La Voce Alpino del NordEst.it

Ricorre il prossimo 23 gennaio il 225° anniversario della nascita del nostro più illustre concittadino, Luigi Negrelli. Come ricorda il docente universitario Andrea Leonardi, l'ingegnere primierotto individuava nelle sue opere ingegneristiche anche un mezzo attraverso cui gli uomini del suo tempo potevano essere in grado di promuovere il superamento delle barriere frapposte tra i popoli da diverse impostazioni culturali, economiche e politiche

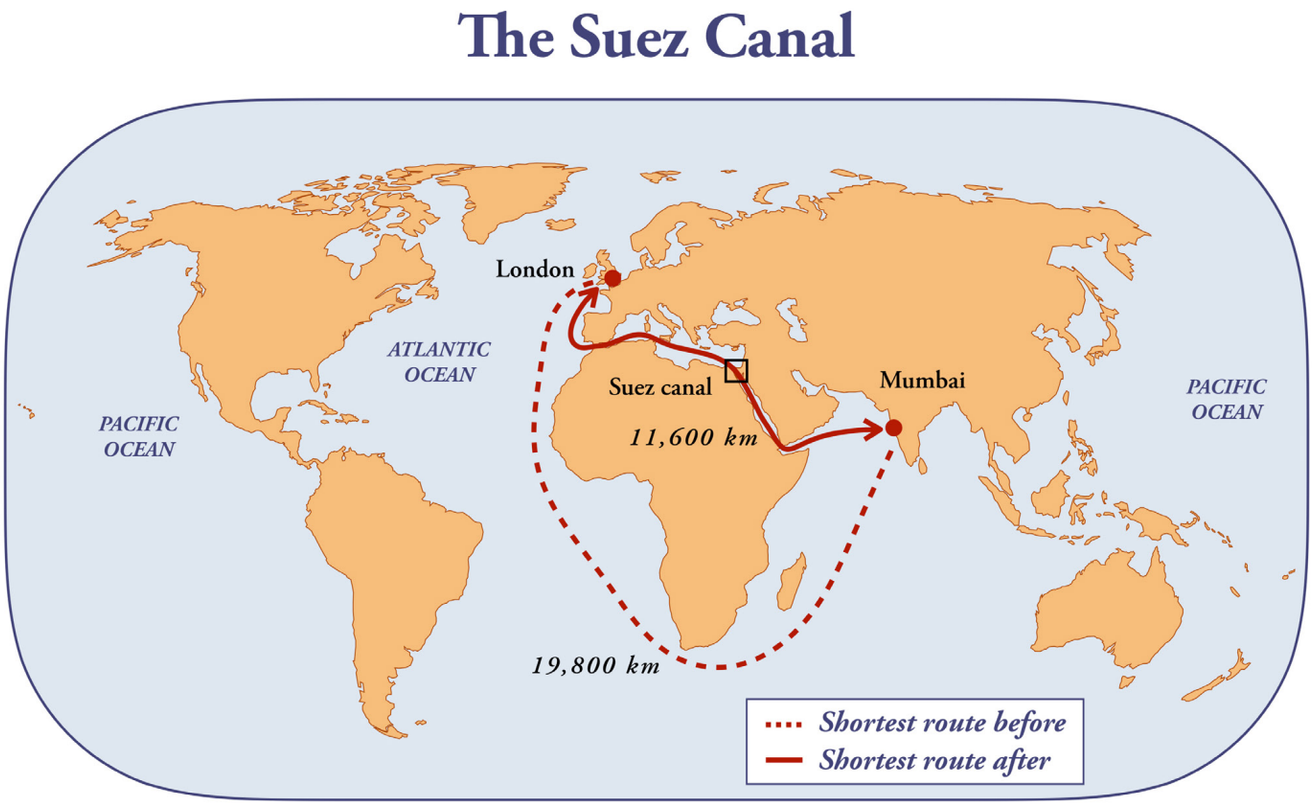
1° gennaio 2024 Redazione Comment (0)

Negrelli, un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo

[Portraits of Luigi Negrelli – © courtesy of the Municipality of Primiero San Martino di Castrozza]

di GianAngelo Pistoia

«Il Mar Rosso divide la Penisola Araba dall'Africa: all'ingresso Sud, c'è lo Stretto Bab el-Mandeb, all'ingresso Nord il Canale di Suez e il Mediterraneo. Per queste acque, passano circa 19 mila navi all'anno: il 30% del traffico container globale e il 12% di tutto il petrolio trasportato nel mondo. Soprattutto, la rotta è importantissima per l'Europa in quanto la sua navigabilità è essenziale per il funzionamento delle catene di approvvigionamento delle aziende. Inoltre, ora che le forniture russe sono bloccate, una grande quantità di benzina e gasolio, raffinato nella Penisola Araba e in India, passa per questi mari – così scriveva il giornalista Danilo Taino in un articolo pubblicato dal Corriere della Sera lo scorso 19 dicembre e precisava – Gli attacchi, una decina finora, portati dai ribelli Houthi alle navi che attraversano lo Stretto Bab el-Mandeb, tra Yemen e Gibuti, hanno iniziato a creare un certo caos nei trasporti marittimi su una delle rotte più trafficate al mondo, quella tra l'Asia e l'Europa. Il rischio che la situazione finisca fuori controllo ha spinto gli Stati Uniti a organizzare con urgenza una forza navale multinazionale, l'"Operation Prosperity Guardian", per proteggere la libertà di navigazione, uno dei punti centrali dell'attività estera di Washington da decenni. Se la situazione dovesse peggiorare, come hanno promesso gli Houthi, la via del Capo di Buona Speranza aggiungerebbe due-tre settimane al tempo di navigazione delle merci tra Asia ed Europa, su un viaggio che in media oggi avviene fra i 30 e i 40 giorni. Significa che i costi di trasporto aumenterebbero significativamente e ricadrebbero sia sull'energia che sui beni di consumo. Inoltre, i ritardi causati da un rallentamento o da un blocco del Mar Rosso potrebbero creare distorsioni all'intera logistica del trasporto marittimo, non diversamente da come avvenne, per altre ragioni, durante la pandemia. Prima il Covid, poi la Russia, ora il Medio Oriente: gli scambi internazionali hanno mostrato di essere resistenti ma le guerre e le bombe possono mettere la navigazione a dura prova».



[The Suez Canal and the distance benefits to the shipping routes – © Dimitrios / Adobe Stock]

Ho citato, per ampli stralci, l'articolo di Danilo Taino per far comprendere quanto importante per gli scambi commerciali internazionali sia questa rotta navale che passa dal Mar Rosso al Mar Mediterraneo attraverso il Canale di Suez. Ed è di un nostro illustre conterraneo, l'ingegnere Luigi Negrelli – fra l'altro progettista anche del Canale di Suez – che desidero delineare un ritratto attendibile poiché il 23 gennaio ricorre il 225° anniversario della sua nascita.

Biografia di Luigi Negrelli scritta da Andrea Leonardi

Per fare ciò mi avvalgo di una interessante ed esaustiva biografia su Luigi Negrelli scritta dal docente universitario Andrea Leonardi e pubblicata sul sito web della Fondazione Luigi Negrelli di Trento. «Luigi Negrelli, nonostante sussistano delle divergenze sul giorno esatto della sua nascita, stando ad un suo curriculum autografo, venne alla luce il 23 gennaio 1799 a Primiero, tra le Dolomiti trentine, nell'area italiana del Tirolo. Primo maschio dopo cinque femmine e seguito da altri 4 fratelli e una sorella. Una delle sue sorelle maggiori, Giuseppina, nel 1809 avrebbe rivestito un ruolo attivo nell'armata hoferiana che in Primiero si oppose all'occupazione francese. Luigi era in effetti cresciuto in un ambiente familiare profondamente religioso e rigorosamente filoasburgico. Le scelte della sorella Giuseppina, infatti, erano dovute al fatto che sia il padre, il commerciante di legname Angelo Michele, che la madre Elisabeth Würrtemberg, avevano cresciuto i propri figli in un clima oltre che di stretta osservanza cattolica, anche di assoluta fedeltà alla casa d'Austria. Del resto il tenace attaccamento tanto alla Heimat tirolese e a Primiero nello specifico, quanto alla Vaterland austriaca è ripetutamente testimoniato da Negrelli in diversi passaggi della sua nutrita corrispondenza, specialmente negli anni di permanenza lavorativa nella Confederazione Elvetica.

[Primiero in the 19th century – © courtesy of the Municipality of Primiero San Martino di Castrozza]

Dopo la sua formazione primaria avvenuta a Primiero, Luigi Negrelli frequentò il ginnasio vescovile nella vicina città di Feltre, che dopo la caduta della Repubblica di Venezia e la conclusione delle guerre napoleoniche, era entrata a far parte del Regno Lombardo-Veneto, soggetto alla dominazione asburgica come da secoli lo era il Tirolo. Conclusi gli studi ginnasiali rientrò in ambito tirolese e fu mandato dalla famiglia a Innsbruck, con un duplice obiettivo: impadronirsi della lingua tedesca – che in effetti da quel momento divenne la sua abituale lingua d'uso - e soprattutto portare a compimento i suoi studi teorico-pratici di carattere ingegneristico. In un curriculum, steso di suo pugno nell'ottobre del 1856, Negrelli scrisse: "Meine Studien habe ich in Italien und zum Theil in Innsbruck vollzogen, wo ich als k.k. Practicant bei der dortigen Provinz-Baudirection im Jahre 1819 beeidet worden bin. In der Eigenschaft als Ingenieur Practicant habe ich in allen größeren Bauherstellungen in Tirol, nehmlich am Bau der Ampezzaner, und der Arlbergstraße, und vieler anderen wichtigen Straßen-Correctionen, und Flußregulierungen in leitender Stellung in jenem Lande Antheil genommen".

[View of the historic center of Feltre – © ph. Franco Celant - Franco600D / Flickr]

In quel periodo operavano in Austria solamente tre istituzioni universitarie: il k.k. polytechnisches Institut für Wien, l'Akademie der bildenden Künste sempre di Vienna e la Technische Universität Graz in grado di fornire una formazione teorica ad aspiranti ingegneri e architetti. Chi intendeva accostarsi alla pratica ingegneristica solitamente, più che frequentare i corsi impartiti in tali università, seguiva una trafila formativa che prevedeva lo studio della matematica e della fisica in uno degli Atenei della Monarchia – nel caso di Negrelli quello di Innsbruck – e poi esercitare una sorta di praticantato sotto la guida di un ingegnere esperto, che avrebbe dovuto accompagnare l'aspirante ingegnere in una serie di lavori di progettazione sul campo. Ultimato tale percorso l'aspirante ingegnere si doveva sottoporre a un esame in cui avrebbe dovuto dar prova delle sue capacità tanto di calcolo, quanto di tipo progettuale, il cui superamento gli avrebbe consentito di esercitare la professione.

Luigi Negrelli, superato a Innsbruck l'esame di stato di ingegnere civile, nel 1821 conseguì la patente di Zivilingenieur. Tra il 1821 e il 1824, dunque ancora giovanissimo, prestò la sua opera in diverse vallate del Tirolo, tanto settentrionale che meridionale, seguendo molteplici lavori stradali. Nel 1824 venne chiamato a Vienna dove tra l'altro gli fu consentito di approfondire le nuove tecnologie, che utilizzavano il ferro per la realizzazione dei ponti. L'anno successivo gli venne affidata la responsabilità di una serie di ricerche idrografiche e poté occuparsi della regolazione del Reno nel tratto in cui il fiume segna il confine tra il Vorarlberg e la Svizzera. Il 31 maggio 1829 sposò Amalie Marie von Pirkenau, che, tra il 1830 e il 1836 gli avrebbe dato 4 figli, uno dei quali morto in tenerissima età. Non si trattò per altro di un matrimonio felice, come si evince dalla corrispondenza dello stesso Negrelli con i familiari di Primiero. Il travagliato ménage familiare non fu per altro di lunga durata in quanto Amalie Marie scomparve prematuramente nel 1840.

[Münsterbrücke on the Limmat River in Zürich – © ph. Roland Fischer (Wikimedia –CC BY-SA 3.0)]

In quel periodo la capacità progettuale di Luigi Negrelli, l'impegno profuso nelle direzioni dei lavori e l'efficacia dei suoi interventi varcarono i confini della Monarchia asburgica, tanto che fu ripetutamente invitato in Svizzera. Nel 1832 accettò l'incarico affidatogli dal Cantone di San Gallo, di ispettore dei lavori stradali e idraulici. Nel 1835 si trasferì a Zurigo, ricoprendo, fino al 1839, il ruolo di ingegnere capo della locale "Kaufmannschaft" (la camera di commercio). Progettò e seguì la costruzione di numerose strade, ponti – tra cui il Münsterbrücke sul fiume Limmat a Zurigo, considerato pregevole anche dal punto di vista architettonico e di rilevante impatto urbanistico – e sistemazioni idrauliche. Nel 1839 divenne commissario federale per i cantoni Uri, Ticino e Vallese, con il compito specifico di occuparsi della sistemazione dei bacini imbriferi.

[Negrelli viaduct over the left arm of the Vltava - © ph. Stehule (Wikimedia –CC BY-SA 3.0)]

Ebbe anche l'opportunità – come risulta dalla sua nutrita corrispondenza custodita nel "Nachlaß Negrelli" ("lascito Negrelli") – di compiere nel 1836 un importante viaggio di studio in Francia, Inghilterra e Belgio. Durante tale viaggio poté verificare di persona il funzionamento delle prime ferrovie. Ne diede conto in un agile volume, pubblicato a Frauenfeld nel 1838, in cui abbracciava con entusiasmo l'idea innovativa della ferrovia "a trazione meccanica". Il periodo svizzero rappresentò dunque la fase in cui maturò il suo accostamento alla tecnologia ferroviaria, che prese l'avvio a seguito di un incarico ricevuto dalle autorità cantonali e dalla Handelskammer di Zurigo per studiare, assieme all'ingegnere Johannes Eschmann, il tracciato di una linea ferroviaria tra Zurigo e Basilea. Il suo lavoro non fu semplicemente di ricognizione, ma anche di valutazione delle possibili alternative per un tracciato funzionale, efficace ed economicamente sostenibile. E, come emerge dalla sua relazione presentata alla Handelskammer di Zurigo, risultò particolarmente puntuale ed accurato. Da tale documento emerge l'attenzione con cui il progettista studiava oltre che i contenuti squisitamente ingegneristici dell'opera da realizzare, anche gli aspetti economici ed organizzativi ad essa sottesi, nella convinzione che anche da essi dipendesse in larga misura l'effettiva utilità, nonché l'importanza del tracciato ferroviario.

[Invitation for the inauguration trip of the Vienna - Stockerau railway section – © Nachlass Negrelli / Communityof Primiero]

La visione dunque che Negrelli stava elaborando per un innovativo sistema trasportistico attribuiva un ruolo primario alla ferrovia, che oltre a percorrere i territori del bassopiano svizzero avrebbe dovuto essere introdotta anche nell'area alpina, in quanto non sussistevano difficoltà ambientali che non potessero essere superate con adeguati accorgimenti tecnologici. A suo parere il tracciato delle strade ferrate avrebbe comunque dovuto integrarsi con la navigazione a vapore, al fine di rendere possibili comunicazioni agevoli ed economiche su lunghe distanze e tra realtà anche profondamente diverse. Secondo l'idea che in lui era venuta maturando, l'arco alpino, collocato al centro dell'Europa, doveva diventare anche il crocevia degli scambi commerciali e del travaso di genti al fine di continuare a svolgere una funzione mediatrice tra il Nord ed il Sud, tra l'Est e l'Ovest. Le vie di comunicazione dell'area alpina avrebbero pertanto dovuto essere riorganizzate per svolgere la loro funzione di anello di congiunzione tra paesi e popoli diversi, consentendo di collegare i porti del Mediterraneo con le regioni mitteleuropee.

Fu nella maturazione di tali concetti, che già negli anni della sua permanenza in Svizzera cominciò ad appassionarsi ad un progetto ingegneristico di enorme portata, che andava oltre la progettazione ferroviaria: quello del taglio dell'istmo di Suez. Entrò infatti in contatto con diversi personaggi che a livello internazionale avevano a cuore la realizzazione del canale che avrebbe dovuto congiungere il Mar Mediterraneo col Mar Rosso.

Oesterreichisch- kaiserl. königl.

REISEPASS.

Geburtsjahr: 1799
Religionsbekenntniss
Statur
Gesicht
Haare
Augen
Mund
Nase
Besondere Zeichen:

für
Charakter
gebürtig
zuständig
wohnhaft
Geschäfte

Dieser Pass ist gültig

Dessen eigenhändige Unterschrift:

Im Nahmen Seiner Oesterreichisch-kaiserlichen zu Hungarn und Böheim königlichen und apostolischen Majestät etc. etc.

werden alle Civil- und Militär-Behörden geziemend ersucht, Vorzeiger dieses Passes aller Orten frey und ungehindert passiren, auch denselben nöthigen Falls allen Vorschub angedeihen zu lassen, wobey man sich zu aller Gegenwillfährde erbiethet.

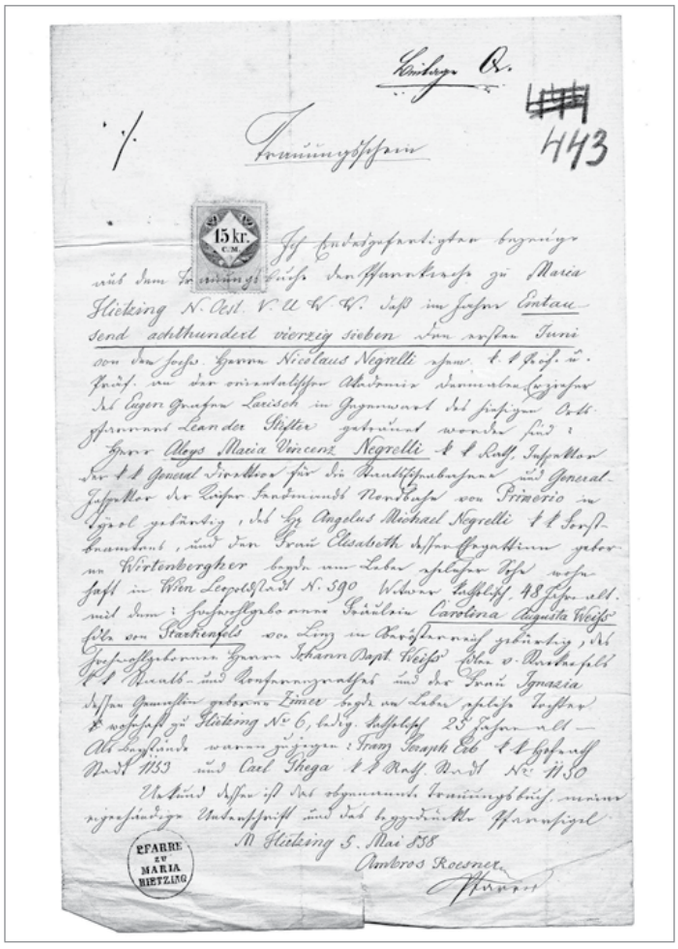
Seiner k. k. apostol. Majestät
wirkl. geheimer Rath und Statthalter im Erzherzogthume
Oesterreich unter der Enns &c. &c.

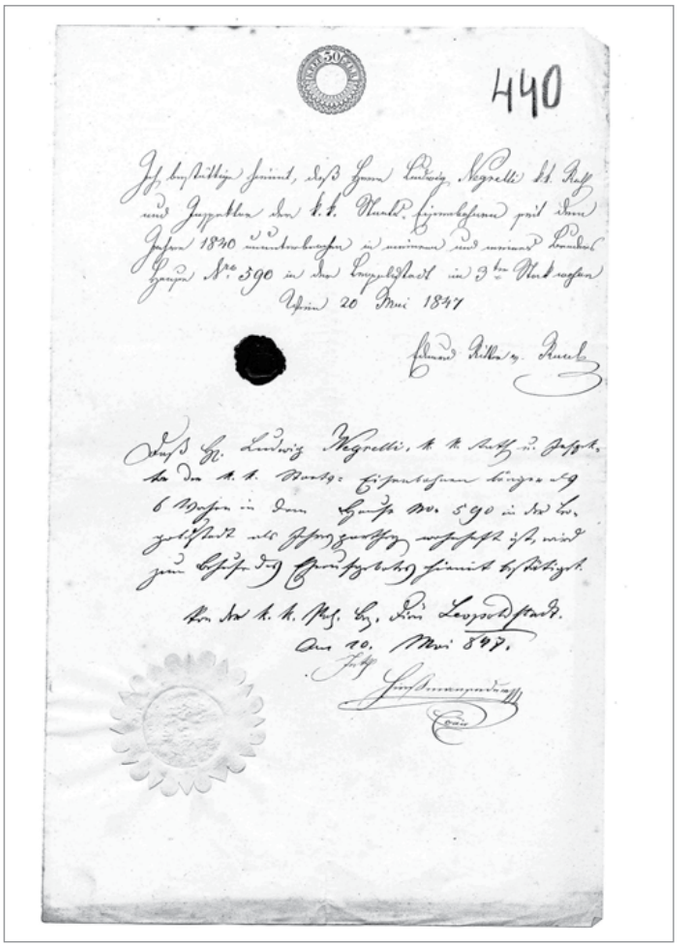
[Luigi Negrelli's passport for the trip to Egypt – © Nachlass Negrelli / Community of Primiero]

Nel 1840 frattanto, rimasto vedovo e con tre giovanissimi figli da crescere, scelse di fare ritorno nella Monarchia asburgica, nonostante la grande stima di cui godeva in Svizzera, che gli avrebbe aperto le porte per una promettente carriera. La fama comunque che si era conquistato nei diversi Cantoni elvetici, gli permise di vagliare diverse offerte di notevole spessore. La sua scelta cadde sul prestigioso incarico di ispettore generale, propostogli dalla principale compagnia ferroviaria privata dell'Impero asburgico: la "k.k. privilegierte Nordbahn", che aveva in concessione e in gestione le più importanti linee che da Vienna si diramavano verso le regioni settentrionali della Monarchia.

Il suo ritorno in Austria comportò anche un'intensificazione dei suoi studi sul canale di Suez. In effetti, grazie anche al sostegno che venne alla sua idea di canale da parte dell'Arciduca Massimiliano, fratello dell'Imperatore Francesco Giuseppe nonché da parte di Carl Ludwig von Bruck, Ministro del commercio e delle finanze e dello stesso Cancelliere Clemens Lothar Metternich, entrò a far parte, in qualità di cofondatore, della "Società di studi per il canale di Suez", costituitasi a Parigi nel 1846.

Tra il 1840 e il 1842 Luigi Negrelli frattanto aveva assunto il ruolo di "ispettore generale per le costruzioni ferroviarie della Nordbahn", mentre, dopo la svolta nella politica ferroviaria asburgica del 1841, con il 1° aprile 1842 e fino all'agosto del 1848 entrò in attività come "Inspektor der k.k. technisch-administrativen Generaldirektion für die Staatseisenbahnen". Proprio relativamente a tale periodo la documentazione conservata nel "Nachlaß Negrelli" risulta particolarmente nutrita e capace di testimoniare il suo qualificato ruolo di protagonista dello sviluppo ferroviario nell'ambito della Monarchia asburgica. Se il periodo svizzero risulta testimoniato da oltre 140 unità documentali, il biennio di lavoro presso la “k.k. privilegierte Kaiser Ferdinand Nordbahn” è documentato da oltre 100 unità archivistiche di diversa natura. La fase successiva in cui Negrelli fu “Inspector der Generaldirection der Staatseisenbahnen” presenta infine un nucleo particolarmente corposo del “Nachlaß Negrelli”, essendo costituito da oltre 500 unità documentali. Gran parte di questa documentazione è relativa a progetti ferroviari e a valutazioni di diversa natura su linee ferroviarie.



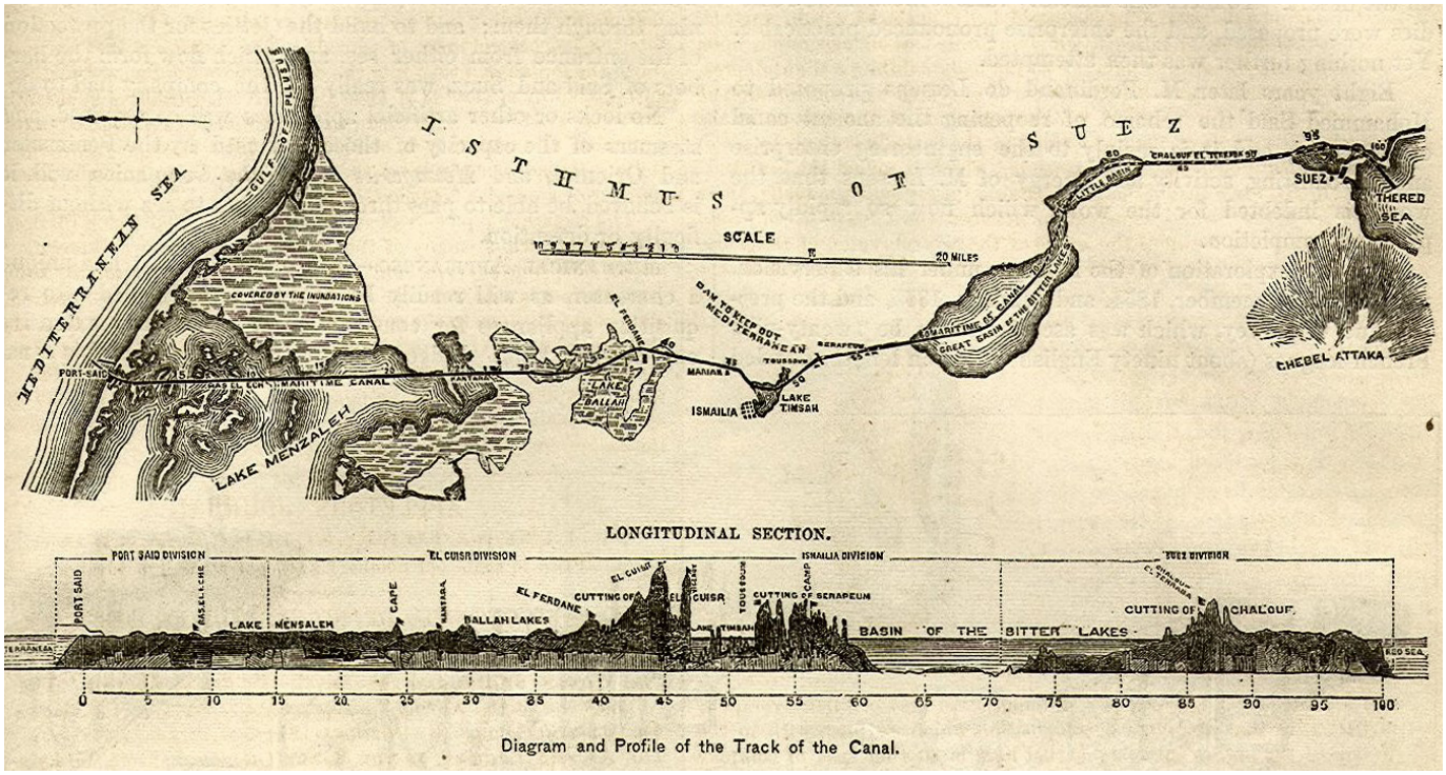


[Marriage and residence certificates of Karoline Weiss von Starkenfels – © Nachlass Negrelli / Community of Primiero]

Il 1° giugno 1847 sposò a Vienna, in seconde nozze, Karoline Weiss von Starkenfels (la sua amata Lotti), che tra il 1848 e il 1858 gli avrebbe dato 5 figli: 3 maschi e 2 femmine. Nel 1848 venne chiamato a prestare la sua opera in seno al Ministero viennese dei lavori pubblici. Ricoprì per altro per pochi mesi questo nuovo incarico, in quanto dopo i sommovimenti del 1848, si pensò a lui per dare compimento all’opera di ricostruzione della viabilità danneggiata dagli eventi bellici nel Regno Lombardo-Veneto. Assunse così il ruolo di commissario ministeriale per la ricostruzione delle infrastrutture di comunicazione in queste due “province” italiane della Monarchia. Nel 1849 si stanziò a Verona assumendo la direzione generale non solo dei lavori stradali, ma anche di quelli idraulici, telegrafici e soprattutto ferroviari.

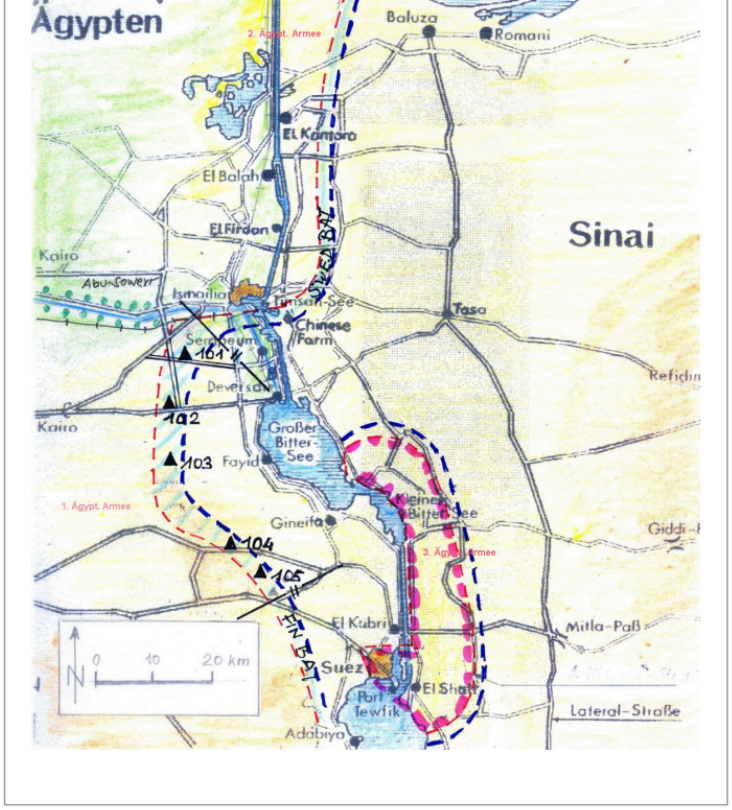
L’anno successivo ottenne dall’Imperatore Francesco Giuseppe l’onorificenza di cavaliere dell’Impero, col predicato “von Moldelbe” (“di Moldelba”), da aggiungere al suo cognome, quale palese richiamo ad una serie di progetti da lui predisposti in Boemia. Nel periodo veronese, che si protrasse fino al 1855, ebbe modo di allacciare una serie di relazioni di carattere tecnico-scientifico con tutti i progettisti che stavano collaborando con i diversi governi dell’Italia centro-settentrionale per la realizzazione della viabilità ferroviaria in tutta quest’area. La proficua attività che ebbe a svolgere tra Veneto e Lombardia venne tuttavia improvvisamente e inaspettatamente interrotta nel 1855. Nel settembre di quell’anno, infatti, dopo che il suo operato era stato sottoposto ad un’articolata e complessa ispezione – che non aveva per altro fatto emergere a suo carico nessun addebito – fu destituito dal suo prestigioso incarico. Le motivazioni della sua destituzione erano riconducibili a contrasti interni al governo di Vienna tra il “partito” favorevole al Canale di Suez, su cui Negrelli stava lavorando, e il “partito” filo-inglese che osteggiava l’impegno austriaco nell’impresa. Il sopravvento di quest’ultima fazione chiese sostanzialmente la testa del personaggio che nella Monarchia asburgica rappresentava il punto di riferimento tecnico più elevato a favore del progetto osteggiato dalla Gran Bretagna.

Si trattò di una vicenda estremamente triste che scosse tremendamente l'ingegnere di Primiero, nonostante la solidarietà che gli venne manifestata da personaggi di primo piano tra cui il feldmaresciallo Josef Radetzky governatore del Lombardo-Veneto. Proprio per superare quel momento difficile Luigi Negrelli si dedicò con particolare intensità ad approfondire gli studi per il perfezionamento del progetto del Canale di Suez. Essi prevedevano il collegamento diretto del Mar Rosso con il Mediterraneo, senza deviazioni verso il Nilo e anche senza l'utilizzo di chiuse. Perfezionò il progetto durante un viaggio in Egitto, che intraprese dopo essersi recato a Parigi, proprio nel novembre del 1855. Precedentemente era stato designato dal governo austriaco a far parte della "Commissione scientifica internazionale", voluta dal vice re d'Egitto e organizzata da Ferdinand de Lesseps.



[Route and altimetric profile of the Suez Canal. From left to right: the entrance to the Mediterranean at Port Said, Ismaila, the outlet at Suez on the Red Sea – © Appleton's Journal of Popular Literature, Science, and Art]

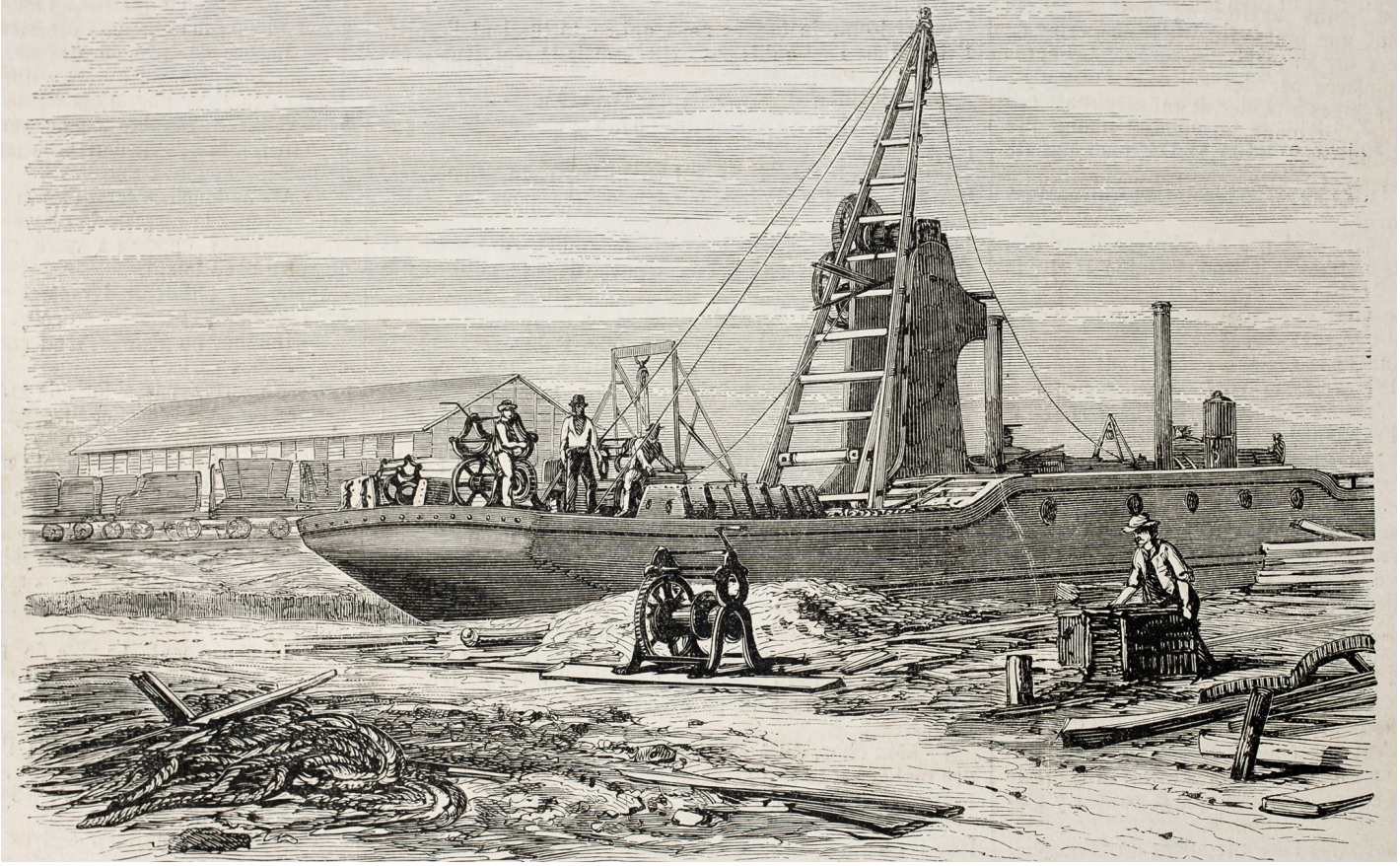
Tornato a Vienna all'inizio del 1856 ebbe la soddisfazione di vedere non solo definitivamente fugate le ombre sul suo operato nel Lombardo-Veneto, ma anche cadere il castello accusatorio ordito contro di lui dalla fazione governativa filo-inglese. Venne pertanto pienamente riabilitato e nominato "General-Inspektor der österreichischen Eisenbahnen". In quella fase la sua attività di progettista del canale si intensificò e nel giugno del 1856 partecipò, quale rappresentante del governo di Vienna, alla riunione parigina della "Commissione internazionale per la costruzione del Canale di Suez". Proprio il suo progetto la spuntò su tutti gli altri e venne accolto dalla Commissione internazionale.



[Preliminary plans for the Suez Canal project prepared by engineer Luigi Negrelli]

L'impegno pluriennale di progettista sembrava dunque coronato da pieno successo. I due anni successivi tuttavia – gli ultimi nella breve vita dell'ingegnere di Primiero – non furono esenti da burrasche, posto che da parte inglese si stava palesemente osteggiando la realizzazione del canale. Particolarmente virulenti risultarono gli attacchi che al progetto di Luigi Negrelli rivolse Robert Stephenson e in sede politica Lord Palmerston. Le obiezioni che venivano mosse al suo progetto non risultavano per altro animate da ragioni tecniche – il pericolo di insabbiamento del canale, che secondo Negrelli, dato l'andamento delle maree sarebbe risultato insussistente – quanto piuttosto da motivazioni politico-finanziarie, posto che in Inghilterra si era poco propensi a dare spazio e mezzi all'iniziativa. Così i ritardi organizzativi che si accumularono negli ultimi mesi di vita dell'ingegnere di Primiero, ormai minato nella salute, non consentirono che egli potesse vedere avviati i lavori dell'opera più imponente che avesse mai progettato.

Luigi Negrelli scomparve infatti prematuramente a Vienna il 1° ottobre 1858. Due mesi dopo la sua morte venne fondata la "Compagnia universale del Canale di Suez", pilotata dal diplomatico francese Ferdinand de Lesseps, che negli anni precedenti aveva in più occasioni avuto modo di confrontarsi con Negrelli e valutare il suo progetto di taglio dell'istmo di Suez senza bisogno di chiuse. Proprio Lesseps, che da fine diplomatico era stato in grado di smussare le divergenze tra le diverse cancellerie europee e medio-orientali e a far convergere sul progetto ideato da Negrelli i finanziamenti necessari alla realizzazione dell'opera, nel 1859 diede l'avvio ai lavori di scavo del canale, completato nel 1869. Il progetto più prestigioso di Negrelli venne dunque realizzato da Lesseps, nei cui confronti molta letteratura fece confluire anche i meriti circa gli aspetti tecnici dell'impresa, meriti che vanno invece attribuiti integralmente all'ingegnere di Primiero.

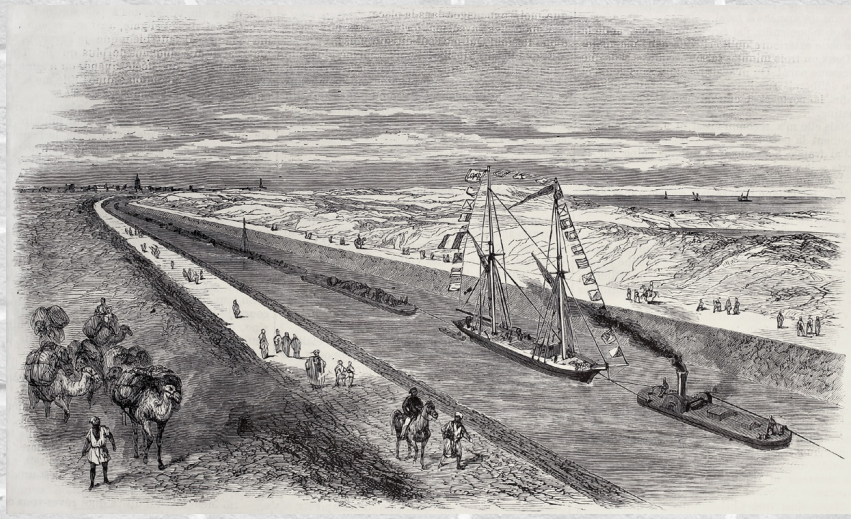


[Old illustration of a dredger in Port Said, working in Suez canal excavation – © Oldtime / Alamy Foto Stock]

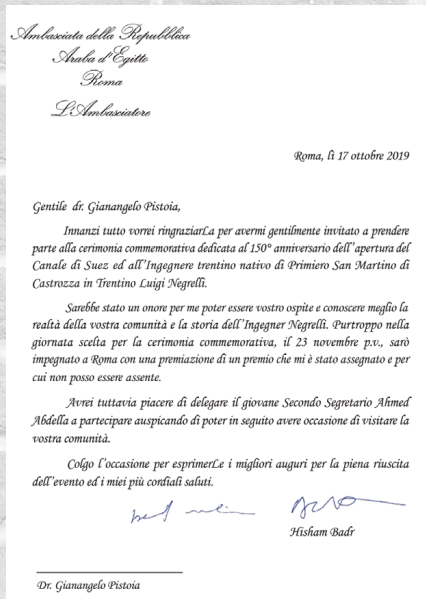
Luigi Negrelli dunque e il Canale di Suez formano non solo nella storia dell'ingegneria, ma anche nelle pagine di cultura del secolo XIX un binomio pressoché inscindibile. Certamente il progetto del canale rappresentò la creazione più elevata e prestigiosa dell'ingegnere di Primiero. Risulterebbe per altro riduttivo limitarsi a cogliere la personalità di Negrelli esclusivamente attorno a questo suo importante progetto. Egli ha infatti dedicato una parte consistente della sua attività professionale, ha profuso una porzione notevole delle sue energie intellettuali e delle sue doti umane nella progettazione e realizzazione di molteplici infrastrutture viarie, ferroviarie ed idrauliche. Nella sua opera si può individuare una sorta di cammino ideale, volto per un verso a produrre un rafforzamento delle infrastrutture terrestri, per approdare a traguardi più impegnativi: quelli di un più robusto commercio marittimo, reso possibile attraverso nuovi e più agevoli percorsi».

Premio internazionale Luigi Negrelli (edizioni: 1996 – 2001 – 2008 – 2019)

Per ricordare degnamente la figura e le opere di uno dei suoi più illustri concittadini, la Comunità di Primiero, con la collaborazione di enti pubblici e privati, ha organizzato in più occasioni eventi culturali quali mostre, convegni, tavole rotonde. Diversi sono stati, fra l'altro, gli studiosi e storici anche stranieri, che hanno rivisitato e valutato, con prospettive nuove, l'attività espletata dall'ingegnere trentino, riconoscendone finalmente in modo inequivocabile la "paternità" della progettazione del Canale di Suez. È stato dedicato a Luigi Negrelli anche un prestigioso premio internazionale, di cui finora si sono svolte quattro edizioni.



The Community of Primiero, in collaboration with Italian and foreign public and private bodies, has established an international prize to commemorate the life and works of its most illustrious fellow citizen Luigi Negrelli (1799 - 1858). The engineer from Primiero designed many civil infrastructures in "Mitteleuropa" and also the Suez Canal in Egypt



Ambasciata della Repubblica
Araba d'Egitto
Roma

L'Ambasciatore

Roma, lì 17 ottobre 2019

Gentile dr. Gianangelo Pistoia,

Innanzi tutto vorrei ringraziarLa per avermi gentilmente invitato a prendere parte alla cerimonia commemorativa dedicata al 150° anniversario dell'apertura del Canale di Suez ed all'Ingegnere trentino nativo di Primiero San Martino di Castrozza in Trentino Luigi Negrelli.

Sarebbe stato un onore per me poter essere vostro ospite e conoscere meglio la realtà della vostra comunità e la storia dell'Ingegner Negrelli. Purtroppo nella giornata scelta per la cerimonia commemorativa, il 23 novembre p.v., sarò impegnato a Roma con una premiazione di un premio che mi è stato assegnato e per cui non posso essere assente.

Avrei tuttavia piacere di delegare il giovane Secondo Segretario Ahmed Abdella a partecipare auspicando di poter in seguito avere occasione di visitare la vostra comunità.

Colgo l'occasione per esprimerLe i migliori auguri per la piena riuscita dell'evento ed i miei più cordiali saluti.

Hisham Badr

Dr. Gianangelo Pistoia

an initiative of

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Comunità di Primiero

patronage of

SOTTO L'ALTO PATRONATO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

BRITISH EMBASSY

AMBASCIATA DEL GIAPPONE

ISTITUTO GIAPPONESE DI CULTURA

media partners

REGIONE AUTONOMA TRENTINO-ALTO ADIGE
AUTONOME REGION TRENTINO-SÜDTIROL
REGION AUTONOMA TRENTIN-SUDTIROL

technisches museumwien

THE EUROPEAN

Il Sole 24 ORE

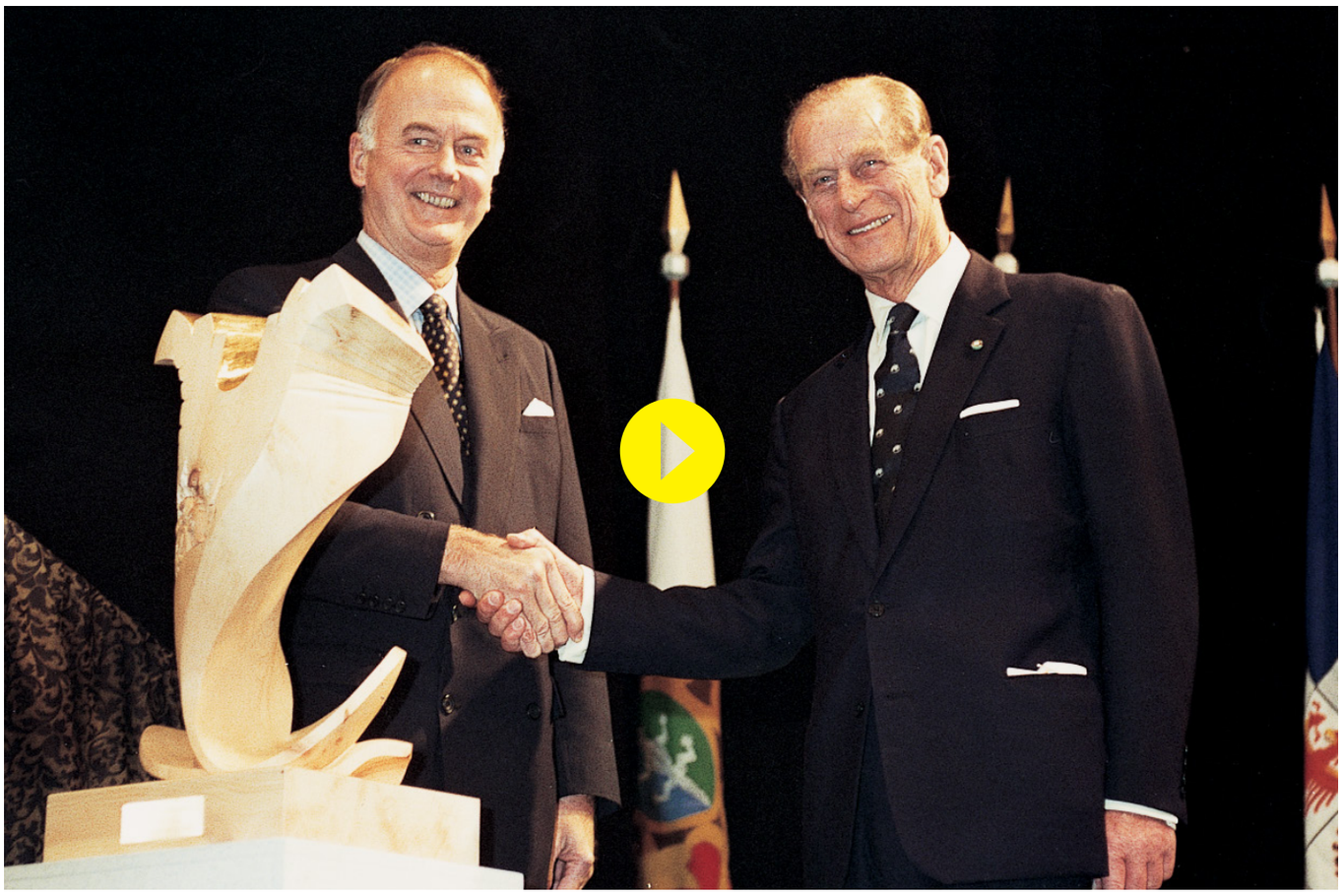
il TRENTINO

Ga.Pi. Public Relations

© Concept & design: GianAngelo Pistoia • Photos: Negrelli Heirs Archive – GianAngelo Pistoia – Comunità di Primiero

[Poster of the International Luigi Negrelli Award – © concept and design by GianAngelo Pistoia
© photos: Granger / Historical Picture Archive / Alamy Stock – Negrelli Heirs Archive – GianAngelo Pistoia]

Nel 1996 il "premio internazionale Luigi Negrelli" è stato conferito alla società anglo-francese "Eurotunnel"; azienda che ha ideato e realizzato il tunnel ferroviario sotto la Manica, rendendo più facile e veloce la mobilità di persone e merci fra la Francia e la Gran Bretagna. Alla presenza di autorità civili, militari ed ecclesiastiche a Primiero in un gremito auditorium, è stato il principe Filippo di Edimburgo a consegnare il "premio internazionale Luigi Negrelli" al "chairman" dell'Eurotunnel, sir Alastair Morton.



[Prince Philip of Edinburgh presents the “International Luigi Negrelli Award” to the president of Eurotunnel, Sir Alastair Morton – © courtesy of the Community of Primiero]

La seconda edizione del premio si è svolta sempre a Primiero nel 2001. Ad aggiudicarsi l’ambito riconoscimento è stato il sistema giapponese ferroviario ad alta velocità “Shinkansen”. Hanno ritirato il premio i responsabili delle società (Est, Central, West Japan Railway Company e Japan Railway Construction Public Corporation) che costituiscono appunto la “Shinkansen”.

[Awards ceremony of the 2nd edition of the “International Luigi Negrelli Award” – © courtesy of the Community of Primiero]

Nel 2008, anno in cui ricorreva il 150° anniversario della morte di Luigi Negrelli, l'allora Comprensorio di Primiero d'intesa con Provincia autonoma di Trento e l'Università di Trento, ha promosso varie ed interessanti iniziative per ricordare il nostro illustre conterraneo. Sono stati, fra l'altro, organizzati alcuni seminari tecnico divulgativi a Trento e Merano sulle caratteristiche e valenze dell'opera di Luigi Negrelli e una conferenza a Primiero che ha presentato le attività di Negrelli con riferimento ai collegamenti della rete ferroviaria del Lombardo-Veneto con l'Europa e ha anche approfondito le problematiche relative alle forme più moderne di mobilità. In questo contesto di eventi si è svolta anche la terza edizione del "premio internazionale Luigi Negrelli". Edizione rinnovata rispetto alle due precedenti, in quanto consisteva in un "concorso di idee" per un progetto che rielaborasse in termini moderni il ponte viario realizzato da Negrelli a Münster-Zurigo, sviluppandolo da un punto di vista tipologico, costruttivo e cantieristico. Il premio era riservato a laureati di età inferiore a trent'anni, poiché teso alla divulgazione delle innovative idee di Luigi Negrelli al vasto pubblico dei giovani. Vincitore del "concorso di idee" è stato Emanuele Fornalè. Al secondo posto si è classificato Stefano Mandelli, al terzo posto "ex aequo" Nicola Ambrosi e Alessandro Zambonin, al quarto Alessandro Pagano e al quinto sempre "ex aequo" Federico Branco, Matteo Grossule e Silvia Contestabile. La cerimonia di premiazione si è svolta a Primiero il 7 novembre 2008 ed ha visto una grande affluenza di giovani che sembra abbiano compreso le lungimiranti idee dell'ingegnere trentino.

Anche il 2019 è stato un anno significativo per il "premio internazionale Luigi Negrelli". Ricorreva infatti il 150° anniversario dell'apertura del Canale di Suez. Il 17 novembre del 1869 fu infatti un giorno che passò alla storia. Con l'inaugurazione del Canale di Suez si concretizzava un sogno coltivato per quasi tre millenni. Per realizzarlo ci vollero dieci anni di lavori, investimenti immani, e un esercito di un milione e mezzo di operai, di cui centoventicinquemila persero la vita in buona parte falcidiati dalla malaria e dal colera. Per la sua inaugurazione, fra l'altro, Giuseppe Verdi compose l'Aida su commissione del governo egiziano. Quel canale lungo 193 chilometri – che si estendeva dal capolinea settentrionale di Porto Said a quello meridionale di Port Tewfik nella città di Suez – progettato dall'ingegnere Luigi Negrelli, rivoluzionava il commercio marittimo mondiale: tagliava l'omonimo istmo di Suez permettendo la navigazione diretta dal Mediterraneo all'Oceano Indiano e viceversa, senza la necessità di circumnavigare l'Africa via Oceano Atlantico lungo la rotta del capo di Buona Speranza.

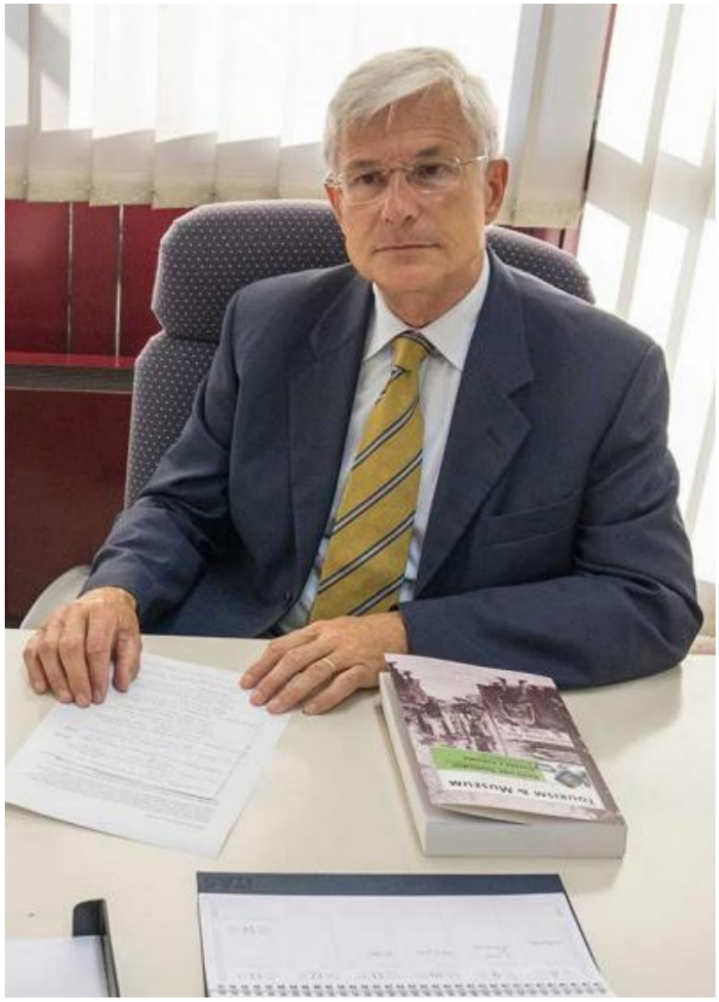
[Container ships transiting the Suez Canal – © ph. Igor Grochev / Shutterstock]

Per dare un giusto risalto a questa ricorrenza, pure la Comunità di Primiero in collaborazione con enti regionali, nazionali ed esteri ha organizzato molteplici iniziative culturali culminate il 23 novembre 2019. Gli eventi principali promossi in quella giornata sono stati l'inaugurazione del "giardino Luigi Negrelli" ubicato all'inizio del centro abitato di Fiera di Primiero nelle adiacenze della casa natale dell'ingegnere primierotto e il convegno "Il sogno di Negrelli" riservato al mattino a docenti universitari e professionisti presso il Palazzo delle Miniere ed invece aperto anche al pubblico il pomeriggio presso l'Auditorium Intercomunale di Primiero.

["Negrelli Garden" in Primiero SMC – © APT San Martino di Castrozza, Passo Rolle, Primiero and Vanoi]

Nella struttura sovracomunale, fra l'altro, è stato presentato in anteprima un documentario dedicato a Luigi Negrelli prodotto dalla Comunità di Primiero e dal locale Comitato Storico Rievocativo. Sono state pure proiettate e premiate le "videoclip" realizzate per l'occasione dagli studenti delle scuole secondarie di 1° grado della regione Trentino Alto Adige intitolate a Luigi Negrelli. Primo classificato è risultato il plesso scolastico di Merano, seguito al secondo posto da quello di Rovereto Nord e al terzo da quello di Primiero. Nel corso del convegno che ha avuto quale focus la "mobilità sostenibile e connessioni del terzo millennio nei territori alpini" è stato anche presentato l'omonimo bando del concorso di idee costituente il fulcro della "4^ edizione del premio internazionale Luigi Negrelli". Il 29 luglio 2020 la commissione giudicatrice ha formulato la graduatoria di merito degli elaborati pervenuti. Il progetto vincitore è stato quello redatto dal gruppo associato di professionisti "Andrea Simon, Lucia Pradel, Giacomo Longo, Luigi Boso, Matteo Poletti, Michel Gaier"; si sono classificati dal secondo al quinto posto rispettivamente i progetti di Giuseppe Ielo, Marco Jacomella, Laura De Rocco con Tommaso del Zenzero e dello Studio Kylos srl Bolzano.

Per organizzare tutte le edizioni del "premio internazionale Luigi Negrelli" (1996 – 2001 – 2008 – 2019) nonché convegni, conferenze e quant'altro riguardanti l'ingegnere primierotto, la Comunità di Primiero si è sempre avvalsa della preziosa e indispensabile collaborazione di Andrea Leonardi, professore presso il Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli Studi di Trento.



[Cover of the book "Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti XIX secolo Luigi Negrelli" by Andrea Leonardi // Portrait of Andrea Leonardi – © courtesy of the University of Trento Archives]

Ed è ancora con una citazione di Andrea Leonardi – autore nel 2022 di un esaustivo saggio dal titolo "Un innovatore nell'ingegneria dei trasporti del XIX secolo. Luigi Negrelli" – che desidero concludere questo articolo: «Luigi Negrelli, nel suo impegno professionale si dimostrò uomo di moderna visione in un periodo, quello della prima metà dell'Ottocento, di grandi cambiamenti tecnologici. La sua opera andò oltre i contenuti squisitamente ingegneristici, manifestandosi in una spiccata curiosità per il contesto nel quale i suoi progetti venivano ad inserirsi. Tale curiosità, vissuta in modo pragmatico, portò Negrelli a studiare anche gli aspetti economici e organizzativi di numerose tra le opere in cui ebbe una diretta responsabilità, nella convinzione che da essi dipendesse in larga misura l'effettiva utilità, nonché l'importanza delle opere stesse. Non solo, infatti nelle opere ingegneristiche Luigi Negrelli individuava anche un mezzo attraverso cui gli uomini del suo tempo potevano essere in grado di promuovere il superamento delle barriere frapposte tra i popoli da diverse impostazioni culturali, economiche e politiche».

LaVocedelNordEst.it – Quotidiano di informazione online con supplemento cartaceo – Reg. Trib. Trento n. 1352 del 15.02.2008
Direttore Cristian Zurlo Fiera di Primiero - via Cavour, 3A - Primiero San Martino di Castrozza (TN)
Skype: lavocedelnordest.it Sms/WhatsApp/Telegram +39 349 240 6614 redazione@lavocedelnordest.it