

La "Parenzana"

Utilizzando la pista ciclabile realizzata sul sedime della storica ferrovia a scartamento ridotto che un tempo collegava Trieste a Parenzo, pedaleremo nella vicina Istria, prima lungo la sua costa, poi all'interno e dopo nuovamente vicino al mare...

1° giorno: venerdì 10 giugno

Partenza con corriera e carrello portabici alle 8.30 dall'autostazione presso la stazione ferroviaria; arrivo alla città di Capodistria in tarda mattinata. Saluto con i rappresentanti della comunità italiana e breve visita. Partenza in bicicletta lungo la ciclabile "parenzana" alla volta di Isola. Sosta con pranzo al sacco in questa caratteristica cittadina rivierasca. Ripartenza alla volta di Pirano e Portorose, dove pernosteremo.

2° giorno: sabato 11 giugno

Partenza da Portorose alla volta di Buie d'Istria, sempre lungo la Parenzana. Sosta per pranzo al sacco lungo il percorso. Arrivo a Parenzo. Cena, visita serale della città, pernotta

3° giorno: domenica 12 giugno

Partenza da Parenzo per arrivare, seguendo la linea della costa (e quindi passando per i paesi di Cittanova e Umago) a Portorose dove ci attenderà la corriera per il rientro a Pordenone. Arrivo previsto in serata.

Quota di partecipazione € 210,00

(min. 30 persone – max 52)

La quota comprende:

trasferimento con pullman GT e carrello bici da Pordenone a Capodistria e da Portorose a Pordenone, sistemazione in hotel 3 stelle in camere doppie con servizi privati - trattamento di 1/2 pensione in hotel - pranzi al sacco gestiti dall'organizzazione - furgone con carrello portabici al seguito – trasporto bagagli - Assicurazione ELVIA ASSISTANCE - assistenza tecnica – assicurazione RCT Unipol - assistente turistico volontario.

La quota non comprende:

bevande al pasto hotel di Portorose - Mance - ingressi ed extra in genere e tutto quanto non indicato ne "la quota comprende".

Iscrizioni presso A.T.L.I. Auser Insieme di Pordenone (via S. Valentino, 30 – Pordenone - Tel: 0434 455154 – Fax: 0434 532154). Acconto di € 100,00 entro il 1.4.2011 , saldo di € 110,00 entro il 20.5.2011 (è possibile effettuare i versamenti anche tramite bonifico bancario sul conto corrente con IBAN: IT 16F053361250000040731896 intestato a ATLI AUSER Insieme di Pordenone e comunicando l'avvenuta operazione al fax n°: 04341994042)

Per la partecipazione alla gita è necessario essere soci di Aruotalibera (o di altre associazioni FIAB) e di ATLI Auser.

ORGANIZZAZIONE TECNICA: ATLI AUSER Insieme di PORDENONE - Via San Valentino, 30 - PORDENONE

Accompagnatori: Ugo, Vanni (cell. 328 0189906)

La "Parenzana": descrizione



Questa gita, che ci porterà a pedalare nella vicina Istria, prende a "pretesto" la vecchia linea ferroviaria Trieste – Buie – Parenzo, meglio conosciuta come ferrovia Parenzana, per la quale è iniziato un importante e transnazionale intervento di trasformazione in pista ciclabile.

Vale quindi la pena iniziare la descrizione dei luoghi principali che visiteremo con alcune note su questa storica linea ferroviaria.

La linea "Parenzana", con i suoi 123 km di sviluppo, è stata la più lunga linea a scartamento ridotto da 760 mm tra quelle costruite dall'Impero

Austro-Ungarico.

I primi progetti nacquero già verso la fine del XIX secolo allo scopo di realizzare un sistema di collegamento tra la costa e l'interno del territorio nord-occidentale dell'Istria allora privo di una qualsiasi rete viaria. Una ferrovia, ancor piccola, costituiva un formidabile mezzo, a quel tempo, per la commercializzazione delle risorse produttive e agricole del territorio che, speravano le popolazioni, sarebbe così uscito dalla sua endemica povertà. Il governo austriaco non volle sobbarcarsene l'onere della costruzione e solo dopo decenni di insistenti richieste ne concesse la costruzione ad una società per azioni che assunse il nome di Localbahn Triest-Parenzo con sede a Vienna e costituita dai comuni interessati e dalla provincia. Nel 1901 iniziarono i lavori e finalmente il 1º aprile 1902 il primo tratto da Trieste a Buie venne aperto al traffico con trazione a vapore assicurata dalle piccole locomotive a vapore saturo tipo U; entro lo stesso anno veniva attivato il restante tratto con l'effettuazione giornaliera di una coppia di treni misti, di 2ª e 3ª classe, che partivano rispettivamente da Trieste alle ore 9:50 e da Parenzo alle ore 9:35, incrociandosi a Buie, con una percorrenza totale di 7 ore e 20 minuti. Venivano inoltre effettuate una coppia di treni da Trieste a Buie e una coppia da Buie a Parenzo.



La linea ebbe inizialmente origine dalla seconda stazione di Trieste a quel tempo denominata Trieste Sant'Andrea, aperta dal 1887. Con la costruzione e l'apertura nel 1906 della ferrovia Jesenice-Trieste, facente parte del complesso della Transalpina, la stazione fu ricostruita e spostata verso nord divenendo l'attuale Trieste Campo Marzio. La difficoltà del percorso attraverso il nord-ovest dell'Istria impose la costruzione di numerosissime curve (raggio minimo di curvatura 60 m) e un saliscendi continuo (massima ascesa 32 per mille, ad aderenza naturale) che ottenne il duplice effetto negativo di dilatare i costi e abbassare la velocità massima raggiungibile a 25/30 km/h. Tra il 1903 e il 1906 venne fatta circolare sulla linea anche una automotrice a vapore da 16 posti a due assi.



Dopo la prima guerra mondiale la linea passò sotto l'amministrazione italiana che nel 1921, per rispondere all'aumento di traffico passeggeri e merci, fece costruire alle Officine Meccaniche Reggiane 6 nuove locomotive del tipo P. Nonostante l'aumento del traffico tuttavia le spese di esercizio rimanevano elevate per un territorio non ricco come quello attraversato dalla piccola ferrovia che nel 1934 prevedeva solo l'effettuazione di 2 coppie di treni sull'intero percorso, 2 coppie tra Trieste e Buie ed una coppia tra Buie e Parenzo. La crisi degli anni 30 le diede il colpo di grazia: si preferì ripiegare sul nascente trasporto su autobus. La chiusura di tutta la linea

venne decretata il 31 agosto 1935. La linea venne presto smantellata e il materiale rotabile in parte demolito in parte alienato.

La ferrovia percorreva quasi metà del tracciato in curva con 1.530 metri complessivi di gallerie e 11 tra ponti e viadotti di modesta entità. Le stazioni erano 13 tra le quali si effettuavano una ventina di fermate ulteriori. La stazione sede di deposito locomotive e di officine era Buie mentre a Trieste il capolinea era sito all'interno della Stazione di Sant'Andrea prima e di Campo Marzio successivamente, posto al centro tra il fascio viaggiatori della Transalpina e il fascio merci. Il binario era di tipo leggero, da 17,9 kg/m, in barre da 9 m poste su 13 traverse, il che consentiva il massimo peso assiale di 7,5 t e velocità massime di 25 km/h nei tratti in curva e di 30 km/h in rettilineo.



CAPODISTRIA

La sua nascita si perde nella notte dei tempi, come pure l'origine del suo nome primario: Aegida, un nome che ricorda l'egida di Atena, la dea greca della sapienza. La leggenda racconta di aspre contese con Poseidone e delle sue persecuzioni contro la dea, che avrebbe cercato rifugio proprio in questa zona. Nella lotta fra le due divinità l'egida, uno scudo ricoperto di pelle di capra, cadde in mare che Zeus, intenerito dalle suppliche della dea, avrebbe trasformato in un scoglio. In verità, anche visto da lontano o dall'alto, l'isola sembra proprio uno scudo adagiato sul

mare.

L'antico nome romano, Capris, deriverebbe invece dal fatto che l'isola era un luogo adibito all'allevamento delle capre. Inizialmente non esisteva come centro urbano; probabilmente furono proprio i Romani i primi a colonizzare in parte l'isolotto roccioso, modestamente elevato sulla superficie del mare, e sul quale si sviluppò più tardi Capodistria.

Già molti secoli prima, però, esisteva alla foce del fiume Risano, ai piedi della vicina altura di Sermino, un approdo ed un emporio. Qui avvenivano gli scambi fra le merci e gli schiavi che arrivavano dal nord, via terra, e dal sud, via mare. E' probabile che Aegida fosse il nome proprio di questo emporio, che lo storico romano Plinio il Giovane situò tra la foce del Risano ed il municipio romano di Parenzo. Allorché nel 16 a.C. la penisola istriana entrò a far parte della «X Regio Venetia e Histria». la località venne completamente romanizzata. Lo confermano i numerosi ritrovamenti di ville rustiche romane e reperti archeologici rinvenuti nell'intera zona del Sermino.

L'isolotto di Capris crebbe d'importanza appena nel V secolo, alla fine dell'epoca romana. Minacciata dalle migrazioni di popolazioni barbariche (Eruli, Visigoti, Ostrogoti e Unni), la popolazione rurale fu costretta a cercare riparo sull'isola, che divenne uno dei punti di riferimento del sistema difensivo del Carso, chiamato *Clastra Alpium Juliarum*.

Pare che Capodistria abbia avuto una sua chiesa probabilmente già a metà del IV secolo, dopo l'editto di Milano promulgato da Costantino e ricordato da Gregorio Magno. Sembra però che abbia avuto vita breve. Appena nel VI secolo fu formata la diocesi con l'elevazione della chiesa di Capodistria a rango episcopale e con propria sede.

L'antico impero romano d'Oriente, dopo lunghe ed estenuanti lotte contro gli Ostrogoti, nel 539 recuperò l'Istria ed anche i Bizantini si insediarono sull'isolotto. Dopo le successive invasioni degli Avari e degli Slavi, e specialmente dopo l'invasione longobarda del 568, a Capris cercò rifugio pure una parte delle popolazioni dell'agro circostante. L'imperatore bizantino Giustino II permise ai fuggiaschi di insediarsi e la località fu chiamata in suo onore *Justinopolis*. Il nome nuovo e quello vecchio continuarono per secoli ad intrecciarsi, tanto che in un documento del 976 troviamo «Justinopolis quae vocatur Capris».

Le fortificazioni bizantine del VI secolo comprendevano una cinta muraria con nove «porte sante», in quanto ad ogni porta corrispondeva una cappella dedicata ad un santo.

Durante la dominazione longobarda, grazie alla sua collocazione relativamente sicura, la cittadina rimase più o meno bizantina fino al 788, allorché i Franchi occuparono l'Istria.

Con l'avvento del feudalesimo, Capodistria, come le altre cittadine istriane, dovette subire gli sconvolgimenti dell'antico sistema romano, ancora conservato dai Bizantini.

Già durante il IX secolo Capodistria aveva subito danni alla sua flotta da parte dei pirati saraceni e, per una migliore difesa da questi attacchi e per lo sviluppo dei traffici mercantili, le componenti politiche ed economiche della città iniziarono a rivolgere la loro attenzione su Venezia, che staccatasi da Bisanzio, prepotentemente e rapidamente assurgeva a nuova potenza marinara.

Nel 932 un primo patto commerciale e d'amicizia fu siglato dal comune della città con il doge Candiano II nel quale Capodistria si impegnò per un contributo annuo di cento anfore di vino verso la Repubblica. Fu seguito da un secondo patto nel 1000, che rappresentò, seppure formalmente, l'inizio di un impegno di fedeltà alla Repubblica veneta.

Verso l'anno 1000, la diocesi di Capodistria che all'incirca 250 prima era stata data in commenda al patriarca di Grado, venne unificata con la diocesi di Trieste.

Nel 10036 il comune di Capodistria, che continuò ad esistere pur nello sconvolgimento provocato dall'ordinamento feudale, e pur sottomesso giuridicamente ai marchesi istriani rappresentanti il potere dell'imperatore Corrado II, ottenne da questi certi privilegi, tra cui il diritto di autogovernarsi, e alcuni possedimenti; cercò di conseguire lo stato di libero comune e vi riuscì alternando abili giochi diplomatici fra i patriarchi d'Aquileia ed i veneziani.



Un terzo patto tra le due città marittime fu stretto nel 1145 che rappresentò un successivo graduale avvicinamento ed assoggettamento alle pretese veneziane. Un console veneto visse nella città in qualità di rappresentante della Repubblica e Capodistria fu costretta a fornire a Venezia una galera per ogni sua impresa nell'Adriatico ed a proteggere gli interessi veneziani in Istria. Un nuovo trattato con i Veneziani, nel 1182, favorì Capodistria che ebbe il monopolio marittimo per il commercio del sale della provincia, che era allora un bene immenso.

Nel 1186, accanto al libero comune, che venne rappresentato da un podestà e da quattro consoli, fu ripristinata da papa Alessandro la diocesi, a seguito del concilio Lateranense. La diocesi venne sottoposta al patriarca d'Aquileia.

Il '200 fu un secolo importante e determinante per Capodistria. Nel 1210 fu scelta quale sede principale dei possedimenti istriani dei patriarchi, eletti marchesi d'Istria, che imposero alla città il nome di Capo d'Istria.

Capodistria tentò varie volte di liberarsi dal giogo dei Veneziani, ma non ci riuscì nemmeno con l'aiuto dei conti di Gorizia. Dovette però lottare anche contro coloro che volevano limitarne l'autonomia. Nel 1230 il comune di Capodistria formò una lega con altri comuni istriani contro i patriarchi aquileiesi i quali, appoggiati dall'imperatore, volevano distruggere l'autogoverno della città.



Le fazioni che parteggiavano rispettivamente per i patriarchi e per i Veneziani si combatterono per lunghi anni in sanguinose lotte di parte che ricordano quelle tra i guelfi e i ghibellini toscani. Numerosi e vani furono i tentativi di liberarsi dai gravosi impedimenti e legami verso Venezia: le mura e le torri fortificate della città sconfitta furono abbattute dai veneziani che imposero un podestà veneto e pretesero un atto di piena sottomissione e riconoscimento del dominio veneto. L'ultimo tentativo di rielevarsi a libero comune si ebbe nel 1348, ma

finì in un massacro di tutti i ribelli e dei mercenari assoldati e Capodistria dovette nuovamente fare un umiliante atto di sottomissione.

Capodistria rimase sotto il dominio veneto fino al 1797, data che coincise con la fine della Repubblica. Per più di quattro secoli fece parte della vita di Venezia ricevendone l'aspetto più caratteristico e nobile: cinque suoi capitani-podestà furono eletti dogi.

Crebbe d'importanza ed il suo potere si allargò su ben quarantadue località istriane. Nel 1349 Venezia elesse un particolare rappresentante della popolazione slava dell'entroterra con il titolo di «capitaneus sclavorum» cui fu affidata la soluzione dei contrasti e delle questioni più importanti.

Nel corso del secolo, la città divenne il centro principale dell'intera provincia istriana sotto Venezia. Nel XVI secolo si ebbe la massima espansione demografica della città che raggiunse circa 10.000 abitanti; però, durante la pestilenza del 1553, a Capodistria, si contarono più di 6.000 morti.

Dal 1348 al 1797 Capodistria fu interessata soltanto da vicende locali con continue ingerenze di Venezia, la sua posizione di capoluogo di provincia le dette una forza solo apparente in quanto fu, in realtà, il centro più controllato. Inoltre dovette subire supinamente tutte le conseguenze del secolare confronto della Serenissima con l'impero austriaco.

La terribile pestilenza del 1630 ridusse la sua popolazione da 5.000 a 1.800 persone. Nel 1719, anno in cui Trieste fu dichiarata «porto franco», segnò il crollo definitivo di Capodistria.

Durante la breve dominazione napoleonica dal 1806 al 1813, Capodistria fu sede del distretto comprendente i territori di Pinguente, Pirano e Parenzo e fu governata da un prefetto. Nel 1809 fu occupata dagli austriaci. Ritornata definitivamente sotto il dominio austriaco, nel 1815, dopo il Congresso di Vienna, Capodistria divenne il naturale retroterra dell'emporio triestino in piena ascesa. Rimase un porto di cabotaggio con poca importanza con una popolazione dedita alla pesca e alla piccola attività marittima e cantieristica locale.

Nel 1819 il vescovado di Capodistria passò sotto la giurisdizione metropolitana del patriarca di Venezia, Nel 1830 lo stesso fu sottoposto al nuovo arcivescovado di Gorizia mentre, due anni dopo, fu unito a quello di Trieste. Nel 1861 Capodistria divenne sede del Capitanato distrettuale comprendente i territori di Isola e Pirano.

La seconda metà dell'Ottocento e la prima decade del secolo successivo sono caratterizzati dall'attività irredentistica, anche in Istria e a Capodistria. Insorgono gli attriti con gli sloveni del circondario, nasce una pericolosa rivalità tra le due componenti nazionali. Nel 1882 nacque la società di navigazione «Capodistriana» e la città assunse un ruolo notevole nel commercio marittimo e nel traffico passeggeri. Nel 1902 venne ultimata la ferrovia a scartamento ridotto, chiamata «Parenzana», che univa Trieste a Parenzo via Capodistria. Nel 1910 si inaugurò la prima Esposizione istriana.

Dopo la prima guerra mondiale la città entra a far parte del Regno d'Italia e rimane sede di comune.

Le vicende del secondo dopo guerra sono note: l'esodo della stragrande maggioranza della popolazione in Italia e nel mondo, l'afflusso di popolazioni dall'interno della Slovenia, dell'Istria e dalla penisola balcanica.

Nel 1975 il Trattato di Osimo chiude il contenzioso di confine tra l'Italia e l'allora Jugoslavia. Capodistria è definitivamente parte della Slovenia, che nel 1991 diventa uno stato indipendente. La popolazione nel frattempo è cresciuta di numero e con essa l'economia locale: il porto »Luka Koper«, l'azienda petrolifera »Istrabenz«, l'impresa di trasporti »Intereuropa«, l'istituto finanziario »Banka Koper«, la società assicurativa »Adriatic« sono i soggetti economici di maggiore importanza per lo sviluppo economico odierno della città.



PIRANO

L'antica città marinara di Pirano si estende all'estremo margine dell'omonima penisola, che si restringe gradualmente tra il golfo di Strugnano e quello di Pirano. La penisola termina con punta Madonna, estrema propaggine nord occidentale dell'Istria. L'etimologia del nome Pirano e' controversa: alcuni studiosi propendono per la derivazione dal celtico bior-dun, che significa località sul colle, mentre altri la fanno risalire al greco pyr - fuoco, in quanto nell'antichità venivano accesi sul promontorio dei fuochi per indicare la rotta ai naviganti che si dirigevano all'attigua colonia di Aegida, vicino all'odierna Capodistria.

La cittadina e' molto pittoresca: le mura con le torri le fanno da corona e, dalle pendici, i tetti rossi degradano, esposti a mezzogiorno, fino a punta Madonna. La città vecchia e' costituita da un complesso di costruzioni venete, nelle strette calli lastricate, fra scalinate e portici, nei campielli e nelle piazzette, le case barocche e gotiche sono numerose, con finestre ad archi acuti, e si inseriscono fra le basse case che furono dei pescatori e dei salinai. Dall'alto di questa propaggine arenacea, dal fianco settentrionale spaccato, rigido e spoglio per l'impeto della bora, irrobustito alla base da una muratura poderosa e da arcate sostenute da piloni appoggiati alla pendice, spicca e signoreggia il Duomo di Pirano, il cui campanile, come un faro, si vede in tutto l'arco del golfo di Trieste.

Oggi la città e' il centro amministrativo del comune e, assieme alla vicina Portorose, importante località di villeggiatura marittima, con numerose istituzioni culturali, case di riposo, alberghi e ristoranti, nonché sede di importanti manifestazioni culturali.

La prima citazione della città fu a cura dell'Anonimo Ravennate, nel sec. VII, che la definì Piranon, nell'elencare nella sua opera *Cosmographia* i nomi delle località romane della costa occidentale dell'Istria.

Nonostante l'incerta origine del nome, e' fuor di dubbio che già nell'epoca preromana esistevano nell'entroterra insediamenti celtici ed ancor prima del popolo illirico degli Istri, che si occupavano di caccia, di agricoltura, di pesca, ed erano pure dediti alla pirateria, mettendo in pericolo le rotte commerciali dell'Impero Romano nell'Adriatico settentrionale.

Con la conquista romana dell'Istria, avvenuta nel 178/177 a.C. ebbe inizio la colonizzazione della penisola. Così sorsero nelle vicinanze di Pirano le prime ville rustiche, ma un massiccio insediamento della punta risale al periodo successivo che coincide con il declino dell'Impero romano, verso la fine del sec. V, quando per sfuggire alle scorrerie delle popolazioni barbare provenienti da oriente la popolazione soleva rifugiarsi sulle isole e penisole della costa, edificando fortificazioni e castelli in cui trovare riparo.

Pirano divenne nel sec. VII sotto il dominio di Bisanzio un "castrum" importante e ben fortificato e da qui ebbe inizio il suo sviluppo urbano. Già alla fine del sec. VI si ebbero le prime invasioni degli Slavi in Istria, ai quali seguì una graduale colonizzazione slava, che divenne ben accetta solamente all'atto della conquista carolingia, nel 788. I Franchi inclusero amministrativamente l'Istria nella marca del Friuli, sostenendo l'insediamento delle popolazioni slave nell'entro terra e le loro lotte contro la popolazione romana delle città costiere. Dopo la divisione dell'Impero franco l'Istria passò nell'843 al regno d'Italia, mentre nel 952 divenne possesso bavarese, nel 976 passò alla Carinzia, ed infine al Patriarcato di Aquileia.

Pirano lottò per avere una propria legislazione e per tentare di liberarsi dall'autorità dei signori feudali, onde poter gestire in piena autonomia i propri traffici e commerci. Fu libero comune nel 1186 e trovò un potente alleato in Venezia, alla quale si assoggettò dal 1283, rimanendole fedele, come tutte le città della costa occidentale istriana, sino al 1797.

La fioritura commerciale ed i traffici con l'entroterra, che portò alle città istriane il legame con Venezia, fece crescere ulteriormente il ruolo delle istituzioni, della cultura e del benessere. Dal sec. XV al sec. XVII però Pirano fu travolta da lotte intestine a carattere sociale tra la nobiltà ed i popolani, che si ribellavano ed esprimevano il loro malcontento per la gestione del patrimonio cittadino, della proprietà delle saline e dei fondi dell'entroterra, esclusivamente da parte della classe nobiliare, nonché rivendicando inoltre maggiori diritti politici.

In Istria si estese anche il protestantesimo, che trovò a Pirano i suoi primi accoliti negli anni '30 del sec. XVI. Nel sec. XVII e nel sec. XVIII la società borghese visse a Pirano l'atmosfera dell'umanesimo e del rinascimento, cui illustre esponente nel sec. XVII fu il medico Prospero Petronio. Verso la fine dello stesso secolo (nel 1692) nacque a Pirano il sommo violinista e compositore Giuseppe Tartini, autore di oltre 300 opere musicali, alcune delle quali sono considerate tra le migliori composizioni del sec. XVIII. La prima dominazione austriaca dal 1797 al 1805 ed il breve periodo di predominio delle autorità francesi nell'ambito del Regno d'Italia (1805 - 1809) e delle Province illiriche di Napoleone (1809 - 1813) portarono alla città, oltre ai cambiamenti amministrativi, sociali e politici, anche alcuni interventi urbanistici di entità minore nel tessuto urbano e nell'entroterra.



L'Austria imperiale portò nel sec. XIX a Pirano un periodo di benessere, al quale contribuirono specie le saline, in quanto l'Austria, con la rivalizzazione della produzione del sale, aumentò sostanzialmente le capacità delle saline di Sicciole, che raggiunsero una produzione annua di circa 40.000 tonnellate.

Un ulteriore contributo allo sviluppo fu fornito dall'apertura della linea ferroviaria a scartamento ridotto Parenzo - Trieste, detta Parenzana, inaugurata nel 1902. Nello stesso periodo iniziò a svilupparsi una delle attività che oggi è tra le più importanti della città: il turismo. A Portorose si sviluppò soprattutto il turismo termale e di cura, che portò

alla località dal clima mite e piacevole notorietà ed il titolo della migliore stazione di villeggiatura dell'Adriatico orientale.

Dopo la prima guerra mondiale questi territori passarono all'Italia in base al Trattato di Rapallo e, con la venuta al potere del fascismo, sorse in Istria nella popolazione sia dell'entroterra sia delle città costiere il movimento antifascista, che raggiunse il suo apice durante la guerra di liberazione popolare nel periodo dal 1941 al 1945.

Dopo i tragici eventi del primo dopoguerra e l'esodo della maggior parte della popolazione Pirano fu annessa definitivamente alla Jugoslavia e, dalla dissoluzione di quest'ultima nel 1991, fa parte della Repubblica della Slovenia.

Piazza Tartini divenne la piazza centrale della città alla fine del sec. XIII, ma ha assunto l'attuale fisionomia alla fine del sec. XIX, quando fu interrato il porticciolo per creare una vasta area urbana, ai margini della quale si ergono tutte le istituzioni municipali più importanti (il comune, il tribunale ecc.) ed i palazzi dei notabili, tra i quali si è conservata nella sua forma originale unicamente la Casa Veneziana. La piazza è stata dedicata a Giuseppe Tartini, sommo violinista e compositore (1692 - 1770), a cui Pirano diede i natali.

La città, che già da sola è una collezione di sculture e portali, di architettura sacra e profana, ha una peculiarità: la collezione di sculture moderne all'aperto, sita sulla penisola di Sezza, di fronte a Portorose. Il simposio internazionale di scultura "Forma viva", istituito nel 1961 su iniziativa degli artisti Jakob Savinšek e Janez Lenassi, ospita oggi oltre 200 sculture monumentali, create nell'ambito del tradizionale incontro che le Gallerie costiere di Pirano continuano ad organizzare con successo.



Le saline di Sicciole

“Non è facile oggi comprendere le ragioni che fecero della produzione, del consumo e della tassazione del sale, un elemento vitale dell'economia pubblica per tutto un susseguirsi di secoli, fin quasi alle soglie dell'età contemporanea.

Tentando una breve analisi ricordiamo anzitutto come il tipo di alimentazione allora prevalente - e così la scarsità o l'alto prezzo delle droghe oggi di uso comune - portavano ad un impiego del sale assai più frequente nella vita quotidiana delle famiglie.

Ma l'uso prevalente del sale, fino al secolo scorso, era collegato alle tradizionali tecniche di conservazione della carne e del pesce. L'unica alternativa alla "salagione" consisteva - può dirsi - nella poco pratica "fumigazione". possibile del resto soltanto per alcuni tipi di alimenti. La richiesta di sale fu poi particolarmente elevata nei secoli e nei paesi in cui si faceva un consumo prevalente di carne suina.” (Almerigo Apollonio, El sal de Piran).

E fu il caso di gran parte dell'Europa fino al secolo XVIII. La prima citazione delle saline di Sicciole, (Secovlje) in Slovenia, vicino al confine con la Croazia, che però erano note fino dai tempi dei Romani, situate nella valle del fiume Dragogna, risale al 1139; da allora e fino alla fine degli anni '60 del XX° secolo, esse sono state sempre

attive, fornendo il sale ai monopoli della Serenissima, prima, dell' Impero Austro - Ungarico, dell' Italia e della Jugoslavia, poi.

La superficie totale ammonta a circa 850 ettari, compresi fra i canali di San Bortolo (Lera) e Sant' Odorico (Libadore), detto anche "Fontanigge". Il Fiume Grande che è il fiume Dragogna ed il Canale di Mezzo completano le canalizzazioni, ora in parte interrato per ottenere la pista dell' attuale aeroporto turistico.

Il nome di "Fontanigge" designava tutto il comprensorio delle saline (Valle Salifera), accanto alle quali esisteva, fino a pochi anni or sono, anche una miniera, dalla quale si estraeva carbone.

Lungo la breve costa slovena esistono pochissimi ambienti umidi e paludosi accanto alle foci dei brevi corsi d'acqua istriani. Un tempo ne esistevano in numero maggiore, in quanto le foci venivano trasformate in saline, che si trovavano ai margini delle città costiere (le saline di Capodistria, di Isola, di Strugnano, di Lucia e di Sicciole).

Oggi le saline si sono conservate solamente a Strugnano ed a Sicciole, ed oltre a queste si possono annoverare quali ambienti umidi le lagune di Strugnano, entrambi i laghi di Fiesso, la laguna di San Canziano presso Capodistria e la foce del Risanp. Tutti questi ambienti sono quindi frutto del lavoro dell'uomo, ma consoni alla natura.

Le saline di Sicciole sono oggi l'ambiente umido di maggiore estensione della Slovenia (650 ha) ed al contempo la località slovena più importante dal punto di vista ornitologico. La varietà delle specie di volatili che nidificano e svernano in questo ambiente e' sostanzialmente maggiore rispetto ad altre aree. Sono state evidenziate ad oggi 288 specie, delle quali nel circondario ne nidificano 90.

Il governo della Repubblica Slovena ha proclamato nel 2001 l'area del Museo delle Saline e stata proclamata monumento culturale d'importanza nazionale. Nel 1993 le Saline di Sicciole, quale prima zona umida della Slovenia, sono state incluse nell'elenco delle località tutelate dalla convenzione di Ramsar. Al contempo le saline sono importanti quale eccezionale intreccio di ecosistemi, che unisce le forme di transizione tra gli ecosistemi brachiali marini, quelli d'acqua dolce e quelli della terraferma.



BUJE

Buje (in croato Buje) è una città della Croazia situata nella parte settentrionale dell'Istria, tra i fiumi Quieto (Mirna) e Dragogna (Dragonja). Ai piedi del colle, nell'estremità del quale si estende il centro storico, passava la via Flavia dell'Antica Roma. La via che collega il colle con la zona settentrionale si chiama attualmente via Flavia, in ricordo dell'antica via romana. Per la sua posizione strategica, nel passato veniva definita la "sentinella dell'Istria". È nota per la produzione di olio extravergine di oliva e vino.

Il centro storico è la parte più antica della città. Al centro vi è piazza San Servolo, ospita il Duomo di San Servolo con il suo campanile staccato dalla chiesa. Alla destra del duomo si trova l'edificio che fino a pochi anni fa ospitava la scuola elementare e media con lingua d'insegnamento italiana, mentre alla sinistra un edificio con una finestra in stile veneziano e le pareti dipinte di un motivo a quadretti, tipico delle case veneziane. La particolarità della piazza è che contiene ben tre leoni di san marco scolpiti in pietra. Uno sul campanile, uno sull'edificio dell'ex scuola e uno su di un pilo portabandiera posto in mezzo alla piazza. Tutti e tre i leoni hanno il libro chiuso, simbolo di non opposizione al dominio veneziano. La piazza divide inoltre, il centro storico in due rioni: a sinistra la parte chiamata "Villa" e a destra "Cornio".



PARENZO

Parenzo (in croato Porec) è una città situata sulla costa occidentale della penisola istriana. È uno dei maggiori centri turistici della regione.

Di antiche origini romane, si è sviluppata attorno al porto, protetto dall'isolotto di San Nicola (oggi in croato Sveti Nikola). La popolazione della città si aggira attorno alle 7.600 persone, residenti in gran parte nelle periferie; comprendendo l'intero territorio comunale (142 km²), la popolazione sfiora le 20.000 unità.

L'area conta circa 37 km di coste comprese, da nord, tra il fiume Quieto (Mirna), a sud di Cittanova (Novigrad), e Fontane (Funtana), nei pressi di Orsera (Vrsar).

La popolazione era in prevalenza di cultura italiana (in genere parlanti un dialetto istro-veneto) sino all'annessione alla Jugoslavia (fine della seconda guerra mondiale) e al successivo esodo di gran parte degli italiani.

La città ed i centri abitati del circondario erano popolati quasi esclusivamente da italiani, mentre nelle campagne era più consistente, ma sempre in minoranza[senza fonte], la componente croata. Nel 1910, secondo il censimento austroungarico, Parenzo città era abitata per poco meno del 100% da veneti.

La popolazione di Parenzo risulta oggi composta da croati (75.4%), italiani(4.23%), serbi (3.24%) e albanesi (2.45%), secondo il censimento del 2001.

La presenza della minoranza italiana nel comune della città di Parenzo resta relativamente forte, tuttavia il bilinguismo è limitato alla doppia dicitura delle vie nella città di Parenzo. Data la situazione politica di Parenzo, le nuove generazioni, pur mantenendo viva la lingua e la cultura italiana in città, tendono a non identificarsi più come "italiani" bensì come "croati di lingua italiana" infatti il numero degli iscritti alle 2 comunità operanti sul territorio è molto alto, a differenza dei risultati dei censimenti etnici ufficiali.

Sul territorio comunale operano due differenti comunità italiane: quella di Parenzo città con circa 1.320 affiliati e quella di Monpaderno con circa 330 affiliati; ne consegue che la popolazione di lingua italiana/veneta a Parenzo, nonostante il massiccio esodo è ancora piuttosto forte e rappresenta un 10% circa della popolazione totale del comune.

il luogo è abitato fin dalla preistoria. Nel II secolo a.C. i Romani costruirono un accampamento su una piccola penisola dalle dimensioni di circa 400 per 200 metri, che corrisponde all'odierno centro cittadino. Durante il regno dell'imperatore Ottaviano, nel 12 a.C., divenne un municipio ed entrò a far parte della X Regio Venetia et Histria; in seguito, all'inizio del I secolo d.C., fu elevato a colonia di cittadinanza romana col nome di Colonia Iulia Parentium.

Nel III secolo, nel luogo era presente una comunità di cristiani con un iniziale complesso edilizio destinato a scopi religiosi. Fu eretta a diocesi ed una basilica fu costruita nel V secolo da parte del santo vescovo Mauro, divenuto poi patrono della città.

Dopo la caduta dell'impero romano nel 476, seguì una serie di diverse forme di governo e di sovrani: inizialmente fu parte del territorio controllato dagli Ostrogoti e dopo il 539 divenne parte dell'Impero bizantino. In questo periodo il vescovo Eufrazio terminò la costruzione della grande Basilica che da lui prese il nome. A cavallo tra il VI secolo ed il VII secolo si verificarono anche nel Parentino le prime devastanti incursioni di tribù slave, che invasero e razziarono il territorio e cinsero d'assedio la città senza però riuscire a sopraffarla. Successivamente si ritirarono nell'entroterra montagnoso. A questi lutti e saccheggi si aggiunsero ripetute epidemie di peste che congiuntamente portarono ad un netto spopolamento del territorio, cosicché alcuni anni dopo s'iniziò a favorire l'insediamento, questa volta pacifico, di singoli gruppi slavi nel contado. Secondo alcune fonti, un primo insediamento di Croati risale circa al 620. Dal 788 fu governata dai Franchi. Nel XII secolo ci fu un breve periodo di indipendenza, interrotto poi dal governo del patriarca di Aquileia. Nel 1267 divenne parte del territorio controllato dalla Repubblica di Venezia, situazione che si protrasse per oltre cinque secoli. Nel 1797 fu per breve tempo tenuta dall'Impero d'Austria, passò quindi all'Impero Francese di Napoleone per tornare infine, dopo la sconfitta di quest'ultimo, austriaca. Nel 1861 divenne il capoluogo della regione istriana, ospitando la sede del parlamento regionale (Dieta Istriana), di scuole, di uffici giudiziari e amministrativi. Dopo la I Guerra Mondiale fu annessa con tutta l'Istria all'Italia di cui condivise le sorti. Il trattato di Pace di Parigi del 1947, al termine della II Guerra Mondiale, assegnò l'Istria alla Jugoslavia. Successivamente, al pari del resto dell'Istria, vi fu l'esodo massiccio di gran parte della popolazione italiana. Nel 1991, con la secessione dalla Jugoslavia della Croazia, passò sotto la sovranità di quest'ultima.

Ha una certa notorietà nella cultura popolare dell'Italia settentrionale, grazie alla canzone "La mula de Parenzo".



CITTANOVA

Cittanova (in croato Novigrad, fino al 1945 Cittanova d'Istria) è un comune della Croazia (4.002 abitanti su 27 km²) situata sulla costa nord-occidentale dell'Istria, a circa 25 km dal confine con la Slovenia.

Nell'antichità Cittanova viene citata come Neapolis nel VII secolo, come Civitas Nova nel IX secolo. Dal XII secolo e nelle testimonianze ecclesiastiche: Emona, Emonia, Aemonia. Sede vescovile dal V/VI secolo fino al 1831, a causa di guerre e di malattie, Cittanova, tra il XVI

e il XVII secolo, è praticamente disabitata.

Rimane legata alla Repubblica di Venezia dal 1358 fino alla sua caduta nel 1797. Passò in seguito al Trattato di Campoformido all'Impero Austriaco dal 1797 al 1803. Nel 1803 Cittanova fu occupata dai Francesi, e quindi posta sotto il governo di Trieste. Nel 1805, per decisione di Napoleone, Cittanova passò sotto il Regno Italico. Dopo la sconfitta di Napoleone nel 1813 e la caduta del Regno Italico ritornò sotto il dominio dell'Impero Austriaco. Cittanova fu un centro irredentista nell'Istria asburgica. A tutti i censimenti la popolazione si dichiara di lingua italiana. Nel 1918 diviene italiana come il resto dell'Istria. Dopo la seconda guerra mondiale la cittadina entra a far parte del Territorio libero di Trieste, ma la zona B in cui è situata, in realtà rimane sotto occupazione militare jugoslava. L'amministrazione comunista Jugoslava era ostile alla nazionalità italiana. Molti italiani fuggirono negli anni dal 1945 al 1948 in Italia, Esodo istriano. Negli anni cinquanta gli italiani, ormai resisi conto che la città sarebbe rimasta definitivamente in mano jugoslava, abbandonarono in massa la località.



UMAGO

Umago (in croato Umag) è una città di 12.901 abitanti della Croazia, nella Regione Istriana.

Popolata da Istriani autoctoni fin dai tempi dell'antica Roma (lat. Humagum).

Fu comune autonomo in età medievale e, successivamente, appartenne per cinque secoli alla Repubblica di Venezia fino al 1797. Venezia controllò Umago dal 1358 fino al suo tracollo nel 1797.

Passò in seguito al Trattato di Campoformio all'Impero Austriaco dal 1797 al 1803. Nel 1803 Umago fu occupata dai Francesi, e quindi posta sotto il governo di Trieste. Nel 1805, per decisione di

Napoleone, Umago passò sotto il Regno Italico. Dopo la sconfitta di Napoleone nel 1813 e la caduta del Regno Italico ritornò sotto il dominio dell'Impero Austriaco. Umago fu un centro irredentista italiano nell'Istria asburgica e festeggiò l'inserimento dell'Istria nel Regno d'Italia nel 1918.

Passato all'Austria dopo Napoleone, annessa all'Italia a conseguenza della vittoria italiana del 1918 nella prima guerra mondiale.

Umago fece parte della Provincia italiana di Pola e fu notevolmente abbellito ed ingrandito durante il periodo fascista di appartenenza italiana.

Subì le conseguenze della II Guerra Mondiale. Nel 1947 entrò a far parte della zona B del TLT, seguendone le sorti fino alla sua incorporazione nella Jugoslavia. In questo periodo, fino al 1955, si ebbe un forte decremento della popolazione cittadina, dovuta all'esodo verso l'Italia della massima parte dei suoi abitanti di etnia italiana. A Umago è comunque ancora presente una comunità italoфона relativamente numerosa, pari al 20% circa dell'intera popolazione urbana.

Nella frazione di Materada, appartenente al comune di Umago, nacque lo scrittore Fulvio Tomizza.

Attualmente le lingue ufficiali della città e del comune sono l'italiano ed il croato.

Pochi chilometri a nord della città vi sono le rovine dell'antica Sipar.