



I COSULICH COSULICH FAMILY



Callisto Cosulich (1847-1918): insieme al fratello Alberto diede il via al progetto per la realizzazione del cantiere navale di Monfalcone, giovandosi delle favorevoli condizioni politico-economiche del momento.

Callisto Cosulich (1847-1918): together with his brother Alberto, he benefited from the political and economic situation to start the project for the construction of the Monfalcone shipyard.

Callisto Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)
Callisto Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)



Alberto Cosulich (1849-1927): alla morte di Callisto e dopo le devastazioni della guerra, affrontò la ricostruzione dello stabilimento e introdusse alla direzione dell'azienda la nuova generazione della famiglia.

Alberto Cosulich (1849-1927): after the death of Callisto and the ravages of war, he dealt with the reconstruction of the shipyard and was the first of the new generation of the family to lead the company.

Alberto Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)
Alberto Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)



Augusto Cosulich (1877-1949): salvaguardò lo stabilimento dalle requisizioni e distruzioni dei Tedeschi durante l'occupazione della città e fu l'ultimo rappresentante della famiglia a dirigerne l'attività.

Augusto Cosulich (1877-1949): he protected the shipyard from the German requisitions and destruction taking place in the occupied town, and was the last representative of the family to lead the company.

Augusto Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)
Augusto Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)



Oscar Cosulich (1880-1926): ebbe un ruolo importante nella fondazione del cantiere grazie alla sua amicizia con il podestà Arturo Rebulia. Dopo la sua prematura morte, la direzione del cantiere fu assunta dal fratello Augusto.

Oscar Cosulich (1880-1926): he played an important role in the foundation of the shipyard thanks to his friendship with Podestà Arturo Rebulia. He died prematurely and was succeeded by his brother Augusto for the management of the shipyard.

Oscar Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)
Oscar Cosulich (Archivio Storico Fondazione Piave)



Foto di Callisto Cosulich, 1883 (Archivio Storico Fondazione Piave); Alberto Cosulich, 1883 (Archivio Storico Fondazione Piave); Augusto Cosulich, 1883 (Archivio Storico Fondazione Piave); Oscar Cosulich, 1883 (Archivio Storico Fondazione Piave); Alberto Cosulich, 1883 (Archivio Storico Fondazione Piave); Alberto Cosulich, 1883 (Archivio Storico Fondazione Piave)

Alberto
nel 192
Diretto
anni V
alla cr

Alberto
he star
in 192
diversi
sector.

Alberto C
Alberto C

Il MuCa – Museo della Cantieristica di Monfalcone. Un caso studio per uno storytelling irrisolto

Ana Maria Sanfilippo

Keywords:

Industrial archaeology, Multimedia, Museum mediation, Museography, Absence.

ABSTRACT:

The article will take into consideration the MuCa – Museo della Cantieristica di Monfalcone. It reflects the fragmented reality of the shipbuilding industry and the effects that it had on the local community. The museum engages with a storytelling aimed at acknowledging the impact that the Cosulich family, founder of the shipyard in 1908 and of its company town, had on the economy of the Venezia-Giulia and of the city of Monfalcone. The aim of the article will be that of exploring how the museum manages to shift from historical content to economic content by interweaving the presence of trained guides and a multimedia display that, on the other hand, barely scratches the surface of the different topics covered. The analysis will focus on how the institution communicates delicate topics with the public, such as the passage from the Habsburg monarchy to the Italian autarky as well as the tragedy of asbestos, and whether the museographic approach balances a constant need for detailed studies.

L'articolo prenderà in considerazione il MuCa - Museo della Cantieristica di Monfalcone. Il museo riflette la realtà frammentata dell'industria cantieristica e gli effetti che essa ha avuto sulla comunità locale. Il museo si impegna in una narrazione volta a riconoscere l'impatto che la famiglia Cosulich, fondatrice del cantiere navale nel 1908 e della sua *company town*, ha avuto sull'economia della Venezia-Giulia e della città di Monfalcone. L'obiettivo dell'articolo sarà quello di esplorare come il museo riesca a passare dai contenuti storici a quelli economici, intrecciando la presenza di guide esperte e un allestimento multimediale che, d'altra parte, scalfisce appena la superficie dei diversi argomenti trattati. L'analisi si concentrerà sui modi in cui l'istituzione comunica al pubblico temi delicati, come il passaggio dalla monarchia asburgica all'autarchia italiana e la tragedia dell'amianto, e indagherà l'approccio museografico nella sua costante necessità di approfondimento.

Opening Picture:

Fig.01: La famiglia Cosulich.

Ana Maria Sanfilippo

Ana Maria Sanfilippo graduated with a MA in Arts, Museology and Curatorship at the University of Bologna and is now attending the Scuola di Specializzazione in Beni Storico-Artistici in Bologna. She works at the MuCa - Museo della Cantieristica in Monfalcone as a guide and in the education area.

CC BY 4.0 License

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

©Ana Maria Sanfilippo, 2024

<https://doi.org/10.6092/issn.3034-9699/20196>



Cosulich, detto "Albertino" (1891-1973):
Dopo aver iniziato l'attività dirigenziale nel cantiere come
responsabile amministrativo, fu sua la decisione, nei primi
anni del secolo, di diversificare la produzione per far fronte
alla crisi del settore navale.

Cosulich, known as "Albertino" (1891-1973):
After starting to work in the shipyard as managing Director
in the early 1920s, it was him who decided to
diversify production to cope with the crisis of the naval

Cosulich, detto "Albertino" (1891-1973):
Dopo aver iniziato l'attività dirigenziale nel cantiere come
responsabile amministrativo, fu sua la decisione, nei primi
anni del secolo, di diversificare la produzione per far fronte
alla crisi del settore navale.



La sezione *Digital Technologies for Cultural Heritage* è dedicata, nel presente numero, all'analisi condotta da Ana Maria Sanfilippo sul MuCa - Museo della Cantieristica di Monfalcone, presentato come caso studio di «storytelling irrisolto», nell'ambito delle *trasformazioni* evocate dal titolo di questo numero della rivista. Sanfilippo propone una realtà complessa, in cui la metamorfosi della sede cantieristica, inserita peraltro in un contesto industriale ben più ampio, affronta (a partire dall'inaugurazione del museo nel 2017) una risemantizzazione del luogo per consentirne la fruizione e la conoscenza da parte dei visitatori. Il saggio si concentra sugli aspetti di mediazione e, nello specifico, sulla comunicazione digitale.

L'allestimento del MuCa è oggi, infatti, corredato da numerosi schermi e postazioni multimediali e da un'installazione visiva e sonora di alto impatto emotivo che arricchiscono il percorso di visita.

L'analisi di Sanfilippo si concentra sulle risorse culturali che questi strumenti virtuali offrono e che l'autrice presenta come capaci di scalfire appena la superficie dei diversi argomenti trattati, considerando anche alcuni temi controversi sia dal punto di vista storico che sociale.

Se gli apparati utilizzati intendono allinearsi con le tendenze più attuali della museologia digitale (la connessione emotiva con il fruitore, la scelta di un linguaggio che si avvicina alla performance teatrale, così come l'utilizzo di postazioni interattive all'interno del percorso), l'autrice arriva a delineare una proposta per l'inserimento e la presentazione di ulteriori contenuti alternati-

vi. Il saggio si pone, dunque, come un'occasione di riflessione *in fieri* sul significato dell'istituzione museale come luogo di sperimentazione, capace di coniugare temi che possono arricchire la conoscenza dei visitatori con la ricerca di soluzioni efficaci e linguaggi coinvolgenti in grado di affascinare e incuriosire, favorendo la conoscenza della realtà proposta.

Irene Di Pietro

Referente per la sezione *Digital Technologies for Cultural Heritage*

Introduzione

Questo contributo prenderà in considerazione lo *storytelling* e l'allestimento del MuCa - Museo della Cantieristica di Monfalcone, in quanto museo che costantemente bilancia un bisogno di studi approfonditi e, dall'altra parte, la presenza di un *display* multimediale attuale e agile. Concentrandosi sull'eredità della famiglia Cosulich, fondatrice del cantiere navale nel 1908 e del suo annesso villaggio operaio, il museo sviluppa una narrazione mirata a riconoscere l'impatto che questa stessa famiglia ha avuto sul territorio e sull'economia della Venezia-Giulia e di Monfalcone. Il museo, pertanto, riflette una realtà frammentata caratteristica dell'industria navale e dei suoi effetti sulla comunità locale.

Per analizzare la comunicazione che il museo instaura con il pubblico e le modalità con cui riesce a veicolare argomenti complessi, è utile comprendere il contesto storico di una città pluristratificata come Monfalcone, per capire a fondo le ragioni che hanno portato alla na-

scita del Museo della Cantieristica.

Nella metà del XIX secolo, la città di Monfalcone, allora parte del Litorale Austriaco, era un centro sostenuto principalmente dalla pesca e dall'agricoltura. Presto iniziò a configurarsi come periferia industriale del capoluogo della regione, Trieste, con l'installazione di un cotonificio e di una filanda di seta.

Il cantiere navale di Monfalcone sorse in continuità con la prima industrializzazione della città, come risposta all'esigenza di trovare ampie porzioni di territorio per accogliere il nuovo cantiere di Trieste. Fondatrice dello stabilimento fu la famiglia Cosulich¹ che vide nella figura di Callisto Cosulich (1847-1918) il suo maggiore rappresentante (fig.1).

In seguito alla morte del padre nel 1884, Callisto si trasferì da Lussinpiccolo a Trieste dove fu accolto da un apparato economico totalmente nuovo e moderno². Gruppi finanziari e compagnie di navigazione erano alla base del benessere diffuso della città e, qui, poté cominciare a gestire la sua piccola compagnia. All'interno di questa realtà brulicante, il Lloyd Austriaco³ si imponeva in quanto compagnia di navigazione per eccellenza, detentrica del monopolio per i commerci e le comunicazioni con le rotte orientali. La compagnia Cosulich, per poter sopravvivere accanto alla rivale, doveva evolversi e per farlo fu necessario abbandonare il vecchio sistema a vela e favorire, invece, l'avvento dei piroscafi a vapore.

L'11 novembre 1903 Callisto Cosulich siglò la fusione con la compagnia Austro Americana formando la nuova "Unione Austriaca di Navigazione – già Austro Americana

e F.lli Cosulich". Ciò permise all'imprenditore di ottenere il controllo sulle vecchie rotte controllate dalla compagnia appena inglobata nella nuova ragione sociale, quindi garantendo, a partire dal 1904, un servizio passeggeri regolare fra Trieste e New York.

In questo contesto Callisto Cosulich gestì l'attività ordinando le navi direttamente a cantieri esteri. La scelta ricadde sulla Scozia che divenne, grazie alla sua duratura tradizione, il principale fornitore della nuova Unione Austriaca. L'attenta operatività di Callisto, la formazione di nuove reti di produzione e l'avvio di contatti con le banche (la Wiener Bankverein) garantirono alla famiglia Cosulich un fortissimo sostegno finanziario proveniente direttamente dall'Impero. Un ulteriore motivo di sviluppo fu poi portato direttamente dal Lloyd Austriaco che, tra 1891 e 1893, compì definitivamente la sua trasformazione in compagnia statale. L'Impero era, quindi, a capo delle rotte dirette verso Oriente lasciando via libera alle piccole compagnie non statali, come la Cosulich, di spartirsi i viaggi verso l'Occidente. La rotta "Trieste-New York", soprattutto grazie al trasporto migranti verso il Nord America, divenne appannaggio dell'Unione Austriaca di Navigazione arricchendo la famiglia Cosulich.

A questo punto un nuovo aspetto dell'evoluzione della struttura economica fu imposto direttamente dall'Impero austro-ungarico, quando decise di limitare i continui scambi economici verso la Gran Bretagna, così comuni per le compagnie marittime private. Nel 1907 l'Impero emanò la legge n. 44 per finanziare la marina mercantile e



02

promuovere la costruzione interna di piroscafi. Determinò anche che “Le sovvenzioni erano più alte per le navi costruite in cantieri nazionali ed erano crescenti in relazione al tonnellaggio della nave e alle migliaia percorse”.⁴

Nonostante la legge fosse destinata alla nuova promozione dell'industria adriatica, il suo vero scopo era quello di favorire la famiglia Cosulich nello sviluppo delle rotte occidentali, mentre quelle orientali erano già assicurate dal Lloyd, e di implementare ulteriormente l'Austro Americana. Cumulando i finanziamenti per la creazione del cantiere navale con quelli per le compagnie di navigazione, Callisto e suo fratello Alberto (1849-1927) fondarono quindi il nuovo cantiere navale di Monfalcone – il CNT, Cantiere Navale Triestino – che fu inaugurato ufficialmente il 3 aprile 1908.⁵

Il MuCa: allestimento e obiettivi

Il contesto storico che si è cercato di delineare opera come fondamento per l'allestimento e lo *storytelling* del MuCa.

Il Museo della Cantieristica si trova in via del Mercato 3, nel cuore del villaggio operaio di Panzano, proprio di fronte all'attuale cantiere navale Fincantieri. L'immagine complessiva è piuttosto suggestiva, poiché il museo è ospitato all'interno del vecchio Albergo Operai del 1922, progettato dall'ingegnere edile Dante Fornasir per accogliere un totale di settecento operai celibi. Questo edificio è oggi suddiviso in più proprietà: il lato nord è occupato dal Nuovo Albergo Operai; il lato sud, che comprende l'intero piano terra, è il Museo della Cantieristica; gli altri piani dell'edificio sono sotto l'amministrazione di Fincantieri.

L'apertura del museo ha sofferto un lungo periodo di gestazione durato otto anni, conclusosi con la sua

Fig. 02:
Veduta dell'ex sala mensa dell'Albergo Operai, Sala 2.



03

inaugurazione nel giugno del 2017⁶, andando così a favorire il recupero del villaggio di Panzano dal suo progressivo abbandono.

La *company town* era originariamente sotto il controllo e la cura dell'AEUP (Associazione Edile di Utilità Pubblica) voluta nel 1913 da Fornasir per la manutenzione delle strutture del quartiere⁷. Dopo la Seconda guerra mondiale, l'area iniziò a essere devoluta completamente alla gestione privata delle famiglie che la abitavano e ciò provocò inevitabilmente una prima dissociazione del villaggio dai concetti di unità e coerenza visiva che manifestava inizialmente. Inoltre, nel 1986, Fincantieri assorbì l'AEUP ponendo fine, in questo senso, alle sue funzioni. Il villaggio di Panzano si trovò, pertanto, completamente scollegato dall'amministrazione del cantiere navale e il senso di unità andò perduto.

A partire dalla metà degli anni Ottanta furono proposte una serie di

azioni per la ristrutturazione del quartiere operaio che trovarono applicazione solo nel 1995 con la cosiddetta "Legge per Panzano".⁸ Fu un significativo primo approccio al recupero dell'area attraverso la metodologia dell'archeologia industriale⁹ ed un primo germoglio dell'idea di un futuro museo. "Industrial archaeology and industrial heritage have been characterized from the outset by a strong interdisciplinary approach. Individual items have been studied, evaluated and interpreted from various points of view: the history of technology, social history, business history, the history of design and form, cultural history in the broadest sense of the phrase".¹⁰ Tale definizione riflette lo scopo istituzionale del Museo della Cantieristica.

Per quanto riguarda l'allestimento del museo, esso segue diversi soggetti di interesse che possono essere raggruppati in quattro temi principali: le origini del CNT e la costitu-

Fig. 03:
Veduta della
Sala 2 dal
modello della MN
Vulcania.



04

zione del villaggio operaio; il cantiere navale e gli armatori; l'industria navale e le nuove navi da crociera; le espressioni artistiche legate al villaggio operaio di Panzano e alle navi di linea.

Certamente l'istituzione vuole farsi "ponte" tra passato e presente in quanto una sezione sempre più ampia è dedicata alle nuove produzioni di Fincantieri, ma questa dicotomia, normale estensione della cantieristica globale, ha creato una sottile incomprensione del significato del museo nel grande pubblico. Più volte, infatti, il museo è stato scambiato per "il museo di Fincantieri" generando disorientamento, e/o sorpresa, per la scoperta della lunga tradizione cantieristica locale.

Emerge così il primo problema del museo. La mancanza di un'identità forte e chiara si riflette sulla percezione del pubblico nei confronti della struttura, dove i locali la vedono

quasi come una presenza indesiderata, mentre gli stranieri la ammirano per la sua complessità. La divisione del pubblico è evidente e allarmante se si considera l'impatto del museo sul territorio.

Considerando, inoltre, l'offerta didattica del MuCa, ci si rende conto di quanto il visitatore possa avere una prospettiva esaustiva sulle tematiche trattate. Le visite guidate si concentrano su temi diversi spaziando dalla tradizionale visita al museo, alle più specifiche visite guidate all'interno del cantiere navale e del villaggio operaio.

Detto questo, l'incoerenza dell'identità riferita all'istituzione colpisce maggiormente tenendo a mente una denominazione troppo stringente, con richiami quasi esclusivamente ad aspetti tecnici, a scapito di una visione comprensiva su tutto il territorio influenzato dallo stesso cantiere navale.



Fig. 04:
La Linea del Tempo.

Fig. 05:
Il Tunnel Sensoriale.

05

Sarebbe, quindi, più corretto parlare di “Museo della città di Monfalcone”? Questo quesito è ricorrente nella revisione degli obiettivi del museo stesso, però, ad una più attenta analisi, è certo che questa possibile intitolazione non risolverebbe il dilemma. Vi è, di fatti, una sostanziale differenza storica tra il primo nucleo del villaggio di Panzano in confronto all'estensione successiva del tessuto urbano di Monfalcone. Inoltre, da un punto di vista prettamente architettonico, il museo stesso presenta quasi una separazione tra la prima sala (dedicata al villaggio e agli avvenimenti storici che lo hanno interessato), e gli ambienti restanti (destinati a presentare la produzione navale). La prima sala, chiamata “Sala 2” all'interno della mappa del museo, ha un peso maggiore in termini spaziali e concettuali risultando, quindi, in uno sbilanciamento in favore dell'impronta archeologica e industriale del MuCa.

In riferimento alla mappa del museo, il primo ambiente al quale il visitatore ha accesso è, appunto, la Sala 2 che si configura come una sorta di aula introduttiva capace di accompagnare il pubblico alla scoperta delle tematiche che verranno poi affrontate nel resto dell'edificio. Per comunicare i temi specifici di questo primo ambiente, ovvero il villaggio operaio, la vita quotidiana e l'impatto sul territorio del monfalconese, l'allestimento è stato studiato in modo da poter alternare fasi di apprendimento passivo a fasi interattive per lo spettatore.¹¹ In quest'area, infatti, il pubblico non incontra solo le classiche vetrine espositive, ma si confronta con una serie di postazioni multimediali che permettono di trasmettere contenu-

ti in modo più agile.

Questa sala si configurava, originariamente, in quanto vecchia mensa dell'Albergo Operai della quale ha mantenuto il soffitto alto, gli archi che dividono la biglietteria dallo spazio espositivo e le colonne che racchiudono il tavolo multimediale al centro della stanza (fig.2). Questa prima stazione multimediale offre ai visitatori la possibilità, attraverso una mappa interattiva e l'attivazione di tre video che sfruttano la forma ovale del tavolo, di vivere l'evoluzione della città dalla metà del XIX secolo a oggi. Intorno al tavolo, ai lati della sala, diverse teche conservano alcune testimonianze materiali della vita degli anni Venti, come quaderni, porta vivande, tute da lavoro e attrezzi. Questo primo approccio a Panzano conduce, successivamente, il visitatore a tre schermi multimediali collocati su tre pareti della sala. Per poterli utilizzare, è necessaria un'attivazione che avviene grazie ad un tesserino, consegnato all'ingresso a ciascun visitatore, che presenta un codice a barre sulla parte superiore. Ogni scheda è legata ad un personaggio storico del cantiere o della *company town*, per un totale di sei, che introdurrà i relativi argomenti. I personaggi sono stati interpretati da attori che hanno impersonato Callisto Cosulich, Dante Fornasir, il responsabile dell'ufficio progetti Egone Missio, l'artista Tranquillo Marangoni, l'ingegnere Nicolò Costanzi e la figura immaginaria di Elda. Il visitatore può scegliere, quindi, quale narrazione portare all'interno della Sala 2 seguendo il punto di vista fornito da ciascun personaggio. Quest'area del museo è sapientemente strutturata con un certo livello di ergodicità volto a creare una connessione

emotiva con i personaggi per coinvolgere il pubblico, ma allo stesso tempo raramente viene sfruttata appieno poiché la sala converge lo sguardo verso un'ulteriore presenza importante nell'allestimento, ovvero il modello di presentazione del 1927 della motonave *Vulcania* sul lato opposto all'ingresso (fig.3).

Una volta terminata la visita alla Sala 2, il visitatore può continuare l'esplorazione del museo recandosi alla "Linea del Tempo", una zona che espone più di un secolo di storia e vicissitudini del cantiere e del villaggio operaio e della sua comunità (fig.4), e poi entrare nel "Tunnel Sensoriale", un'installazione viva e sonora che riproduce i rumori della lavorazione in cantiere (fig.5). Superato questo corridoio, il visitatore accede all'"Isola Didattica", un ambiente all'interno del quale vengono introdotte le tecniche costruttive utilizzate nel passato e quelle attuali (fig.6). Qui il visitatore avrà la possibilità di approfondire alcuni argomenti disponibili sullo schermo multimediale presente all'interno della sala. Successivamente si sposterà nella "Camera delle Meraviglie", uno spazio che ospita diversi modelli di navi da crociera, una nave militare ed un esemplare di idrovolante.

La visita condurrà poi il pubblico verso le ultime sezioni del museo, comprendenti un simulatore di gru; opere d'arte che si trovavano a bordo dei transatlantici degli anni Cinquanta e Sessanta; una breve introduzione ai sottomarini e ai sommergibili; il memoriale per le vittime dell'amianto (fig.7) e, infine, le opere dell'artista Vito Timmel che nel 1921 decorò l'ormai perduto Teatro di Panzano.

Questa presentazione generale del museo ha fornito una chiave di lettura utile della narrazione che viene portata avanti grazie all'allestimento, passando dal contesto storico allo studio più dettagliato della costruzione navale.

Il secondo aspetto da sottolineare riguarda la Sala 2, dove il contesto storico che ha aperto questo articolo e la sua conseguente evoluzione all'interno del nuovo governo rappresentato dal Regno d'Italia, è appena strutturato.

L'obiettivo dell'articolo sarà, quindi, quello di indagare l'esposizione del MuCa in relazione a questi temi e come, invece, il risultato sia più simile a uno "storytelling irrisolto" piuttosto che a uno studio esaustivo sulla cantieristica locale e sulle sue conseguenze a più ampio raggio.

Analisi tra contenuto e linguaggio multimediale: proposta per un'estensione dell'allestimento

La Sala 2 funge da fulcro centrale per la scoperta della storia di Panzano e del suo cantiere navale. Come accennato nel paragrafo precedente, essa è caratterizzata dalla presenza di schermi multimediali che permettono di approfondire temi specifici legati alla vita del villaggio operaio, ai progetti urbanistici di Dante Fornasir e alle condizioni politiche e sociali durante la Prima e la Seconda guerra mondiale. Infine, un aspetto importante è rappresentato anche dal collegamento diretto con la "Linea del Tempo" e con la vista della *MN Vulcania*, che impongono uno spostamento costante all'interno della sala.

Questo stesso processo è percepito anche nell'approccio al terzo scher-

mo multimediale relativo agli avvenimenti dei due conflitti mondiali e, soprattutto, ai cambiamenti radicali imposti dalla caduta dell'Impero asburgico e all'annessione al governo liberale del Regno d'Italia prima, e all'affermazione del fascismo poi.

Lo schermo si attiva grazie alla tessera con codice a barre e la prima cosa che il pubblico sperimenta è il video relativo al personaggio che gli è stato assegnato all'ingresso. Dopo una breve introduzione all'argomento principale, all'interno della quale i vari personaggi ricordano gli effetti disastrosi della Grande guerra, un menu con diverse caselle ("Prima guerra mondiale", "Primo dopoguerra", "Sommergibili del periodo fascista", "Seconda guerra mondiale", "Secondo dopoguerra") permette di scegliere quale argomento approfondire. Per questo contributo la cornice "Primo dopoguerra" è particolarmente adatta.

La condizione di Trieste cambiò enormemente diventando un centro periferico dopo la perdita della centralità goduta sotto il governo austriaco. Il cantiere navale, dopo un primo periodo di incertezza, continuò la produzione allargandola a nuovi settori: idrovolanti, macchine ferroviarie ed elettriche. Questo è quanto riporta lo schermo riferendosi ad un periodo storico denso di evoluzioni, questioni territoriali ed identitarie causate dallo spostamento dei confini e dalla conseguente ricerca di nazionalità¹². Il multimediale, inoltre, dona un breve accenno a quanto i Cosulich dovettero affrontare per potersi garantire il controllo sul cantiere una volta passato sotto bandiera italiana, in quanto, in un primo momento, furono percepiti come nemici della

patria; furono poi proposte diverse manovre economiche per adattare gli industriali della Venezia-Giulia alla nuova economia.

Come si evince da queste descrizioni di passaggio, un tema così strutturato viene ridotto a semplici appunti dalla postazione multimediale e, di conseguenza, la ricezione di queste informazioni da parte del pubblico appare fondamentalmente limitata. La difficoltà sta nel fatto che il museo non dovrebbe sommergere i visitatori con un approfondimento eccessivo delle vicende economiche e politiche di questo specifico periodo, ma allo stesso tempo la presenza delle guide museali potrebbe aiutare a contemplare questo discorso stratificato sia negli aspetti geografici che storici.

Per riassumere sinteticamente le carenze dell'attuale *display*, il riferimento più efficace è la relazione del capitano di porto delegato al governo marittimo del 26 novembre 1918: "È urgente la nazionalizzazione dei bastimenti ex austriaci. Alcuni armatori slavi o slavofili intendono di trasferire la sede della loro attività nella Jugoslavia. Poiché gli armatori sono in prima linea uomini d'affari e poi patrioti è possibile che essi rimangano a Trieste se l'Italia farà loro buone condizioni".¹³ La guida di Alberto Cosulich fu fondamentale in questo senso, poiché si affiliò alla locale amministrazione italiana di vigilanza per giustificare la presenza di finanziamenti ancora legati al vecchio Impero. Gli industriali locali ricorrevano alla violenza delle emergenti squadre fasciste per avere un controllo sulla zona e i Cosulich non erano ignari della situazione. Questa alleanza aggressiva fece di Monfalcone il centro della

riorganizzazione economica sotto la bandiera italiana. La Banca Commerciale Italiana iniziò a investire nel cantiere navale dei Cosulich e decise di sostenere l'attività quando la famiglia si indebitò con il Consorzio Sovvenzioni Valori Industriali per la costruzione delle ammiraglie *Saturnia* e *Vulcania* (varate rispettivamente nel 1927 e nel 1928).¹⁴

Quanto descritto sopra viene a malapena menzionato all'interno dello schermo.

Il MuCa è un museo che punta molto sulla costante necessità di ricerca, ma per quanto questa sia significativa, sicuramente un valore aggiunto all'esperienza dell'utente, il museo dovrebbe comunque fornire gli strumenti adeguati a garantire una visita autonoma. A questo proposito, lo schermo multimediale sembra essere ancora l'opzione migliore per fornire un discorso completo. Il merito intrinseco del museo multimediale risiede nel fatto che i contenuti possono essere adattati di volta in volta al pubblico a cui il museo si riferisce. Inoltre, dal punto di vista dell'allestimento, l'opzione di articolare la presenza di pannelli virtuali e pannelli fisici dovrebbe essere la scelta vincente anche perché consente un uso migliore dello spazio, già abbastanza saturo.

L'uso di schermi multimediali offre una sorta di "allestimento aggiuntivo". Inserendo ulteriori informazioni, il *display* può essere integrato in modo possibilmente infinito, senza la necessità di ristabilire completamente la sala fisica. A breve termine, questa risulta essere la soluzione più adatta per far evolvere un'esposizione che, nei suoi aspetti materiali, è ancora vincolata a una visione fissa, mentre l'identità fluida

della multimedialità permette di creare storie personalizzate legate ai grandi temi del museo, con la costante possibilità di mescolare documentazione testuale, fotografica e audiovisiva.

Date le possibilità di implementazione di contenuti che il museo offre grazie alla presenza di schermi multimediali, si vorrebbe proporre in questa sede, da un punto di vista teorico, un'estensione dell'esposizione museale, che troverebbe la sua ragion d'essere all'interno dell'attuale progetto di approfondimento dei temi centrali dell'istituzione. Al momento, questo progetto è rivolto all'integrazione del tema dell'industria del design degli interni delle navi passeggeri.

L'area sinistra della Sala 2 potrebbe essere riorganizzata secondo una nuova revisione storica che terrebbe conto del contesto economico e sociopolitico che è stato qui ricordato. La traiettoria dei Cosulich all'interno di questa nuova periodizzazione sarebbe caratterizzata pertanto da due momenti chiave: in primo luogo la monarchia asburgica, la Prima guerra mondiale e il primo dopoguerra; in secondo luogo, la riorganizzazione dopo il 1933. Per sottolineare con forza il passaggio da un'epoca all'altra, si propone di utilizzare la Sala 2 per esprimere la prima parte della storia del cantiere e l'"Isola Didattica" per completare la narrazione.

Nel primo spazio, il pubblico potrà immergersi nella società di Panzano, mantenendo l'attuale esposizione che si concentra sulla storia del villaggio operaio, mentre il terzo schermo multimediale potrebbe essere modificato. I dettagli relativi alle guerre sarebbero mantenuti,



06

ma i temi attinenti ai cambiamenti economici potrebbero essere approfonditi solo per quanto riguarda il periodo 1914-1933. In questo modo, il pubblico che volesse avere una visione più specialistica dell'argomento, avrebbe la possibilità di utilizzare questo schermo che rimarrebbe comunque collegato agli aspetti più generali della Sala 2.

Arrivando poi nell'”Isola Didattica”, il visitatore potrebbe continuare la visita dedicandosi all'unico schermo multimediale presente in sala che, attualmente, tratta diverse tematiche inerenti alla sicurezza sul lavoro, alla costruzione navale di ieri e di oggi, all'amianto e al design navale. Qui, con l'implementazione proposta nel presente articolo, il pubblico potrebbe continuare a sviluppare anche la narrazione relativa alle sorti del cantiere navale una volta entrato nell'orbita amministrativa dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), fondato nel 1933.¹⁵ Risulterebbe opportuno un approfondimento sulla nuova

amministrazione del cantiere – la CRDA, Cantieri Riuniti dell'Adriatico, nata nel 1930 – e non mancherebbero, in tal senso, cenni alla riorganizzazione della compagnia di navigazione Cosulich.¹⁶

Con questo nuovo allestimento, il museo troverebbe il suo equilibrio in una narrazione che offre lo spazio per esaminare le diverse sfaccettature di un'istituzione così complessa. Di conseguenza, l'aspetto stesso dell'ergodicità ritroverebbe il suo scopo grazie a una serie di postazioni multimediali che non solo garantiscono una diversificazione all'interno del percorso fisico dell'edificio, ma si impongono anche come proposte personalizzate. Il pubblico potrebbe, quindi, scegliere quali elementi portare all'interno della sua visione del MuCa e potrebbe anche scegliere quale linea storiografica seguire.

A questo proposito, è interessante osservare un'ultima parte dell'allestimento del museo in riferimento

Fig. 06:
L'Isola Didattica.

al “Tunnel dell’Amianto”, spazio che collega l’“Isola Didattica” agli ultimi nuclei del percorso museale.

Il “Tunnel dell’Amianto”¹⁷ è un elemento museografico, ma è anche un vero e proprio memoriale per le vittime d’asbestosi. È un corridoio scuro, senza uscita, che, da un lato e dall’altro delle pareti, presenta due aspetti della tragedia. Su una parete dei pannelli mostrano dei racconti mutuati su eventi reali e delle testimonianze di persone che hanno vissuto la questione amianto in maniera diretta, oltre a recare delle teche all’interno delle quali si possono osservare i classici utensili e vestiti dell’operaio e dei suoi familiari, ad indicare l’invasività della polvere d’amianto; sull’altra parete un pannello nero accoglie un elenco rappresentativo di vittime riconosciute dai primi processi rivolti all’amministrazione del cantiere. Oltre a ciò, alcuni punti chiave sono disposti sulla parete a ricordare i momenti salienti all’interno dell’amministrazione cittadina per il riconoscimento delle vittime e la sensibilizzazione a questa tematica.

07 In questo caso il MuCa comporta una doppia comunicazione verso i visitatori, poiché questo tema è probabilmente il più delicato con il quale il pubblico deve confrontarsi. Seguendo l’analisi condotta da Di Pietro nel 2018¹⁸ sulla comunicazione dei musei, la studiosa fa riferimento a due diversi approcci: quello semiologico e quello sociologico. L’approccio semiologico prevede la trasmissione univoca di contenuti e conoscenze, mentre quello sociologico si riferisce alla costruzione della conoscenza attraverso processi culturali. Da un lato, il senso semiologico della narrazione sull’amianto è profon-

damente sostenuto dalla presenza dello schermo multimediale nell’“Isola Didattica” che presenta un focus sulla tematica. Da questa lettura più scientifica e distaccata, il museo offre poi un’esposizione più empatica, anche se dolorosa, all’interno del tunnel-memoriale.

La questione della multimedialità del MuCa risulta essere, in questo



caso, in parte irrilevante poiché il museo arriva direttamente al suo pubblico proponendo la visita con l’accompagnamento di quattro volontari tutti ex dipendenti del cantiere navale, i quali rappresentano la memoria viva della storia del cantiere e di Panzano e sono essenziali per la trasmissione della narrazione del museo alle nuove generazioni. Il loro contributo è quindi particolarmente significativo all’interno del “Tunnel dell’Amianto”. Qui, i testi scritti sulle pareti possono essere percepiti come memoria attiva e

Fig. 07:
Il Tunnel
dell’Amianto.

vivida. Per tornare all'analisi di Di Pietro, il MuCa segue qui un approccio sociologico presentando una costruzione della realtà che si compone della presenza dei volontari e di quella del pubblico in uno scambio simultaneo di punti di vista e prospettive future.

Conclusioni

Gli aspetti discussi in questo articolo collocano il Museo della Cantieristica all'interno dello specifico settore dei musei del patrimonio industriale che si occupano di contenuti di archeologia industriale.

Il museo rappresenta, ad oggi, uno dei poli centrali delle cellule ecomuseali dell'Ecomuseo Territori promosso dal Consorzio Culturale del Monfalconese che mirano alla conservazione, interpretazione e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale della regione storica del monfalconese, delimitata dal Carso e dall'Isonzo, come elementi di una rete connessa.¹⁹

Allo stesso tempo, il museo è in rete con altre entità chiave che lo spingono verso una prospettiva più globale. Innanzitutto, il forte legame con la Fondazione Fincantieri rappresenta una menzione unica e doverosa per la possibilità di sviluppare allestimenti interconnessi. Inoltre, il MuCa è entrato nel sistema ERIH – European Route of Industrial Heritage nel 2022, inserendosi così in una vetrina per il riconoscimento dell'istituzione su scala europea.

A livello nazionale, il museo sviluppa affiliazioni con l'AIPAI (Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale), il Museo Nazionale della Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano,

Save Industrial Heritage. La progettazione del museo è legata alla creazione e alla ricerca di nuove reti che dovrebbero comprendere uno sguardo sugli archivi delle fondazioni industriali, come ad esempio la Fondazione Ansaldo, la Fondazione ISEC o la Fondazione Dalmine.²⁰

In conclusione, il Museo della Cantieristica è un museo che deve confrontarsi con la storia e la produzione di un'intera regione storica. Pertanto, come si è notato nel corso di questa esposizione, la definizione stessa di "Museo della Cantieristica" non è sufficiente a rendere conto di una realtà che, attraverso le sue ramificazioni, fornisce un'esperienza rizomatica, piuttosto che lineare. Dalla narrazione iniziale della famiglia Cosulich e dalla creazione della comunità con il villaggio operaio di Panzano, il museo accompagna il pubblico alla scoperta di una società multiforme attraverso l'uso di dispositivi fisici e pannelli virtuali. L'articolo ha messo in evidenza la mancanza di una completa comprensione del passaggio dalla monarchia austriaca al governo liberale italiano e poi al regime fascista e ha anche dimostrato come, all'interno della stessa istituzione, due diverse linee di comunicazione si dimostrino concomitanti grazie alla correlazione di guide esperte, al supporto di dispositivi multimediali e alla preziosa testimonianza viva e attiva della memoria locale dei volontari.

Endnotes

1 Originario di Lussinpiccolo, Antonio Felice Cosulich (1816-1884), padre di Callisto, era a capo di una piccola attività mista di capitano e caratista tipica dell'isola. Al tempo, l'ambiente economico di Lussino era fortemente caratterizzato da un'attività marittima vivace, anche se ridotta a livello familiare. Antonio Felice iniziò la sua attività possedendo alcune quote di proprietà in diversi brigantini. Il vero salto di qualità per l'armatore avvenne con l'esplosione in tutta Europa della guerra di Crimea del 1853, la quale funzionò come indice rivelatore dell'effettiva distanza che si frapponneva tra il dinamismo del sistema marittimo britannico e quello più tradizionale dell'Adriatico. L'esito del conflitto fu la garanzia di libera circolazione marittima per l'Inghilterra nel Bosforo e nei Dardanelli, il che rese evidente come un nuovo concorrente stesse minacciando il vecchio sistema adriatico. "Durante la guerra di Crimea, i servizi logistici dei paesi belligeranti gestirono con difficoltà i trasporti militari e utilizzarono largamente mezzi di trasporto noleggiati da privati. (...) In pratica, fu proprio questa la fortuna di Antonio Felice Cosulich, che negli anni della guerra di Crimea colse non solo le occasioni per portare a termine ottimi affari, ma ebbe anche la possibilità di osservare da vicino la rapida evoluzione del sistema internazionale dei trasporti. Fu così che decise di compiere il primo salto di qualità della famiglia, realizzando un passaggio piuttosto complesso da capitano e caratista ad armatore di un bastimento interamente suo, modificando quindi la propria attività da trasportatore per conto terzi ad armatore e da semplice marinaio a imprenditore". (Mellinato 2008, pp. 11-12).

2 "Tutti i dati ed i fatti sin qui esposti dimostrano: che Trieste non è una creazione artificiale dello Stato austriaco, ma si è sviluppata per virtù propria. Posizione geografica favorevole e abilità trafficatrice dei commercianti: ecco il filo rosso che unisce e coordina in armonica serie, i successivi episodi della fortuna commerciale di Trieste, la quale è il naturale e semplicissimo prodotto di una posizione ben addentro nella parte più nordica dell'Adriatico, che s'insinua nel centro d'Europa. Trieste ha tutte le caratteristiche del porto che doveva spontaneamente, inevitabilmente svilupparsi ed assurgere ad una determinata fortuna". (Alberti 1915, pp. 19-20).

3 "Il Lloyd austriaco fu l'azienda leader dello sviluppo industriale locale. (...) Per trasportare quella crescente mole di merci e di passeggeri era indispensabile costruire navi sempre più grandi e veloci, e fu così che nacque e si sviluppò enormemente l'industria pesante. Il punto di svolta nel numero delle navi della flotta sociale, ma soprattutto nel tonnellaggio totale si ebbe appunto dopo che vennero aperte le nuove linee per l'Estremo Oriente. Tra il 1850 e il 1870 il numero di piroscafi raddoppiò, mentre il tonnellaggio totale si moltiplicò per cinque. (...) La costruzione di una nave divenne un'operazione estremamente complessa. Enorme la quantità di acciaio necessaria, rispetto ai primi piroscafi a ruote, giganteschi gli impianti, considerevole anche l'impegno per la costruzione degli apparati motore. Fu senza dubbio grazie al Lloyd austriaco che l'economia di Trieste e di tutta la regione uscì da uno stato premoderno". (Mellinato 2001, p. 33).

4 Mellinato 2008, p. 27.

5 "In particolare lo stabilimento fu insediato nell'area di Panzano, dove si rivelarono importanti le infrastrutture già esistenti (la Ferrovia Meridionale e il canale navigabile Valentinis, alimentato con l'acqua dolce del canale de Dottori, ideale per la conservazione delle carene delle navi in allestimento), oltre alla possibilità di reclutare a giornata manodopera contadina a basso costo, a differenza di quanto avveniva nel Triestino dove l'alta specializzazione degli operai richiedeva un aumento dei trattamenti salariali" (Bullian 2013, p.121). La nuova classe operaia proveniva da Trieste, Monfalcone e altre zone della Venezia-Giulia e del Friuli. Era necessario creare una macchina lavorativa autonoma che potesse garantire continuità alle commesse, ed era anche fondamentale creare e preservare la nuova identità del CNT. Con il contributo dell'ingegnere edile Dante Fornasir, nel 1913 iniziò l'organizzazione del villaggio operaio di Panzano.

6 Siveda "Il Piccolo", 17 giugno 2017: https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2017/06/17/news/monfalcone_apre_il_museo_della_cantieristica-3850618/

7 Per uno studio approfondito sulla genesi del villaggio operaio di Panzano si veda

Gadaleta, Valcovich 2017a.

8 “Si tratta della Legge Regionale n.28 che reca il titolo ‘Sovvenzioni pluriennali al Comune di Monfalcone per il recupero del quartiere di Panzano’. Tale legge risulta profondamente innovativa per la regione Friuli Venezia Giulia in quanto per la prima volta si affronta il tema del recupero del patrimonio archeologico-industriale, facendo riferimento all’approccio utilizzato per i centri storici. La legge prevede lo stanziamento di 40 miliardi di lire utilizzabili in undici anni con la finalità di realizzare opere di urbanizzazione primaria, interventi edilizi di recupero, acquisizione di immobili compresi nel Piano di Recupero e spese connesse alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili acquisiti dall’Amministrazione Comunale”. (Gadaleta, Valcovich 2017b, p. 35).

9 Per una breve disamina storico-linguistica sul significato di “archeologia industriale” si veda Mainardi 2012. “Occuparsi di patrimonio industriale significa, infatti, ricostruire storie attraverso l’osservazione di documenti di svariata natura che partono dall’edificio e proseguono attraverso le fonti scritte (documenti d’archivio, lettere personali, diari di maestranze e imprenditori, articoli di giornale, cataloghi), con fonti ‘fisiche’ come i resti dei macchinari (per la cui analisi è fondamentale una certa preparazione tecnica), con gli oggetti prodotti dall’azienda, con le strategie di marketing (cartelloni e spot pubblicitari), con le testimonianze orali (ancora numerose), con l’osservazione e la documentazione dei contatti fra l’azienda e il territorio. Proprio da questo approccio pluridisciplinare discende il termine patrimonio industriale che oggi si preferisce ad archeologia industriale”. (Mainardi 2012, pp. 4-5).

10 Si veda Negri 2013, pp. 166-167.

11 Il progetto espositivo del MuCa è stato definito nel 2012 dallo Studio Claudio Nardi di Firenze insieme a Sintesi/HUB di Trieste, con l’aiuto degli architetti Michele Poletto e Andrea Pisani e dell’ingegnere Paolo Berini. Secondo Claudio Nardi Architects, “questo sarà il Museo della Cantieristica, un luogo dove il visitatore sarà coinvolto in modo emotivo, percettivo e auditivo. Un intervento leggero nei lati più rappresentativi dell’Ex Albergo Operai, ma più accurato sugli altri lati, con colori ed effetti di luce; solo tre colori rosso, bianco e nero e un materiale, il corten, come richiamo alle lamiere delle costruzioni navali. Allo stesso tempo un’azione complessa in uno spazio già definito, un intervento fatto da diversi ‘gesti’ che si interfacciano con la preesistenza. Un luogo a disposizione di tutti e studiato per tutti” (<https://www.claudionardi.it/museo-della-cantieristica-navale/>).

12 “Lo sfacelo austro-ungarico, per cui si firmò l’armistizio di Villa Giusti del 3 novembre 1918, portò le truppe italiane a occupare i territori previsti dal patto di Londra e qualche altro punto strategico. La dissoluzione della vecchia monarchia nella prima metà di novembre e la costituzione il 1° dicembre, a Belgrado, del Regno dei serbi-croati-sloveni rese ancor più incerta la questione del confine orientale, risolta solo in varie fasi successive, nelle quali fu pesante l’influsso di Wilson, e che trovò una linea di compromesso con il trattato di Rapallo del 12 novembre 1920. La realtà del dopoguerra, che portò alla nascita di diversi nuovi stati nazionali, fu causa di un ridimensionamento dei risultati ipotizzati dall’Italia e, di conseguenza, per Trieste generò una situazione economica meno florida del previsto, in uno scenario geopolitico che non aveva trovato, in alcun modo, la sua stabilità, come dimostrarono, poi, i terribili avvenimenti successivi.” (Redivo 2011, p. 331).

13 Mellinato 2008, p. 35.

14 “Una parte dei passivi delle loro società sarebbe stata trasferita alla Società Finanziaria Industriale Italiana (Sofindit), una sussidiaria della Banca Commerciale fondata nel 1923. (...) Un’altra parte, in forma di azioni, venne ceduta al Lloyd Sabauda che, in cambio, avrebbe ottenuto dall’Istituto di Credito Navale (...) gli ingenti prestiti per la costruzione del “quinto Conte”, la futura ammiraglia *Conte di Savoia*”. (Eliseo 2015, pp. 31-32).

15 Si veda Mellinato 2008, pp. 70-80 per un’analisi più dettagliata. Le grandi banche miste, tra cui la Banca Commerciale Italiana, vendettero tutte le loro partecipazioni industriali all’IRI, che diventò controllore del settore navale e navalmeccanico italiano. I Cosulich rimasero ai loro posti nelle varie aziende (presidenti, amministratori delegati, dirigenti), ma divennero semplici manager stipendiati.

16 Mellinato 2008, pp. 70-80. Nel 1932 la società Cosulich fu incorporata nella nuova “Italia Flotte Riunite” che comprendeva anche il Lloyd Sabauda e la Navigazione Generale Italiana. Nel 1936, a partire dall’IRI, fu fondata la Finmare. Questa società operava nell’ambito della più ampia organizzazione dell’IRI come principale gruppo marittimo. Sotto il suo nome, il nuovo sistema a controllo statale produsse la nuova compagnia di navigazione nazionale che gestiva interamente la già citata “Italia Flotte Riunite” insieme al Lloyd Triestino, all’Adriatica di Navigazione e alla Tirrenia di Navigazione.

17 “Negli anni il personale ha raccolto dai visitatori documentazioni, racconti, sfoghi emotivi e persino pensieri carichi di rabbia e rancore, questo è in gran parte dovuto al fatto che il Museo della Cantieristica di Monfalcone racchiude testimonianze di un tempo molto vicino al nostro ed in un luogo anch’esso intriso di storia recente della comunità. Tra gli esempi sono da citare i moltissimi figli, mogli e mariti che visitano ogni giorno il ‘Memoriale per le vittime dell’Amianto’: persone che hanno perso i propri cari e che non visitano quindi il museo con uno scopo prettamente culturale ma come un luogo di memoria e riflessione. Un altro esempio chiave sono tutti gli abitanti del Villaggio Operaio di Panzano, molto spesso transitati da giovani, nel periodo della Seconda Guerra Mondiale e nel periodo postbellico, dagli alloggi interni all’ex Albergo Operai o perché figli di residenti nella struttura o perché parte delle famiglie lì sfollate dalle case bombardate di Panzano. I racconti di chi ha visto morire i propri cari all’interno dell’edificio bombardato nel 1944, così come i racconti pieni di rabbia degli esposti amianto e degli ex cantierini sono diventati parte della narrazione museale, inclusi via via nel progetto espositivo in costante mutazione tramite le visite guidate del personale specializzato e tramite l’empatia comunicativa tra i volontari AUSER e i visitatori”. (Norbedo 2020 pp. 59-60).

18 Si veda Di Pietro 2018, pp. 307-323.

19 Come si legge sul sito web del Consorzio Culturale del Monfalconese l’“Ecomuseo Territori. Genti e memorie tra Carso e Isonzo è organizzato secondo le finalità e gli obiettivi gestionali individuati dalla Legge Regionale 10/2006 della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia come forma museale innovativa finalizzata a conservare, comunicare e rinnovare l’identità culturale di una comunità. Consiste in un progetto integrato di tutela e valorizzazione di un territorio che produce e contiene paesaggi, risorse naturali ed elementi del patrimonio, materiali e immateriali, ed è geograficamente, socialmente ed economicamente omogeneo” (<https://www.ccm.it/it/16115/Finalita>).

20 Si vedano i seguenti link <https://www.fondazioneansaldo.it/index.php/il-cibo-e-le-mense-aziendali> e <https://www.ccm.it/it/21044/Pausa-Pranzo> a proposito del progetto “Pausa Pranzo” sviluppato nel 2023 con la collaborazione della Fondazione ISEC, Fondazione Dalmine e Fondazione Ansaldo all’interno del MEMO Festival tenutosi a Monfalcone e organizzato dal MuCa insieme al Comune di Monfalcone e al Consorzio Culturale del Monfalconese.

References

- Alberti 1915: Alberti M., *Adriatico e Mediterraneo*. Milano, Ravà e C. Editori, 1915.
- Bullian 2013: Bullian E., *La sicurezza sul lavoro e la navalmeccanica dal secondo dopoguerra ad oggi. Il caso del cantiere di Monfalcone*, tesi di dottorato, Trieste, Università degli Studi di Trieste, 2013.
- Di Pietro 2018: Di Pietro I., *Il sito web museale: quali obiettivi per la comunicazione digitale?*, in Luigini A., Panciroli C. (a cura di), *Ambienti digitali per l'educazione all'arte e al patrimonio*, Milano, Franco Angeli, 2018, pp. 307-323.
- Eliseo 2015: Eliseo M., *Saturnia e Vulcania. Motonavi da record*, Trieste, Fondazione Fincantieri, 2015.
- Gadaleta, Valcovich 2017a: Gadaleta F., Valcovich E., *Il villaggio di Panzano: dalla nascita all'inaugurazione: 1907-1927*, Monfalcone, Galleria Comunale d'Arte Contemporanea, 2017.
- Gadaleta, Valcovich 2017b: Gadaleta F., Valcovich E., *Il villaggio di Panzano: dal degrado alla rinascita: 1950-2017*, Monfalcone, Galleria Comunale d'Arte Contemporanea, 2017.
- Mainardi 2012: Mainardi M., *La conservazione del patrimonio industriale in Italia: tracce di storia, interpretazione, metodi*, in "Storia e Futuro", 2012, 29, <https://storiaefuturo.eu/la-conservazione-del-patrimonio-industriale-in-italia-tracce-di-storia-interpretazione-metodi/>.
- Mellinato 2001: Mellinato G., *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero Asburgico ed autarchia (1914-1936)*, San Canzian d'Isonzo, Edizioni del Consorzio Culturale del Monfalconese, 2001.
- Mellinato 2008: Mellinato G., *Cosulich. Dinastia adriatica*, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2008.
- Negri 2013: Negri M., *Industrial museums*, in Douet J. (a cura di), *Industrial Heritage Re-tooled. The TICCIIH Guide to Industrial Heritage Conservation*, New York, Routledge, 2013, pp. 166-171.
- Norbedo 2020: Norbedo G., *Nino Zoncada, da Monfalcone al Mondo. Tra esposizione temporanea e museo: un caso studio per il MuCa*, tesi di Specializzazione, Udine, Università degli Studi di Udine, 2020.
- A Monfalcone apre...* 2017: *A Monfalcone apre il Museo della Cantieristica*, in "Il Piccolo", 17 giugno 2017, https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2017/06/17/news/monfalcone_apre_il_museo_della_cantieristica-3850618/.
- Redivo 2011: Redivo D., *Trieste città contesa: ruolo geopolitico dell'area adriatica*, in Redivo D. (a cura di), *Lo sviluppo della coscienza nazionale nella Venezia Giulia*, Udine, Del Bianco Editore, 2011, pp. 311-331.