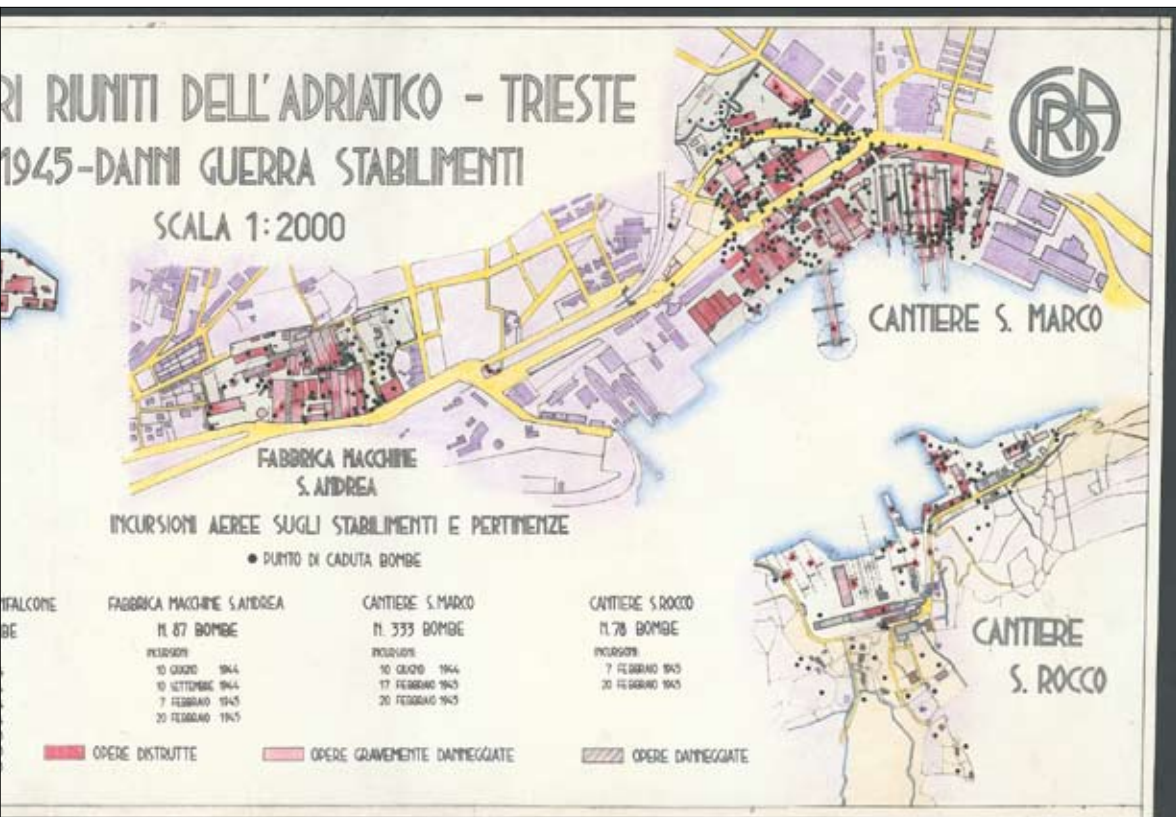
La prima (tav. A) riporta il numero di ordigni caduti per ognuno degli impianti e le date delle incursioni aeree: i più colpiti risultano i cantieri di Monfalcone (1025 bombe), seguiti dal cantiere S. Marco (333), dalla Fabbrica macchine S. Andrea (87) e dal cantiere S. Rocco (78); sono evidenziate le strutture danneggiate, gravemente danneggiate e distrutte. Vi si segnano le aree e gli edifici industriali, le aree civili in proprietà o in concessione, gli edifici civili in proprietà, compreso il comprensorio di Panzano e le strade pubbliche.

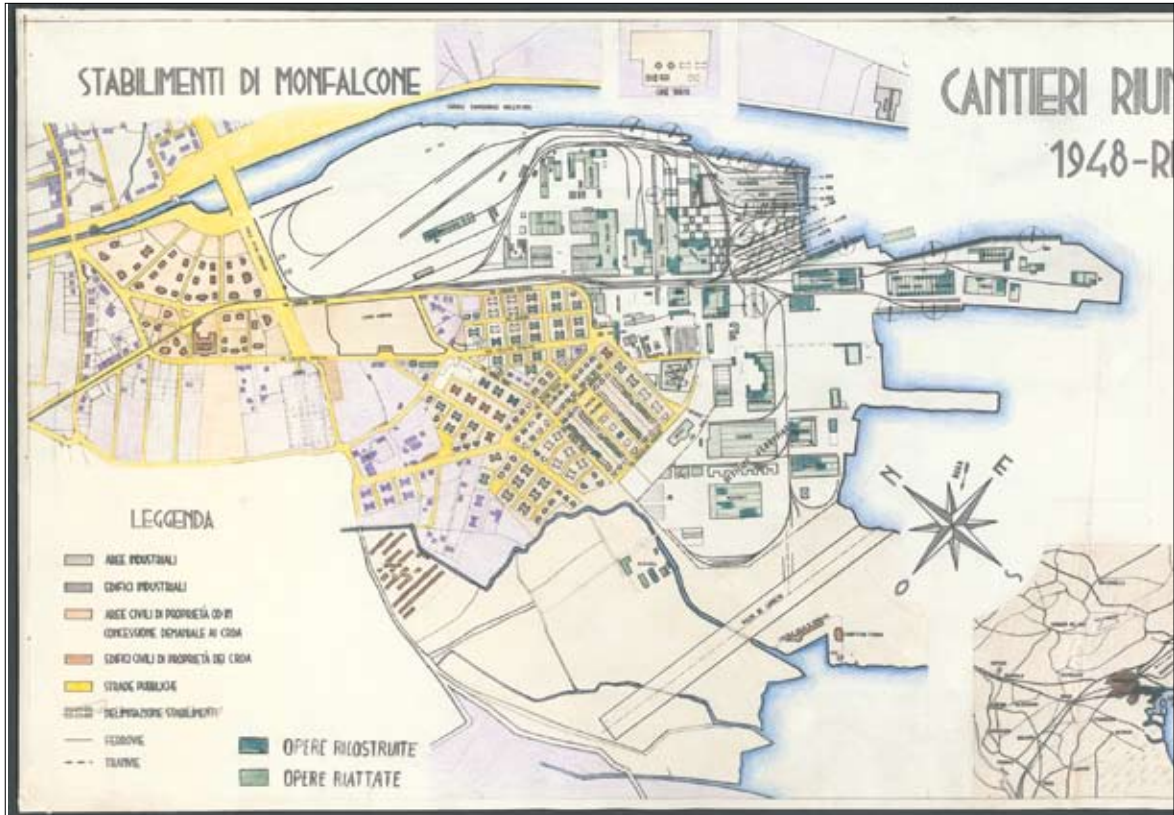
La seconda (tav. B), che riproduce esattamente le stesse aree, datata 1948 e certamente contemporanea alla prima, sempre in scala 1:2000, riporta anche la localizzazione delle aree di proprietà nel golfo di Trieste in scala 1:5000. In essa

(1) I tecnici dell'Archivio di Stato di Trieste Maurizio Scignar e Catia Di Barbora hanno provveduto alla digitalizzazione delle mappe in alta definizione e al loro ripianamento, essendo rimaste nel tempo sempre arrotolate, senza pregiudizio tuttavia per la loro conservazione.



Tav. A. Cantieri Riuniti dell'Adriatico - Trieste / 1945 - Danni guerra stabilimenti (Trieste, Archivio di Stato, dono Luciani).





Tav. B. Cantieri Riuniti dell'Adriatico - Trieste / 1948 - Ricostruzione stabilmienti (Trieste, Archivio di Stato, dono Luciani).



si evidenziano le opere ricostruite e quelle riattate, consentendo una immediata percezione della quantità del lavoro di ricostruzione svolto sino a quel momento, che consentì di riavviare in poco tempo l'attività navalmecanica quasi ai livelli d'anteguerra; da notare l'indicazione su ogni struttura della relativa funzione o delle sezioni e dei servizi che vi erano collocati; vi è anche segnato l'impianto Gaslini di spremitura olii vegetali.

La mappa di Trieste (tav. C) riproduce più in grande una inglese del 1944 ed è realizzata con penna, matite e acquerello su carta eliografica; in essa sono indicati tutti gli stabilimenti industriali cittadini.

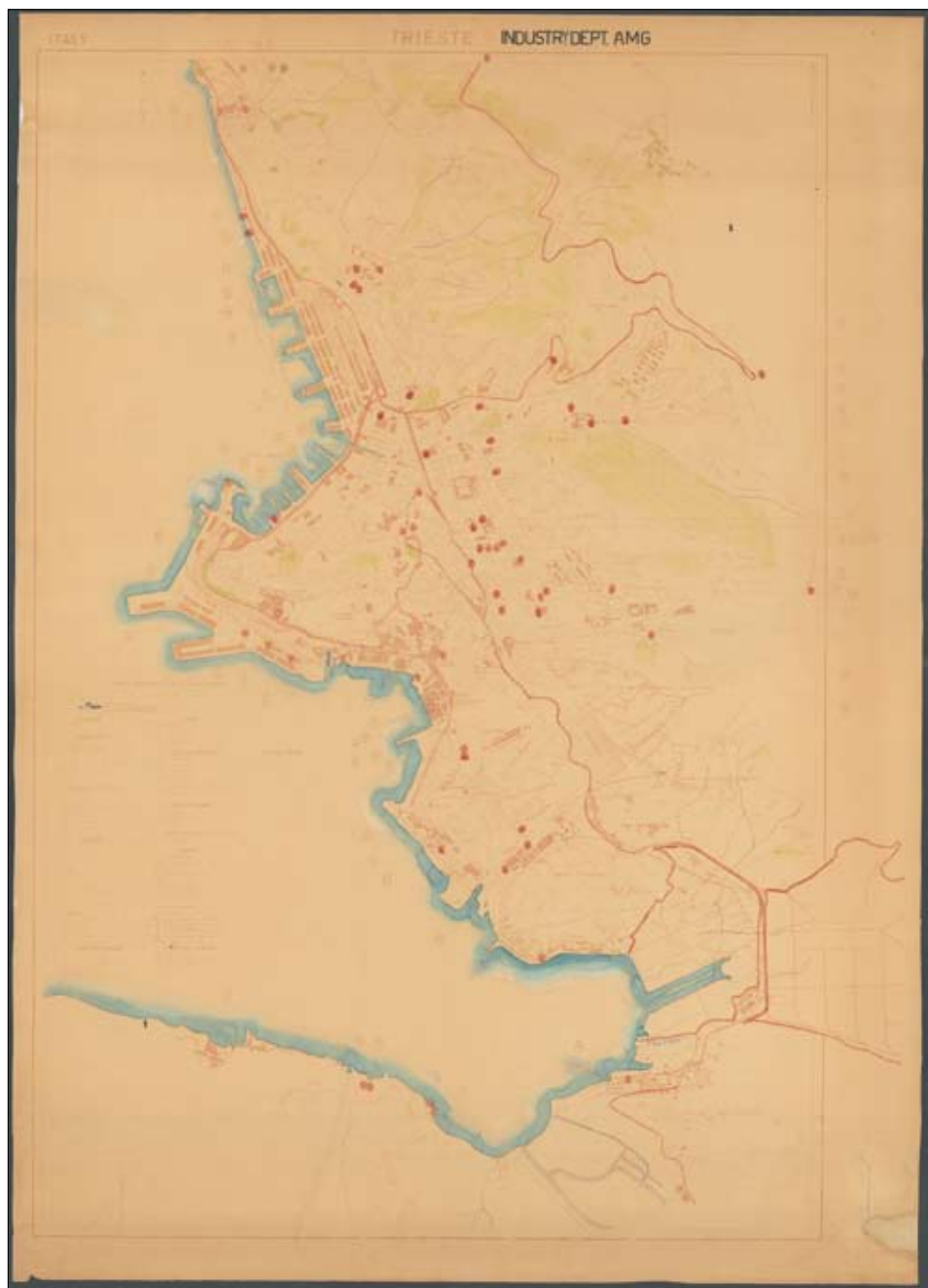
Le mappe, previamente alla donazione, secondo le disposizioni del Ministero della cultura, sono state dichiarate di interesse storico particolarmente importante dalla Soprintendenza archivistica del Friuli Venezia Giulia, ai sensi del *Codice dei beni culturali e del paesaggio*.

### **Il nodo industriale strategico di Trieste**

Prima ancora dell'armistizio italiano dell'8 settembre 1943, i piani di sicurezza tedeschi dedicano particolare attenzione alla Venezia Giulia e già nella seconda metà di agosto di quell'anno il generale Erwin Rommel ordina alla 71<sup>a</sup> divisione di fanteria di occupare i nodi ferroviari: si trattava di costruire un avamposto tedesco nell'Europa centro-meridionale, tenendo presente l'importanza della regione quale punto strategico di saldatura tra il fronte italiano e quello balcanico. Si tenga conto del fatto che a lungo Winston Churchill caldeggia in quest'area, tra Trieste e l'Istria, uno sbarco alleato per assicurare l'influenza britannica nell'ambito adriatico-danubiano, a fronte dell'antico e contrapposto interesse germanico per lo sbocco al mare e il controllo dei territori costieri, che sarebbe stato reso possibile con la prospettata costituzione di un territorio formalmente autonomo ma sotto diretto controllo tedesco. Lo sbarco alleato nell'Adriatico settentrionale è pensato dal leader inglese per frenare la preponderanza comunista nell'area, anche con l'intendimento di rafforzare le potenze occidentali nell'area balcanica nel dopoguerra; dal punto di vista bellico, inoltre, avrebbe potuto consentire di raggiungere Vienna. Tuttavia, è forse la divergenza tra Churchill e il presidente americano Franklin Delano Roosevelt sugli assetti geopolitici postbellici a far cadere l'ipotesi.

Per la Germania si tratta anche dell'occasione per inserire la città nel proprio sistema economico-politico quale sbocco al mare di tutte le province meridionali tedesche, in un sistema pangermanico mascherato da una facciata di collegamento con la vecchia tradizione austriaca, di cui si pone come continuatore al fine della ricerca del consenso, grazie anche al proposito di recuperare il periodo aureo della città con una rinnovata prosperità economica <sup>2</sup>.

(<sup>2</sup>) ARA, MAGRIS 1982, pp. 144-146; APIH 1988, pp. 145-148; *Trieste* 1992; VINCI 1992; PUPO 1992; SALA 2002, pp. 559-576; PUPO 2010, pp. 79, 109, 125.



Tav. C. Mappa di Trieste, Governo militare alleato (Trieste, Archivio di Stato, dono Luciani).



Tali prospettive strategiche si sviluppavano su di un'area ad alto grado di conflittualità e di grande frizione geopolitica ed etnica, esplosa subito dopo l'armistizio italiano; nondimeno, a questo particolare aspetto critico si sovrapponeva la presenza di un importante apparato industriale in ambito cantieristico, convertito dopo il 1940 quasi esclusivamente a scopi militari, che comportava dunque l'esposizione di Trieste e della fascia litoranea sino a Monfalcone al bombardamento alleato.

Il generale apparato industriale diffuso sul territorio di Trieste, che va dalla distilleria Stock di Roiano, alla "Spaghetti Factory" in piazza Foraggi (il Pastificio Triestino), alla ferriera di Servola e alla raffineria di olii minerali di S. Sabba, per fare solo alcuni esempi dell'analitica indicazione riguardante ogni ramo produttivo allora esistente, comprensivo del vasto sistema portuale e cantieristico, è evidenziato nella grande mappa della città ora donata all'Archivio di Stato (tav. C), che numera e nomina gli stabilimenti e che riproduce, in maggiori dimensioni, una mappa inglese del 1944 (tav. D)<sup>3</sup>.

Nel suo *Trieste nei miei ricordi*, Giani Stuparich rammenta come

la guerra s'era avvicinata anche a noi e i bombardieri non passavano più soltanto altissimi sopra le nostre teste, ma volteggiavano e calavano sopra di noi scaricando le loro bombe. Si pronosticavano e s'attendevano ansiosamente sbarchi inglesi e americani nel nostro golfo e ferro e fuoco dalle rive alle colline, per le vie e per i crocicchi, dove ogni giorno i tedeschi innalzavano nuovi *bunker*<sup>4</sup>.

(3) La segnalazione è di Maurizio Radacich, che si ringrazia, e che ha reso disponibile la riproduzione della carta britannica. La dizione "Spaghetti Factory" è della mappa del 1944, mentre la definizione corretta di Pastificio Triestino in quella ora donata.

(4) STUPARICH 1948, p. 220. Segue, con drammatica efficacia: "La vita non era più civile; disintegrata nei suoi elementi, sembrava ora invilupparsi nella selvatichezza ora agitarsi in aspettative di finimondo; l'aria che si respirava sapeva di giungla e d'apocalisse. Questa l'atmosfera generale, ma poi ognuno rimediava come poteva, pensando a salvare sé e delle sue robe il salvabile per dopo. E in ciò aiutava il temperamento. Felice temperamento dei triestini! Ricordo che certe sere, nel buio dell'oscuramento, accelerando il passo per le vie che si facevano deserte, vicini al coprifuoco e con la tensione del preallarme, udivo improvvisamente levarsi o sulla mia strada o da qualche trasversale un canto: «No go le chiave del porton – ancora un litro de quel bon – ancora un litro de quel bon – po andemo a casa»; oppure il ritornello «amor amor amor – Trieste xe un bel fior». Voci di donne e d'uomini. Da dove scappavan fuori quelle piccole brigate allegre? Anche se quei canti morivano presto, inghiottiti dal buio e dall'angoscia dell'ora, lasciavano nell'aria come una traccia di tempi favolosi. Non so ridire l'emozione che provavo per codesta tenace fedeltà dell'anima triestina alle sue canzonette popolari. (...) Le giornate passavano ormai fra gli allarmi, i bombardamenti, le paure dei tedeschi e le sempre più ossessive difficoltà della vita quotidiana" (ivi, pp. 220-221). Così Stuparich apre i suoi *Ricordi*: "C'è anche un rapporto fisiologico con la propria città. Me ne accorsi quella mattina che i tedeschi stendevano il filo spinato per le rive. Provai un disgusto che mi prese allo stomaco. Prima della pietà, mi venne la nausea, quasi che Trieste si meritasse quell'oltraggio. Abbandonai subito le rive e infilai la prima via che mi portava nell'interno della città. Erano i giorni delle rinunce che s'accumulavano: precluse le gite in Carso (...), precluse le soste sulla collina (...); negate anche le panchine sotto i platani e gl'ippocastani dell'«Acquedotto»; tutto per via di questi soldati che, per quanto mi sforzassi, io non riuscivo a

## I cantieri

I Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.), “eredi” del cantiere S. Marco, del cantiere S. Rocco di Muggia e della Fabbrica macchine S. Andrea attraverso plurimi passaggi societari di una lunga e prestigiosa storia di costruzioni navali, ultimo titolare precedente essendo per tutte le strutture dal 1897 lo Stabilimento Tecnico Triestino (S.T.T.), erano di conseguenza tra gli obiettivi principali degli attacchi aerei alleati. La società era stata costituita il 16 giugno 1930 con la nomina alla presidenza dell'ammiraglio Umberto Cagni e la direzione generale affidata ai due consiglieri delegati Cesare Sacerdoti e Augusto Cosulich, incaricati di seguire rispettivamente i cantieri di Trieste e Muggia e quello di Monfalcone, con un capitale complessivo di 150 milioni interamente controllato dalla Banca Commerciale Italiana, dalla Fiat e dall'Ilva: queste due ultime grandi aziende erano a loro volta importanti anche per la collaborazione industriale, in riferimento rispettivamente alla costruzione dei motori e agli approvvigionamenti siderurgici. Il cantiere S. Marco – fondato come “Squero S. Marco” da Gaspare Tonello nel 1839 e riavviato dopo un intermezzo di proprietà del Lloyd Austriaco da Giuseppe Tonello nel 1860 con l'appoggio dell'arciduca Massimiliano d'Asburgo, comandante della marina militare austriaca, grazie anche al quale il cantiere era stato nel suo primo decennio di vita il principale tra quelli privati del Mediterraneo – diviene, nel contesto della riorganizzazione degli stabilimenti decisa con il nuovo assetto societario del 1930, il nucleo di concentrazione della produzione del nuovo tonnellaggio, nel quale è affiancato dal cantiere di Monfalcone<sup>5</sup>. Gli stabilimenti che poi entreranno a far parte dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico costruiscono, tra il 1919 e il 1934, 207 unità per la marina mercantile, 32 per quella di guerra, 61 per committenti esteri: ad essi affluisce il 90% delle commesse di navi estere in Italia<sup>6</sup>.

Dopo la crisi economica mondiale del 1929, che si fa sentire soprattutto fra il 1932 e il 1934, il cantiere S. Marco si risollewa grazie alle grandi commesse

sentirli uomini: c'era sempre un che di mostruoso intorno alle loro figure; ne vedevo uno e mi si moltiplicava, mi parevano tanti in fila e udivo il passo meccanico del plotone e lo scatto freddo degli otturatori; non voglio ripetere quel che vedevo ancora; insomma, se un soldato tedesco se ne stava seduto innocuamente su una panchina, l'ombra d'un impiccato penzolava dall'albero sopra di lui. Era una malattia la mia, ma non potevo liberarmene. (...) Vie deserte, crocchi di cittadini impauriti sui portoni, golfo deserto, nessun tranvai, nessun veicolo; tragica atmosfera d'attesa, l'attesa d'una violenza sulla città inerme” (ivi, pp. 1-2).

<sup>(5)</sup> GELLNER, VALENTI 2002, pp. 13-116.

<sup>(6)</sup> APIH 1988, p. 123; per l'approfondita disamina delle premesse, della costituzione e dello sviluppo dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico sino al 1937 cfr. MELLINATO 2001, pp. 128-145, 211-233, 261-317; per il quadro economico generale cfr. SAPELLI 1988, pp. 217-230; SAPELLI 1990 e ANDREOZZI, PANARITI 2002, pp. 838-853. Sui cantieri interessati cfr: per il S. Marco GELLNER, VALENTI 2002; FRAGIACOMO 2019; per Monfalcone *In cantiere* 1988, FRAGIACOMO 1997; *Cantieri* 2008; *I mestieri* 2009; CERNIGOI 2010; VALENTI 2014; FRAGIACOMO 2017; per il S. Rocco SEMA 1989; GELLNER, VALENTI 2005. Cfr. anche CUPEZ 1953; GEROLAMI 1953; GEROLAMI 1957; TRANI 1958; BABUDIERI 1982; BABUDIERI 1986<sup>1</sup>; BABUDIERI 1989; UMILE 2004.

militari, settore in cui consegue un'alta specializzazione. Il lavoro riprende nel 1934 proprio con la costruzione della supercorazzata "Vittorio Veneto", varata nel 1937, presente il re d'Italia, anno in cui si riavviano le commissioni mercantili, con la costruzione della motonave frigorifero "Ramb IV" della Regia azienda monopolio banane e della motonave passeggeri di lusso "Vega" per la *Bergenske Dampskibsselskabet* di Bergen, che sarà visitata dal re di Norvegia al suo arrivo a Oslo. Il 9 giugno 1940, il giorno prima dell'ingresso in guerra dell'Italia, viene varata al cantiere S. Marco la corazzata "Roma"<sup>7</sup>. Il 17 giugno successivo viene completata la costruzione della nuova imponente sede dei Cantieri Riuniti in corso Cavour a Trieste, a segno della grande rilevanza della società nel contesto economico, sociale e politico della città, su progetto di due anni precedente di Bruno Olivotto, ingegnere, membro del Direttorio del Partito fascista triestino<sup>8</sup>.

La posizione geografica di Trieste, Monfalcone e Muggia dopo la dichiarazione di guerra alla Francia e alla Gran Bretagna è particolarmente favorevole e il cantiere S. Marco, in particolare, lavora alacremente per la costruzione di naviglio militare: torpediniere, cacciatorpediniere, incrociatori, corvette, avvio scorta, mentre Monfalcone lavora soprattutto su sommergibili e aeroplani; il cantiere S. Rocco continua nei lavori di demolizione e ripristino di imbarcazioni civili, già assegnatogli nel contesto della nascita dei Cantieri Riuniti nel 1930, ma proprio durante la guerra riprende con le nuove costruzioni, a rimpiazzo delle navi mercantili affondate o comunque perdute per motivi bellici. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 le autorità militari germaniche prendono il controllo degli impianti: i rapporti con l'amministrazione dei Cantieri Riuniti sono tesi e arrivano sino alla deportazione in Germania, nella primavera del 1944, del presidente, l'ammiraglio Luigi Rizzo, nominato alla carica nel 1942, sostituito da Demetrio Economo, che da parte sua s'impegna a salvaguardare il cantiere e le maestranze che vi lavorano. Il comando della Marina tedesca ordina la continuazione dei lavori sulle unità militari trovate utili tra quelle in costruzione o in allestimento; a Trieste e a Monfalcone si installano delegazioni del Genio navale germanico, incaricate della sorveglianza tecnica dei lavori e delle riparazioni commesse dalla Marina tedesca nonché del controllo dell'impiego dei materiali assegnati. Nel 1944 il cantiere S. Marco raggiunge la massima produzione navalmeccanica, reimpostata dopo l'armistizio in base alle esigenze della Marina militare tedesca; a Monfalcone, invece, la produzione continua a concentrarsi su sommergibili, motosiluranti e aerei<sup>9</sup>.

(7) GELLNER, VALENTI 2002, pp. 117-131.

(8) PAOLETTI 2008.

(9) GELLNER, VALENTI 2002, pp. 133-146; *Cantieri* 2008, p. 33; TURRINI 1999; *Sommergibili* 2008; *Idrovolanti* 2016; *Sommergibili d'Italia* 2021.

## I bombardamenti

Allo stesso tempo si intensificano i bombardamenti alleati. Le località maggiormente colpite in quest'area sono Trieste, Aquilinia e Monfalcone, non solo per le imprese cantieristiche e navali (tav. A) ma anche per lo stoccaggio di prodotti petroliferi (raffineria Aquila) e per il deposito di olii minerali (San Sabba). Oltre a queste imprese, tutte quelle di produzione bellica di Trieste sono oggetto di bombardamento negli ultimi due anni di guerra: non solo, dunque, il cantiere S. Marco, la Fabbrica macchine di S. Andrea e l'Arsenale Triestino, ma anche la ferriera di Servola, i porti vecchio e nuovo, lo Scalo legnami, il deposito olii minerali di S. Sabba e numerose altre industrie site nella zona costiera che si sviluppa dai porti triestini sino al vallone di Muggia. Obiettivi militari diventano anche le ferrovie e gli scali ferroviari, particolarmente importanti in quest'area di snodo geografico <sup>10</sup>.

Sebbene incursioni aeree vi siano sin dal giugno 1940, i bombardamenti si intensificano via via sempre in maggior misura a partire da quello di Aquilinia il 31 gennaio 1944 sino ad assumere una cadenza in alcuni momenti poco meno che quotidiana: in questo sono obiettivo la raffineria Aquila – entrata in funzione nel 1937 per garantire l'autarchia nel settore degli olii minerali, che nel 1938 tratta il 25% di tutto il greggio lavorato nelle raffinerie italiane <sup>11</sup> – i depositi della Ferrobeton, l'aeroporto delle Noghere e la centrale elettrica di Ospio <sup>12</sup>.

Il cantiere di Monfalcone viene bombardato il 19 marzo e soprattutto il 12 aprile 1944 quando gli ordigni distruggono 10 edifici civili di proprietà dei Cantieri Riuniti in via Venezia e in via Pirano, vengono danneggiate 20 case e l'Albergo operai e sono gravemente danneggiati l'officina tubisti e fabbri e un sommergibile, con un bilancio di 32 vittime e 100 feriti <sup>13</sup>. Minori danni, ma 11 vittime, nel bombardamento dei cantieri di Monfalcone il 20 aprile <sup>14</sup>. Il 25 maggio successivo sui cantieri di Monfalcone e sugli edifici della direzione cadono circa 650 bombe, provocando danni ingenti; vengono danneggiati o distrutti 19 edifici del cantiere, tre bacini, la riva allestimento sommergibili, due gru, gli scali del cantiere, officine, hangar e magazzini della sezione aeronautica, alcuni velivoli in costruzione e ancora l'officina elettromeccanica, le banchine, le strade e le linee telefonica e elettrica, nonché 18 edifici civili dei dipendenti e, di nuovo, l'Albergo operai (fig. 1) <sup>15</sup>.

(10) SERI 1987, pp. 127-139; BIGI, GOBESSI 2003; BORIOLI 2007; GLERIA, RADACICH 2007; RADACICH 2014 pp. 87-88; COMMISSO, RADACICH 2019; RADACICH 2020. Per un quadro generale cfr. RUSSO 2010; *I bombardamenti* 2012; FERRARINI 2013. Su un aspetto particolare dei bombardamenti alleati in Italia ma con ampia bibliografia precedente cfr. CANTELLI 2019.

(11) APIH 1988, p. 123; sulla raffineria cfr. ZUBINI 2004; *Aquila* 2020.

(12) RADACICH 2014, pp. 104-105.

(13) RADACICH 2014, pp. 111 e 113-114.

(14) RADACICH 2014, p. 117.

(15) RADACICH 2014, p. 125.



Fig. 1. Monfalcone, Albergo Operai (Foto Francesco Penco, collezione Silvana Gremese Spangaro. Archivio Galleria rifugio di Monfalcone, su gentile concessione di Pietro Commisso).

Tra i bombardamenti più gravi subiti da Trieste e dai cantieri cittadini si ricordano quelli del 10 e 26 giugno, 6 luglio, 10 settembre (fig. 2), 23 ottobre e 7 dicembre 1944 e del 7, 17 e 20 febbraio 1945.

Il 10 giugno 1944 Trieste subisce il bombardamento più cruento, che costa 463 vittime e 800 feriti; tra gli edifici danneggiati, la chiesa della Madonna delle Grazie di via Rossetti, che viene distrutta, le case popolari di piazza Foraggi e, ancora in piazza Foraggi, il Pastificio Triestino, di cui due foto inedite che qui si presentano dimostrano la distruzione, in cui si perdono circa 6 mila quintali di pasta da distribuire alla popolazione (figg. 3-4). Il cantiere S. Marco, la Fabbrica Macchine di S. Andrea, l'Arsenale Triestino, la Spremitura Olii e l'Ilva subiscono danni ingentissimi. Purtroppo, vi sono errori ed approssimazioni nello sganciamento delle bombe che colpiscono edifici che erano estranei agli obiettivi militari, a causa, è stato supposto, dell'altezza del volo dei bombardieri, necessaria per sfuggire alla contraerea<sup>16</sup>. Sul cantiere S. Marco cadono 14 bombe di

(<sup>16</sup>) BIGI, GOBESSI, RADACICH 2004, pp. 20-40, in particolare p. 21 per le osservazioni sulla caduta degli ordigni su luoghi ed edifici solitamente estranei agli obiettivi bellici.



Fig. 2. Trieste, 10 settembre 1944 (Trieste, Archivio Kleine Berlin).



Sopra e nella pagina a fronte

Figg. 3-4. Trieste, Pastificio Triestino, 10 giugno 1944 (Trieste, Archivio Kleine Berlin).



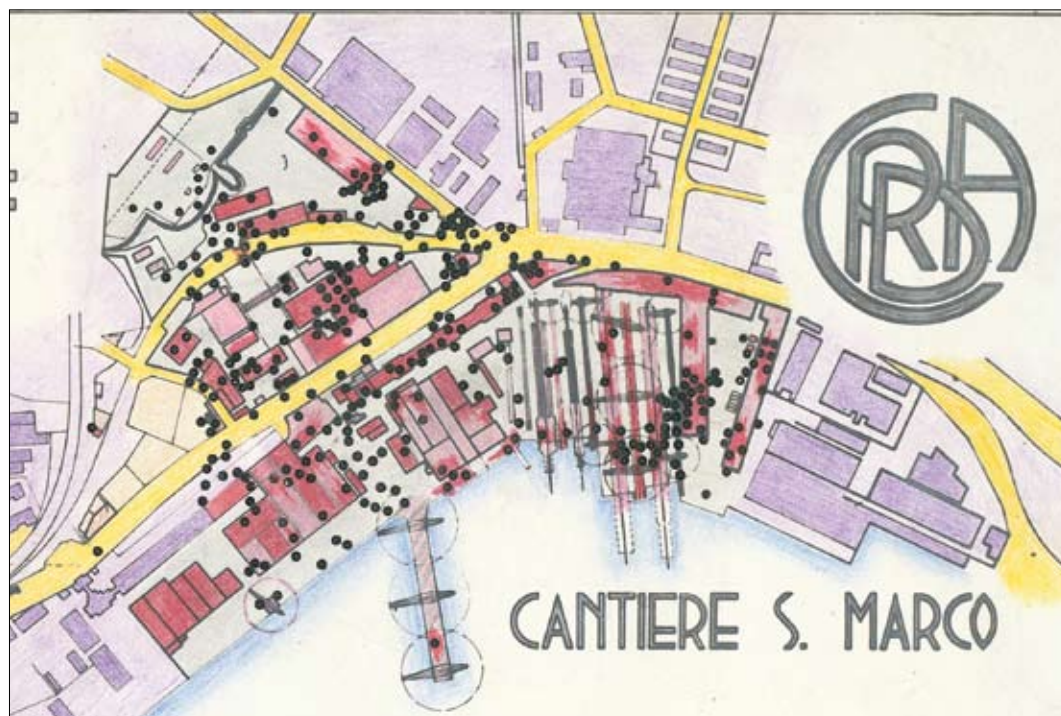


Fig. 5. Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Trieste, 1945, danni cantiere S. Marco (particolare di tav. A),

cui quattro distruggono per esplosione e successivo incendio quattro capannoni all'estremità dello stabilimento in direzione dell'Arsenale Triestino; una cade sul magazzino nel quale erano depositati mobili e altri materiali; quattro cadono in corrispondenza degli scali, danneggiando i piani di scorrimento, gli impianti di distribuzione dell'elettricità, dell'aria compressa e dell'acqua, e sono colpite due strutture navali impostate sugli scali; tre bombe cadono tra gli scali e l'adiacente stabilimento Gaslini danneggiando l'officina navale, quella dei fabbri, e abbattendo una gru nel piazzale; altre due colpiscono un magazzino situato in prossimità della linea ferroviaria (fig. 5). La Fabbrica macchine di S. Andrea è colpita da undici bombe<sup>17</sup>. Lo stesso giorno viene colpita anche Aquilina con 200 bombe dirompenti di grosso calibro, una ventina delle quali colpisce tre serbatoi dello stabilimento Aquila che prendono fuoco, con la perdita di migliaia

(17) RADACICH 2014, pp. 128-142.

di tonnellate di nafta e olio lubrificante; gli impianti sono colpiti nuovamente il successivo 26 giugno, data in cui anche Trieste è bombardata con lievi danni ai cantieri ma con 11 vittime <sup>18</sup>.

La Fabbrica macchine S. Andrea è colpita il 10 settembre 1944 con danni, tra l'altro, alla centrale elettrica, al magazzino generale, alla sala montaggio grandi motori e turbine, alle officine meccaniche e a quella attrezzisti e calda-  
rai <sup>19</sup> (figg. 6-7).

Il 7 febbraio 1945 Trieste viene ancora colpita e oltre ai danni (non ingenti, tuttavia, alla Fabbrica macchine S. Andrea e al cantiere S. Marco) si contano 55 vittime e 306 feriti <sup>20</sup>. Dieci giorni dopo un'altra incursione su Trieste provoca 26 vittime e numerosi feriti; sul cantiere S. Marco cadono bombe dirompenti e incendiarie: sono colpiti gli edifici della direzione, quelli tecnici, l'officina tracciatori, il magazzino legnami e l'officina ponti con il magazzino, che a causa degli incendi sviluppatisi, vengono completamente distrutti; a causa degli incendi e dello spostamento d'aria sono gravemente danneggiati lo spogliatoio degli operai con la distruzione degli armadietti con gli indumenti personali, l'impianto elettrico, la centrale di ricezione e trasformazione elettrica, l'impianto idrico e quello pneumatico, le banchine, i piani di scorrimento delle gru e i binari; subiscono danni anche le navi ormeggiate nel cantiere per riparazione e in costruzione, la petroliera "Liburnia" e una motozattera, mentre vengono affondati l'esploratore "Pigafetta" e i rimorchiatori "Lovrana" e "Clupea" <sup>21</sup>. Tre giorni dopo ancora sono nuovamente colpiti scali, banchine e navi in costruzione al cantiere S. Marco e la rimessa locomotive e la centrale pneumatica della Fabbrica macchine S. Andrea; 10 i decessi in città, con 100 feriti <sup>22</sup>.

Il 4 e il 16 marzo 1945 nuovi bombardamenti sui cantieri di Monfalcone: nel primo cadono 135 ordigni, con rilevanti conseguenze per l'officina elettromeccanica e per l'officina aeronautica e morti e feriti tra le persone che, all'interno del refettorio degli operai, assistevano ad uno spettacolo cinematografico per bambini <sup>23</sup>; nel secondo circa 300 bombe di medio e grosso calibro e numerosi spezzoni incendiari cadono su cantieri e impianti ferroviari: ancora colpita l'officina elettromeccanica, definitivamente distrutta, e quella aeronautica; i bacini di ormeggio sono affondati e gravemente danneggiate risultano varie unità in costruzione sugli scali o in allestimento o riparazione in mare; colpiti anche l'Albergo operai e altre abitazioni per operai e impiegati <sup>24</sup>. Ancora in

(18) RADACICH 2014, pp. 143, 147-151.

(19) RADACICH 2014, p. 166.

(20) RADACICH 2014, pp. 199-204.

(21) RADACICH 2014, p. 206.

(22) RADACICH 2014, pp. 218 e 222.

(23) RADACICH 2014, p. 230.

(24) RADACICH 2014, pp. 233-235.



Figg. 6-7. Fabbrica macchine S. Andrea, Trieste (Trieste, Archivio Kleine Berlin).

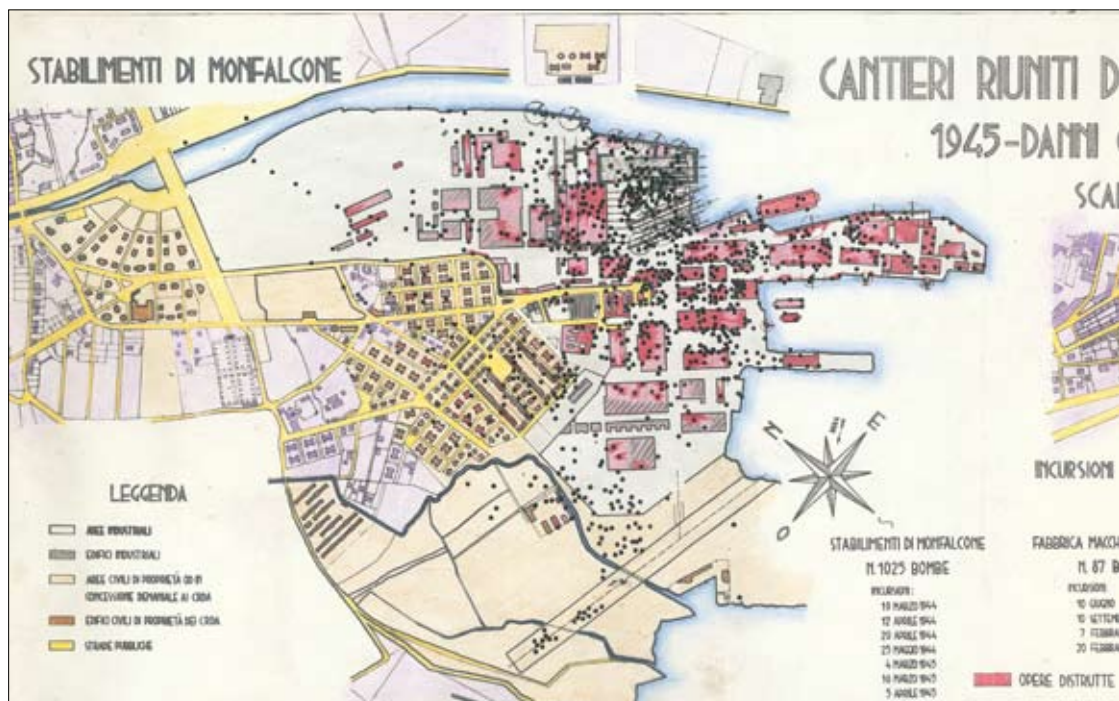


Fig. 8. Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Trieste, 1945, danni cantiere Monfalcone (particolare di tav. A).

aprile continuano i bombardamenti sui cantieri di Monfalcone: il pomeriggio del 5 ancora ingenti danni alle infrastrutture; in totale nel comprensorio dei Cantieri Riuniti cadono 140 bombe (fig. 8)<sup>25</sup>.

Scarse le notizie pubblicate in merito ai bombardamenti dal quotidiano triestino "Il Piccolo": per l'incursione del 7 febbraio 1945, la cronaca del giorno successivo spiega che "nelle prime ore del pomeriggio di ieri, aerei nemici hanno effettuato un'altra incursione terroristica sulla città, colpendo case e quartieri popolari. Si lamentano danni e vittime fra la popolazione civile"<sup>26</sup>.

(<sup>25</sup>) RADACICH 2014, pp. 239-240.

(<sup>26</sup>) GOBESSI 1995, p. 34. Il giorno dopo il bombardamento del 17 febbraio 1945 così riporta il quotidiano: "Trieste è stata nuovamente attaccata ieri, a più ondate, da bombardieri anglo-americani. Come in tutti i precedenti attacchi, il lancio delle bombe è stato diretto principalmente contro quartieri popolari. Inoltre, sono stati colpiti due ospedali e una chiesa. Si lamentano perdite fra la popolazione" (GOBESSI 1995, p. 38).

## La ricostruzione

Il cantiere S. Marco fin dal primo bombardamento vede presto ridotte di oltre la metà le capacità produttive, sino a giungere al collasso per il progressivo blocco dei trasporti, le limitazioni all'erogazione di energia elettrica, il crescente scontento delle maestranze, la carenza di viveri, la guerriglia partigiana e gli allarmi aerei per il passaggio di bombardieri diretti in Austria e Germania; ancora più grave la situazione al cantiere di Monfalcone, la cui capacità si riduce di due terzi <sup>27</sup>.

Al termine della guerra il cantiere S. Marco era ridotto in macerie, gli impianti semidistrutti, gli scali e le banchine inservibili, l'attività produttiva quasi completamente bloccata. Secondo una stima della Commissione danni di guerra dell'11 giugno 1945, l'ammontare dei danni del cantiere era il seguente: per i fabbricati lire 378.590.000, per gli impianti lire 49.019.000, per i macchinari lire 88.643.000, per i natanti lire 5.825.000, per attrezzature e arredi lire 67.606.000, per materiali lire 74.438.000 e per lavorazioni in proprio lire 5.376.000, per la complessiva ragguardevole somma, all'epoca, di lire



Fig. 9. Trieste, cantiere S. Marco, la "Città di Marsala" affondata (Trieste, Archivio Kleine Berlin).

(<sup>27</sup>) GELLNER, VALENTI 2002, p. 143.

669.497.000<sup>28</sup>. Nel golfo, alla fine della guerra, giacevano affondati o semiaffondati, non solo dai bombardamenti alleati ma anche dai tedeschi per impedire l'uso del porto e bloccarne le aperture, 102 scafi tra corazzate, transatlantici e piccole navi da diporto, che rendevano incerta e insicura la navigazione (fig. 9)<sup>29</sup>.

La ricostruzione dei cantieri risente dei gravi problemi geopolitici ed economico-sociali del dopoguerra triestino<sup>30</sup>. Nel 1946 si avvia la ricostruzione con finanziamenti dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI), del Governo italiano e di quello alleato: alla fine dell'anno la produttività del cantiere S. Marco raggiunge già il 70% di quella precedente alla guerra<sup>31</sup>; a Monfalcone la ricostruzione degli impianti del cantiere raggiunge alla fine del 1947 l'80% di quelli esistenti prima del conflitto<sup>32</sup>. Il cantiere S. Rocco aveva subito pochi danni dalla guerra (tav. A) e già alla fine del 1945 vara una motonave che era in costruzione dal 1943<sup>33</sup>.

Il Trattato di pace del 10 febbraio 1947 divide tuttavia territorialmente il cantiere di Monfalcone, che passa sotto la diretta amministrazione italiana, dagli altri stabilimenti, che rimangono all'interno del Territorio libero di Trieste. L'anno successivo viene costituita dal Governo italiano la Società finanziaria meccanica-Finmeccanica, della cui assistenza usufruiscono anche i Cantieri Riuniti dell'Adriatico per la ricostruzione degli impianti; interviene direttamente anche il Governo militare alleato con l'European Recovery Plan, che privilegia il settore delle costruzioni navali, anche al fine di contenere il preoccupante livello di disoccupazione<sup>34</sup>.

## BIBLIOGRAFIA

- ANDREOZZI, PANARITI 2002 = D. ANDREOZZI, L. PANARITI, *L'economia in una regione nata dalla politica*, in *Storia d'Italia*, II, Torino, pp. 809-889.  
 APIH 1988 = E. APIH, *Trieste*, Roma-Bari.  
 Aquila 2020 = *Aquila & aquilotti: storie di uomini e petrolio*, Catalogo della mostra (Muggia, Museo d'Arte «Ugo Carà», 10 ottobre-29 novembre 2020) a cura di F. FAIT, Trieste.

(28) MARTINUZZI 2004, p. 72.

(29) MELLINATO 2004, p. 62.

(30) Per un quadro generale del dopoguerra dal punto di vista principalmente dell'economia e della produzione, per la ricostruzione dei cantieri e per l'approfondimento sulla dinamica del lavoro nei cantieri cfr. *Convegno per la difesa* 1960; BABUDIERI 1986<sup>2</sup> GOBESSI 2001; GELLNER, VALENTI 2002, pp. 147-161; STUPER 2003; MARTINUZZI 2004; MELLINATO 2004; MELLINATO, TONINELLI 2004; GELLNER, VALENTI 2005, pp. 128-142; VALENTI 2014, pp. 71-82.

(31) GELLNER, VALENTI 2002, p. 148; MARTINUZZI 2004, p. 74.

(32) VALENTI 2014, p. 74.

(33) GELLNER, VALENTI 2005, pp. 126-128.

(34) SAPELLI 1988, pp. 239-254; MARTINUZZI 2004, p. 74.

- ARA, MAGRIS 1982 = A. ARA, C. MAGRIS, *Trieste. Un'identità di frontiera*, Torino (ed. cons. Torino 2015).
- BABUDIERI 1982 = F. BABUDIERI, *Industrie, commerci e navigazione a Trieste e nella regione Giulia dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Milano.
- BABUDIERI 1986<sup>1</sup> = F. BABUDIERI, *Squeri e cantieri: a Trieste e nella regione Giulia dal Settecento agli inizi del Novecento*, Trieste.
- BABUDIERI 1986<sup>2</sup> = F. BABUDIERI, *Trieste nel secondo dopoguerra*, in "Archeografo Triestino", 94, pp. 103-122.
- BABUDIERI 1989 = F. BABUDIERI, *La marina militare austriaca ai tempi dell'arciduca Massimiliano*, in *Bericht über den siebzehnten österreichischen Historikertag in Eisenstadt* (Eisenstadt, 31. August - 5. September 1987), a cura di L. MIKOLETZKY, Wien, pp. 210-217.
- BIGI, GOBESSI 2003 = B. BIGI, M. GOBESSI, *L'urlo della sirena. I ricoveri pubblici antiaerei a Trieste 1940 - 1945*, Trieste.
- BIGI, GOBESSI, RADACICH 2004 = B. BIGI, M. GOBESSI, M. RADACICH, *10 giugno 1944. Ore 9:12 di un sabato mattina*, Trieste.
- BORIOLI 2007 = C.A. BORIOLI, *I bombardamenti aerei di Monfalcone*, Mariano del Friuli.
- Cantieri 2008 = *Cantieri 100 anni di navi a Monfalcone 1908-2008*, Catalogo della mostra (Monfalcone, Stabilimento Fincantieri, 3 aprile - 30 giugno 2008), a cura di M. MARTINUZZI, Trieste.
- CANTELLI 2019 = I. CANTELLI, *I bombardamenti alleati e il nemico interno tra fascismo e Repubblica (1944-1954)*, in "Qualestoria. Rivista di storia contemporanea", 47, 2, pp. 70-88.
- CERNOGOI 2010 = E. CERNOGOI, *Cento anni di cantiere. Un secolo di storia di emancipazione umana e sociale al cantiere navale di Monfalcone*, Roma.
- COMMISSO, RADACICH 2019 = P. COMMISSO, M. RADACICH, *La Galleria rifugio di Monfalcone*, Monfalcone.
- Convegno per la difesa 1960 = Convegno per la difesa e lo sviluppo dei C.R.D.A. nel quadro dell'economia delle provincie di Gorizia, Trieste, Udine* (Monfalcone, sala cine Azzurro 7 febbraio 1960), Trieste.
- CUPEZ 1953 = L. CUPEZ, *Cenni sullo sviluppo dei Cantieri riuniti dell'Adriatico 1852-1952*, Trieste.
- FERRARINI 2013 = F. FERRARINI, *La protezione antiaerea italo-tedesca durante la seconda guerra mondiale: Milano, Trieste e Berlino*, in "Qualestoria. Rivista di storia contemporanea", 41, 1, pp. 79-98.
- FRAGIACOMO 1997 = P. FRAGIACOMO, *La grande fabbrica, la piccola città. Monfalcone e il cantiere navale: la nascita di una company town 1860-1940*, Milano.
- FRAGIACOMO 2017 = P. FRAGIACOMO, *Una fabbrica sul mare: Monfalcone, il cantiere e il villaggio di Panzano. Storie di navi, di lavoro, di vita sociale*, Ronchi dei Legionari;
- FRAGIACOMO 2019 = P. FRAGIACOMO, *Italia matrigna: Trieste di fronte alla chiusura del cantiere navale S. Marco*, Milano.
- GELLNER, VALENTI 2002 = E. GELLNER, P. VALENTI, *Storia del cantiere San Marco di Trieste 1840-1996*, Trieste.
- GELLNER, VALENTI 2005 = E. GELLNER, P. VALENTI, *San Rocco. Storia di un cantiere navale*, Trieste.
- GEROLAMI 1953 = G. GEROLAMI, *L'arsenale triestino 1843-1953. Centenario*, Trieste.
- GEROLAMI 1957 = G. GEROLAMI, *Cantieri riuniti dell'Adriatico. Origini e sviluppo 1857-1907-1957*, Trieste.
- GLERIA, RADACICH 2007 = F. GLERIA, M. RADACICH, *Il terrore viene dal cielo. I bombardamenti aerei della Seconda Guerra Mondiale effettuati dagli anglo-americani sulla provincia di Trieste*, Trieste.
- GOBESSI 1995 = M. GOBESSI, *1945 - Diario di Trieste. La vita di ogni giorno dei triestini riletta dalle pagine dei quotidiani e dalle delibere comunali*, Trieste.
- GOBESSI 2001 = M. GOBESSI, *Cantieri addio! Le lotte, le conquiste e la vita quotidiana nei cantieri e nelle fabbriche*, Trieste.
- I bombardamenti 2012 = I bombardamenti aerei sull'Italia. Politica, Stato e società (1939-1945)*, a cura di N. LABANCA, Bologna.
- Idrovolanti 2016 = Idrovolanti. L'epopea dei Cant tra le due guerre*, a cura di S. OGNIBENE, s.l.
- I mestieri 2009 = I mestieri e la formazione di una comunità. Monfalcone 1908-2008*, a cura di F. MELLINATO, Monfalcone.

- In cantiere* 1988 = *In cantiere. Tecnica, arte, lavoro. Ottant'anni di attività dello Stabilimento di Monfalcone*, a cura di V. STACCIOLI, Monfalcone.
- La città reale* 2004 = *La città reale. Economia, società e vita quotidiana a Trieste 1945-1954*, Catalogo della mostra (Trieste, Piscina comunale Bruno Bianchi, 28 novembre 2004 - 16 gennaio 2005), a cura di P.A. TONINELLI, B. CUDERI, A. DUGULIN, G. MELLINATO, A.M. VINCI, Trieste.
- MARTINUZZI 2004 = M. MARTINUZZI, *I cantieri navali*, in *La città reale* 2004, pp. 70-83.
- MELLINATO 2001 = G. MELLINATO, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, Consorzio culturale monfalconese, Begliano (Gorizia).
- MELLINATO 2004 = G. MELLINATO, *Il porto e la navigazione nel secondo dopoguerra*, in *La città reale* 2004, pp. 60-69.
- MELLINATO, TONINELLI 2004 = G. MELLINATO, P.A. TONINELLI, *La città reale: l'evoluzione del quadro economico*, in *La città reale* 2004, pp. 10-19.
- PAOLETTI 2008 = R. PAOLETTI, *Sede centrale Cantieri riuniti dell'Adriatico*, in *Trieste 1918-1954. Guida all'architettura*, a cura di P. NICOLOSO e F. ROVELLO, Trieste, pp. 235-238.
- PUPO 1992 = R. PUPO, *Un porto per la Grande Germania. Trieste 1940*, in "Qualestoria. Rivista di storia contemporanea", 20, 1, pp. 117-137.
- PUPO 2010 = R. PUPO, *Trieste '45*, Roma-Bari.
- RADACICH 2014 = M. RADACICH, *Sotto le bombe. Le incursioni aeree alleate sulla Provincia di Trieste dal 1940 al 1945 (Aquilinia, Dolina, Grado, Monfalcone, Muggia, Opicina, Pieris e Trieste)*, Trieste.
- RADACICH 2020 = M. RADACICH, *Kleine Berlin*, Trieste.
- RUSSO 2010 = A. RUSSO, *Le città bombardate: un percorso su fonti d'archivio, diari e testimonianze. Un'esperienza di storia sul territorio*, in *Frontiere invisibili? Storie di confine e storie di convivenza*, a cura di A.M. VINCI, Trieste, pp. 41-53.
- SALA 2002 = T. SALA, *La seconda guerra mondiale, in Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. Il Friuli-Venezia Giulia*, I, a cura di R. FINZI, C. MAGRIS, G. MICCOLI, Torino, pp. 515-579.
- SAPELLI 1988 = G. SAPELLI, *Il profilo del «destino economico»*, in APIH 1988, pp. 207-270.
- SAPELLI 1990 = G. SAPELLI, *Trieste italiana. Mito e destino economico*, Milano.
- SEMA 1989 = P. SEMA, *Il cantiere S. Rocco: lavoro e lotta operaia 1858-1982*, Trieste.
- SERI 1987 = A. SERI, *La fabbrica macchine di Sant'Andrea: dalla modesta officina di Giorgio Strudthoff ai massimi vertici dell'industria meccanica nazionale*, Trieste.
- Sommergibili* 2008 = *Sommergibili tecnologia e cantieristica. Monfalcone 1907-2007*, Bassano del Grappa.
- Sommergibili d'Italia* 2021 = *Sommergibili d'Italia: i 600 di Monfalcone 1932-1942. Nel silenzio degli abissi*, Monfalcone.
- STUPARICH 1948 = G. STUPARICH, *Trieste nei miei ricordi*, Milano.
- STUPER 2003 = R. STUPER, *La "Divisione lavori in economia" e la lotta alla disoccupazione da parte del GMA*, in "Qualestoria. Rivista di storia contemporanea", 31, 1, pp. 103-123.
- TRANI 1958 = S. TRANI, *Le officine elettromeccaniche dei cantieri riuniti dell'Adriatico 1922-1957*, Trieste.
- Trieste* 1992 = *Trieste in guerra. Gli anni 1938-1943*, a cura di A.M. VINCI, Trieste.
- TURRINI 1999 = A. TURRINI, *Gli squali dell'Adriatico. Monfalcone e i suoi sommersibili nella storia navale italiana*, Gorizia.
- UMILE 2004 = A. UMILE, *L'integrazione navalmeccanica triestina nel sistema cantieristico italiano, 1918-1938*, Trieste.
- VALENTI 2014 = P. VALENTI, *Storia del cantiere navale di Monfalcone. 1908-2008: Centenario*, Trieste.
- VINCI 1992 = A.M. VINCI, *Trieste in guerra*, in "Qualestoria. Rivista di storia contemporanea", 20, 1, pp. 67-94.
- ZUBINI 2004 = F. ZUBINI, *La raffineria Aquila. Cinquant'anni di lavoro e primati tra Muggia e Trieste*, Muggia.

## RIASSUNTO

La donazione all'Archivio di Stato di Trieste di due mappe di eccellente qualità grafica riassuntive dei bombardamenti subiti nella Seconda guerra mondiale dalle proprietà dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.) a Trieste, Monfalcone e Muggia e della relativa ricostruzione, realizzate dall'ufficio tecnico della società medesima, e di una mappa della città di Trieste di pertinenza del Governo militare alleato, sulla quale sono evidenziate le attività industriali, invita a riconsiderare le tragiche vicende delle incursioni aeree alleate sulla città. Nodo geografico e industriale strategico per i cantieri, riconvertiti dopo il 1940 completamente alla produzione bellica, Trieste subisce gravi perdite fra i civili e la quasi totale distruzione del sistema produttivo navalmeccanico, faticosamente ricostruito nella difficile situazione del dopoguerra.

Parole chiave: Seconda guerra mondiale; cantieri navali; stabilimenti industriali; mappe; bombardamenti; ricostruzione.

## BOMBARDMENTS AT THE TRIESTE, MONFALCONE AND MUGGIA SHIPYARDS DURING THE SECOND WORLD WAR AND THEIR RECONSTRUCTION IN THREE NEWLY DISCOVERED MAPS

## ABSTRACT

The donation to the State Archives of Trieste of two maps of excellent graphic quality summarising the bombardments suffered during the Second World War by the properties of the Cantieri Riuniti dell'Adriatico (C.R.D.A.) in Trieste, Monfalcone and Muggia and their reconstruction, produced by the company's technical office, and a map of the city of Trieste belonging to the Allied Military Government, on which industrial activities are highlighted, invites us to reconsider the tragic events of the Allied air raids on the city. A strategic geographical and industrial hub for the shipyards, which were completely converted to war production after 1940, Trieste suffered serious civilian losses and the almost total destruction of its naval-mechanical production system, which was painstakingly rebuilt in the difficult post-war situation.

Keywords: Second World War; shipyards; industrial plants; maps; bombing; reconstruction.

## INDICE

<i>Editoriale</i> , CLAUDIO ZACCARIA .....	p.	8
--	----	---

### **Atti - Abbigliamento in Istria nel corso del tempo**

ANNALISA GIOVANNINI, <i>L'abito "fa" il soldato. II-V secolo d.C.: osservazioni su alcuni elementi di cingulum militiae dal Civico Museo d'Antichità "J.J. Winckelmann" di Trieste</i> .....	»	13
GIUSEPPE CUSCITO, <i>Dall'abito profano a quello liturgico nell'iconografia monumentale della Tarda Antichità. Con particolare riferimento all'Arco Adriatico e all'oratorio lateranense di S. Venanzio</i> .....	»	35
GIORGIO FOSSALUZZA, <i>Il saio di Francesco segno di povertà per i minori osservanti e conventuali all'epoca della Bulla unionis. A proposito dell'iconografia della pala di Vittore Carpaccio del 1518 per Pirano</i> .....	»	73
ROBERTO CURCI, <i>Donne, moda, pubblicità: spunti grafici giuliani</i> .....	»	123

### **Memorie**

FULVIO COLOMBO, STANKO FLEGO, LIDIA RUPEL, <i>Via Sancti Palagii, Staribrech, Monte Spaccato. Indagini su una strada di origine romana fra Trieste e il Carso</i> .....	»	159
DIANA DE ROSA, <i>Viaggio in Istria del Governatore Karl von Zinzendorf e di Lord Duncannon (8-13 giugno 1778)</i> .....	»	193
DONATO D'URSO, <i>Eugenio Vincenzo Fasciotti prefetto di Udine</i> .....	»	209
FRANK WIGGERMANN, <i>Lodovico Rizzi. Un Capitano provinciale dalla periferia istriana a Vienna. Secondo Quaderno del Diario (1904-1905)</i> .....	»	221
LUCA CABURLOTTO, <i>I bombardamenti ai cantieri navali di Trieste, Monfalcone e Muggia durante la Seconda guerra mondiale e la loro ricostruzione in tre mappe nuovamente scoperte</i> .....	»	285
PIETRO ZOVATTO, <i>Tra identità, storia ed esilio: note su Maria Pasquinelli. A proposito di due libri recenti</i> .....	»	309

### **Recensioni**

F. Semi, <i>L'arte in Istria. Ristampa anastatica dell'edizione 1937</i> , a cura di R. Cassanelli, R. Scopas Sommer (numero speciale dei Quaderni del Segretariato regionale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo per il Friuli Venezia Giulia), Trieste 2020, Editreg, pp. LXXVI + 253, ill., ISBN: 978-88-3349-034-2 (Enrico Lucchese) .....	»	322
--	---	-----

Flavio Tossi, <i>Cesare Dell'Acqua 1821-1905. Catalogo generale 2021.</i> Prefazione di Franco Firmiani, Istituto regionale per la cultura istriano-fiumano-dalmata Trieste e Società di studi storici e geografici Pirano, Trieste 2021, Mosetti tecniche grafiche, pp. 256, ill. ISBN: 9788894502978 (Franco Firmiani) .....	p.	329
Michele Zacchigna, <i>Piccolo elogio della non appartenenza. Una storia istriana.</i> Postfazione di Paolo Cammarosano, Bologna 2021, Marietti, pp. 58, ISBN: 978-88-21-11117-4 (Raoul Pupo) .....	»	330

### **Attività sociali**

<i>Attività sociali 2021</i> .....	»	335
<i>Verbale dell'Assemblea generale dei Soci</i> .....	»	341
<i>Relazione morale del Presidente della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria aps</i> .....	»	343
<i>Rendiconto consuntivo per l'anno 2020</i> .....	»	350
<i>Bilancio preventivo per l'anno 2021</i> .....	»	351

<b>Norme redazionali</b> .....	»	352
--------------------------------	---	-----

<b>Pubblicazioni della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria ...</b>	»	356
--	---	-----