



Il Teatro di Panzano - Progetti

Home | Ricerca libera | Categoria: Città'

## BONIFICA E CANALE VALENTINIS

La bonifica dell'agro e il Canale Valentinis

Uno degli elementi condizionanti dell'insediamento del Cantiere è da ricercare nelle attività di modificazione del territorio realizzate tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del secolo nuovo. Sin dalla metà degli anni Sessanta era sorta tra i possidenti l'esigenza della realizzazione di un canale d'irrigazione, che, sorgendo a Sagrado da una derivazione dell'Isonzo, potesse adacquare con una rete di fossi i terreni del Territorio, sboccando alfine in mare. Le istanze del Consorzio Acque dell'Agro Monfalconese, che riuniva dal 1865 in una concentrazione di interesse politico-economico i proprietari terrieri del mandamento, trovarono un'adeguata promozione nell'operato del nobile Antonio de Dottori, deputato alla Dieta provinciale, consigliere di tutti i comuni del territorio e membro eminente della Società Agraria Goriziana. L'opera rientrò in un piano di promozione agricola garantito da una legge della Dieta provinciale del 1887 e sostenuto finanziariamente dallo stato. Già allora era prevista la riduzione del tratto terminale del canale irriguo in navigabile ed erano prospettate finalità di bonifica della fascia litoranea, facile all'impaludamento, nonché di assistenza infrastrutturale ad una futura industrializzazione dei luoghi, sfruttando la forza motrice dell'acqua. Il progetto iniziale di Angelo Vicentini venne rielaborato poi dall'ingegner Giovanni Schiavoni. I lavori iniziarono nel 1894 (sbarramento e presa di Sagrado). Il tracciato principale venne completato nel 1905 (DUCA, 1981). Il capitale agrario ragionava in termini di sviluppo e razionalizzazione agricola, nondimeno mostrava al suo interno posizioni diversificate e resistenze. Era ben poco propenso a investire nella sorgente industria: infatti gli imprenditori che impiantarono attività manifatturiere a Monfalcone furono quasi sempre triestini o comunque esterni alla cittadina. Pure, alcuni fra i più avveduti amministratori, come il podestà di Monfalcone Eugenio Valentinis, imprenditori e anche rappresentanti della proprietà agraria pensavano alla funzione di incentivo e richiamo che l'opera irrigua e le altre ipotizzate (soprattutto l'adeguamento del porto) avrebbero potuto costituire per l'industria. Il contrasto tra il Consorzio Acque e la municipalità monfalconese e in seno allo stesso partito liberal-nazionale, cui aderivano gli esponenti più in vista della politica e dell'economia locali, assunse toni polemi aspri. Per veder affermato il suo disegno, il podestà Valentinis dovette vincere le resistenze del sodalizio agrario: riserve d'impegno finanziario, di gestione, di orientamento economico e produttivo. Nel 1904, vicino ormai al completamento del canale irriguo, l'amministrazione monfalconese definiva in via conclusiva il progetto, sviluppato nel corso degli anni, di trasformazione dell'ultimo tratto in canale navigabile, sino al porto. La convenzione tra amministrazione e il Consorzio, dell'ottobre 1904, ribadì gli indirizzi podestarili, peraltro con la determinazione di precise garanzie a favore dell'altro contraente. Lo stato contribuì all'opera con una cospicua sovvenzione, che copriva la maggior parte della spesa complessiva. La conduzione dei lavori venne affidata all'impresa Faccononi, Galimberti & Piani, che già era impegnata in attività di scavo allo sbocco del canale di Rosega. Il canale navigabile venne completato sul finire del 1907. Considerando il fatto che il nodo ferroviario di Monfalcone costituiva il punto di sutura fra la Ferrovia Meridionale (Südbahn, 1860), il vecchio collegamento con Venezia via Gorizia-Udine (1860) e la recente direttissima Trieste-Venezia (1894), si può ben dire che l'area già mostrava un tessuto infrastrutturale sufficientemente solido e articolato, con capacità di ulteriore maturazione. Le vaste escavazioni di detriti nei bacini di Rosega e Panzano, operate rispettivamente dalle ditte Faccononi e Impresa Adriatica allo scopo di ricavarne la sabbia e la ghiaia d'imbonimento per le nuove banchine del porto di Trieste, modificarono il litorale, delineando ciò che nel tempo sarebbe stato il perimetro esterno del cantiere navale, verso il golfo. [Angelo Visintin]

