

**RASSEGNA TECNICA
DEL FRIULI VENEZIA GIULIA
& NOTIZIARIO INGEGNERI**

rt
NUOVA SERIE

404

Monografia su Nova Gorica-Gorizia, Capitale europea della Cultura 2025, a cura di Giorgio Dri

Testi di: Andrea Bellavite, Fabia Cabrini, Elio Candussi, Alenka Di Battista, Giorgio Dri, Gorazd Humar, Matej Klanjscek, Katja Kosic, Diego Kuzmin, Alberto Pich, Alessandro Puhali, Luca Vittori

**GO!
BORDER
LESS**

**GO! 2025
NOVA GORICA
GORIZIA**

**European
Capital
of Culture**



L'atto costitutivo della Associazione Ingegneri della Provincia di Udine risale al 25 marzo 1961 e da allora opera con veste di Personalità giuridica, dotata di proprio statuto. Documenti conservati nell'archivio dell'Ordine degli Ingegneri di Udine e presso la biblioteca civica “Vincenzo Joppi” attestano che nella provincia udinese era presente, fin dall'immediato dopoguerra, una istituzione rappresentativa degli ingegneri denominata “Ordine e Associazione degli Ingegneri della Provincia di Udine”.

Nel corso degli anni l'Associazione è stata presieduta dagli ingegneri:

- Carlo Gaggia, fino al 1960;
- Mario Bosco, 1960-1961;
- Gastone Conti, 1962-1973;
- Giorgio Stroppolattini, 1973-1974;
- Michele Gubana, 1974-1991;
- Gaetano Cola, 1991-1995;
- Maurizio Asquini, 1995-1999;
- Marino Donada, 1999-2017;
- Giancarlo Saro, dal 2017.

Il Consiglio direttivo dell'Associazione, votato nell'assemblea generale del 20 aprile 2024 e in carica per il triennio 2024-2026, è composto da:

- ingegnere Giancarlo Saro, presidente
- ingegnere Roberto Lago, vicepresidente
- ingegnere Pietro Paulon, vicepresidente
- ingegnere Fabrizio Cimenti, segretario
- ingegnere Paolo Mantoani, tesoriere
- ingegnere Marcello Bonioli, consigliere
- ingegnere Nicola Corrubolo, consigliere
- ingegnere Adriano Mansutti, consigliere
- ingegnere Elena Moro, consigliere
- professore ingegnere Stefano Del Giudice, consigliere cooptato
- ingegnere Marino Donada, consigliere cooptato
- avvocato Giacomo Biasutti, revisore dei conti
- ingegnere Vincenzo Facchin, revisore dei conti.

L'Associazione è apartitica e senza scopo di lucro ed è iscritta al n. 937 del Registro regionale delle associazioni di Promozione sociale. L'Associazione principalmente opera per:

- tutelare la figura dell'ingegnere e il suo ruolo nella professione e nella società;
- promuovere studi, convegni, conferenze su problemi di carattere tecnico, scientifico e culturale su tutti i campi dell'ingegneria, anche attivando corsi formativi e di aggiornamento tecnico, in accordo con gli Ordini Professionali e/o gli Enti accreditati dal Consiglio Nazionale Ingegneri;
- promuovere e organizzare visite tecniche e di studio a cantieri e a realtà produttive in Italia e all'estero;
- intrattenere rapporti e promuovere collaborazioni con Università ed Enti scientifici a beneficio dei propri associati;
- essere un punto di riferimento per tutti i laureati in ingegneria che intendono far parte attiva di una associazione che si propone di tutelare e valorizzare tutte le competenze ingegneristiche.

L'Associazione ha sede a Udine, via Monte San Marco 56; posta elettronica: segreteria@associazioneingegneriudine.it; associazioneingegneriudine@pec.it. Sul sito www.associazioneingegneriudine.it sono reperibili ulteriori informazioni e lo statuto.



L'Associazione degli Ingegneri del Circondario di Pordenone è stata istituita nel 1966, anticipando la creazione della Provincia di Pordenone. Successivamente assume il nome di «Associazione Ingegneri e Architetti della Provincia di Pordenone» e possono associarsi gli iscritti agli Ordini degli Ingegneri, degli Architetti, dei Geologi, degli Agronomi e Forestali e agli Ordini di tutte le altre professioni tecnico/scientifiche del territorio nazionale.

L'Associazione degli Ingegneri e Architetti della Provincia di Pordenone è stata presieduta da:

- ing. Mario Marzin, 1966-1968;
- ing. Frediano Pegolo, 1968-1973;
- ing. Zeno Biondo, 1973-1980;
- ing. Pietro Cescutti, 1980-1983;
- ing. Tito Pasqualis, 1983-1986;
- ing. Ivano Bordugo, 1986-1989;
- ing. Frediano Pegolo, 1989-1992;
- ing. Alberto Scorrano, 1992-1994;
- ing. Ottorino Argentieri, 1995-2003;
- ing. Nino Aprilis, 2003-2009;
- ing. Matteo Bordugo, 2009-2013;
- ing. Nino Aprilis, 2013-2015;
- ing. Andrea Sarcinelli, 2015-2019;
- ing. Nino Aprilis, dal 2019.

- L'Associazione è senza scopo di lucro e si propone di promuovere e di svolgere tutte le attività atte a tutelare e valorizzare l'opera e la professionalità degli associati, elevandone le funzioni e il prestigio in campo tecnico, economico e sociale e, non ultimo, tutelare i titoli accademici e professionali anche per l'inserimento nel contesto professionale europeo, mediante:
- la preparazione culturale e professionale degli associati, agevolandoli nella conoscenza del progresso delle Scienze e della Tecnica, facilitandoli nella partecipazione a convegni culturali ed a visite informative;
 - la promozione di studi e proposte su questione tecniche;
 - la collaborazione alla formazione dei futuri professionisti, facendoli partecipare alla vita culturale dell'associazione e assistendoli nella scelta delle loro specializzazioni e attività future;
 - la collaborazione al perfezionamento e all'addestramento dei tecnici e delle maestranze.

L'Associazione è comproprietaria della rivista periodica “Rassegna Tecnica del Friuli Venezia Giulia” che viene distribuita agli iscritti agli Ordini degli Ingegneri della Regione.

L'Associazione ha sede a Pordenone, piazzetta Ado Furlan 2/8; telefono +39 0434 550250 fax +39 0434 551229; posta elettronica: associazione@ordineingegneri.pn.it.

RASSEGNA TECNICA DEL FRIULI VENEZIA GIULIA & NOTIZIARIO INGEGNERI

ANNO LXXI - SETTEMBRE/DICEMBRE 2025

DIREZIONE GIORGIO DRI Direttore responsabile
REDAZIONE DELLA RASSEGNA TECNICA Roberto Carollo, Vittorio Drigo, Alessandro Gasparetto, Daniele Goi, Giuseppe Longo, Elio Padoano, Carlo Tomaso Parmegiani
REDAZIONE DEL NOTIZIARIO INGEGNERI Roberta Mallardo, Elena Moro (coordinatrice) Andrea Zagolin, Enrico Zorzi
EDITORE Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia s.r.l. 33100 Udine, via Monte San Marco, 56 C.F. e P. IVA n. 01339660308
CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE Presidente: Pietro Paulon Consiglieri: Antonino Colussi, Marino Donada, Vittorio Drigo, Adriano Mansutti, Andrea Sarcinelli
SEDE 33100 Udine - via Monte San Marco, 56 e-mail: info@rassegnatecnicafv.it web: www.rassegnatecnicafv.it
PROPRIETÀ Associazione Ingegneri della Provincia di Udine Associazione Ingegneri e Architetti della Provincia di Pordenone
STAMPA Cartostampa Chiandetti 33010 Reana del Rojale (UD) - via Vittorio Veneto tel. 0432 857054 - fax 0432 857712 e-mail: info@chiandetti.it
REGISTRAZIONI Tribunale Udine n. 245 del 17.1.1970 Iscrizione al R.O.C. n. 1747
ISSN 2421-0889
 Associato all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

La rivista viene diffusa solamente per abbonamento. L'abbonamento annuo è di € 20,00 (costo copia € 4,00). Modalità di pagamento: bonifico su c/c della Banca di Cividale Filiale di Udine, via Cotonificio (IBAN IT36 B05484 12303 CC0530418133), intestato a Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia s.r.l. L'abbonamento annuo per gli iscritti agli albi professionali degli Ingegneri della regione Friuli Venezia Giulia è ridotto a € 10,00.

La pubblicazione di una memoria non implica riconoscimento o approvazione dei giudizi espressi dagli autori. Gli originali dei testi, i disegni e le fotografie, anche se non pubblicati, non si restituiscono, salvo preventivi accordi con la direzione.



SOMMARIO

- 3
- Nova Gorica e Gorizia, due città unite dalla cultura in un modello transfrontaliero**
GIORGIO DRI
- 11
- L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia nell'ambito di GO!2025**
ALBERTO PICH
- 14
- I ponti sanno anche raccontare...**
GORAZD HUMAR
- 18
- La manutenzione dei ponti in FVG Strade spa: riflessioni**
LUCA VITTORI
- 24
- Questo è l'Isonzo**
ANDREA BELLAVITE
- 26
- Gorizia e Nova Gorica: un'opera transfrontaliera**
MATEJ KLANJSCEK
- 34
- La riqualificazione della stazione di Nova Gorica: dal prodigio tecnologico al complesso dimenticato**
KATJA KOSIC
- 42
- Il Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba**
ALESSANDRO PUHALI
- 53
- La nuova piazza Vittoria che nel 2001 si voleva pronta per il millennio della città**
DIEGO KUZMIN
- 63
- Abitare a Nova Gorica negli anni della Jugoslavia**
ALENKA DI BATTISTA
- 68
- Il Sabotino tra sogni e realtà**
ELIO CANDUSSI
- 76
- Luisa Morassi architetta negli anni del Bauhaus**
FABIA CABRINI
- 82
- Città e territori di confine sulle pagine della Rassegna tecnica**
GIORGIO DRI
- 93
- Rassegna tecnica 2025**
- 95
- Il Notiziario Ingegneri 2025**

In copertina:
Immagine di uno dei pannelli predisposti per identificare e dare visibilità a GO!2025 NOVA GORICA-GORIZIA, Capitale europea della cultura, con uno dei temi principali della iniziativa: “senza confini”. Il logo e l'immagine coordinata sono stati progettati dallo studio But Maybe di Bologna

GO! — — BOR — DER — — LESS

Nova Gorica • Gorizia

2 0 2 5

Nova Gorica e Gorizia, due città unite dalla cultura in un modello transfrontaliero

I confini muiono e risorgono, si spostano, si cancellano e riappaiono inaspettati. Segnano l'esperienza, il linguaggio, lo spazio dell'abitare, il corpo con la sua salute e le sue malattie, a psiche con le sue scissioni e i suoi riassetamenti, la politica con la sua spesso assurda cartografia, l'io con la pluralità dei suoi frammenti e le loro faticose ricomposizioni, la società con le sue divisioni, l'economia con le sue invasioni e le sue ritirate, il pensiero con le sue mappe dell'ordine. (Claudio Magris)

Nel 1985 la Commissione europea, attraverso il Consiglio dei ministri europei (ora Unione europea), avviò l'istituzione della “Capitale europea della Cultura”. L'azione promossa dall'allora ministro della Cultura del governo greco, Melina Merkouri, perseguiva l'obiettivo di mettere in luce la ricchezza e la diversità del patrimonio intellettuale presente in Europa e di celebrare le caratteristiche specifiche nelle diverse città, come cifra significativa delle realtà locali.

Il titolo di “Capitale europea della Cultura” viene assegnato tenendo conto non solamente delle caratteristiche intrinseche delle candidature ma soprattutto in funzione del programma di attività che si intende mettere in atto durante l'anno. L'obiettivo perseguito è di rafforzare i legami culturali che tengono unita l'Europa e di incoraggiare il contatto tra cittadini provenienti da differenti aree europee per favorire la comprensione reciproca e consolidare il senso civico e di cittadinanza europea.

In quarant'anni di capitale europea della cultura le città che hanno avuto questa investitura superano la sessantina. Il primo riconoscimento venne assegnato ad Amsterdam, seguita nei primi anni Ottanta e Novanta da molte città del nord Europa (Antwerpen, Olanda; Copenaghen, Danimarca; Dublino, Cork, Irlanda; Glasgow, Scozia; Stavanger, Bergen, Norvegia; Vilnius, Lituania; Bruges, Bruxelles, Belgio; Helsinki, Finlandia) In Italia le città insignite sono state, nell'ordine, Firenze (1986), Bologna (2000), Genova (2004), Matera (2019).

Nel 2025 la Capitale europea della Cultura ha promosso una città “doppia”, Nova Gorica e Gorizia, appartenente a due nazioni diverse. La scelta è caduta su una realtà identificabile come “città di fondazione”, progettata e costruita dopo la fine della Seconda guerra mondiale, e su un centro di storia antica e di tradizione multietnica, vivace cerniera tra mondo occidentale e orientale. Una realtà per così dire “artificiale” ma vivace, ricca di stimoli a una comunità politica, sociale ed economia allargata, che si proietta su una dimensione sovranazionale si impronta europeo.

Una simile scelta ha di fatto promosso le capacità aggregative di due gruppi sociali assai diversi fra loro, che hanno saputo superare confini di vario tipo, amministrativi, culturali, economici, in un percorso di conciliazione e di nuove prospettive comuni, sviluppando azioni transfrontaliere nello spirito europeo. Due comunità che hanno saputo trovare un *modus operandi* che interpreta con rara efficacia il ruolo dell'Europa unita nella ricerca di motivi aggregativi per stare assieme (senza peraltro rinunciare alla propria sovranità) e nella volontà di superare la suggestione di rinchiudersi in ambiti particolari e personali. Ponendo al centro della proposta le persone con le loro idee e le loro forze di volontà, indipendentemente dal bagaglio nazionale, culturale, linguistico che le connota.

Interpretando lo stesso fiume Isonzo come un fattore identificativo, capace di muovere occasioni e azioni di incontro, di connessione, di scambio, di

collegamento umano e sociale. Un fiume che ha il pregio di unire due territori e non, come generalmente avviene, di dividerli. Un fiume attraversato da oltre venti tra ponti e passerelle, adibiti a traffico ferroviario, veicolare, pedonale, che ha contribuito in maniera determinante a caratterizzare la vita vissuta sulle sue sponde ¹.

* * *

Il carattere transfrontaliero ha origini antiche

Il poeta Biagio Marin, in occasione del quarantesimo anniversario della liberazione di Gorizia (8 agosto 1916) da parte dell’esercito italiano nel corso della Prima guerra mondiale, scrisse il libro (lui lo definisce volumetto) *Gorizia, la città mutilata* dedicandolo allo scrittore triestino Scipio Slataper “Ancora e sempre alla gloria di Scipio Slataper eroe solare”.

Le sue valutazioni sulla “necessità” di riprendere una vita in comune da una parte e dall’altra del confine mostrano che l’idea del superamento delle differenze, che oggi abbiamo imparato a chiamare carattere transfrontaliero tra due realtà diverse, è una strada individuata tanti anni fa, è soprattutto la strada obbligata da percorrere per superare gli odi alimentati da guerre e le divisioni urbane e territoriali. La strada obbligata per ridare armonia sociale ed economica a due comunità più volte divise e contrapposte, e costrette, quasi, a trovare sentimenti di odio nei confronti di “quelli” che si trovano dall’altra parte. Una strada – e qui sta il pensiero sorprendente di Biagio Marin espresso quasi settant’anni fa – che più di qualcuno ha iniziato a intravedere, e percorrere, subito dopo la fine delle ostilità belliche, ragionando sulla necessità di trovare ragioni comuni di convivenza e rinunciando proprio ai fili spinati stesi lungo il confine e alla militarizzazione del territorio. Perché simili decisioni hanno prodotto solamente lutti, dolori, odi, e ricordando pure che non si può ignorare o contrastare la presenza dei vicini di casa. Con l’augurio e speranza che più dei motivi di divisione debbano prevalere il dialogo, le occasioni di incontro e di reciproco rispetto. Per costruire l’avvenire. Un avvenire premiato proprio con la investitura a Capitale europea della Cultura di Nova Gorica e Gorizia.

«...Per tanti secoli eravamo vissuti gli uni accanto agli altri, essi contadini e pastori, noi costruttori e uomini di legge, e artieri e artisti, commercianti e uomini d’industria. E ora i contadini slavi erano preda della demenza più furiosa. Mitra in pugno contro inermi terrorizzati, sfiniti da anni di ignobile persecuzione. Nessuno ci proteste; i nostri erano stati travolti nella catastrofe, e tutti pagavano la menzogna dell’ordine falso, della falsa partenza, perdendo lo Stato. Ma chi più pagava, chi veramente pagava per tutti, eravamo noi. Gli anglosassoni stavano a guardare, freddi e compiaciuti che altri per loro facesse il boia. E gli slavi che si sentivano protetti e sicuri infuriavano folli. Si sentivano grandi nello scempio che facevano della nostra e della propria umanità. Tuttavia non dobbiamo dimenticare che li abbiamo in casa, e vicini tutti in giro e non possiamo ignorarli. La tragedia di ieri, la spaventosa, che ancora ci paralizza l’animo, non è l’avvenire. Sta in noi convertirla in dramma più umano: sta in noi impedire che l’odio sia muro che continua a separarci, sta a noi iniziare quel dialogo che solo può salvarci da una nuova esplosione di barbarie.

Siamo popoli diversi che il destino ha qui mescolati e affiancati: è questa la

tragedia che solo l’opera umana, alta, della civiltà può risolvere. Sul piano delle barbarie abbiamo tutto da perdere; la nostra complessa civiltà, se non è una menzogna, ci deve salvare.

Sì, abbiamo vissuto l’ora dei lupi; e le nostre carni portano i segni luttuosi. Vorremmo che cinquanta milioni d’italiani sapessero che qui, un piccolo pugno di uomini, ha reso, col sangue, testimonianza all’ideale del dovere comune, l’ideale, sofferto con tutti noi stessi, della Patria.»²

* * *

Le prove di dialogo della Rassegna tecnica con gli ingegneri sloveni

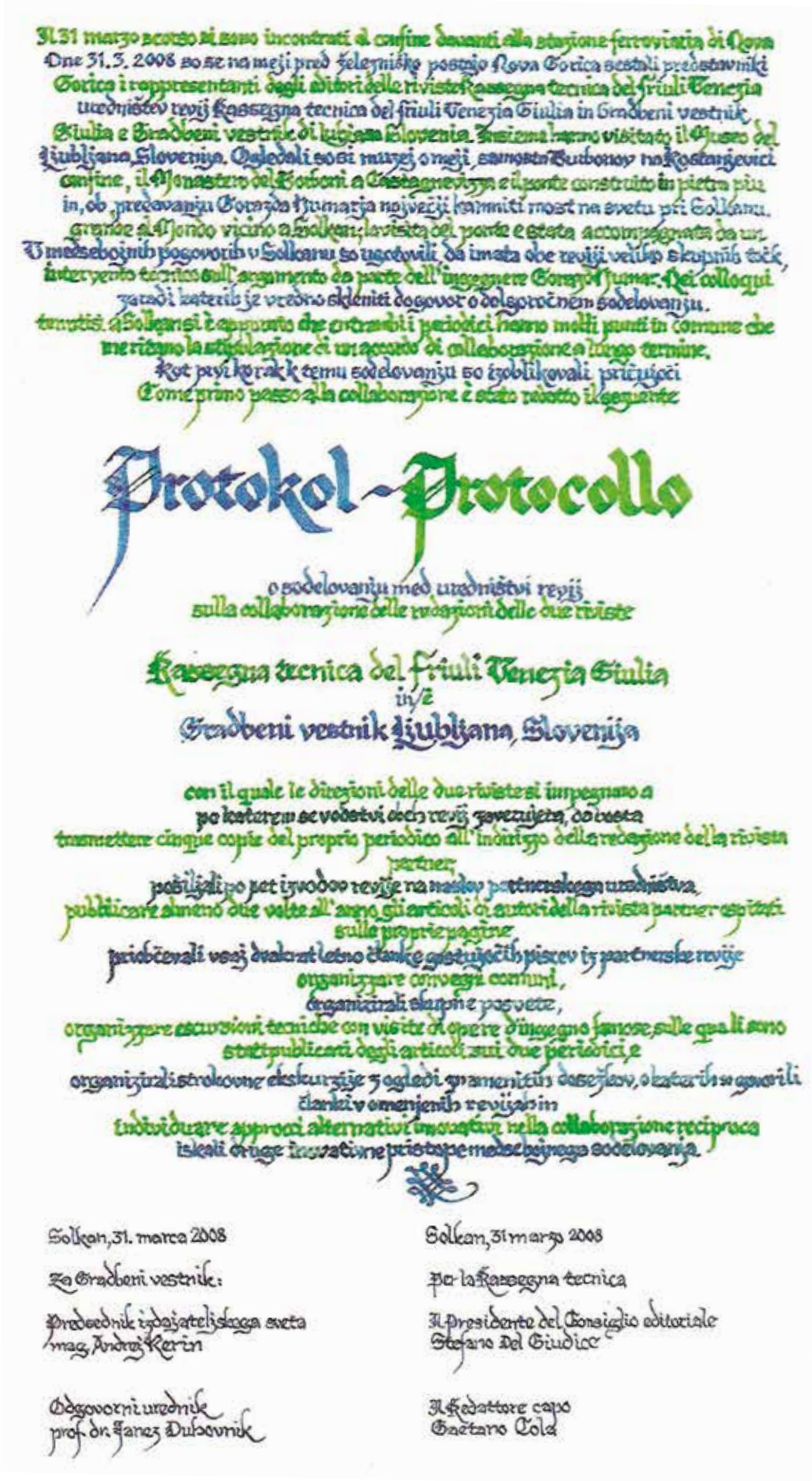
Sulla città di Gorizia in generale, sul suo carattere transfrontaliero e sulla possibile collaborazione fra tecnici che operano al di qua e al di là del confine, possiamo dire che la nostra rivista ebbe un ruolo non secondario.

Al proposito possiamo ricordare che, a partire dai primi anni Settanta del secolo scorso e fino agli anni recenti, la Rassegna tecnica ha proposto ai propri lettori temi di ingegneria trasportistica italo-slovena, riflessioni per “superare” la divisione confinaria goriziana, argomenti di pianificazione urbana (nell’articolo che chiude questo numero monografico vengono ripresi alcuni degli articoli che trattano questioni transfrontaliere del territorio goriziano). Qui di seguito ne elenchiamo alcuni. “Casa Rossa e Ferneti autoporti di confine”, “Traforo delle Karavanke, ratificato l’accordo tra Austria e RSFJ”, “L’autoporto al valico di Ferneti sul Carso”, “In corso di completamento il tronco Vertojba (Gorizia)-Razdrto (Prevallo) sulla direttrice del Corridoio 5”, “Frontiere nelle città, città senza frontiere. Il futuro di Gorizia e Nova Gorica”, “Una regione di frontiera laboratorio di integrazione europea”, “Due città di confine al centro della nuova Europa”, Progettare il confine”, “Gorizia Nova Gorica e Sempeter-Vrtojba, le nuove frontiere della pianificazione”, “Quale Piano urbanistico per Gorizia e Nova Gorica”, “Gorizia nella realtà internazionale”.

Come non ricordare, poi, il supplemento al numero 1 del 1998 della Rassegna tecnica con gli atti del convegno “First Meeting on Cartograph around 15° East Surveying an Mapping Methods” che pubblicò gli interventi di tre autori sloveni, unici stranieri invitati all’assise: Florjan Vodopivec (*Cartography in Slovenia*), di Bozo Koler (*Problem of height Datum in Slovenia*), di Dusan Kogoj (*Geodetic ground stability measurements at tectonic faults in the territory of Slovenia*).

Ma soprattutto possiamo, meglio dobbiamo, ricordare quegli incontri tra i redattori della nostra rivista con i redattori della *Gradbeni Vestnik* di Lubiana intensificati dopo l’entrata (2007) della Slovenia nell’Area Schengen. La rivista slovena veniva (e tuttora viene) pubblicata dalla Camera degli Ingegneri della e diffusa fra gli ingegneri (civili, elettrotecnici, meccanici, minerari, ambientali, ecc.) abilitati all’esercizio professionale. Da questi semplici riferimenti possiamo dire che queste riviste svolgevano entrambe il compito di diffondere la cultura tecnica fra i laureati in ingegneria nei rispettivi territori di competenza, documentando in tal senso progetti e opere di rilievo scientifico elaborate tra Italia e Slovenia.

L’articolo pubblicato sulla «Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia» n. 2 del 2008, firmato da Elio Candussi, oltre a dare notizia dell’incontro tra i redattori della due riviste svoltosi a Salcano in prossimità del ponte in pietra, ricorda una simpatica vicenda che riguarda sia gli ingegneri austro-ungarici autori del



progetto e della realizzazione del ponte e sia gli impresari e costruttori italiani, esattamente della Carnia, impegnati nella costruzione della strada che sale verso Sauris. Dopo la rituale visita al ponte di Salcano e l'altrettanto rituale fotografia di gruppo, l'ingegnere Goradz Humar ha descritto l'opera nei suoi aspetti tecnici e costruttivi. «Un particolare interessante – scrive Candussi – è stato rievocato a proposito della centina in legno utilizzata per la costruzione della grande arcata. L'ing. Humar ha ricordato che nel 1928, dopo l'ultimazione dell'opera, la centina venne venduta ad una impresa della Carnia per la costruzione del ponte sul Lumiei, tra Ampezzo e Sauris. L'ing. Cola ha precisato il nome dell'impresa acquirente, la Fratelli Nigris di Ampezzo, e dell'ingegnere (suo padre Luigi) che aveva eseguito i calcoli per “adattare” la centina al nuovo ponte del Lumiei prima di dirigerne i lavori.»³

* * *

Il Protokol-Protocollo di collaborazione

Una occasione di forte rafforzamento della collaborazione tra redattori della Rassegna e del Gradbeni venne ufficializzata il 31 marzo 2008 con la firma di un Protocollo/Protokol al centro di una bella pergamena, composta a mano dai colleghi sloveni, con un carattere gotico medievale.

Qui di seguito il testo in italiano (l'originale è bilingue, italiano e sloveno; le parole italiane sono in colore verde, quelle slovene in blu) dell'accordo, pubblicato sul numero 4, luglio-agosto 2008 della Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia.

A proposito della scrittura bilingue, va rilevato che nelle prime righe il testo italiano precede quello sloveno, poi al centro della pergamena la parola slovena (Protokol) è posta davanti a quella italiana (Protocollo). La parte finale riprende la sequenza iniziale. In calce alla pergamena sono riportati i nomi dei sottoscrittori: a sinistra quelli del presidente e del redattore capo sloveno, a destra quelli del Presidente Stefano Del Giudice e del redattore capo Gaetano Cola.

Il 31 marzo scorso si sono incontrati al confine davanti alla stazione ferroviaria di Nova Gorica i rappresentanti degli editori delle riviste Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia e Gradbeni Vestnik di Lubiana Slovenia. Insieme hanno visitato il Museo del confine, il Monastero dei Borboni di Castagnevizza e il ponte costruito in pietra più grande al Mondo vicino a Solkan: la visita del ponte è stata accompagnata da un intervento tecnico sull'argomento da parte dell'ingegnere Goradz Humar. Nei colloqui tenutisi a Solkan si è appurato che entrambi i periodici hanno molti punti in comune che meritano la stipulazione di un accordo di collaborazione a lungo termine. Come primo passo alla collaborazione è stato redatto il seguente

Protokol-Protocollo

sulla collaborazione delle redazioni delle due riviste
Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia
e
Gradbeni Vestnik di Ljubljana, Slovenija
con il quale le direzioni delle due riviste si impegnano a trasmettere cinque copie del proprio periodico all'indirizzo della redazione della rivista partner;
pubblicare almeno due volte all'anno gli articoli di autori della rivista partner ospitati sulle proprie pagine;
organizzare convegni comuni,
organizzare escursioni tecniche con visite di opere d'ingegno famose sulle quali sono stati pubblicati degli articoli sui due periodici, e
individuare approcci alternativi innovativi nella collaborazione reciproca.



I redattori delle due riviste a Salcano.

Sulla pagina della Rassegna la riproduzione della pergamena è anticipata dal titolo: Iniziata la collaborazione tra la *Rassegna tecnica* e la *Gradbeni Vestnik* di Lubiana.

Dopo la riproduzione della pergamena si dà una breve spiegazione dell'accordo concluso. «A seguito degli incontri che si sono svolti a Gorizia e a Nova Gorica nei mesi di marzo e di giugno di quest'anno è stato concordato tra le Direzioni della Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia e la *Gradbeni Vestnik* di Lubiana di dare corso alla collaborazione tra le due riviste, con lo scambio degli articoli di interesse del Friuli Venezia Giulia e della Slovenia che le due riviste pubblicano. L'obiettivo che le due direzioni si sono poste è la reciproca conoscenza dei problemi che interessano le regioni confinarie, i programmi che si sono date e si daranno le amministrazioni della Regione Friuli Venezia Giulia e della Slovenia per realizzare opere di reciproco interesse nella viabilità, nella difesa del suolo

e nell'idraulica, nonché le norme urbanistiche che interessano i territori al di qua e al di là del confine che ha perso la sua funzione frontaliere dopo l'entrata della Slovenia nella Comunità europea.

Dopo il primo incontro svoltosi a Salcano e di cui la Rassegna ha dato notizia nel numero 2 di quest'anno, la direzione *Gradbeni Vestnik* che viene edita nella capitale Slovenia con periodicità mensile a cura della Associazione degli Ingegneri civili e tecnici e della Camera degli Ingegneri civili della Slovenia ha redatto il protocollo bilingue qui riprodotto che costituisce un impegno formale per il rapporto collaborativo tra le redazioni delle due riviste.»⁴

* * *

Senza alcun timore di essere smentiti possiamo dire che i promotori della Rassegna tecnica ebbero la felice intuizione di attribuire una valenza regionale alla rivista che tennero a battesimo nei primissimi anni del secondo dopoguerra. Così che non è superfluo sottolineare che ingegneri e architetti ideatori della rivista pensassero che il campo di applicazione prioritario delle rispettive categorie tecniche sarebbe stato più ampio dello storico territorio friulano e avrebbe coperto tutto lo spazio compreso tra il Livenza e il Carso triestino.

E ancora senza dubbio possiamo dire che felice fu pure l'intuizione di avviare nel Duemila il dialogo fra tecnici operanti a cavallo del confine italo-sloveno, un confine destinato a perdere molte delle sue caratteristiche negative con la adesione alla Comunità Europea dei rispetti stati nazionali. Una intuizione giusta soprattutto se pensiamo che proprio il fiume Isonzo Soča, che nel corso del tempo vide cimentarsi prima gli ingegni dei progettisti e costruttori austro-ungarici, poi degli italiani e infine degli sloveni nella progettazione e realizzazioni di ponti e infrastrutture di varia natura e varia complessità tecnica, sarebbe diventato per così dire l'elemento unificatore delle iniziative promosso dalle due città goriziane promosse a Capitale europea della Cultura. Un elemento evocativo rappresentato dal caratteristico verde-azzurro smeraldino delle acque dell'Isonzo (che si apprezza dalla sorgente fin quasi allo sbocco al mare) assunto come colore identificativo di Gorizia e Nova Gorica e di tutte le iniziative indette da GO!2025, che ha contraddistinto la comunicazione grafica e il veicolo informativo di un anno straordinario vissuto in regione e nel corrispondente territorio sloveno Brdo.

Un colore che proprio per queste nobili ragioni la Rassegna tecnica ha scelto per la caratterizzazione coloristica dell'anno 2025 della rivista.

Giorgio Dri

NOTA 1

Convegno internazionale e mostra *Ponti dell'Isonzo. Una riflessione sul progettare ponti oggi*, organizzati dall'Ordine degli Ingegneri Provincia di Gorizia, settembre 2025

NOTA 2

BIAGIO MARIN, *Gorizia, la città mutilata*, Editore il Comune di Gorizia, 1956

NOTA 3

ELIO CANDUSSI, *Promossa la collaborazione di Rassegna tecnica e la Gradbeni Vestnik di Lubiana*, in «Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia» n. 2/2008

NOTA 4

«Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia» n. 2/2008



Una mostra senza confini

Razstava brez meja

IL FIUME ISONZO E I SUOI PONTI

Storia, tecnica, architettura, ambiente e paesaggio

SALA ESPOSITIVA
AUDITORIUM DELLA CULTURA FRIULANA

Via Roma, 5 - **GORIZIA**

Dalle 10:00 alle 13:00 e dalle 15:00 alle 19:00 (lunedì chiuso)

13 MAGGIO - 8 GIUGNO 2025

 **ORDINE DEGLI INGEGNERI
PROVINCIA DI GORIZIA**



L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia nell'ambito di GO!2025

ALBERTO PICH, ingegnere, presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia

GO!2025 è stata un'occasione unica a cui l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia ha voluto portare il suo contributo in maniera forte e incisiva organizzando eventi che coniugassero il lato tecnico proprio della nostra professione con quello culturale rivolto al territorio e alle sue popolazioni. Poiché GO!2025 è stata la prima Capitale europea della Cultura transfrontaliera ("Nova Gorica-Gorizia Capitale europea della cultura 2025") si è pensato di sviluppare un progetto che avesse come soggetto "Il Ponte" inteso sia come opera dell'ingegno e sia come elemento ideale di unione tra due sponde, due territori, due comunità che altrimenti sarebbero rimasti divisi... Un "Ponte" che è stato naturale collocare sul fiume che attraversa e caratterizza Gorizia, così come gli altri ventidue ponti nei territori limitrofi.

Da queste basi è nata la mostra "Il fiume Isonzo e i suoi ponti" che è stata già visitata da più di un migliaio di persone anche in diverse località della nostra provincia e che, all'inizio di gennaio, verrà trasferita a Nova Gorica, presso il locale municipio continuando poi l'esposizione in Italia e in Slovenia. Si tratta di una mostra con oltre trenta pannelli illustrativi su storia, tecnica, architettura, ambiente, paesaggio, dei vari ponti sull'Isonzo (di cui venticinque in territorio italiano e dieci in sloveno). Nell'occasione è stato realizzato anche un video digitale del percorso del fiume Isonzo, dalla sorgente in Val Trenta (Slovenia) alla foce nel mare Adriatico: il video si sofferma su ogni singolo ponte consentendo una visione coerente della sua struttura e del suo inserimento nel contesto ambientale e antropizzato circostante.



↑
Inaugurazione della mostra “Il fiume Isonzo e i suoi ponti” con (da sinistra a destra) Črtomir Remec, presidente della Camera Ingegneri della Slovenia, Alberto Pich, presidente dell'Ordine Ingegneri di Gorizia, Rodolfo Ziberna, sindaco di Gorizia, Cristina Amirante, assessore alle Infrastrutture della Regione Friuli Venezia Giulia

Come naturale estensione della mostra e suo completamento è in stampa il catalogo della stessa che comprende tutto il materiale raccolto, in tre lingue, e una sezione inedita realizzata dal fotografo internazionale Moreno Maggi, con spettacolari fotografie aeree.
Tale esposizione non è stata l'unica iniziativa organizzata dagli ingegneri goriziani per GO!2025: prendendo spunto da essa si è ritenuto utile attivare anche un momento di riflessione con un convegno Internazionale che potesse proporre una serie di approfondimenti al fine di esaminare con maggior precisione i tratti della straordinarietà del fiume Isonzo, i caratteri tipologico-costruttivi di alcuni singolari

↓
Incontro di presidenti e rappresentanti di istituzioni internazionali di ingegneri in piazza Transalpina, in corrispondenza della traccia del “segno di confine” tra Italia e Slovenia.
In primo piano si stringono la mano Luca Scappini, segretario generale dell'Associazione di Ingegneria dei Paesi del Mediterraneo e consigliere del Consiglio nazionale degli Ingegneri, e Črtomir Remec, presidente della Camera Ingegneri di Slovenia

manufatti che lo attraversano, le problematiche relative alla realizzazione dei ponti ai giorni nostri.
Il convegno “Ponti sull'Isonzo – Progettare ponti oggi” ha riscosso un notevole successo con più di 130 spettatori in sala e oltre 750 collegamenti in streaming. L'Ordine ha inoltre voluto far conoscere Gorizia a tutti gli Ingegneri italiani, organizzando una sessione dell'assemblea dei Presidenti, che ha portato nella nostra città quasi un centinaio di Presidenti degli ordini territoriali degli Ingegneri da tutte le parti d'Italia.
Infine, ma non certo ultimo per minore rilevanza, Gorizia ha ospitato la firma del nuovo Statuto dell'Engineering Association of Mediterranean Countries. Ingegneri provenienti da



tre continenti – Europa, Africa e Asia – hanno scelto di essere presenti per sottolineare il ruolo della nostra città all'interno di un comune orizzonte di sviluppo tecnico e culturale.
È stato un impegno significativo, protratto per oltre due anni, ma i risultati ottenuti hanno superato di gran lunga le aspettative iniziali.
Un ringraziamento sincero va a tutti gli iscritti all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia, e in particolare a quelli (una quarantina circa) che, con generosità e spirito di servizio, hanno profuso il proprio tempo e le proprie competenze per raccogliere, selezionare e rendere accessibile al pubblico un patrimonio tecnico e culturale di grande valore.

Per la prima volta, un gruppo così ampio di professionisti ha affrontato un progetto che ha saputo superare i confini dell'ambito tecnico, per aprirsi al dialogo con la cultura e la storia del territorio. Questa iniziativa ha rappresentato anche un'importante occasione per rafforzare i rapporti con i colleghi ingegneri sloveni, sia con coloro che hanno contribuito alla redazione delle sezioni dedicate ai ponti in Slovenia, sia con i rappresentanti della Camera degli ingegneri di Slovenia della sede centrale di Lubiana.
Mi piace pensare e riferire che questo incontro rappresenti l'inizio di una nuova stagione di confronto e collaborazione, che auspico, e sono certo, porterà a nuovi e importanti risultati.



Engineering Association of
Mediterranean Countries

I

CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI INGEGNERI



THURSDAY
SEPTEMBER

182025

ENGINEERING
ASSOCIATION
OF MEDITERRANEAN
COUNTRIES





ORDINE DEGLI INGEGNERI
PROVINCIA DI GORIZIA



I ponti sanno anche raccontare...

GORAZD HUMAR, ingegnere, autore della parte slovena della mostra

14
RT 404

Il celebre ingegnere francese Paul Séjourné (1851–1939), costruttore di ponti e autore del più ampio trattato tecnico sull’argomento, *Grandes voûtes*, ci ha lasciato una riflessione particolarmente significativa sul tema dei ponti:

«*Respect aux vieux ponts – Rispetto per i ponti antichi!*».

Nel 1908 e poi di nuovo nel 1909 visitò la valle dell’Isonzo soffermandosi su alcuni dei suoi ponti più imponenti, tra cui il ponte ferroviario di Salcano. Con questo pensiero intendeva sottolineare che nei ponti antichi sono custodite le migliori conoscenze tecniche e artigianali del tempo in cui furono costruiti e che, proprio per questo, meritano il nostro massimo rispetto. I più significativi progressi dell’ingegneria civile, in tutte le civiltà e in ogni epoca storica, sono stati raggiunti proprio nella costruzione dei ponti - e ciò vale ancora oggi.

I ponte dell’Isonzo in mostra

Un analogo rispetto per i ponti dell’Isonzo è stato espresso anche da noi, ingegneri sloveni e italiani, attraverso la mostra a essi dedicata, che include sia le opere più antiche sia quelle più recenti. Con grande entusiasmo e spirito creativo abbiamo collaborato alla sua realizzazione, con l’intento di mettere in luce la straordinaria ricchezza del fiume e dei suoi ponti, indipendentemente dal fatto che sorgano sul territorio sloveno o su quello italiano. L’Isonzo scorre infatti per circa 100 chilometri in Slovenia e per poco meno di 40 in Italia.

Nel nostro lavoro non abbiamo visto il confine tra i due Stati; abbiamo visto soltanto il fiume che unisce territori e comunità lungo il suo percorso, dalla sorgente nella Val Trenta fino al suo incontro con il Mare Adriatico.

Pur essendo un fiume di confine e transfrontaliero, abbiamo scelto, nella preparazione della mostra, di superare questa etichetta e di considerarlo un elemento di unione nella vita condivisa di tutti gli abitanti che vivono lungo le sue sponde, al di là della nazionalità e del tracciato del confine di Stato.

Per la prima volta, grazie alla mostra dedicata ai ponti dell’Isonzo, il pubblico ha potuto scoprire in modo chiaro e organico il filo che percorre l’intero fiume: i suoi ponti, dai più piccoli e semplici nel tratto superiore, fino alle strutture più imponenti nella parte finale del corso. È stato davvero un progetto che meritava di essere intrapreso, non solo per illustrare gli aspetti tecnici della costruzione dei ponti, ma anche per mettere in luce il loro ruolo nella nostra vita quotidiana, quando li attraversiamo con naturalezza, quasi senza pensarci, passando in un attimo da una riva all’altra.



↑
Il ponte ferroviario di Salcano con l'arco in pietra più grande al mondo. La luce dell'arco è di 85 metri (foto Simon Monfardini)

↓
Il ponte di Napoleone presso Caporetto (foto Jošt Gantar)

È davvero affascinante osservare la mappa del corso dell'Isonzo e scoprire, lungo il suo tragitto, i nomi dei paesi che portano con orgoglio l'indicazione di trovarsi “sull’Isonzo”. Ne menziono solo alcuni, pur sapendo che sono molti di più. Nel tratto medio del fiume se ne trovano due: Most na Soči (Ponte sull’Isonzo o Santa Lucia) e Kanal ob Soči (Canale d’Isonzo); un po’ più a valle, nella pianura friulana, Farra d’Isonzo (Fara ob Soči) e Gradisca d’Isonzo (Gradišče ob Soči). I loro ponti sono elementi irrinunciabili dell’immaginario fotografico di questi luoghi, mentre a Fara ob Soči (Farra d’Isonzo) sopravvive ormai soltanto il ricordo dell’antico e celebre ponte romano che un tempo attraversava l’Isonzo.

Ho scritto più volte che anche le pietre dei ponti sanno parlare. Bisogna solo saper ascoltare il loro linguaggio. Raccontano le conoscenze tecniche dell’epoca in cui furono costruiti, la cultura della lavorazione della pietra e l’arte dell’edificazione dei ponti, sviluppatasi nel corso dei millenni fino all’inizio del XX secolo, quando l’avvento e l’impiego del cemento portarono quasi alla scomparsa di queste tradizioni. I resti delle antiche fondazioni e le tracce dei danni riportati dai ponti costruiti prima della Prima e della Seconda guerra mondiale parlano anche della storia dei luoghi in cui sorsero. La vita delle popolazioni lungo l’Isonzo è stata segnata in modo profondo da entrambe le guerre mondiali. I ponti, nella storia dell’umanità, sono sempre stati tra le prime vittime materiali dei conflitti: venivano distrutti tanto dagli attaccanti quanto dai difensori. Durante la Prima guerra mondiale, sul fronte dell’Isonzo furono demoliti quasi tutti i ponti del fiume, sia stradali sia ferroviari. Nella Seconda guerra mondiale, invece, gli attacchi aerei alleati presero di mira soprattutto le linee ferroviarie lungo l’Isonzo e i relativi ponti. Solo il ponte ferroviario di Salcano subì sei attacchi aerei ma, fortunatamente, rimase in piedi, riportando soltanto lievi abrasioni.

Durante la Prima guerra mondiale, l’Isonzo e i suoi ponti, devastati dalle numerose distruzioni, divennero un vasto terreno di prova per la costruzione di ponti militari, sia ponti di barche sia strutture provvisorie in acciaio. Non citerò deliberatamente gli eserciti che li realizzarono, poiché oggi questo non ha più rilevanza; preferisco osservare queste opere unicamente dal punto di vista ingegneristico. Nel solo tratto di dieci chilometri tra Plava e Canale furono costruiti ben sedici ponti di barche su chiatte metalliche. Sui ponti ferroviari di Salcano e di Aiba, presso Canale, vennero installate imponenti strutture provvisorie in acciaio del tipo Roth-Waagner, capaci di essere montate rapidamente sui segmenti danneggiati. Sul ponte di Salcano fu addirittura



→
Il ponte di Canale d'Isonzo (foto Damijan Simčič)

Il ponte ferroviario di Ajba presso Canale d'Isonzo (foto Damijan Simčič)

Il ponte di Osimo presso Salcano che porta al Collio sloveno (foto Hana Furlan)

realizzata la più grande struttura temporanea in acciaio mai montata: un ponte Roth-Waagner con una campata di circa 90 metri. Le guerre richiesero dunque straordinarie imprese di ingegneria militare, che la mostra restituisce con grande efficacia.

Proprio in questa sezione dedicata alla distruzione dei ponti durante le guerre, la mostra riesce a superare sé stessa. Per la prima volta vengono presentati insieme tutti gli effetti dei conflitti, con le devastazioni inflitte alle opere pontistiche, senza distinzione tra i ponti situati nel tratto italiano o in quello sloveno dell’Isonzo. Le fotografie dei ponti distrutti parlano da sole: mostrano non solo ciò che è accaduto alle strutture, ma anche ciò che hanno vissuto le persone che abitavano lungo il fiume durante gli anni di guerra. È questa la nota profondamente umanistica della mostra, il messaggio che essa trasmette attraverso le immagini dei ponti distrutti dal conflitto.

Concludo con un pensiero: l’Isonzo, nella sua lunga storia, ha già pagato un prezzo fin troppo alto alla guerra. Per questo, nessun conflitto deve mai più trovare spazio qui. Mai più. I ponti dell’Isonzo, insieme alle storie e ai destini delle persone che hanno vissuto lungo le sue rive, ce lo ricordano con assoluta chiarezza.



La manutenzione dei ponti in FVG Strade spa: riflessioni

LUCA VITTORI, ingegnere, direttore tecnico di Friuli Venezia Giulia Strade spa

La società Friuli Venezia Giulia Strade spa (in seguito anche FVGS) gestisce, mantiene e potenzia la quasi totalità della rete viaria statale e regionale ricadente nel territorio regionale dal 2007. Ha una rete di circa mille chilometri suddivisa in tre centri che si chiamano Centri di manutenzione che sovrintendono rispettivamente la rete stradale della ex provincia di Gorizia e Trieste, di quella di Udine e di quella di Pordenone. La società è infatti nata nella seconda metà del primo decennio del 2000, quando era in atto la tendenza di far convergere le competenze delle strade statali dalla società Anas che è il gestore nazionale delle strade statali, a specifiche società all'uopo costituite con giurisdizione regionale.

Dal 2018 la società FVGS ha acquisito anche le competenze di ulteriori circa duecento chilometri di piste ciclabili facenti parte della così detta Rete ciclabile regionale (RECIR) che è costituita da undici itinerari ciclabili che collegano da nord a sud e da ovest a est i principali centri urbani e le più rinomate località turistiche della regione. Spesso i tracciati ciclabili si sviluppano sfruttando i sedimi di vecchie linee ferroviarie oggi dismesse che sono caratterizzati da molte opere d'arte, anche di notevole interesse per tipologia costruttiva e per dimensione.

La rete carraia di competenza di FVGS, ossia senza considerare la rete ciclabile RECIR, è caratterizzata da 515 ponti, intendendo per ponte ogni infrastruttura che ha più di sei metri di luce, e si avvale di una specifica unità operativa all'uopo creata nel 2023 (Ufficio Ponti), diretta dal ingegnere Pietro Filipuzzi, che è composta da sette tecnici che quotidianamente svolgono le visite ispettive ai ponti come previsto dal Decreto ministeriale n. 204 del 1 luglio 2022 che è la Linea guida vigente in materia di sicurezza dei ponti. Dette visite ispettive vanno ripetute con cadenza periodica prestabilita a seconda dello stato di degrado e di impiego in cui si trovano i manufatti. Il Decreto, di cui è allo studio un aggiornamento che dovrebbe prevedere una riduzione delle visite ispettive, prevede attualmente che dette ispezioni vengano ripetute con tempi ravvicinati e quindi risulta molto oneroso per ogni ente gestore di strade che, per rispettare dette scadenze, deve disporre di adeguate risorse economiche e di personale all'uopo istruito.

Tanto per dare un riferimento, la rete di FVGS che su circa mille chilometri ha 515 ponti, allo stato attuale della loro conservazione, per assolvere ai dettami ministeriali, richiede di fare, in funzione della vulnerabilità e dello stato di attenzione di ogni singola opera, visite ispettive che impegnano quotidianamente e a tempo pieno un gruppo di otto tecnici. Questo perché più della metà dei ponti della rete di

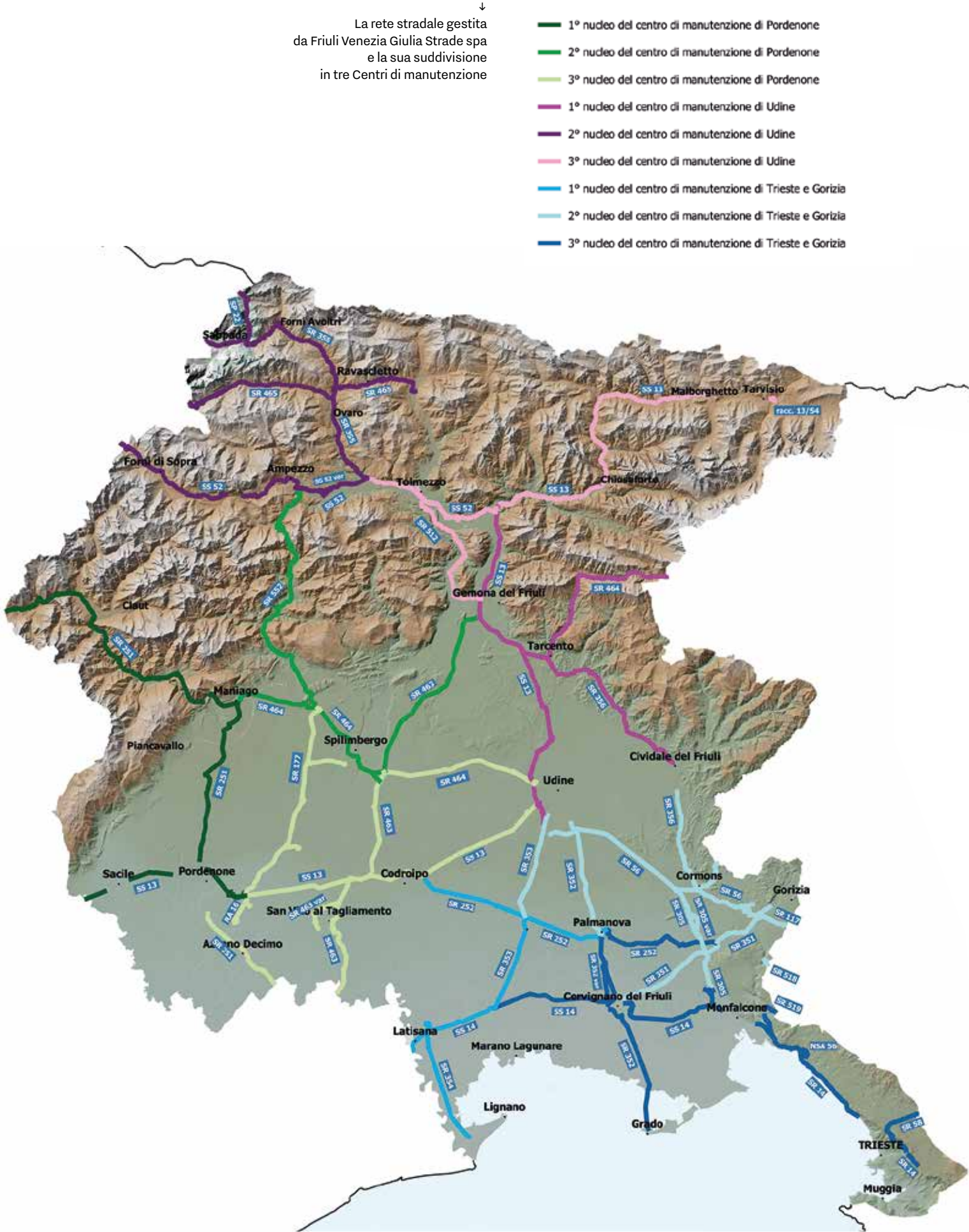
competenza rientrano nelle classi di attenzione media, medio alta e alta, mentre la restante metà rientra nelle classi bassa, medio bassa e media. Un tanto ipotizzando di operare ogni visita ispettiva con due ispettori, in coppia in quanto si è spesso chiamati a operare in zone montane e poco facilmente raggiungibili. Il numero di ispezioni da garantire è infatti di circa sei per ogni giorno lavorativo annuo. Tenuto conto di tale onerosità, per i gestori è sicuramente auspicabile una rivisitazione della periodicità con cui si devono ripetere le ispezioni, senza per questo compromettere la sicurezza e l'attendibilità dei risultati.

Alcune tipologie di difettosità

Le difettosità tipiche che si rilevano più frequentemente nell'ambito delle visite ispettive sono comunque variabili in funzione della tipologia di infrastruttura e di materiali dell'opera che si indaga. I giunti sono sempre elementi di particolare vulnerabilità, così come gli impalcati quando sono privi di impermeabilizzazione, e purtroppo sono la maggior parte. Questo anche perché, ormai da più di un ventennio per assicurare i migliori standard di sicurezza alla circolazione nel periodo invernale, tutti i gestori stradali impiegano in maniera massiva i sali disgelanti con cui viene trattata la pavimentazione stradale con miscele di cloruri e calcio antighiaccio di tipo preventivo che vengono ripetuti più volte nell'anno e che risultano però micidiali, specialmente per il calcestruzzo delle opera prive di impermeabilizzazione compromettendone la durabilità.

La materia ispettiva dei ponti

Il citato Decreto ministeriale n. 204 è quello che regola la materia ispettiva dei ponti e che ne declina il numero di volte che vanno ripetute le visite di ispezione sui manufatti. Ci sono cinque livelli di ispezione (denominati 0, 1, 2, 3 e 4), in realtà c'è anche un sesto livello denominato 5 che prende in considerazione, non la singola opera, ma la rete stradale nel suo complesso, ossia valuta le alternative di percorso in caso di obbligata chiusura di una data tratta stradale per deficit di uno o più manufatti posti lungo la stessa. Detto livello dà quindi la misura della resilienza della rete in caso di impraticabilità di un certo manufatto che possa compromettere la percorribilità di un dato tratto di strada e l'esistenza di alternative per poter raggiungere località altrimenti precluse. In altre parole, se un transito parte dal punto A e deve raggiungere il punto B, quali sono le alternative di percorso? Se ce una sola possibilità di tracciato, qualora questo dovesse venire meno, non ci sono soluzioni alternative e quindi riserve



di sicurezza per cui la rete non è performante. Diverso, se invece, a fronte di un deficit localizzato su un ponte, sussiste un percorso alternativo per andare da A a B.

Si precisa che gli ispettori che svolgono le visite ispettive dei manufatti da cui discende la classificazione della vulnerabilità dei ponti, per poter espletare tale funzione devono fare un corso specifico di preparazione che si svolge secondo le regole contenute in una specifica norma UNI. A oggi non esiste però un registro degli ispettori né a livello nazionale ministeriale né regionale.

Per i primi cinque livelli ispettivi, il Dm 204/2022 già ricordato, prevede delle precise scadenze temporali.

In particolare, il citato Dm prevede che il livello 2 venga concluso con date temporali diversificate a seconda della presunta capacità operativa dell'ente gestore. Più stringente per le concessionarie autostradali che tipicamente sono i gestori stradali più organizzati e con maggiori risorse economiche, e più comoda per gli altri gestori. Comunque sia, per tutti i gestori italiani il livello 2 dovrà essere ultimato entro il 31 dicembre 2026. La società FVGS è stata equiparata agli enti gestori delle regioni, provincie, città metropolitane e pertanto doveva rispettare la data di ultimazione delle ispezioni di livello 2 entro il 30 giugno 2025, come di fatto è avvenuto.

I livelli 3 e 4 prevedono invece l'individuazione delle necessità di intervento su ogni data opera. In particolare, il livello 4 è quello che richiede la completa e accurata conoscenza dell'opera come inserita nel contermino contesto geologico ed idraulico che pure deve essere oggetto di valutazione.

A conclusione delle indagini ispettive svolte al Livello 2 con cui si è acquisito il patrimonio conoscitivo delle opere, bisogna poi procedere con i successivi livelli di ispezione al fine di assicurare la sicurezza dei manufatti per l'utenza anche programmando eventuali interventi di ripristino e riqualificazione e/o messa in sicurezza dei singoli manufatti. Si tenga presente che tali scelte discendono dalla classificazione di tutte le opere suddivise per classe di attenzione (*bassa, medio-bassa, media, medio-alta, alta*) su cui si dovrà poi decidere e programmare come e quando intervenire. Si osserva che la definizione della classe di attenzione di una certa opera tiene conto, oltre che del suo stato di conservazione intrinseco, anche delle modalità d'uso ossia del traffico veicolare che la impegna. Quindi è legato al cosiddetto Tgm (traffico giornaliero medio) in specie di quello di tipo pesante. Più è alto il traffico che interessa l'opera e maggiore è l'incidenza dei mezzi pesanti, e più aumenta la classe di attenzione. Nell'ambito della rete stradale di FVGS più di metà dei ponti è in classe di attenzione *alta o medio-alta*.

Si tenga conto che a seconda della classe di attenzione di un'opera, si noti peraltro come i ponti ricadenti nella zona della montagna hanno una classe di attenzione più alta di quella dei ponti posti in pianura, il citato Dm 204/2022 prevede la ripetizione delle visite ispettive con una frequenza che diventa più fitta per quelle con classe di attenzione maggiore.

Sulla scorta di tale bagaglio di informazioni acquisite avendo ultimato il livello ispettivo 2, e avendo avviato per alcuni specifici ponti le ispezioni dei livelli 3 e 4, la società FVGS – nel rispetto di quanto prevede il Dm 204/2022 – ha

provveduto a dotarsi di un sistema di gestione dei ponti (BMS) che è tutt'ora in corso di implementazione, e che integra un insieme di procedure, modelli ed un database che raccoglie tutte le informazioni disponibili sui ponti e viadotti ovvero:

- informazioni derivanti dal censimento dei ponti (tipologia, dimensioni, materiali, anno di costruzione, documentazione di progetto, disegni contabili, relazione a strutture ultimate, collaudo, ecc.);
- informazioni derivanti dalla periodica attività ispettiva sui ponti (schede di valutazione dello stato di conservazione) e/o dai sistemi di monitoraggio in continuo;
- informazioni derivanti dalle puntuali valutazioni di sicurezza strutturale riferibili alla NTC 2018.

Sulla base di tali informazioni, con un approccio multilivello e di gestione del rischio, è stato elaborato dalla società un documento di programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria sui ponti che prevede una previsione di spesa e una evoluzione temporale delle priorità. Tale documento è dinamico e sarà oggetto di aggiornamenti a seconda dell'evoluzione della difettosità dei vari manufatti e dell'evoluzione del loro stato manutentivo.

Tale documento ha inoltre la finalità di poter disporre, per ogni ponte, del suo modello matematico gemello su cui simulare a tavolino il comportamento deformativo e tensionale e quindi poterne prevedere l'evoluzione temporale a fronte di azioni che possono presentarsi nel corso della vita dell'opera, come il transito di un carico eccezionale particolarmente gravoso o un'azione naturale esterna (sismica, azione termica, vento). Si tenga conto che il Ministero ha avviato un sistema di catalogazione di tutte le opere (ponti, ma non solo) su scala nazionale per poter disporre della conoscenza e prevedere l'evoluzione del patrimonio infrastrutturale nazionale. Trattasi della banca dati ministeriale denominata AINOP in cui dovrebbero convergere tutti i documenti di progettazioni, costruzione e manutenzione delle opere che costituiscono l'edificato del patrimonio infrastrutturale statale.

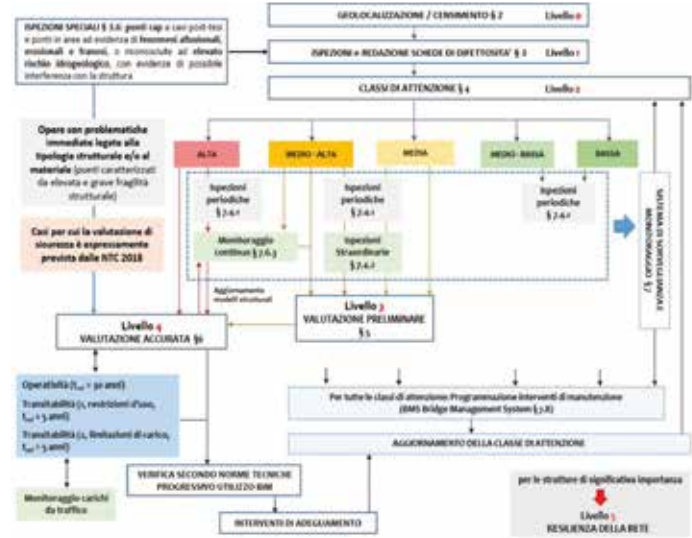
Si tenga conto che con tale disponibilità di dati, modelli e conoscenze si è poi in grado di valutare se un dato carico eccezionale possa o meno transitare su un dato manufatto consentendone la sua autorizzazione. Tale aspetto è di assoluta importanza ai fini della verifica statica dell'opera prima di autorizzare il transito di un dato carico eccezionali lungo la rete. Tali informazioni sono particolarmente importanti nell'ambito aziendale in quanto la rete stradale di FVGS connette i tre principali porti regionali (Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro) con tutti i poli industriali regionali tra cui spicca la realtà industriale della Danieli a Buttrio (Udine) che è origine di innumerevoli trasporti eccezionali che, organizzati da ditte specializzate, producendo un rilevante reddito annuo per la società. Sul punto si osserva che se l'ufficio Ponti è quello che stabilisce tecnicamente se un manufatto è in grado o meno di supportare il transito di un dato carico (trasporto eccezionale), il suo alter ego amministrativo è l'ufficio Trasporti Eccezionali che è quell'ufficio che raccoglie, istruisce e riscuote il pagamento di ogni pratica autorizzativa al fine del rilascio dell'autorizzazione al transito di un TE. È questo l'ufficio preposto alla verifica

La distribuzione dei 515 ponti lungo la rete di competenza



Friuli Venezia Giulia Strade spa gestisce lungo le strade statali e regionali 515 ponti (evidenziati in colore rosso) di lunghezza maggiore o uguale a 6 metri (incidenza media di 1 ponte/2 km) e circa 1.500 opere minori (evidenziate in colore azzurro) di lunghezza inferiore a 6 metri, per complessive circa 2.000 opere carrabili (incidenza media di 2 opere carrabili/km). Restringendo il campo di interesse alle opere di lunghezza maggiore o uguale a 2 metri risultano in gestione 1.140 ponti (incidenza media superiore a 1 ponte/km)

	Livello 0 - Censimento (§ 2)	Livello 2 - Analisi rischi rilevanti e attribuzione classe di attenzione (§ 4)
Concessionarie autostradali	-----	entro il 30.06.2023
ANAS S.p.A.	entro il 31.12.2022	entro il 31.12.2023
Regioni, Province, Città Metropolitane	entro il 31.12.2023	entro il 30.06.2025
Comuni con resid. > 15000	entro il 30.06.2024	entro il 30.06.2026
Comuni con resid. ≤ 15000	entro il 30.06.2024	entro il 31.12.2026



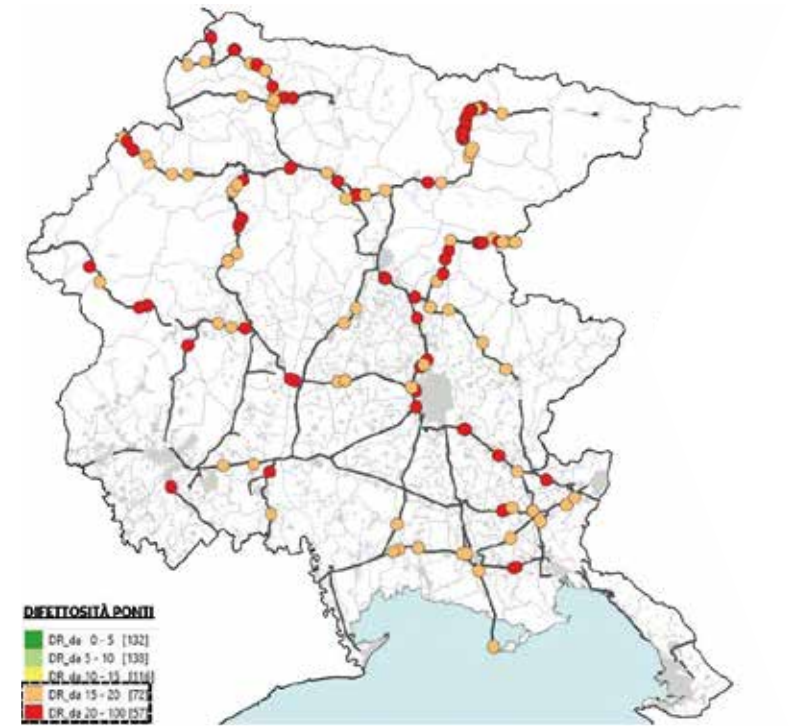
ed autorizzazione dei TE che, dal punto di vista della redditività aziendale, è rilevante in quanto i trasporti eccezionali pagano dei canoni di transito che per FVGS sono dell'ordine del milione di euro annui. Peraltro, le tariffe che vengono applicate da FVGS, per volontà della Direzione regionale competente, sono ferme da oltre 13 anni e, quando nel 2025 si voleva aggiornare dette tariffe regionali equiparandole a quelle nazionali che vengono applicate dalle altre regioni, la giunta regionale non lo ha consentito.

Sempre nell'ambito dei trasporti eccezionali e della loro rilevazione e sorveglianza ai fini del rispetto delle condizioni di transito nonché per agevolare le ditte che organizzano la logistica dei trasporti eccezionali ed espletano le relative pratiche amministrative autorizzative, rientra l'importante esperienza maturata dalla società FVGS qualche anno fa nell'ambito di una partnership sviluppata con l'Austria nell'ambito del progetto europeo Interreg Italia – Austria e denominato SWIT.

Questo progetto si prefiggeva due principali obiettivi:

1. individuare un sistema unico di autorizzazione per il rilascio delle autorizzazioni dei trasporti eccezionali, ossia tale che una ditta di TE possa fare un'unica richiesta su un portale nel cui ambito i Gestori interessati dal tracciato individuato nella pratica, possano rilasciare il nulla osta di competenza senza che debba essere la ditta a doversi fare carico di richiedere l'autorizzazione ad ogni uno dei singoli Gestori interessati dall'itinerario. Quindi, un portale unico in cui, per tutto il territorio della regione, si possa

CDA -	Bassa	Media - Bassa	Media	Media-Alta	Alta
Frequenza Opere "Tipo 1"	Biennale	18 mesi	Annuale	In funzione del monitoraggio o semestrale	In funzione del monitoraggio o semestrale
Frequenza Opere "Tipo 2"	Annuale	9 mesi	Semestrale	In funzione del monitoraggio o trimestrale	In funzione del monitoraggio o trimestrale



DEFETTIVITÀ PONTI
CR da 0 - 5 [132]
CR da 5 - 10 [138]
CR da 10 - 15 [116]
CR da 15 - 20 [72]
CR da 20 - 100 [52]

←

Il Dm 204 del 1 luglio 2022 e le scadenze temporali per assolvere il livello ispettivo 2

Il Dm 204 del 1 luglio 2022 e i livelli ispettivi

←

I ponti di competenza di FVGS suddivisi per classe di attenzione:

- alta 191 (puntino rosso)
- medio-alta 95 (puntino arancio)
- media 204 (puntino giallo)
- medio-bassa 24 (puntino verde chiaro)
- bassa 1 (puntino verde scuro)

attivare una unica pratica che venga trattata in maniera unitaria dai vari Enti gestori interessati dal tragitto del TE senza che il trasportatore si debba interfacciare con i singoli gestori.

2. installare una pesa dinamica, ossia un sistema meccanico che possa rilevare automaticamente i mezzi in transito in una data sezione stradale rilevando i dati del mezzo, la velocità, la lunghezza, la traiettoria di transito ed il peso senza dover fermare il mezzo e portarlo in una pesa pubblica.

Il primo obiettivo del progetto è stato attivato ma, dopo un anno circa di attività e messa a punto dei flussi informativi, quando si doveva rinnovare il protocollo e il finanziamento per renderlo ulteriormente disponibile, è venuta meno la volontà politica di farlo e il progetto non ha avuto seguito.

Invece, per quanto riguarda la pesa dinamica è stata installata ed è perfettamente funzionante lungo la strada regionale 13 in comune di Pontebba. Detta pesa meccanica (sistema commercialmente conosciuto come Bisonte) è stata ben calibrata e fornisce dati attendibili dei mezzi in transito di cui rileva la massa, la dimensione e i dati del transito leggendo la targa.

Si auspica che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti consenta di omologare detta tipologia di impianto così da poter essere utilizzato anche per produrre le sanzioni a quei transiti eccezionali che non rispettano le prescrizioni con cui sono stati autorizzati. È questa purtroppo una situazione alquanto diffusa: transiti più pesanti di quanto autorizzato, geometrie che debordano dalla sagoma limite consentita, limiti di velocità non rispettati e traiettorie di guida non conformi (transito laterale anziché in centro strada). Inoltre, gli autotrasportatori, ma anche le ditte produttrici degli autocarri con cui si movimentano i trasporti eccezionali, mettono in atto astuzie e tecnologie atte a disattendere le autorizzazioni dei TE, per esempio, consentendo di far alzare in corsa uno degli assi della motrice così che – per esempio – un mezzo nativo a quattro-assi transita di fatto con soli tre assi appoggiati a terra.

Le case produttrici propagandano tali opzioni sostenendo che fanno risparmiare l'usura degli pneumatici nonché il carburante, sostenendo riduzioni dei costi di esercizio fino al 8%. Tutto questo senza alcun riguardo che in questa maniera le azioni che vengono impresse sulle opere d'arte da un mezzo che dovrebbe transitare con 4 assi ma che invece transita con soli 3 assi, provocano danni alle infrastrutture molto maggiori aumentandone il deteriorano.

←

La pianificazione della manutenzione straordinaria:

- DR 132 da 0 a 5 (puntino verde scuro)
- DR 138 da 5 a 10 (puntino verde chiaro)
- DR 116 da 10 a 15 (puntino giallo)
- DR 72 da 15 a 20 (puntino arancio)
- DR 57 da 20 a 100 (puntino rosso)

↓

Dal modello informatico BIM agli ambienti condivisi

La pesa dinamica

Il sistema Bisonte

La gestione dei ponti stradali e l'architettura informatica di supporto

I modelli informativi BIM e gli ambienti di condivisione dati CDE

La classificazione e le azioni di verifica e monitoraggio delle infrastrutture, per essere efficaci, devono essere inserite in un quadro complessivo di **gestione anche informativa delle opere** che, tenendo conto delle effettive necessità e delle risorse disponibili, miri a garantire livelli di sicurezza adeguati al patrimonio infrastrutturale. Pertanto è necessario che l'Ente gestore, nell'ambito delle attività di classificazione, verifica e monitoraggio, implementi dei **modelli informativi dell'infrastruttura** (BIM vs. «digital twin») che consentano una gestione efficace e trasparente delle opere attraverso l'utilizzo di **ambienti di condivisione dati** e piattaforme interoperabili dei dati e dei modelli informativi. Tali modelli informativi, creati in un primo tempo nell'ambito della verifica strutturale approfondita (Livello 4), sulla base dei rilievi, delle prove sui materiali e dei monitoraggi effettuati ed in corso, possono costituire lo scheletro informativo dell'**Archivio Informativo Nazionale delle Opere Pubbliche (ANOP)**.



IL MONITORAGGIO STRUTTURALE NEI RIGUARDI DEI TRASPORTI ECCEZIONALI

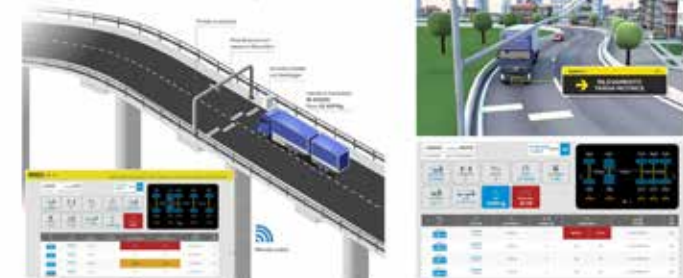
Il monitoraggio «continuo» dei trasporti eccezionali in transito sulla rete FVGS (sperimentazione su un caso studio)



IL MONITORAGGIO STRUTTURALE NEI RIGUARDI DEI TRASPORTI ECCEZIONALI

Il monitoraggio «continuo» dei trasporti eccezionali in transito sulla rete FVGS (sperimentazione su un caso studio)

- Il sistema di pesatura dinamica (WIM: weight in motion)



Questo è l’Isonzo

ANDREA BELLAVITE

Tre sono i nomi da prendere in considerazione: in italiano è maschile = fiume Isonzo, in sloveno è femminile = *reka Soča*, in latino è neutro = *flumen Sontium*. Sembra che la radice antica sia celtica, legata alla parola *aeson*, che richiama l’acqua in movimento.

Il genere maschile

L’elemento maschile richiama molti aspetti delle sue rive. Solo per citarne alcuni, dal punto di vista geologico viene in mente la forza dei minerali che, veicolati dalla corrente, hanno scavato le forre profonde della Mlinarica o quelle che lambiscono i paesi di Soča, Kobarid, Most na Soči e Kanal. Riflettendo sulla vita sociale, il primo pensiero va ai minatori di Trenta, giunti da tante zone delle Alpi per trarre dalla roccia sotto lo Jalovec il ferro: un lavoro durissimo, nel gelo invernale o nella calura estiva, per ricavare qualche spicciolo da spendere per procurare un pezzo di pane alla famiglia. Oppure si può pensare al rischio dei bracconieri, in bilico sulle cenge del Triglav, a cacciare il camoscio per poter sopravvivere, sfuggendo ai controlli delle guardie imperiali. A volte poteva accadere di trovarsi faccia a faccia con l’orso, ma nei racconti leggendari si poteva incontrare Zlatorog, l’affascinante ma temibile camoscio dalle corna d’oro, collocato a guardia del mitico meraviglioso giardino delle Rojenice.

E poi, come non pensare alle strade che dal tempo precedente la colonizzazione romana portavano mercanti ed eserciti da Aquileia verso il Norico, attraversando il Predil? Oppure all’ardita e tortuosa via del passo Vršič, sistemata durante la Grande Guerra dai prigionieri russi, tanti travolti dalle frane e dalle valanghe? Una cappella con le cupole che caratterizzano le chiese ortodosse li ricorda, già dal 1917, qualche chilometro più a sud di Kranjska Gora.

E a proposito di fatti tragici è necessario pensare anche alla guerra. La prima mondiale ha visto tanto sangue arrossare le sponde, come aveva previsto profeticamente il grande poeta Simon Gregorčič, l’usignolo di Gorizia, nella sua indimenticabile poesia dedicata proprio all’Isonzo. Il fascismo, con la sistematica persecuzione del popolo sloveno, aveva distrutto l’unità nella diversità che si respirava nell’intero territorio. La Seconda guerra mondiale aveva portato nuovi tremendi eventi e tragedie sull’intero bacino isontino: l’occupazione e la successiva guerra di liberazione partigiana dal nazi-fascismo, le vendette postbelliche. Quante dolorose vicende ha visto l’Isonzo, nella prima metà del XX secolo!

Una citazione va anche allo sfruttamento del fiume. Dopo l’infanzia e la giovinezza, l’Isonzo diventa lago di santa Lucia,

formato dalla dalla diga di Doblar. Ad Ajba lo sbarramento serve per creare l’invaso dal quale l’acqua viene sollevata con le pompe di notte fino al lago artificiale del Kanalski Vrh, cinquecento metri più in su, per essere poi rigettata con forza giù di giorno, per produrre il massimo di energia con il minimo costo possibile. Poi si arriva ad Anhovo, con il cementificio oggi co-inceneritore che ha dato alla gente del fiume il pane, ma ha tolto tanta salute, con le polveri d’amianto prima, con i residui dei rifiuti bruciati poi e, in generale, con l’inquinamento delle acque. A Solkan c’è l’ultima grande diga, ma anche nel territorio italiano ci sono sbarramenti, canali e idrovore per irrigare più possibile i campi, con la conseguenza recente di improvvise inondazioni, siccità devastanti, morie di pesci e molti altri problemi, legati alla classica difficoltà di trovare una mediazione tra il rispetto della natura e le esigenze della vita dell’uomo e della società.

Il genere femminile

L’elemento femminile ricorda la delicatezza, la bellezza, la forza travolgente della maternità, l’anelito inesauribile alla pace. Le donne hanno trasformato la dura terra dell’alta valle della Soča in campi di cereali, scavando le zolle indurite dal gelo, per trarne il cibo necessario alla vita dei propri figli. Hanno ispirato mirabili opere d’arte, anzitutto il grande pittore Tone Kralj e sua moglie Mara, che hanno disseminato l’intera valle isontina di straordinarie memorie, capaci di unire l’afflato sacro del dettato cristiano all’amore per la patria e all’impegno efficace per rivendicare il diritto alla libertà contro ogni forma di totalitarismo nazionalista.

Femminile è anche l’essenza e l’impareggiabile colore delle acque, limpide e verdeggianti la mattina, smeraldo a mezzogiorno, bleu scure la sera, nere come la pece durante la notte. E poi la trota marmorata, guizzante felice tra le rocce modellate dal tempo e i giardini di fiori delle alpi, come quelli che fanno bella mostra di sé nell’*Arboretum Juliana*, che ricorda la ricerca smaniosa della Scabiosa Trenta che a suo tempo aveva stregato il conquistatore delle Alpi Giulie Julius Kugy.

Ma l’elemento femminile riecheggia soprattutto nella rumoreggiante sorgente, *Izvir Soče*, una sorta di maternità, l’erompere della nuova vita, concepita nel grembo delle vette Mojstrovke e proiettata verso il sud, nella gioia del succedersi delle fresche cascate infantili.

La Soča è il fiume dei ponti, nella dimensione femminile della pace, della convivenza tra popoli che hanno lingue, culture, spesso religioni e concezioni della vita diverse: le commoventi passerelle di Trenta, gli arditi archi di Kobarid

e Most na Soči, la più ampia luce d’arco di pietra del mondo, con il celebre ponte ferroviario di Solkan, le moderne vie autostradali della parte del fiume ormai vicina al mare.

Femminile è anche l’insegnamento e l’impegno per abbattere i muri che hanno diviso per tanti anni l’area goriziana, il desiderio di abbracciare i propri cari che ha riaperto il confine dopo la “domenica delle scope”, il 13 agosto 1950, il lungo cammino verso l’indipendenza della Slovenia, verso l’unione con la comunità europea, verso la capitale europea della cultura (da notare, sono tutti termini femminili).

E in questo capitolo, rientra anche il punto d’arrivo, *izliv Soče*, la foce dell’Isonzo, là dove le acque, ormai pacificate dal lungo fluire, si dirigono lentamente verso l’ultimo capitolo. È lì che avviene il miracolo del confondersi con l’Adriatico, dal quale, evaporando, esse ritorneranno nel cielo per irrorare sotto forma di pioggia di nuovo i monti, impregnare la terra ed erompere nuovamente dalla stessa sorgente, in quell’eterno ciclo di vita morte e rinascita che fa parte dell’essenza di tutto ciò che esiste.

Il genere neutro

Il neutro rimanda alla dimensione divina. Fin dall’antichità le sorgenti, i laghi e in generale le acque, sono stati riconosciuti come portatori di un particolare messaggio trascendente. È l’orizzonte del “sacro”, un’intensa spiritualità, non intesa come una specifica forma religiosa, ma come la percezione di quello che il teologo Rudolf Otto definiva il “tremendum” e “fascinans”. È ciò che crea stupore, un senso di sublime che non si può semplicemente spiegare attraverso la razionalità, come pure una profonda inquietudine che spesso si traveste di dolce, insopprimibile malinconia. Questa potenza generativa, molto spesso incontrollabile nella sua essenza, ha bisogno di essere incanalata per non travolgere letteralmente le fragili percezioni umane.

In un fiume, questa constatazione rimanda anzitutto ai due elementi che maggiormente interpellano la vita umana, ovvero la sorgente (nascita) e la foce (morte). Cosa c’era prima dell’essere o cosa ci sarà dopo? Sono domande paradossali, senza risposte, perché la nostra ragione funziona nelle categorie dello spazio e del tempo ed è impossibile concepire il non-essere, proprio perché non corrisponde alla dimensione spazio-temporale del qui e dell’ora. Il fiume richiama la trascendenza nei suoi aspetti di fascinosa bellezza – e l’Isonzo offre migliaia di scorci che suscitano l’ammirazione del cuore e della mente – ma fa pensare anche a una potenza incontrollabile, quando la piena travolge tutto ciò che è vivente e minaccia la stessa sussistenza delle popolazioni e delle città che si trovano sulle sue rive.

Ed è per questo che ogni fiume rimanda anche ai suoi misteriosi protettori. Ad Aquileia si contemplano l’altare dedicato al *Deus Aesontius*, trovato nei pressi di quella meraviglia che deve essere stato il ponte romano sulla via Gemina alla Mainizza, come pure una piccola ara dedicata al *Deus Timavus*. Qualcuno ha individuato perfino un “deus” *Aeson* e ha fatto risalire all’elemento numinoso lo stesso nome del fiume. Era probabilmente considerato il protettore delle acque. In epoca cristiana, i culti precedenti sono sostituiti sostituito da alcune forme soltanto apparentemente legate alla nuova religione trionfante nell’impero romano, ma in

realtà in piena continuità con le suggestioni del passato. Si valorizza la figura di san Giovanni Battista, legata al battesimo di Gesù nel Giordano, ma presente anche negli arcani culti misterici, legati alla natura e alla forza generativa delle acque e della natura, che trovano un significativo esempio nell’esperienza degli “staroverci” nella valle dell’Isonzo o dell’Idrijca. Ovunque, soprattutto nei pressi dei ponti, si incontra la statua di San Giovani Nepomuceno, assunto a protettore dei fiumi per il solo fatto di essere stato martirizzato, nel contesto delle varie guerre di religione che hanno messo a dura prova l’Europa nell’ultima fase del Medioevo, annegato dopo essere stato gettato nella Moldava.



La penna di Ungaretti per una sintesi

Tutto ciò si sintetizza nel celebre frammento dei *Fiumi* di Giuseppe Ungaretti:

[...]
Questo è l’Isonzo
E qui meglio
Mi sono riconosciuto
Una docile fibra
Dell’universo
[...]

Gorizia e Nova Gorica: un’opera transfrontaliera

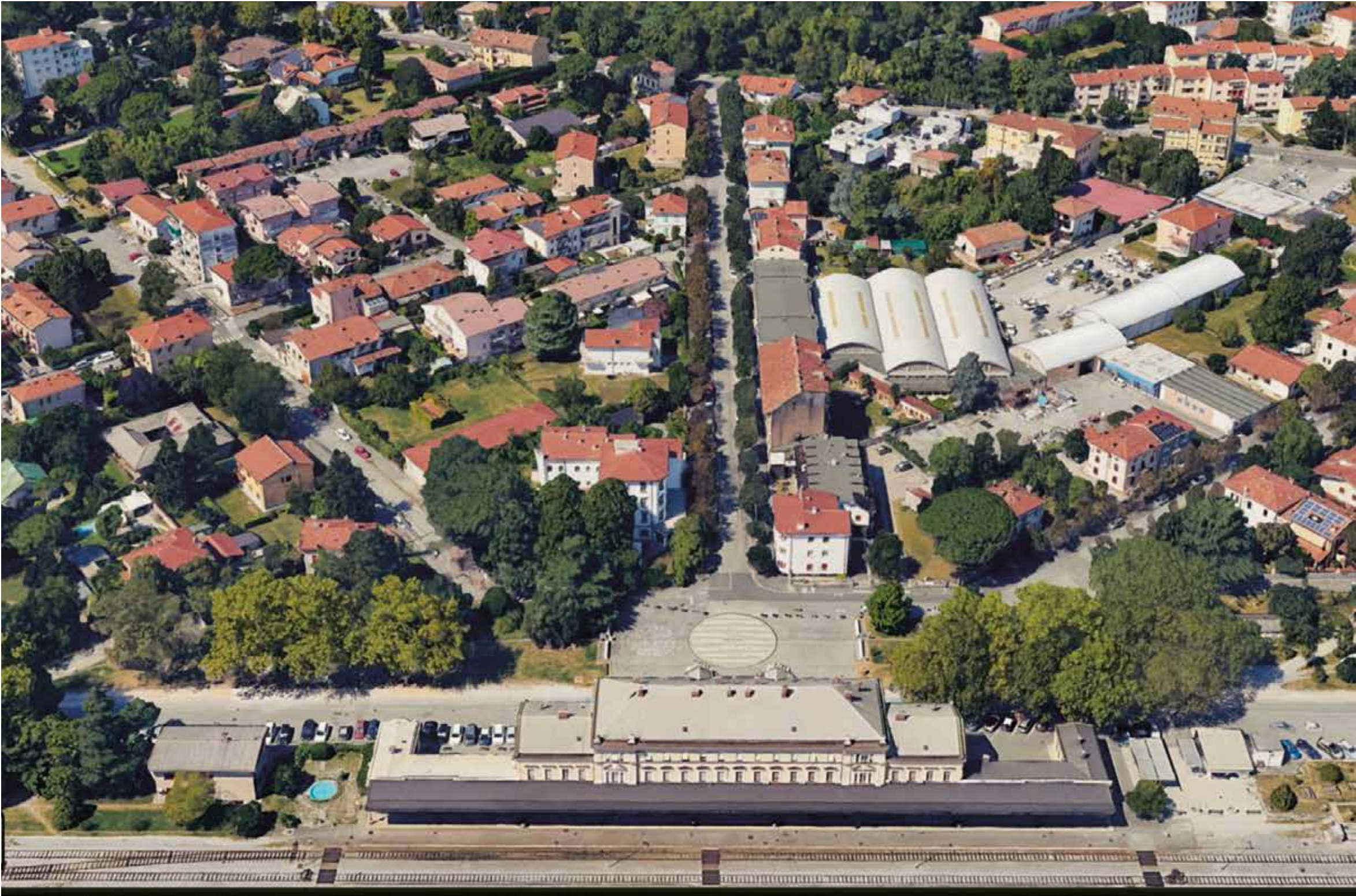
MATEJ KLANJSCEK, ingegnere, Rup dell’opera, GECT GO

Piazza della Transalpina, assieme alla viabilità del Tridente, costituisce uno dei luoghi urbani più significativi del confine europeo, non solo per il suo valore storico e simbolico, ma anche per l’originalità della sua concezione urbanistica. La sua forma e funzione derivano da una precisa visione di città moderna, elaborata tra la fine dell’Ottocento e i primi decenni del Novecento, quando Gorizia si trovava nel pieno della propria stagione mitteleuropea, città di frontiera e nodo strategico dell’Impero austro-ungarico. In quegli anni le questioni centrali della pianificazione urbana riguardavano il potenziamento delle infrastrutture, in particolare l’approvvigionamento idrico, le connessioni stradali e il rafforzamento della rete ferroviaria. Il progetto di una nuova linea ferroviaria Transalpina (*Wocheinerbahn*), destinata a collegare Trieste con Vienna, offrì l’occasione per ridisegnare la parte settentrionale della città.

Nel 1901 il Comune di Gorizia bandì un concorso per la redazione di un piano regolatore generale, al quale partecipò l’architetto e urbanista Max Fabiani (1865–1962), allievo di Otto Wagner e figura di spicco della cultura architettonica mitteleuropea. Fabiani interpretò la nuova stazione ferroviaria non come semplice infrastruttura, ma come elemento generatore dell’espansione urbana: un nodo di rappresentanza e di accesso alla città.

Attorno al 1906, Fabiani concepì il disegno del cosiddetto Tridente della Transalpina, sistema viario radiale che organizzava la nuova piazza antistante la stazione – allora *Görz Staatsbahnhof* – come punto di convergenza di tre assi prospettici principali, oggi corrispondenti a via Foscolo, via Caprin e via Luzzatto, innestati su via Monte Santo. L’impianto, ispirato a modelli barocchi reinterpretati in chiave moderna, combinava monumentalità e razionalità funzionale, stabilendo un dialogo coerente tra l’architettura della stazione, il paesaggio e il tessuto urbano. In questo schema, la stazione – progettata dall’architetto Robert Seelig in stile eclettico-secessionista – costituiva l’elemento cardine di una composizione simmetrica, con un corpo centrale a tre piani e due corpi laterali a due piani, affacciata su un ampio piazzale privo di barriere fisiche, organizzato come spazio di relazione e rappresentanza.

Le idee di Fabiani trovarono riscontro e continuità in altri progetti coevi o successivi, come le proposte di Antonio Lasciac (1905), che delineava schemi curvilinei e radiali di viali alberati, e nel Piano regolatore del 1921, redatto dallo stesso Fabiani con Lodovico Braidotti e Riccardo Del Neri, dove il sistema di connessioni visive e prospettiche fra i grandi luoghi cittadini (piazze, viali, fiume Isonzo, colline e giardini)



→
Il confine tra Italia e Jugoslavia attraversa
Piazza della Transalpina, accanto alla stazione
ferroviaria Gorizia Montesanto

costituiva la struttura ordinatrice dell’espansione urbana. Questa impostazione urbanistica rifletteva un’immagine precisa di città: una “città-parco”, in continuità con la vocazione paesaggistica e climatica di Gorizia, celebrata da Carlo von Czoernig - Czernhausen che, nella seconda metà dell’Ottocento, la definì “Nizza d’Austria”.

Le guerre e la divisione della città

La Prima guerra mondiale segnò una profonda cesura: la stazione, infrastruttura strategica, fu pesantemente danneggiata dai bombardamenti. Dopo il passaggio di Gorizia all’Italia, l’edificio venne ricostruito seguendo i criteri originari, e il piazzale fu riorganizzato ancora da Fabiani.

Nel 1923, la stazione assunse il nome di Gorizia Montesanto.

Durante la Seconda guerra mondiale, l’impianto ferroviario fu nuovamente teatro di vicende belliche, utilizzato per i trasporti di uomini e mezzi e, tragicamente, come nodo di raccordo per i convogli diretti verso i campi di concentramento.

Con la fine del conflitto e la definizione dei nuovi assetti geopolitici, il territorio goriziano venne affidato al Governo militare Alleato fino al 1947, anno del Trattato di pace. Da allora, la linea di confine tra Italia e Jugoslavia fu tracciata esattamente attraverso piazza della Transalpina, dividendo in due la città e il piazzale: da un lato la stazione di Gorizia, dall’altro il terreno su cui sarebbe sorta la nuova città di Nova Gorica.

Per decenni la piazza fu fisicamente attraversata da una barriera di filo spinato, emblema concreto della divisione politica ed esistenziale tra due mondi. Da luogo di incontro e rappresentanza, divenne una zona di separazione e controllo, simbolo della Guerra fredda e della frattura europea.

Con la dissoluzione della Jugoslavia e il successivo processo di integrazione europea, la piazza ha progressivamente recuperato la propria unità fisica e simbolica. L’ingresso della Slovenia nell’Unione Europea nel 2004 e la sua adesione allo spazio Schengen nel 2007 hanno sancito la fine del confine materiale, restituendo a piazza della Transalpina la funzione originaria di luogo di attraversamento e relazione. Il pavimento lapideo che oggi segna la posizione del vecchio confine mantiene viva la memoria della divisione, ma ne trasforma il senso: da barriera a segno identitario condiviso. La piazza è divenuta così il simbolo della cooperazione transfrontaliera e il cuore del progetto di integrazione tra Gorizia e Nova Gorica, destinato a culminare con il riconoscimento di Capitale europea della Cultura 2025 (GO! 2025).



Il valore attuale e le prospettive di riqualificazione

Il progetto di riqualificazione di piazza della Transalpina/Trg Evrope e del Tridente di Max Fabiani si inserisce nel quadro delle trasformazioni legate a Nova Gorica-Gorizia Capitale europea della Cultura 2025, configurandosi come uno degli interventi simbolici e infrastrutturali più rilevanti. L’obiettivo è duplice: da un lato ricucire un tessuto urbano storicamente frammentato dal confine, dall’altro restituire alla piazza e al suo sistema radiale il ruolo originario di porta urbana e spazio di rappresentanza condiviso.

L’intervento mira a realizzare un sistema urbano unitario, integrato e transfrontaliero, capace di:

- valorizzare il ruolo architettonico e simbolico della stazione ferroviaria di Nova Gorica e dello spazio antistante;
- migliorare la qualità urbana e ambientale, favorendo la mobilità lenta e l’accessibilità inclusiva;
- creare un luogo comune per eventi, attività culturali e sociali, con funzioni polivalenti;
- rispettare il principio DNSH (Do No Significant Harm, non arrecare un danno significativo) e i criteri ambientali minimi, in linea con i finanziamenti del programma europeo PR FESR 2021–2027, sia per la parte italiana sia per la parte slovena.

La stazione appaltante è il GECT GO, Gruppo europeo di Cooperazione territoriale. La progettazione è stata affidata a un team italo-sloveno guidato da Ravnikar Potokar Arhitekturni Biro (Ljubljana) e da DRH Studio Dinale-Rigonat Hugues (Venezia), con la collaborazione di SA Architetti e di numerosi consulenti ingegneristici per impianti e infrastrutture. L’area coinvolta comprende:

- la piazza della Transalpina, spazio urbano transfrontaliero diviso tra Italia e Slovenia, esteso tra la facciata della stazione ferroviaria e gli edifici residenziali su via Caprin;
- il Tridente, costituito da via Caprin, via Foscolo, via Luzzato, che si innestano prospetticamente sulla piazza.

L’integrazione dei due progetti, inizialmente distinti, ha consentito di garantire unitarietà architettonica e paesaggistica, nonché coerenza nelle tempistiche di realizzazione.

Principi progettuali e risultati attesi

Il progetto si fonda su alcuni pilastri strategici, tra cui:

- uno spazio condiviso e permeabile, libero da barriere



- architettoniche, con nuova pavimentazione continua e flussi pedonali/ciclabili;
- la riduzione delle superfici impermeabili e incremento del verde, a favore della resilienza climatica;
- la regolazione degli accessi veicolari tramite dissuasori a scomparsa, a tutela della fruibilità pedonale: l’intera area si trasforma in una piazza, chiusa al traffico veicolare, a completo servizio dei cittadini;
- il potenziamento del sistema di drenaggio delle acque meteoriche;
- la predisposizione per eventi e manifestazioni con dotazioni impiantistiche e infrastrutturali integrate;
- la valorizzazione della memoria del confine attraverso elementi simbolici di pavimentazione e spazi per installazioni artistiche e commemorative.

Con la nuova configurazione, piazza della Transalpina e Tridente costituiscono un nuovo sistema urbano, fulcro della mobilità dolce e degli scambi transfrontalieri, in grado di ospitare grandi eventi, in particolar modo quelli legati alla Capitale europea della Cultura 2025 e che rafforza l’identità comune di Gorizia e di Nova Gorica come città unica europea.

Aspetti amministrativi e preparatori ai lavori

Come accennato, l’intervento di riqualificazione della piazza della Transalpina/Trg Evrope e del Tridente, posizionato a cavallo di due stati, nasce nell’ambito della collaborazione istituzionale tra il GECT GO, Gruppo europeo di Cooperazione territoriale Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba, il Comune di Gorizia e la Mestna Občina Nova Gorica.

La convenzione transfrontaliera ha posto le basi giuridiche e operative per la realizzazione congiunta di un progetto infrastrutturale di carattere transfrontaliero, parte integrante del programma GO!2025. L’intesa ha definito i ruoli, le competenze e le responsabilità dei soggetti coinvolti, attribuendo al GECT GO il ruolo di stazione appaltante unica per le opere di interesse comune e ai due comuni la funzione di enti proprietari e gestori delle rispettive porzioni territoriali. L’accordo ha inoltre stabilito le modalità di finanziamento bilaterale tra la parte italiana e quella slovena, nonché i meccanismi di coordinamento tecnico-amministrativo per garantire l’uniformità progettuale e la conformità normativa nei due ordinamenti.

←
Il confine della guerra fredda è sempre più permeabile...
Primi anni 2000

La piazza e il sistema viario sono considerati come un unico organismo urbano, sebbene amministrativamente divisi dal confine di stato, nel rispetto delle competenze territoriali e delle specificità procedurali di ciascuna nazione. GECT GO ha agito (e agisce) pertanto come soggetto promotore, coordinatore e attuatore, assicurando la gestione delle fasi di progettazione, validazione, affidamento e realizzazione dei lavori.

Questo modello di cooperazione transfrontaliera rappresenta un caso di studio significativo nel panorama europeo, in cui la dimensione amministrativa binazionale diventa strumento operativo per il superamento di barriere storiche e per la costruzione di infrastrutture urbane condivise, orientate ai principi di coesione territoriale e sostenibilità.

L’intervento disponeva di un importo economico complessivo di 4,22 milioni di euro, risultante dalla somma dei contributi provenienti dalle due componenti territoriali del progetto:

- parte italiana: 1,40 milioni di euro;
- parte slovena: 1,92 milioni di euro;
- quota destinata al Tridente (Gorizia): 0,90 milioni di euro.

L’importo complessivo dei soli lavori ammontava a 2,78 milioni di euro, comprensivi delle opere di ambi i lati del confine.

Il progetto è stato avviato ufficialmente con la stipula del contratto di progettazione definitiva ed esecutiva (giugno 2023) e si è sviluppato secondo una pianificazione che ha previsto tutte le fasi necessarie per la progettazione, approvazione e realizzazione dell’opera, fino alla sua conclusione in tempo per l’inaugurazione di GO!2025.

La prima fase progettuale è stata completata a fine luglio dello stesso anno, seguita dalla conferenza di servizi atta all’ottenimento dei pareri e autorizzazioni. L’appalto dei lavori, svolto secondo la procedura ristretta prevista dal vigente Codice dei contratti, si è concluso a gennaio 2024 con l’aggiudicazione definitiva dei lavori. La consegna dei lavori, in via d’urgenza, è avvenuta il 10 febbraio 2024.

I lavori sono stati realizzati rispettando appieno il cronoprogramma di 270 giorni, con completamento totale previsto per il 17 gennaio 2025. Questa tempistica ha permesso di rispettare pienamente l’obiettivo strategico di consegnare l’opera in anticipo rispetto all’avvio di GO!2025, ufficialmente fissato per l’8 febbraio 2025. Il rispetto dei tempi di realizzazione è stato possibile grazie a una gestione efficiente delle fasi progettuali e operative, alla stretta collaborazione tra tutti gli enti coinvolti, sloveni e italiani, e alla priorità asse-



gnata all’opera, riconosciuta come elemento centrale per il successo dell’evento GO!2025.

L’intervento, per la sola parte ricadente nel territorio italiano, è stato sottoposto a bonifica bellica sistematica terrestre, in conformità alle disposizioni del decreto legislativo 81/2008 e della legge 177/2012. L’attività ha avuto inizio con la valutazione del rischio bellico, comprendente l’analisi storiografica e documentale dell’area interessata, teatro di eventi bellici nel corso delle due guerre mondiali.

Successivamente, sull’intera superficie interessata (circa 4.600 metri quadrati) è stata condotta una campagna di indagini geofisiche per l’individuazione di eventuali target ferromagnetici nel primo sottosuolo. Sono seguite indagini profonde (fino a circa 3,50 metri dal piano calpestio) sulle aree interessate dagli scavi durante l’esecuzione dei lavori.

La validazione tecnica da parte del 5° Reparto Infrastrutture dell’Esercito Italiano, ha liberalizzato l’area, garantendo la sicurezza del sito sotto il profilo bellico, consentendo l’avvio dei lavori.

Aspetti tecnico-ingegneristici

Il Tridente, costituito – come detto – da via Caprin, via Foscolo, via Luzzatto, rappresenta l’asse strutturante del sistema urbano a nord di Gorizia. Concepiti da Max Fabiani come direttrici prospettiche convergenti sulla stazione della Transalpina, i tre assi viari mantengono ancora oggi la funzione di connessione fra il centro storico e il nodo ferroviario, nonché di collegamento transfrontaliero con Nova Gorica.

L’intervento di riqualificazione, sviluppato in coerenza con la rigenerazione di piazza Transalpina/Trg Evrope, ha perseguito l’obiettivo di restituire al Tridente il ruolo di *spi-*

na dorsale urbana e di cerniera funzionale fra due sistemi urbani integrati.

Le scelte progettuali sono state guidate da tre principi cardine:

- la continuità fisica e percettiva tra Italia e Slovenia;
- la identità storica e paesaggistica;
- la sostenibilità ambientale e resilienza climatica.

L’analisi ha evidenziato criticità legate a discontinuità pedonali e ciclabili, degrado dei manufatti, mancanza di uniformità nelle pavimentazioni e gestione differenziata tra i due stati. Tuttavia, le opportunità di rigenerazione sono state significative: introduzione di verde e arredo urbano, rafforzamento dell’intermodalità (bike sharing, aree pedonali), valorizzazione dell’identità transfrontaliera e promozione di eventi culturali e sociali nella piazza e nelle vie afferenti. Ne è derivata un’approfondita analisi delle connessioni esistenti:

- *viabilità*, le tre direttrici costituiscono l’accesso principale alla piazza dalla città italiana, con carreggiate e marciapiedi storici che sono stati riqualificati. Sono stati previsti interventi di regolazione del traffico mediante dissuasori a scomparsa e nuove pavimentazioni coerenti con il disegno della piazza;
- *mobilità lenta*, la riqualificazione ha introdotto percorsi pedonali e ciclabili continui, garantendo permeabilità e sicurezza, in conformità con gli standard UNI e linee guida europee per la mobilità dolce;
- *trasporto pubblico*: l’area si connette al nodo ferroviario della stazione ferroviaria slovena e a fermate del trasporto pubblico locale, favorendo l’intermodalità;
- *relazioni urbane*, le vie si innestano sulla storica via



Monte Santo, collegando la piazza a quartieri, giardini e polarità urbane.

Il ridisegno della piazza nasce dal dialogo tra superfici pavimentate e aree verdi, organizzate in un reticolo che “decostruisce” l’uniformità precedente. La nuova pavimentazione combina:

- lastre di pietra carsica Repen;
- calcestruzzo drenante in alcune porzioni, al fine di garantire permeabilità e durata;
- superfici erbose integrate a fasce pavimentate, per un effetto di transizione morbida tra piazza e parchi circostanti.

Dal punto di vista geologico e idrogeologico, l’area poggia su terreni di origine fluvio-glaciale, parzialmente modificati da riporti antropici. La prima falda freatica si trova a profondità tale da non aver interferito con gli scavi previsti. Nonostante la vicinanza del torrente Koren-Corno, le analisi hanno confermato la compatibilità idraulica delle opere con gli scenari di piena.

Il progetto si prefiggeva l’obiettivo del rispetto dell’invarianza idraulica e il miglioramento della capacità drenante complessiva:

- superficie di intervento: 8.826 metri quadrati;
- stato di fatto: 6.620 metri quadrati impermeabili e 2.206 permeabili;
- stato di progetto: 5.785 metri quadrati impermeabili e 3.041 permeabili.

Il progetto ha prodotto un incremento netto di 835 metri quadrati di superfici permeabili, che aumentano fino a 1.500 considerando al 100% la permeabilità del calcestruzzo drenante.

Per la regimazione delle acque meteoriche è stato adottato il seguente sistema:

- caditoie lineari a fessura per la captazione del deflusso;
- trincee drenanti in ghiaia con tubazioni forate per la laminazione e l’infiltrazione;
- sfioro di sicurezza verso il collettore delle acque miste esistente, in caso di eventi meteorici eccezionali.

Questo sistema ha consentito di alleggerire la rete fognaria urbana e, al tempo stesso, ridurre il rischio di allagamenti in piazza.

Il progetto ha previsto la massima conservazione delle alberature esistenti, con l’inserimento una trentina di nuovi alberi (*Celtis australis* e *Tilia cordata*), a rafforzare il ruolo climatico ed estetico del verde. L’aumento delle superfici permeabili e l’uso di materiali drenanti contribuiscono alla riduzione delle isole di calore e migliorano la resilienza del microclima urbano.

Il progetto ha previsto pure il completo rinnovamento delle infrastrutture tecnologiche, coordinato tra i due versanti del confine.

Gli interventi principali sono stati i seguenti:

- rete di drenaggio meteorico con condotte DN 300–400, comprensivo del sistema di dissabbiatura;
- impianto di illuminazione pubblica a Led con riduzione automatica del flusso notturno del 40%;
- predisposizione per fibra ottica e reti smart;
- punti di alimentazione per eventi: cinque quadri elettrici trifase da 16–32 A con protezioni IP65;
- due fontane scenografiche, installate al centro della piazza in attraversamento della linea di confine, dotate di vano tecnico interrato.

↑
Render del progetto:
- vista dall'alto della piazza e del Tridente,
- vista notturna della piazza

32 Gestione del traffico e accessi veicolari

La regolamentazione degli accessi alla piazza e al Tridente è affidata a sistemi di dissuasori mobili a scomparsa, quattro installati in Italia, lungo via Caprin, via Foscolo, e ulteriori quattro in Slovenia sulla via Kolodvorska. Essi permettono la completa chiusura della piazza al traffico veicolare, permettendo la configurazione di *shared space*. Cioè coesistenza controllata di flussi pedonali, ciclabili ed eccezionalmente veicolari a velocità limitata (≤ 20 km/h), con priorità alla mobilità dolce e ai percorsi turistico-culturali.

La riqualificazione della Transalpina-Tridente è stata concepita come progetto pilota di sostenibilità urbana, pienamente conforme ai sei obiettivi ambientali del principio DNSH:

1. *mitigazione dei cambiamenti climatici*, uso di materiali a basso impatto e Led ad alta efficienza;
2. *adattamento climatico*, incremento di superfici permeabili e verde urbano;
3. *protezione delle acque*, separazione e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento, con drenaggio sul suolo;
4. *economia circolare*, riutilizzo del 90% dei materiali di scavo per sottofondi;
5. *riduzione dell'inquinamento*, cantierizzazione a basse emissioni e filtri antipolvere;
6. *tutela della biodiversità*, alberature autoctone e continuità ecologica del verde.

Valore sociale, culturale e simbolico dell'opera

Piazza della Transalpina/Trg Evrope rappresenta oggi uno dei più chiari esempi di rigenerazione urbana come strumento di ricucitura sociale e territoriale. Da luogo di divisione – segnato per decenni dal filo spinato del confine – la piazza è diventata uno spazio pubblico unitario, che incarna la cooperazione europea e la coesistenza culturale tra Gorizia e Nova Gorica. La nuova configurazione spaziale consente la fruizione continua dei cittadini dei due Paesi, senza barriere fisiche o percettive, restituendo il senso di appartenenza a un unico tessuto urbano. La pavimentazione continua, il disegno omogeneo del verde e l'assenza di dislivelli tra le parti italiana e slovena sono elementi architettonici ma anche messaggi simbolici di unità.

L'intervento si colloca all'interno del programma GO! 2025, Nova Gorica e Gorizia Capitale Europea della Cultura, di cui costituisce uno degli assi portanti. L'area è destinata a ospitare un ampio ventaglio di attività culturali e performative:

- eventi musicali e teatrali di scala transfrontaliera;
- mostre all'aperto e installazioni temporanee;
- cerimonie ufficiali e momenti commemorativi;
- festival e manifestazioni civiche.

La piazza è predisposta per ospitare fino a 5.000 persone durante eventi di grande affluenza, grazie alla dotazione infrastrutturale integrata (impianti elettrici, sistemi audio-luci predisposti, superfici cablate, accessi regolabili). In prospettiva, essa si configura come agorà europea permanente, luogo di incontro tra culture e laboratori di partecipazione civica.

Un principio cardine della progettazione è stato quello dell'accessibilità universale. Le soluzioni tecniche sono state sviluppate nel rispetto del Dm 236/1989 e della normativa slovena equivalente (Uredba o univerzalnem dostopu), garantendo continuità di fruizione a persone con ridotta mobilità e disabilità sensoriali.

Gli accorgimenti principali includono:

- pendenze inferiori al 5% per tutti i percorsi principali;
 - guide tattili integrate nella pavimentazione lapidea;
 - segnaletica bilingue (italiano/sloveno) e simbolica universale;
 - spazi di sosta accessibili e zone d'ombra per la permanenza prolungata.
- La riqualificazione di piazza della Transalpina e del Tridente produce effetti sistemici che superano la dimensione puramente architettonica, generando benefici sociali, ambientali ed economici misurabili nel medio periodo:
- *attrattività turistica*, incremento stimato del 20–25% dei flussi transfrontalieri nel biennio 2025–2026;
 - *incremento delle attività commerciali di prossimità*, grazie alla pedonalizzazione parziale e all'aumento del tempo medio di permanenza;
 - *crescita della coesione comunitaria*, la piazza diventa luogo di identità collettiva, teatro di manifestazioni civiche e celebrazioni condivise;
 - *miglioramento della sicurezza urbana percepita*, grazie alla maggiore illuminazione e alla sorveglianza passiva generata dall'intensificazione degli usi sociali.

Un aspetto centrale del progetto è la trasformazione della linea di confine da elemento di *separazione a traccia di memoria condivisa*. Il progetto architettonico diviene così opera di narrazione collettiva: ogni scelta costruttiva – dalla pavimentazione continua alle sedute condivise – partecipa a raccontare la storia di una città che da frontiera si è fatta ponte, incarnando i valori di coesione, memoria e futuro europeo.

Opera *Viaggio a Reims* di Rossini
in piazza della Transalpina/Trg Evrope



Alcune considerazioni finali

La riqualificazione di piazza della Transalpina/Trg Evrope e del Tridente costituisce un esempio emblematico di come l'ingegneria urbana contemporanea possa coniugare funzionalità, sostenibilità e valore culturale. L'opera non si limita a restituire qualità architettonica e ambientale a un luogo storicamente compromesso: essa dimostra come le infrastrutture pubbliche possano essere strumenti di coesione sociale e diplomazia territoriale, capaci di ridefinire i confini fisici e mentali delle città.

Elemento chiave del successo operativo è la governance multilivello affidata al GECT GO, che ha agito come stazione appaltante unica. Tale struttura ha garantito uniformità di criteri e processi, permettendo:

- la gestione integrata di due quadri normativi (italiano e sloveno);
- il coordinamento simultaneo delle procedure di gara e degli adempimenti autorizzativi;
- il rispetto delle condizioni di finanziamento del PR FESR 2021–2027 per entrambe le parti del confine;
- l'attuazione di una direzione lavori binazionale, con tracciabilità completa delle scelte tecniche e dei flussi di approvvigionamento.

Il modello gestionale del GECT GO rappresenta oggi una best practice replicabile per altri contesti europei transfrontalieri, poiché dimostra la fattibilità di un'infrastruttura condivisa gestita con standard tecnici unificati e controlli ambientali congiunti.

L'esperienza della Transalpina offre alcune lezioni operative di interesse per i professionisti del settore pubblico e privato:

1. *progettazione integrata e interdisciplinare*, lavorare in

sinergia tra ingegneri, architetti e pianificatori ha permesso di tradurre un impianto storico in un sistema urbano contemporaneo senza comprometterne l'identità;

2. *approccio "cross-border resilient"*, le differenze tra normative edilizie e ambientali italiane e slovene sono state superate tramite protocolli di equivalenza tecnica e verifiche congiunte;
3. *centralità del DNSH e dei CAM*, l'adozione sistematica dei principi europei di sostenibilità ha permesso di ridurre i costi di esercizio e di certificare la piena conformità ai criteri di *green public procurement*;
4. *uso di dati e modelli predittivi*, l'integrazione di dati climatici e di consumo energetico ha consentito un dimensionamento ottimale degli impianti e una manutenzione programmata efficiente.
5. *partecipazione pubblica e percezione sociale*, coinvolgere la cittadinanza in fase di cantiere ha contribuito all'accettazione del progetto e alla costruzione di un senso di appartenenza condiviso.

Una piazza come infrastruttura del futuro

In concomitanza con l'evento Gorizia-Nova Gorica Capitale europea della Cultura, piazza della Transalpina/Trg Evrope è diventata il fulcro visibile di un ecosistema urbano unitario e sostenibile. Il progetto non chiude una storia: la proietta nel futuro.

Dove un tempo correva una linea di confine, oggi si estende un'infrastruttura pubblica aperta, accessibile e intelligente – simbolo concreto di come l'ingegneria possa costruire ponti non solo materiali, ma civili ed europei.

La riqualificazione della stazione di Nova Gorica: dal prodigio tecnologico al complesso dimenticato

KATJA KOSIC, architetto conservatore

Tra il 2024 e il 2025, nell’ambito del progetto Nova Gorica Gorizia Capitale europea della Cultura 2025, è stata riqualificata l’area della stazione ferroviaria di Nova Gorica, situata lungo il margine occidentale del centro urbano, al confine tra Slovenia e Italia.

L’intervento ha interessato uno dei più importanti nodi di traffico e centri tecnici dell’ex monarchia austro-ungarica.

La stazione di Nova Gorica occupava una posizione strategica sul tratto montano della linea ferroviaria tra Trieste e Jesenice, denominata Transalpina (Bohinjska proga). Questo segmento, costruito tra il 1900 e il 1906, era considerato una vera e propria eccellenza ferroviaria. Rappresentava la sezione tecnicamente più impegnativa della connessione transalpina che univa l’impero al mare, includendo i tunnel più lunghi, i ponti più arditi e soluzioni ingegneristiche d’avanguardia. Il complesso fu inaugurato il 19 luglio 1906 dall’erede al trono d’Austria-Ungheria, l’arciduca, Francesco Ferdinando che nel 1914 sarebbe stato assassinato a Sarajevo.

L’area pianeggiante dove oggi sorge Nova Gorica divenne, in epoca austro-ungarica, un importante centro tecnico e logistico ferroviario dedicato alla manutenzione del parco locomotive e alla gestione della trazione dei treni della Transalpina. Qui operavano maestranze altamente specializzate, impegnate nella cura delle locomotive più complesse dell’Impero.

Progettata su ampia scala e costruita come seconda stazione, o stazione settentrionale, della città di Gorizia, era tra le più grandi, moderne e attrezzate dell’impero austro-ungarico. Oltre all’edificio principale, il complesso comprendeva fabbricati per gli scambi, magazzini, uffici amministrativi e residenziali, officine e una torre dell’acqua. Tutte le strutture erano realizzate secondo un linguaggio architettonico unitario, tipico delle costruzioni delle ferrovie imperiali dello stato austriaco.

La gestione della stazione di Nova Gorica riflette la complessa storia politica, culturale e identitaria del territorio goriziano, luogo di incontro e sovrapposizione tra imperi, stati e nazioni nel corso del XX secolo. Ogni autorità politica – dall’Impero austro-ungarico al Regno d’Italia, dall’amministrazione tedesca durante l’occupazione alla gestione militare alleata, fino al sistema socialista jugoslavo e, infine, allo stato indipendente sloveno – ha lasciato la propria impronta materiale e simbolica sul complesso ferroviario, trasformandolo in un vero e proprio palinsesto della storia europea di confine.

Dopo la conclusione della Seconda guerra mondiale, con l’istituzione del nuovo confine di stato tra Italia e Slovenia

Facciata orientale della stazione ferroviaria Gorizia–Görz (*Staatsbahnhof*) con la pensilina originale sostenuta da colonne della fonderia Waagner di Vienna, distrutta dai bombardamenti della Prima guerra mondiale (fonte: Archivio ZVKDS, 1909)

Facciata principale della stazione: in colore rosso sono indicati il capolinea del tram di Gorizia (*Stazione di Monte Santo*) e le ruote alate in ghisa sul tetto delle torrette centrali della stazione, che rappresentano il simbolo delle ferrovie imperiali dello stato austriaco (fonte: PANG, 1930)

Stazione ferroviaria di Nova Gorica dopo la Seconda guerra mondiale, scattata dall’attuale via Caprin a Gorizia (Italia); la stella a cinque punte sul tetto e il muretto sul confine di stato sono contrassegnati in rosso (fonte: PANG)

con la linea di recinzione, il complesso ferroviario risultò fisicamente separato dalla città di Gorizia. La barriera dei binari ferroviari, che funge da linea di demarcazione sia fisica sia simbolica tra i due centri urbani, la separa dal tessuto urbano di Nova Gorica, edificato a partire dal 1947 secondo i progetti dell’architetto Edvard Ravnikar. In conseguenza alla sua ubicazione nelle immediate vicinanze del confine, dei mutati flussi di traffico e della complessità del contesto politico, la stazione perse progressivamente il suo originario ruolo strategico. Con l’introduzione della trazione diesel e l’evoluzione delle tecnologie ferroviarie, numerosi edifici del complesso vennero privati delle loro funzioni originarie.

Dopo la vendita del deposito con la disposizione circolare delle rimesse a un’azienda privata, il complesso ferroviario di Nova Gorica iniziò a perdere il suo carattere architettonico unitario, e quella che un tempo era un’articolazione spaziale strutturata e armoniosa cominciò a essere segnata da frammentazione e progressivo degrado. L’area, un tempo fulcro di movimento, attività industriale e innovazione tecnica, divenne col tempo marginale e trascurato. La torre dell’acqua e l’ascensore per il carbone rimangono ancora oggi esposti al degrado e all’oblio.

La riqualificazione dell’area del patrimonio tecnico che unisce due città
Dopo decenni di progressivo degrado e isolamento urbano, l’area della stazione ferroviaria di Nova Gorica ha vissuto negli ultimi anni una profonda trasformazione. Tra il 2024 e il 2025 l’intervento di riqualificazione ha restituito al complesso il suo valore storico e tecnico, reintegrandolo nella



vita cittadina e creando un punto di contatto tangibile tra le due città.

Particolare attenzione è stata dedicata alla riqualificazione dello spazio pubblico lungo la Kolodvorska cesta, progettato in chiave accessibile e privo di barriere architettoniche. L'intervento di pavimentazione, realizzato in pietra calcarea carsica, ha interessato parte del “Tridente di Maks Fabiani” (formato dalle vie Caprin, Luzzato, Foscolo a Gorizia) e la Piazza della Transalpina (Trg Evrope) punto di convergenza delle tre vie. Al centro della piazza è stato restaurato il mosaico dell'artista Franko Vecchiet, realizzato nel 2004 in occasione dell'ingresso della Slovenia nell'Unione Europea, simbolo dell'integrazione europea e superamento dei confini.

Accanto all'edificio principale sono state realizzate nuove banchine laterali e centrali con pensiline, un ampio sottopassaggio pedonale con ascensori e pista ciclabile ispirato alla morfologia delle doline carsiche, un completo rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria la creazione di un parcheggio e fermata degli autobus sul lato est. All'interno di due ex edifici ferroviari ristrutturati sono stati istituiti l'EPI Center, spazio culturale e interattivo, e il centro comunitario e gastronomico Super 8, che restituiscono all'area una nuova funzione sociale e culturale.

L'edificio storico principale della stazione è stato oggetto di un intervento di ristrutturazione, che ha previsto il rinnovamento degli ambienti centrali del piano terra destinati ai servizi delle ferrovie Slovene, dei servizi igienici pubblici e degli intonaci deteriorati.

È stata inoltre rinnovata la lunga pensilina dei binari, sostenuta da colonne scanalate in ghisa con capitelli corinzi, risalenti all'epoca italiana. Le colonne, realizzate presso la fonderia Lancini Giuseppe di Milano, oltre alla funzione di sostegno svolgono anche la funzione di scarico delle acque piovane del tetto. Tutte le superfici delle colonne sono state sabbiare, riverniciare e integrate localmente nelle parti danneggiate. L'intervento di ripristino degli elementi storici non è stato eseguito mediante saldatura a caldo, a causa dell'elevato contenuto di impurità e della limitata consistenza del materiale originario. Le fessure presenti sono state invece sigillate con resine specifiche per la saldatura a freddo.

Il significato della riqualificazione di quest'area storica e del suo patrimonio architettonico va oltre la semplice modernizzazione del nodo ferroviario. Oggi, la stazione di Nova Gorica rappresenta un punto di connessione fisico e simbolico tra Gorizia e Nova Gorica.

Il patrimonio culturale del complesso ferroviario

La stazione ferroviaria di primo ordine di Nova Gorica, dalla storia articolata e affascinante, al momento della sua inaugurazione era considerata la più bella e la più grande della Slovenia. Al completamento dei lavori portava il nome Görz/Gorizia/Gorica Staatsbahnhof ma, a causa delle pressioni esercitate dalla minoranza italiana, sorsero controversie e la denominazione slovena venne omessa. Poco prima della cerimonia ufficiale di apertura della linea ferroviaria furono annunciati numerosi cortei di protesta pubblici. Il giorno dell'inaugurazione, l'edificio della stazione fu presentato privo di qualsiasi iscrizione.

Nel corso del tempo, e parallelamente alle vicende politiche e territoriali della regione goriziana, il nome della stazione cambiò più volte. Nel 1919 divenne Gorizia Nord, nel 1923 Gorizia Montesanto e, infine, nel 1945 Nova Gorica.

L'edificio subì ingenti danni durante entrambe le guerre mondiali. Dopo la Prima guerra mondiale la stazione perse d'importanza per le autorità italiane, poiché il traffico principale fu dirottato verso la stazione della ex Ferrovia Meridionale. Dopo la Seconda guerra mondiale, con l'introduzione del nuovo confine di Stato, la stazione di Nova Gorica venne nuovamente privata del proprio ruolo strategico. Per questo motivo, l'edificio è stato risparmiato da molti interventi di ammodernamento, mantenendo fino a oggi la sua forma originaria di monumento tecnico tuttora in uso.

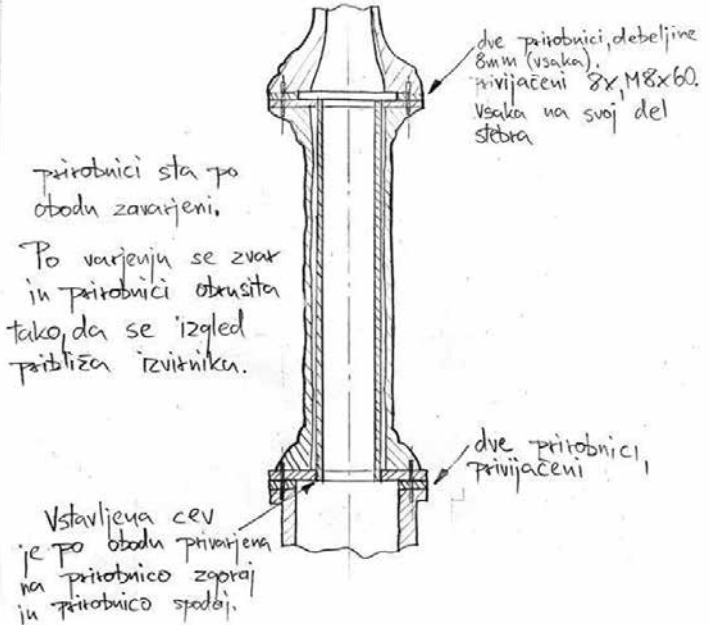
Il lungo edificio monumentale, progettato come seconda stazione della città di Gorizia, è composto da un corpo centrale a due piani e due corpi laterali simmetrici, anch'essi a due piani, ai quali, al piano terra, si aggiungono due ali disposte a forma di “L”. La parte centrale della facciata principale ha pianta rettangolare ed è coperta da un tetto a quattro falde, mentre le ali laterali, di pianta quadrata, e i corpi al piano terra sono coperti da tetti a due falde.

L'edificio è costruito in stile neorinascimentale, arricchito da decorazioni in stucco di gusto secessionista. Il suo autore, l'architetto viennese Robert Seelig, progettò anche la stazione terminale della Transalpina presso il Campo Marzio di Trieste.

La facciata principale dell'edificio, rivolta verso la piazza della Transalpina (Trg Evrope), è orizzontalmente suddivisa in tre fasce. La fascia inferiore è trattata a bugnato rustico e presenta aperture ad arco a tutto sesto, mentre le due fasce superiori sono rifinite in modo più elegante e raffinato. Al piano nobile le finestre sono sormontate da timpani, mentre al secondo piano gli spazi tra le finestre sono decorati con ghirlande, festoni e motivi vegetali. La verticalità della facciata è accentuata da due torrette simmetriche. Nella parte

↓

Le operazioni di consolidamento strutturale delle colonnine di supporto della pensilina lungo la facciata orientale della stazione hanno previsto il rinforzo delle porzioni lesionate mediante applicazione di flange e tubazione, consentendo di preservare l'aspetto originale della struttura e garantirne la sicurezza d'uso (fonte archivio ZVKDS)



centrale i due avancorpi incorniciano la zona a tre assi con gli ingressi principali. Il portale d'ingresso, posto sull'asse mediano, è sormontato da una pensilina in vetro e ferro battuto e un balcone. La facciata posteriore è quasi priva di decorazioni e riflette la funzionalità originaria dell'edificio.

Nel complesso monumentale si intrecciano soluzioni architettoniche uniche e tipologie costruttive caratteristiche del patrimonio tecnico austriaco dei primi del Novecento. La stazione di Nova Gorica, per forma e dimensioni, si distingue nettamente dalle più piccole stazioni rurali della linea Transalpina (Bohinjska proga), costruite con progetti tipizzati, ripetibili e realizzate con uno stile uniformato nl cosiddetto "stile alpino".

Piccoli dettagli in ghisa, realizzati nella fonderia Rudolph Philip Waagner di Vienna – come le ringhiere delle scale principali, il raschietto per scarpe e i terminali inferiori dei pluviali – testimoniano l'unità progettuale e l'alto livello estetico delle Ferrovie Imperial-Regie.

Restauro dell'unico vestibolo in stile secessionista di Nova Gorica

La "Riqualificazione dell'infrastruttura ferroviaria nell'area della stazione di Nova Gorica", eseguito su progetto dello studio Sadar + Vuga d.o.o., prevedeva anche mirati interventi edilizi e conservativi sull'edificio storico della stazione. I lavori hanno incluso il restaurato del vestibolo d'ingresso, la riorganizzazione della sala d'attesa per i passeggeri, il rinnovo dell'ufficio per la vendita dei biglietti e dei locali destinati ai sistemi di sicurezza e telecomunicazione. Sono stati aggiornati i sistemi tecnologici, tra cui gli schermi informativi, la segnaletica moderna, gli indicatori tattili di accessibilità e altri dispositivi urbani.

Gli arredi storici, le decorazioni, le pavimentazioni originali e i raffinati elementi in ghisa del vestibolo ricordano che questo è l'unico ambiente tardo-secessionista di Nova Gorica, città di impronta modernista. L'insieme riflette l'intento dell'architetto Robert Seelig di conferire a uno spazio funzionale di passaggio il carattere insieme austero e rappresentativo della grande architettura urbana. Gli elementi architettonici conservati, concepiti nello spirito del tardo storicismo e della Secessione, evocano un'epoca in cui la stazione ferroviaria non era solo un nodo infrastrutturale, ma anche un centro sociale e simbolico della città.

I rivestimenti murali, gli arredi fissi e le porte storiche, realizzati in legno pregiato, sono stati eseguiti con la tecnica del "venalegno" che simula, mediante applicazione di colore, le venature naturali del legno – in questo caso noce.

→
Immagini del vestibolo restaurato,
situato al centro del piano terra dell'edificio principale
della stazione di Nova Gorica
(fonte architetto conservatore ZVKDS Katja Kosič, febbraio 2025)

Tali elementi contribuiscono all'atmosfera caratteristica di un interno pubblico rappresentativo del primo Novecento.

Tutte le superfici in legno sono state pulite con una soluzione all'1% di carbonato d'ammonio; gli strati successivi di pittura a olio sono stati rimossi con aria calda e spatole. Le parti mancanti dei rivestimenti e degli arredi fissi sono state sostituite con elementi lignei nuovi. I danni minori sono stati stuccati con stucco acrilico per legno (Belinka), mentre le crepe più grandi con stucco epossidico (Araldit).

Durante le indagini stratigrafiche delle pareti del vestibolo, i restauratori hanno scoperto una decorazione pittorica sul soffitto e una bordura nella parte superiore delle pareti. Le indagini di ricerca hanno rivelato la presenza di diverse fasi di intonacatura e ridipinture, formati in varie epoche storiche.

Dalla prima fase (epoca austro-ungarica) proviene l'intonaco originale levigato con residui di pigmento blu oltremare. Dalla seconda fase (amministrazione italiana) deriva un intonaco calcareo grigio con decorazioni a tecnica mezzo fresco, realizzata per riparare i danni della Prima guerra mondiale. Nella terza fase (presumibilmente sotto l'Amministrazione militare Alleata), la decorazione danneggiata durante la Seconda guerra mondiale fu "rinfrescata" con una nuova pittura a calce, che seguiva lo stile e i colori della decorazione originale, ma in modo semplificato e con leggere variazioni del disegno. Nella quarta e nelle fasi successive (epoche jugoslava e poi slovena), le pareti e il soffitto furono più volte ridipinti con pitture a calce monocrome e successivamente con pitture a dispersione e acriliche.

La decorazione del soffitto e le bordure nella parte superiore delle pareti del vestibolo, realizzate probabilmente nel 1923, contemporaneamente al restauro della pensilina lato est dell'edificio, sono state rivelate mediante un delicato intervento meccanico con scalpelli, spatole e bisturi. La bordura, alta circa 70 centimetri, include motivi a scacchiera e decorazioni floreali stilizzate con campi rettangolari, all'interno delle quali sono stati localmente rinvenuti frammenti di iscrizioni in italiano. L'autore delle pitture murali è sconosciuto e, a causa della loro conservazione frammentaria, non è stato possibile determinare il contenuto completo dell'iscrizione.

Le decorazioni emerse risultavano in parte danneggiate da precedenti interventi impiantistici e da eventi bellici. Lo strato pittorico è stato pulito con una soluzione di carbonato d'ammonio in acqua distillata. Le lacune dell'intonaco originale sono state stuccate con Röfix Renoplus, successivamente completate con un nuovo strato di intonaco a calce tradizionale e consolidate con Calosil E25. Le fessure e le cavità sono state iniettate con malte specifiche (PLM e Ledan).





←
Localizzazione delle pitture (frammenti delle iscrizioni italiane) scoperte nel vestibolo, con numeri in colore rosso.
N. 2 “DEL VALORE ITALIANO”;
n. 3 “AL MONTE E AL PIANO”;
n. 4 “VIGILE”;
n. 5 “E NE AFFORZA I CONFINI”;
n. 6 “RECA FRUTTI ALLA”;
n. 7 “ALPINI”;
n. 8 “NUOVO SBOCCO AI SUOI TRAFFICI”
(disegno di Katja Kosič, su modello 3D dello studio Sadar + Vuga d.o.o.)



Poiché la decorazione era simmetrica e composta da motivi ripetitivi, è stato possibile ricostruire integralmente le parti mancanti seguendo il disegno originario. La reintegrazione pittorica è stata eseguita con tecnica a calce, utilizzando bianco di calce e pigmenti inorganici. I frammenti delle iscrizioni italiane sono stati consolidati e non ricostruiti.

Le decorazioni riemerse arricchiscono e approfondiscono la percezione estetica del vestibolo, concepito, secondo i principi del tardo storicismo e della Secessione e costituiscono anche una testimonianza significativa del periodo storico in cui furono realizzate. Nel territorio della Primorska (Litorale sloveno) settentrionale, la maggior parte degli edifici pubblici e dei complessi residenziali eretti tra le due guerre presenta tratti del linguaggio storicista e tardo-secessionista, che introdusse nel paesaggio rurale locale forme architettoniche nuove e “diverse”. I frammenti delle iscrizioni emersi riflettono con chiarezza l’ideologia del regime fascista, che proprio in quel periodo si stava affermando nel Regno d’Italia, in particolare nei territori annessi del Litorale sloveno.

Poiché nella prassi conservativa slovena non esiste un protocollo unificato per la gestione del cosiddetto “patrimonio dissonante” del periodo interbellico, nel restauro della stazione si è seguita la metodologia ordinaria, basata su un ampio confronto multidisciplinare. Poiché il pubblico non era direttamente coinvolto in tali processi, il 28 settembre 2025 si è tenuta la tavola rotonda “La stazione ferroviaria di Nova Gorica – multivocalità del patrimonio culturale”, volta ad approfondire la riflessione sull’interpretazione di questa eredità complessa e sul ruolo degli interventi artistici nella sua percezione e rilettura.

La pavimentazione, composta da piastrelle in cemento, rappresenta una significativa testimonianza dell’introduzione di nuovi materiali industriali negli spazi pubblici a cavallo del XX secolo, completa l’impatto estetico dell’intero ambiente. Il motivo geometrico a rilievo delle piastrelle esagonali, formato da tre rombi solcati da scanalature sottili, conferisce al pavimento una particolare profondità tattile e dinamica visiva.

Le piastrelle sono state pulite meccanicamente con spazzole metalliche morbide e spugne, utilizzando una soluzione all’1% di carbonato d’ammonio. Successivamente, la superficie è stata risciacquata con aspirazione ad acqua. Le piastrelle danneggiate sono state rimosse. In quei punti è stato prima realizzato un nuovo massetto, poi sono state inserite le nuove piastrelle. Le nuove piastrelle, colate in stampi con una miscela di aggregati e cemento corrispondente al materiale originale, sono state poi armonizzate

↓
La piazza Transalpina con la stazione di Nova Gorica, punto d’incontro di due città e più culture (fonte: archivio ZVKDS, novembre 2025)



cromaticamente con le esistenti mediante un legante silicato (Silicate Primer, Jub) e pigmenti. Le fughe deteriorate sono state rimosse e rifatte con malta Mapei. Al termine dei lavori, la superficie è stata pulita con detergente alcalino e infine trattata con impregnazione idrorepellente al silicone (Silifob B, TKK).

Il restauro della stazione, luogo d’incontro tra l’eredità austro-ungarica e l’identità europea contemporanea, ha rafforzato il legame architettonico, storico e simbolico tra Gorizia e Nova Gorica. Dopo oltre un secolo, il complesso della stazione riconquista così il ruolo di vibrante centro urbano condiviso e spazio di dialogo interculturale.

Il Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba

ALESSANDRO PUHALI, coordinatore Comitato trasporti – GECT GO

Premessa¹

Il “Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba” (nel prosieguo anche “Nodo ferroviario goriziano” o “Nodo ferroviario”) può essere definito *transfrontaliero*, in quanto è situato sul territorio di due Stati membri dell’Unione Europea, Italia e Slovenia, in corrispondenza a un tratto del loro confine.

Ritengo opportuno richiamare la seguente definizione di “nodo ferroviario”, elaborata traendo spunto dalla specifica voce del “Dizionario Ferroviario” di Pier Luigi Guida ed Eugenio Milizia (CIFI, Roma 2006): «area ferroviaria all’interno di insediamenti metropolitani, caratterizzata dalla presenza di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari, interconnessi da varie linee quali: itinerari che attraversano il nodo, cinture, bretelle di servizio. Si caratterizza inoltre per la presenza di traffici intensi ed eterogenei (trasporto passeggeri e merci) ed è spesso dotato di strutture per lo scambio intermodale».

Nel Nodo ferroviario goriziano si riscontrano, pur con diversa rilevanza, tutte queste caratteristiche che, di norma, si riferiscono a un’area ferroviaria appartenente a un unico Stato e non, come nel nostro caso, a due entità statali diverse.

Vanno da subito rilevate ulteriori sue peculiarità:

- al suo interno è operativo uno dei due valichi ferroviari in esercizio tra Italia e Slovenia e quindi con l’Europa Orientale e la Penisola Balcanica (l’altro è quello di Villa Opicina sul Carso triestino);
- il Nodo ferroviario si trova a ridosso delle intersezioni tra due importanti assi della Trans-European Transport Network – Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T), il Corridoio “Baltico - Adriatico” (con sviluppo nord-sud) e il Corridoio “Mediterraneo” (con sviluppo est-ovest), per i quali può svolgere un rilevante ruolo di supporto, consentendo un’intersezione complementare tra direttrice nord-sud e direttrice est-ovest anche solo per specifici scopi come lo sviluppo dei collegamenti turistici².

Va altresì evidenziato come il Nodo ferroviario sia interamente ricompreso nell’ambito geografico di operatività del Gruppo Europeo Cooperazione Territoriale, denominato “Territorio dei Comuni: Comune di Gorizia (I), Mestna Občina Nova Gorica (SLO) e Občina Šempeter-Vrtojba (SLO)”, in forma abbreviata GECT GO³, che corrisponde all’ambito di competenza territoriale dei tre comuni associati, che nel prosieguo identificherò anche come “Goriziano storico”.

La convenzione costitutiva del GECT GO (art. 2), entrata in vigore il 15 settembre 2011, e il suo statuto (art. 2) prevedono che obiettivo specifico del GECT GO sia il coordinamento

strategico delle politiche dell’area metropolitana relative a diversi settori della cooperazione territoriale. Nel nostro contesto rilevano i seguenti settori:

- gestione, realizzazione e ammodernamento delle infrastrutture, sistemi e servizi di trasporto, mobilità e logistica;
- coordinamento delle politiche di trasporto pubblico anche attraverso la gestione comune/coordinata di servizi di trasporto;
- gestione dei nodi logistici intermodali dell’area metropolitana.

In coerenza con le suindicate previsioni istituzionali, il GECT GO sin dalla sua costituzione, in particolare attraverso il Comitato trasporti, ha seguito le vicende del Nodo ferroviario goriziano, affiancando i comuni fondatori nelle iniziative che si è ritenuto nel tempo di assumere e monitorando lo sviluppo delle specifiche relazioni transfrontaliere.

Va peraltro tenuto presente che nei settori indicati le competenze decisionali appartengono soprattutto a diversi e più elevati livelli istituzionali (europeo, nazionali e, almeno per l’Italia, regionale). Ne consegue che i comuni associati hanno spesso la possibilità di concorrere alle decisioni solo attraverso un’attività di rappresentazione delle scelte ritenute più idonee e di stimolo alla loro realizzazione, anche cooperando mediante il GECT GO.

Origine del Nodo ferroviario goriziano

Il Nodo ferroviario goriziano (*der Görzzer Knotenpunkt*), con la sua caratteristica struttura ad “H”, nasceva agli inizi del Novecento nell’ambito dell’Impero Asburgico ed era costituito da due importanti assi ferroviari (con direttrice est-ovest e nord-sud), serviti da distinte stazioni di transito e collegati da un tratto della Ferrovia locale per Aidussina (*Ajdovščina/Haidenschaft*), in esercizio dal 1902, e da un raccordo:

- la Ferrovia Veneto Illirica/Meridionale (Aurisina/Nabresina – Mestre via Udine), servita dalla stazione della Meridionale (*Görz Südbahnhof* o *Görz Hauptbahnhof*), in esercizio dal 1860 e appartenente all’“Imperial Regia Privilegiata Società delle Ferrovie dell’Austria Meridionale e della Venezia” che nell’ambito dell’Impero Asburgico ebbe successive evoluzioni istituzionali pur rimanendo sempre in mano a finanziari privati guidati dai Rothschild;
- la Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga/Wocheinerbahn (Trieste – Assling/Jesenice) servita dalla stazione delle Ferrovie dello Stato (*Görz Staatsbahnhof*), in esercizio dal 1906 e appartenente alle imperial-regie Ferrovie Statali Austriache (k.k.St.B.).

→
Mappa tratta dalla carta ferroviaria K.K. Österr.Staats-Bahnen, Südwestliches Staatsbahngebiet, novembre 1913 (fonte collezione privata)

↓
Schema del Nodo ferroviario con evidenziata in colore rosso la cosiddetta Linea ferroviaria internazionale



Nel corso del Novecento, nonostante le vicissitudini del confine conseguenti agli esiti delle due guerre mondiali, le infrastrutture citate sono rimaste pressoché immutate anche se, a seguito del Trattato di Pace del 1947, il Nodo ferroviario goriziano – fino ad allora ricompreso in un’unica realtà statale (dapprima l’Impero Asburgico e successivamente il Regno d’Italia) – si trovò diviso tra Italia e Jugoslavia ⁴.

Attuale configurazione del Nodo ferroviario

Il Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtobja è attualmente costituito:

- a) dalla Linea RFI (Rete Ferroviaria Italiana spa) Trieste – Gorizia – Udine – Treviso – Mestre – Venezia, servita dalla stazione di Gorizia Centrale (già *Górz Staatsbahnhof* o *Górz Hauptbahnhof*⁵). È una linea a doppio binario elettrificata con un consistente traffico passeggeri e merci;
- b) dalla Linea 70 delle Ferrovie Slovene (Slovenske Željeznice-SŽ) Sežana – Jesenice (Bohinjska Proga/Ferrovia Transalpina), servita dalla stazione di Nova Gorica (già *Górz Staatsbahnhof*⁶). È una linea a binario unico non elettrificata con uno scarso traffico passeggeri e merci;
- c) dalla c.d. Linea ferroviaria internazionale (lunga 7.502 metri), a binario unico non elettrificata, tra la stazione di Gorizia Centrale e la stazione di Nova Gorica. In particolare, da Cepišče Šempeter pri Gorici/Bivio Mark (in territorio sloveno):
 - sino alla stazione di Nova Gorica coincide con una tratta della Linea 70 SŽ;
 - sino al confine di stato con l’Italia è identificata come Linea 71 delle Ferrovie Slovene (lunga 1.855 metri).

La Linea ferroviaria internazionale più che corrispondere a una specifica infrastruttura, si riferisce quindi a un percorso che, utilizzando diverse tratte ferroviarie, consente di collegare le stazioni di Gorizia e di Nova Gorica ed è soggetto ad uno specifico regime di circolazione (vedi *infra*).

Va anche ricordato che nel 2006 veniva inaugurato il Terminal Intermodale della SDAG (Stazioni Doganali Autoportuali Gorizia spa, attualmente con socio unico il Comune di Gorizia), che consiste in un complesso di strutture logistiche per l’interscambio modale gomma/rotaia dei carichi, realizzato presso le aree della stazione confinaria di S. Andrea, a pochi metri dal confine con la Slovenia. Il terminal si innesta direttamente sulla Linea ferroviaria internazionale, anche se è possibile accedervi solo dalla rete ferroviaria italiana e in particolare provenendo dalla stazione di Gorizia Centrale. Ha un’estensione di 20.000 mq, comprende un capannone raccordato coperto di 3.000 mq e conta su cinque aste di binario. È

→
Connessione ferroviaria tra Gorizia e Nova Gorica
prevista dal progetto ADRIA A
(fonte presentazione del “Progetto ADRIA A, Gorizia 17 giugno 2011)

↓
Convoglio “Blues” di Trenitalia
sulla Linea ferroviaria internazionale
diretto a Nova Gorica, novembre 2025
(foto Matjaž Marušič)

dotato inoltre delle infrastrutture e attrezzature necessarie per la composizione di treni RO-LA (la cosiddetta “Autostrada Viaggiante”). Nel 2022 la SDAG ha acquisito la qualifica di “Interporto”, rimarcando la propria natura di piattaforma logistica intermodale. Da alcuni anni la SDAG ha sviluppato importanti sinergie con Adriafer srl, impresa ferroviaria con socio unico l’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale – porti di Trieste e di Monfalcone. Attualmente, su base convenzionale, la gestione del Terminal Intermodale è affidata ad Adriafer Rail Services srl, controllata da Adriafer srl, che, tra l’altro, ha realizzato nel capannone raccordato un’officina per la manutenzione di carri merci e in prospettiva, attraverso la collaborazione con Fondazione FS Italiane e FS Treni Turistici Italiani srl–TTI, di materiale rotabile storico.

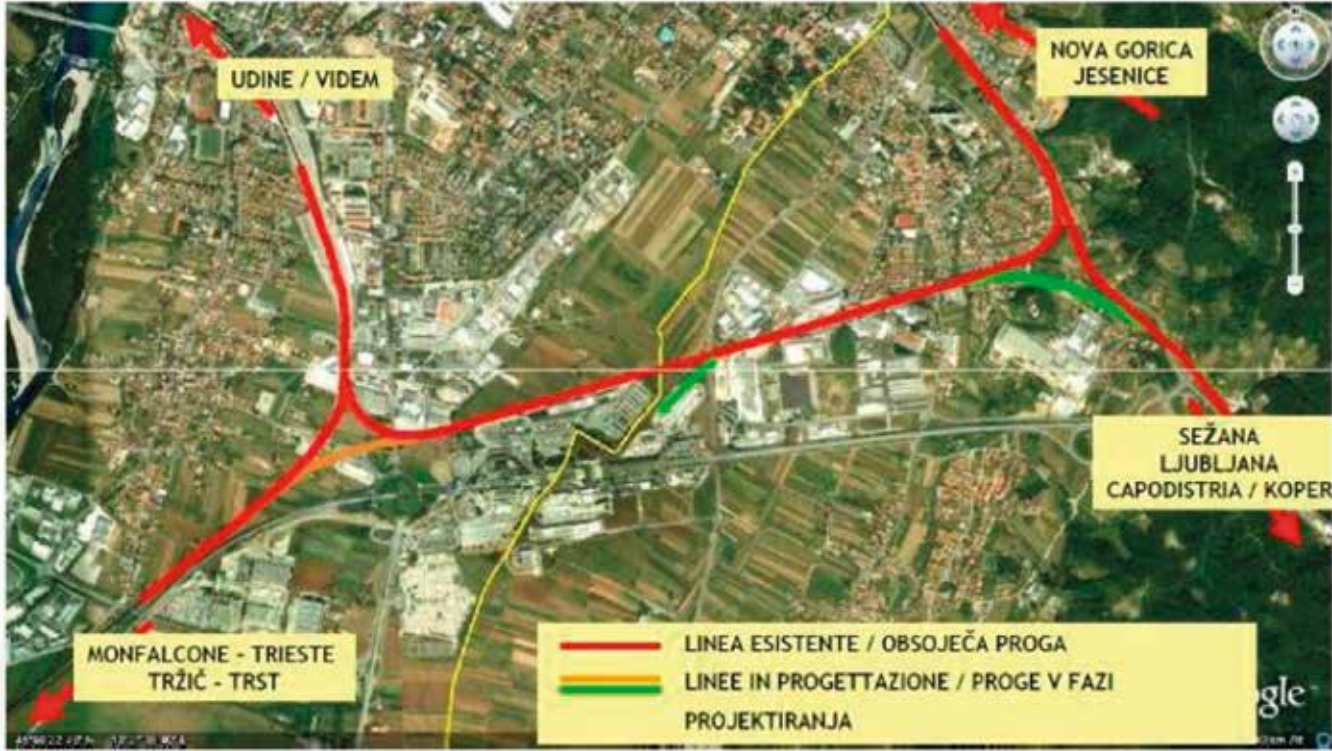
Sono purtroppo costretto a concludere questo rapido excursus sulla configurazione del Nodo ferroviario goriziano, rilevando come persista un aspetto molto critico per una sua ottimale funzionalità. L’attuale assetto del Nodo ferroviario consente ai treni il solo instradamento unidirezionale, non essendo possibile dalla Linea ferroviaria internazionale immettersi direttamente sulla rete RFI con direzione Monfalcone/Trieste o Cervignano/Venezia né direttamente sulla Linea 70 SŽ con direzione Sežana o, viceversa, immettersi direttamente sulla Linea ferroviaria internazionale provenendo dalle citate località. Mancano due brevi raccordi ferroviari (le cosiddette “lunette”), uno in Italia e uno in Slovenia, la cui realizzazione è attesa da anni (vedi *infra*).

Attuale esercizio sulla Linea ferroviaria internazionale

La circolazione sulla Linea internazionale, in esercizio dal 1960 in base a un accordo tra Italia e Jugoslavia, è attualmente regolata da una convenzione tra Italia e Slovenia firmata nel 1995 ed entrata in vigore nel 2001, in base alla quale, in continuità con quanto previsto dal 1960, la circolazione avviene con regolamento delle Ferrovie dello Stato (oggi di RFI) e ha come stazione di confine Nova Gorica.

In passato la Linea internazionale è stata utilizzata perlopiù per il traffico merci con un’offerta di trasporto molto modesta per i passeggeri (soppressa nel 1999) e un saltuario esercizio (comunque di successo) per treni storici e turistici. In anni recenti si era ipotizzata la riapertura della linea a un ordinario traffico passeggeri entro il 2023 senza riuscire a realizzarla con un’unica eccezione su cui mi soffermerò tra breve. Dal marzo 2024 è invece cessato anche il traffico merci.

Attualmente l’utilizzo della Linea internazionale attende una ridefinizione da parte delle autorità italiane e slovene,



anche in relazione a preannunciati interventi infrastrutturali sul Nodo Ferroviario (vedi *infra*).

L'eccezione, a cui più sopra ho fatto cenno, si deve a “Nova Gorica Gorizia Capitale europea della Cultura 2025 – GO!2025”⁷ e alla necessità di predisporre dei collegamenti sostenibili a supporto dei visitatori.

Dall'8 febbraio 2025, giorno dell'inaugurazione di GO!2025, è attivo un collegamento ferroviario transfrontaliero tra Venezia Mestre – Gorizia – Nova Gorica con due corse giornaliere di andata e ritorno nei fine settimana (sabato e domenica) e nei giorni festivi⁸. Il nuovo collegamento è frutto dell'accordo tra Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e Repubblica di Slovenia del 22 marzo 2024 per favorire un sistema di mobilità sostenibile transfrontaliero (vedi *infra*) ed è stato realizzato da Trenitalia spa con il sostegno della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia nell'ambito del Trasporto pubblico locale–TPL FVG. Per rendere possibile questa inedita relazione ferroviaria si è fatto ricorso ai nuovi elettrotreni ibridi HTR 412 di Trenitalia, denominati “Blues”, a tripla alimentazione (elettrica, diesel, batteria) che consentono, dopo aver collegato Venezia Mestre e Gorizia con l'alimentazione elettrica dall'ordinaria linea aerea di contatto a corrente continua 3000 V, la percorrenza della tratta non elettrificata tra Gorizia e Nova Gorica utilizzando un sistema di trazione diesel-elettrico. Si sta valutando la possibilità di mantenere in esercizio tale collegamento ferroviario transfrontaliero anche dopo GO!2025.

Progetti ADRIA A e TIP

Concrete iniziative, che prevedevano anche la valorizzazione del “Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba”, vennero realizzate nell'ambito del “Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013”, che finanziava due progetti: “ADRIA A”, inerente al trasporto passeggeri, e “TIP”, relativo al trasporto merci.

Va rilevato che entrambi i Progetti, ADRIA A e TIP, erano rivolti a promuovere sistemi di trasporto sostenibili e a eliminare strozzature nelle infrastrutture esistenti per favorire una loro ottimale utilizzazione, consentendo così di sviluppare un sistema di trasporto ferroviario di elevata qualità. Gli interventi progettati in campo ferroviario erano caratterizzati da costi di realizzazione che risultavano relativamente contenuti in quanto si basavano – in larga parte – sull'utilizzo di infrastrutture già esistenti, al più da ammodernare. Anche per questo non comportavano impatti ambientali significativi.

Il Progetto “ADRIA A–Accessibility and Development for

→
Stazione confinaria S. Andrea
con il Terminal intermodale della SDAG,
stazioni Doganali autoportuali Gorizia spa
(fonte SDAG)

the Re-lanche of the Inner Adriatic Area – Accessibilità e sviluppo per il rilancio dell'area dell'Adriatico interno”, che si è sviluppato tra il 2010 e il 2015⁹, si prefiggeva di contribuire alla riorganizzazione dell'accessibilità e del trasporto passeggeri nella zona transfrontaliera per formare un'area metropolitana integrata di trasporto italo-slovena.

Nell'ambito del Nodo ferroviario goriziano il Progetto ADRIA A prevedeva in particolare la realizzazione di due raccordi ferroviari, detti “lunette” (uno in Italia e uno in Slovenia), destinati a rendere bidirezionale la connessione tra la Linea ferroviaria internazionale e le reti ferroviarie italiana e slovena (opere previste anche dal Progetto TIP), risolvendo la criticità dell'instradamento unidirezionale più sopra evidenziata.

Il Progetto “TIP – Transborder Integrated Platform – Piattaforma Integrata Transfrontaliera”, sviluppatosi dal 2011 al 2015¹⁰ era invece rivolto a sostenere interventi e azioni in grado di favorire il coordinamento funzionale delle aree autoportuali e intermodali di Gorizia e Šempeter-Vrtojba con l'asse autostradale “Villesse – Gorizia – Razdrto”. In campo ferroviario gli interventi progettati nell'ambito del TIP rientravano tutti nel Nodo ferroviario goriziano ed erano finalizzati a migliorare l'accessibilità al terminal intermodale della SDAG per renderlo più funzionale. Tra questi assumono particolare rilievo, ai fini della presente disamina, le “lunette”, anche previste dal Progetto ADRIA A, e un collegamento diretto tra il terminal intermodale e la rete ferroviaria slovena in corrispondenza della stazione di Vrtojba, consistente in un tratto di binario lungo 700 metri e parallelo alla Linea ferroviaria internazionale. Con l'infrastruttura da ultimo citata si voleva ovviare alla mancanza di un accesso diretto dalla rete ferroviaria slovena al terminal intermodale della SDAG.

Le opere previste dal Progetto ADRIA A e quelle ferroviarie del Progetto TIP, più sopra citate, non trovarono però continuità nella successiva programmazione del “Programma INTERREG Italia-Slovenia” per il settennato 2014-2020 che, dovendo inserire un limitato numero di obiettivi specifici finanziabili, non incluse la tematica infrastrutturale dei trasporti, bensì la tematica della mobilità sostenibile.

Tuttavia, l'obiettivo di proseguire l'azione intrapresa dai Progetti ADRIA A e TIP, rimane uno dei tre pilastri del primo “Piano Strategico” del GECT GO a fine 2013¹¹.

Ulteriori iniziative per il rilancio del Nodo ferroviario

Il GECT GO, con il sostegno e l'impegno diretto delle tre



amministrazioni comunali di cui è espressione e dell’allora Consiglio provinciale di Gorizia, si adoperava quindi per individuare altre fonti di finanziamento alle quali candidarsi per realizzare le infrastrutture ferroviarie previste dai Progetti ADRIA A e TIP, evidenziando in diverse sedi istituzionali (italiane, slovene, dell’Unione europea) come al Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba andasse riconosciuto una rilevanza strategica, in quanto:

- valico ferroviario tra Italia e Slovenia e quindi con l’Europa orientale e la Penisola Balcanica, anche necessario per garantire la continuità dei traffici in caso di interruzioni d’esercizio che dovessero interessare l’altro valico ferroviario operativo tra Italia e Slovenia (quello di Villa Opicina sul Carso triestino);
- piattaforma logistica con rilevante valenza intermodale e con specifica vocazione a essere retro porto degli scali marittimi dell’Alto Adriatico;
- parte di un sistema di trasporto pubblico transfrontaliero a elevata sostenibilità ambientale e di forte attrattiva turistica.

A confermare la rilevanza del Nodo ferroviario goriziano provvedeva sul finire del 2015 anche la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo che, con l’obiettivo di rilanciare la politica trasportistica regionale, ricomprendeva il collegamento ferroviario Gorizia – Nova Gorica tra i quindici principali *missing link* nei collegamenti ferroviari transfrontalieri in Europa. Alla citata iniziativa seguiva anche la messa a disposizione da parte dell’Unione europea di fondi destinati a finanziare (almeno parzialmente) le infrastrutture ferroviarie che costituivano sezioni transfrontaliere del cosiddetto “comprehensive network” ovvero della “rete globale” che corrisponde al livello base della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T). Non si riusciva però ad accedere a tali finanziamenti in quanto, mentre la Linea ferroviaria Trieste-Gorizia-Udine risultava compresa nella “rete globale”, la Ferrovia Bohinjska Proga/Ferrovia Transalpina all’epoca non faceva parte di tale network.

La “Lunetta di Gorizia”

Nel contesto descritto, che finiva con l’attribuire la realizzazione dei miglioramenti infrastrutturali del Nodo ferroviario transfrontaliero all’iniziativa e competenza di Italia e di Slovenia nei rispettivi ambiti territoriali, va ricordata la specifica azione intrapresa per ottenere la realizzazione della “lunetta” in territorio italiano (cosiddetta “Lunetta di Gorizia”) per connettere direttamente la Linea RFI con

→
Stazione di Gorizia centrale
con le recenti miglionie per l'accesso dei viaggiatori,
novembre 2025
(foto Alessandro Puhali)

Automotrici 610/615 SŽ e un “Blues” di Trenitalia
in sosta alla stazione di Nova Gorica,
novembre 2025
(foto Matjaž Marušič)

direzione Monfalcone/Trieste o Cervignano/Venezia con la Linea internazionale Gorizia-Nova Gorica.

A seguito di un’audizione del GECT GO nel giugno 2016 dinnanzi all’Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari della ”8^ Commissione Lavori pubblici, comunicazioni” del Senato, quest’ultima rilasciava al Governo, nell’ambito di un’istruttoria inerente il “Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti” tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, un parere nel quale tra l’altro evidenziava la necessità di potenziare i nodi ferroviari di Udine e di Gorizia “...*(quest’ultimo soprattutto per il completamento del raccordo tra la rete ferroviaria italiana e quella slovena)*”.

Il citato parere del Senato apriva la strada alla realizzazione della “Lunetta di Gorizia”, favorendo l’azione sinergica di promozione dell’opera svolta negli anni successivi (e tuttora in atto) da parte di componenti e di personalità istituzionali, politiche e amministrative di Gorizia, della Regione Friuli Venezia Giulia e dello Stato italiano. Purtroppo, l’azione sinergica non è riuscita a impedire un abnorme dilatarsi dei tempi.

In ogni caso da diversi anni la realizzazione della “Lunetta di Gorizia” è citata nell’annuale documento programmatico “Il Piano Commerciale” di RFI – Rete Ferroviaria Italiana” che nell’“Edizione ottobre 2025” (inquadrandola nei “Progetti Businnes Merci”) indica il 2028 quale anno per la sua attivazione all’esercizio, rivedendo pregressi annunci che ne prevedevano la realizzazione in anni precedenti. Secondo RFI i benefici derivanti dalla realizzazione della nuova infrastruttura sono l’eliminazione delle manovre parassite (nella stazione di Gorizia Centrale) e la riduzione dell’inquinamento ambientale e delle emissioni ¹². RFI precisa inoltre nel citato documento “*Maggiori benefici saranno visibili in uno scenario di regime in cui, con la completa elettrificazione della tratta Gorizia – Nova Gorica e con il ripristino e l’elettrificazione della lunetta di collegamento, lato Slovenia, verso Prvačina, la configurazione del nodo di Gorizia si completerebbe assumendo uno schema definitivo ad “H” risultando così perfettamente “permeabile”, senza cambi di direzione qualunque sia l’esigenza di un suo futuro attraversamento*”.

Valorizzazione
della Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga
quale ferrovia regionale e turistica

Prima di soffermarmi sulle più recenti iniziative per il rilancio del Nodo ferroviario goriziano ritengo necessario, per l’importanza che potrà rivestire in tale contesto, fare cenno



al ruolo di moderna ferrovia regionale e turistica della Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga.

L'idea-progetto “Ferrovia Transalpina – corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria”, promossa negli anni Novanta per iniziativa di associazioni e soggetti privati, è all’attenzione sin dalle sue origini del GECT GO, che sul finire del 2020 ha avviato una proficua collaborazione con il Posoški razvojni center/Agenzia di Sviluppo della Valle dell’Isonzo con sede a Tolmin, partner del progetto CROSSMOBY (Programma di cooperazione transfrontaliera Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020) rivolto al miglioramento della mobilità sostenibile, condividendo l’obiettivo di rilanciare la Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga come moderna ferrovia regionale e di spiccata valenza turistica. A tal fine il Posoški razvojni center provvedeva - in raccordo con il GECT GO - a commissionare alla “QNEX- Soluzioni per la Mobilità” con sede a Bolzano uno studio di fattibilità per il rilancio della Ferrovia Transalpina.

La QNEX ha quindi elaborato uno “Studio socio-economico per la valorizzazione della Ferrovia TRANSALPINA rivolto a favorire la mobilità di turisti e residenti” (agosto 2021), con l’obiettivo di fornire elementi di progettualità operativa che possano consentire a decisori tecnici e politici una valutazione delle possibili soluzioni, rilevando nelle conclusioni che “*ci sono tutte le premesse per una storia di successo*”. Lo studio, che non è possibile illustrare in dettaglio nel contesto della presente disamina, fornisce indicazioni sia in relazione all’esercizio che alle infrastrutture della linea ed è disponibile per la consultazione (13).

Ricordo inoltre che all’inizio del 2021, nel quadro di varie azioni rivolte a valorizzare la Ferrovia Transalpina/Bohinjska proga, intraprese in Slovenia da alcuni anni, ha iniziato a operare il “Konzorcij za Bohinjsko progo” (“Consorzio per la Ferrovia Transalpina”) che comprende tutti i comuni lungo la linea in territorio sloveno, agenzie di sviluppo ed enti turistici, assicurando ulteriore vigore al rilancio della storica linea ferroviaria. Il GECT GO collabora in via continuativa con il nuovo Consorzio ¹⁴.

Va altresì tenuto presente il Progetto di riqualificazione della stazione Trieste Campo Marzio e del museo ferroviario ospitato al suo interno, la cui realizzazione è a cura della Fondazione FS Italiane. La stazione, capolinea meridionale della Transalpina, è destinata a divenire un nuovo polo di grande rilievo della cultura ferroviaria italiana ed europea e ne è prevista la riapertura nel 2026 anche per arrivi e partenze di treni storici e turistici con collegamenti verso il resto d’Italia e l’Europa ¹⁵.

Le concrete prospettive di rilancio della Ferrovia Transalpina/Bohinjska Proga, come moderna ferrovia regionale e turistica con spiccata vocazione transfrontaliera e internazionale, confermano l’importanza del “Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba” di cui la stessa è parte integrante.

Prospettive di rilancio del Nodo ferroviario

Va innanzitutto evidenziato che la realizzazione di miglioramenti infrastrutturali del Nodo ferroviario goriziano continua ad essere di competenza, nei rispettivi ambiti territoriali, di Italia e di Slovenia, risultando allo stato non ancora definita una pianificazione/progettazione congiunta.

Per quanto concerne l’Italia si è già ricordata la realizzazione della “Lunetta di Gorizia” di cui è prevista l’attivazione all’esercizio nel 2028. Sono funzionali al rilancio del Nodo ferroviario anche le iniziative assunte e in programma da parte di Adriafer Rail Services srl per la valorizzazione del Terminal Intermodale della SDAG più sopra richiamate.

La stazione di Gorizia Centrale, a sua volta, è oggetto di migliorie infrastrutturali ed è ricompresa nel “Piano Integrato Stazioni” di RFI che prevede una serie di interventi, in buona parte già realizzati anche con il supporto finanziario della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, di adeguamento infrastrutturale e tecnologico per renderla più accessibile e confortevole ai viaggiatori, anche con attenzione alle esigenze di persone con disabilità e mobilità ridotta. La stazione è ora dotata di un ampio piazzale che consente un agevole accesso agli autobus, facilitando i percorsi intermodali tra ferro e gomma.

In Slovenia sono state assunte in anni recenti molteplici iniziative rilevanti per il Nodo ferroviario goriziano, anche connesse alla celebrazione della Capitale Europea della Cultura 2025.

Va innanzitutto menzionata la riqualificazione della stazione di Nova Gorica, i cui lavori iniziati nel dicembre 2023 si sono conclusi nel gennaio 2025. La stazione è stata rinnovata in modo radicale, salvaguardando l’originario fabbricato viaggiatori dei primi Novecento. È stato rilevato che la ristrutturazione della stazione di Nova Gorica realizzerà una delle condizioni per l’introduzione di un trasporto ferroviario passeggeri di alta qualità sulla Bohinjska Proga/Ferrovia Transalpina ¹⁶.

La stazione di Nova Gorica, pur consentendo il transito di convogli merci, non gestirà più tale tipologia di traffico (carico, scarico, deposito merci), ma solo il trasporto viaggiatori. Il trasporto merci e le manovre dei relativi convogli in

futuro saranno gestiti nelle stazioni di Vrtojba (situata lungo la Linea ferroviaria internazionale) e di Prvačina, posta al di fuori del Nodo ferroviario lungo la Bohinjska Proga/Ferrovia Transalpina nella tratta verso Sežana. In questo contesto, in corso di definizione, il Ministero delle Infrastrutture della Repubblica di Slovenia ha annunciato il potenziamento della Bohinjska Proga/Ferrovia Transalpina, facendo presente che si procederà per fasi ¹⁷.

La seconda fase, di cui non è fornita la tempistica, prevede interventi nel Nodo ferroviario goriziano e precisamente:

- adeguamento della stazione di Vrtojba e degli impianti di segnalazione, sicurezza e telecomunicazione,
- realizzazione della “Lunetta slovena” che collegherebbe la stazione di Vrtojba alla Linea ferroviaria n. 70 (Bohinjska Proga/Ferrovia Transalpina), consentendo la circolazione diretta verso Sežana. Il raccordo, lungo circa 600 metri, utilizzerebbe un preesistente terrapieno ferroviario privato dell’armamento dopo la fine della Seconda guerra mondiale,
- spostamento e costruzione di una nuova fermata Šempeter pri Gorici in una posizione (vicino all’Ospedale di Šempeter) più consona alle esigenze della comunità locale.

Da tenere conto infine che, a seguito della ridefinizione della Rete Transeuropea dei Trasporti TEN-T avvenuta nel 2024 (2), la Slovenia ha inserito la tratta della Bohinjska Proga, Jesenice – Nova Gorica – Vrtojba – confine di stato con l’Italia, nella “comprehensive network” ovvero nella “rete globale” che corrisponde al livello base della (TEN-T).

Va peraltro evidenziato come sotto l’egida del “Comitato Congiunto tra la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e la Repubblica di Slovenia”, organo bilaterale istituito nel 1996 e riconosciuto istituzionalmente come luogo di dialogo

transfrontaliero, operino da vari anni “Tavoli di Lavoro” su diverse tematiche del trasporto, a cui partecipano tecnici italiani e sloveni nonché referenti di amministrazioni dei due Paesi e di stakeholder del territorio, tra cui rappresentanti del GECT GO.

Un risultato di grande importanza è stato raggiunto con la firma a Trieste il 22 marzo 2024 dell’“*Accordo operativo tra la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e la Repubblica di Slovenia per la pianificazione e realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile transfrontaliera*”, elaborato nell’ambito del Comitato Congiunto tra la Regione FVG e la Repubblica di Slovenia – Tavolo di lavoro sui trasporti, energia, ambiente e pianificazione territoriale, che “*ha lo scopo di rafforzare la mobilità sostenibile tra le Parti, attraverso la pianificazione coordinata del sistema di mobilità pubblica e la definizione e realizzazione di servizi di trasporto pubblico transfrontaliero di persone*”, marittimi, su strada e ferroviari ¹⁸. È in applicazione del predetto accordo, come più sopra evidenziato, che è stato realizzato il collegamento ferroviario transfrontaliero tra Venezia Mestre – Gorizia – Nova Gorica, che utilizza la Linea internazionale del Nodo ferroviario goriziano.

Non mancano quindi strumenti per una valorizzazione del Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba, anche se – a parere di chi scrive – sarebbe auspicabile poter contare su un “progetto transfrontaliero” nell’ambito della Cooperazione territoriale Europea per affrontare e risolvere in modo congiunto le esigenze infrastrutturali e di esercizio, a partire da quelle della Linea ferroviaria internazionale tra Gorizia e Nova Gorica, attribuendo al Goriziano storico un ruolo di assoluto rilievo nella realizzazione di una mobilità europea sostenibile.

NOTA 1

Questo articolo riprende, aggiornandoli, i contenuti di miei precedenti scritti sul tema, da ultimo: ALESSANDRO PUHALI, *Il Nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba. Risorsa strategica per il GECT GO*, in AA.VV, *FERROVIE e TURISMO European year of Rail*, Accademia europeaista del Friuli Venezia Giulia, Trieste, 2022, Luglio editore, 71 – 85.

NOTA 2

La previsione di una rete transeuropea dei trasporti

risale al Trattato di Maastricht (Trattato dell’Unione Europa - TUE), entrato in vigore il 1° gennaio 1993. Di recente la normativa in materia è stata revisionata e aggiornata dal Regolamento (UE) 2014/1679, entrato in vigore il 18 luglio 2024.

NOTA 3

Il Gruppo Europeo Cooperazione Territoriale (GECT) è un ente con personalità giuridica di diritto pubblico, costituito da organismi pubblici di Stati appartenenti all’Unione Europea, con cui possono essere attuati programmi e interventi

di cooperazione transfrontaliera. La disciplina normativa di tali enti si basa principalmente sul Regolamento (CE) n. 1082/2006, successivamente modificato dal Regolamento (UE) n. 1302/2013. I GECT attualmente esistenti in Europa sono una settantina. Per una dettagliata illustrazione della struttura istituzionale e dell’operatività del GECT GO si rinvia al sito internet <https://euro-go.eu/it/>.

NOTA 4

Per un’approfondita disamina dello sviluppo storico e tecnico delle infrastrutture ferroviarie nel

Goriziano storico si rinvia a ROBERTO CAROLLO, *Il nodo ferroviario di Gorizia ed il suo comprensorio*, in AA.VV., *Transalpina. Un binario per tre popoli*, Monfalcone, 1996, Edizioni della Laguna, 237 - 259.

NOTA 5

Con l'avvento dell'Italia si susseguirono diverse denominazioni: Gorizia Meridionale, Gorizia Campagnuzza e quindi dal 1923 stazione di Gorizia Centrale.

NOTA 6

All'epoca dell'amministrazione italiana la stazione venne dapprima denominata Gorizia Nord e quindi dal 1923 Gorizia Montesanto fino al 1947.

NOTA 7

GO!2025 è la prima Capitale Europea della Cultura transfrontaliera della storia. Per un'ampia e dettagliata panoramica dell'evento si rinvia al sito internet <https://www.go2025.eu/it>.

NOTA 8

Il collegamento ferroviario transfrontaliero si sviluppò sul seguente percorso:
Venezia Mestre/San Donà di Piave – Jesolo/Portogruaro – Caorle/Latisana – Lignano – Bibione/Cervignano – Aquileia – Grado/Trieste Airport/Gorizia Centrale/Nova Gorica. Tra le stazioni di Trieste Airport e di Gorizia Centrale il treno percorre il raccordo ferroviario Ronchi Sud – Ronchi Nord. Gli orari del collegamento, assimilabile a un servizio spola, sono i seguenti:
Treno R 7973: Venezia Mestre 07.16 / Nova Gorica 09.39;
Treno R 7972: Nova Gorica 12.40 / Venezia Mestre 15.00;
Treno R 7975: Venezia Mestre 16.00 / Nova Gorica 18.20;
Treno R 7974: Nova Gorica 18.40 / Venezia Mestre 20.50.

NOTA 9

Lead Partner del Progetto ADRIA A è stata la Central European Initiative - CEI (Iniziativa Centro Europea - InCE) con sede a Trieste. Al Progetto hanno partecipato 27 Partner di Italia e Slovenia tra cui diversi Ministeri dei due Paesi e la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia.

NOTA 10

La SDAG è stata Lead Partner del Progetto TIP, a cui hanno concorso tra gli altri i comuni di Gorizia e Šempeter-Vrtojba, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, le Ferrovie Slovene, il Ministero delle Infrastrutture sloveno.

NOTA 11

Il GECT GO sul finire del 2013 individuava tra i progetti prioritari da realizzare con il suo primo “Piano Strategico” anche la rivitalizzazione del Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba, facendosi carico, in collaborazione con la SDAG, di reperire risorse finanziarie per sostenere interventi in campo ferroviario previsti dal Progetto TIP e in parte ricompresi anche nel Progetto ADRIA A. Le diverse priorità del “Programma INTERREG Italia – Slovenia” per il settennato 2014-2020” non resero possibile ottenere i finanziamenti richiesti.

NOTA 12

RFI precisa che il progetto della Lunetta di Gorizia prevede i seguenti interventi: realizzazione di un nuovo tratto di linea a singolo binario per un'estesa complessiva di circa 1,4 chilometri; rifacimento, in leggera variante a singolo binario, di un tratto di linea storica, lato Slovenia, di estesa pari a circa 260 metri; elettrificazione del nuovo collegamento; elettrificazione della linea Gorizia Centrale – Nova Gorica fino al deviatoio in ingresso al raccordo SDAG; adeguamento dell'attuale apparato ACEI di Gorizia, legato agli interventi infrastrutturali connessi (pagg. 482-483 del Piano - https://www.rfi.it/content/dam/rfi/pdf/Piano_Commerciale_ed._ottobre_2025.pdf).

NOTA 13

Si rinvia a: https://2014-2020.ita-slo.eu/sites/default/files/progetti/O.3.10.2.-I_Qnex_BohinjRailway_final_ITA_0.pdf

NOTA 14

MATJAŽ MARUŠIČ, *Transalpina: una ferrovia regionale moderna tra le Alpi e l'Adriatico*, in AA.VV., *FERROVIE e TURISMO European year of Rail*, Accademia europeista del Friuli Venezia Giulia, Trieste, 2022, Luglio Editore, 87 - 98.

NOTA 15

Si rinvia a: <https://www.fondazionefs.it/it/la-fondazione/progetti/museo-di-trieste-campo-marzio.html>.

NOTA 16

Si rinvia a: <https://www.krajsamorazdalje.si/projekti/nadgradnja-zelezniske-postaje-nova-gorica>.

NOTA 17

Si rinvia a: <https://www.krajsamorazdalje.si/projekti/nadgradnja-zelezniske-proge-jesence-sezana>.

NOTA 18

Il testo dell'accordo è consultabile quale allegato alla delibera della Giunta Regionale n. 373 del 15 marzo 2024: https://mtom.regione.fvg.it/storage//2024_373/Testo%20integrale%20della%20Delibera%20n%20373-2024.pdf.

La nuova piazza Vittoria che nel 2001 si voleva pronta per il millennio della città

DIEGO KUZMIN, architetto storico dell'architettura

La piazza Vittoria di Gorizia in origine era semplicemente un grande prato, esterno alla città medioevale e di tale caratteristica ne è rimasto a lungo il nome *Travnik*, che in lingua slovena vuole dire appunto prato.

All'antico toponimo s'era poi aggiunto nell'Ottocento quello di Piazza Grande, *Hauptplaz* in tedesco, mentre l'attuale denominazione arriva solo dopo la Prima guerra mondiale con la vittoria e l'annessione al Regno d'Italia della città, finalmente redenta dopo i quattro secoli della dinastia dei Mainardini, alter nome dei Conti di Gorizia, e i successivi quattro secoli d'appartenenza all'Impero d'Austria.

Il grande prato, che in epoca medievale consisteva in uno sterrato per fiere e mercati, era attraversato da un percorso che all'uscita dalla città, superata la porta daziaria del Rastello, alla conclusione della via omonima, portava a nord verso la valle dell'Isonzo, con una biforcazione verso ovest Gradisca e la piana isontina, attraverso il quartiere della Piazzuta oltre l'antico ponte del Torrione, all'epoca l'ultimo sull'Isonzo prima della sua foce nell'Adriatico.

L'aspetto attuale della piazza si è determinato nel corso del Rinascimento, con la costruzione degli edifici più importanti quale palazzo Torriani, odierna Prefettura, edificato attorno il 1540, ristrutturato nel 1558 dopo l'abbattimento della porta daziaria al suo lato sinistro e poi ancora nel 1935, con l'aspetto attuale ma senza la pergola col glicine viola all'angolo con via Roma, tolta per la realizzazione del palco monumentale per il comizio di Mussolini nel 1938.

Ma soprattutto la monumentale chiesa della Scuola dei Gesuiti, dedicata a Sant'Ignazio di Loyola, iniziata nel 1654 e consacrata nel 1767, la cui pregevole facciata con le cipolle transalpine del 1722 si deve all'architetto gesuita Christopher Tausch (1673-1731), originario di Innsbruck e allievo del celebre architetto Andrea Pozzo, con il quale collaborò a Roma dal 1703 al 1709. L'invaso era poi contraddistinto da due emergenze monumentali: il Pilo di Sant'Ignazio, donato dal conte di Porcia nel 1680 in sostituzione della precedente colonna lignea deteriorata, spostato nel 1938 a lato della Chiesa in occasione della visita di Mussolini e ricollocato sulla sede attuale dopo il suo restauro nel marzo 2009 e la fontana del Nettuno, restaurata nel 1999 e ripulita nel 2018, realizzata nel 1756 dallo scultore Marco Chiareghin dai disegni di Nicolò Pacassi (1716-1790), architetto di Maria Teresa e per lei autore della reggia viennese di Schönbrunn. Nel 1936 fu rimossa per motivi viabilistici e poi ricomposta poco dopo su pressante sollecito della Soprintendenza, ancorché

in posizione diversa rispetto l'originaria che vedeva lo sguardo del Dio del mare volto a sud, verso la città, mentre da allora, e forse non per caso, Nettuno guarda a ovest, verso il Veneto e l'Italia.

Dissonante assai rispetto il contesto della piazza il palazzo dell'Inps, costruito nel 1954 accanto alla chiesa di Sant'Ignazio, proprio sul sito della antica scuola gesuitica adibita a caserma già dal 1786 e demolita nel 1938 quando per la visita di Mussolini fu realizzata via Roma, malgrado la tenace ancorché vana opposizione di Max Fabiani. Con l'effetto di inglobare la parte ovest della piazza in quello che era diventato un fondamentale asse verticale di attraversamento urbano, parallelo e sussidiario all'arteria principale costituita dai due corsi, specialmente dopo il 1964 quando ne fu realizzato il prolungamento con una nuova strada dedicata ad Alcide De Gasperi, perché nel secondo dopoguerra, a palazzo de Bassa proprio all'inizio della via, si trovava la sede storica della Democrazia cristiana.

Lipotesi della realizzazione di un traforo sotto la collina del Castello era stata presa in seria considerazione già dall'amministrazione del podestà Carlo Coronini Cromberg (1818-1910), durante il suo breve mandato iniziato nel 1872, e concluso l'anno dopo, per abbreviare il percorso tortuoso al quale erano costretti gli allevatori e gli agricoltori provenienti dalla zona della Valdirose per recarsi ai mercati cittadini, dovendo aggirare a sud o a nord il colle del Castello. I lavori di escavazione ebbero comunque inizio solo nel 1943, interrompendosi quasi subito a causa della Seconda guerra mondiale in atto, durante la quale il suo tratto iniziale fu adibito a rifugio antiaereo, il più grande in città. Concluso il conflitto e trascorsi i due anni della felice amministrazione militare alleata, col nuovo confine stabilito dal trattato di Parigi del 10 febbraio 1947, la Valdirose, importante retroterra agricolo di Gorizia, rimane dall'altra parte della “Cortina di ferro” come ebbe a definirla Winston Churchill, che da Trieste al Baltico separava l'Europa occidentale filoamericana dai paesi dell'est in orbita sovietica.

Ancorché il confine fosse divenuto del tutto impenetrabile, compresi agricoltori e allevatori fino all'accordo di Udine del 1962 e la *propusnica*, il traforo sotto il colle fu comunque completato nel 1950, dalla ditta edile Mario Tacchino di Gorizia, con l'abbattimento di un edificio per l'accesso alla galleria con la nuova via Bombi, lasciando irrisolto l'aspetto della quinta edilizia che ancora si presenta con un incongruo vuoto nella continuità della cortina edificiale, come un dente mancante in una splendida chiostra.

↓
DAG, Digital Art Gallery, la galleria psichedelica
più lunga del mondo di Refik Anadol

→
Ottone III (980-1002),
Re d'Italia, Germania e Sacro Romano Imperatore
dal 996 al 1002.
La prima citazione di Gorizia
nel suo diploma del 28 aprile 1001 assieme a Salcano



←
La piazza Grande di Giuseppe Pollencig, 1812

Lo sterrato della piazza Grande, cartolina dei primi del Novecento

La piazza con i carriaggi austriaco dopo la riconquista, 9 novembre 1917

La piazza utilizzata a parcheggio,
durante il restauro della fontana del Nettuno nel 1999

La nuova piazza Vittoria

Nel 1999, con legge regionale numero 4, fu approvato e finanziato il “Programma straordinario di opere per il Millennio della città di Gorizia” il quale, con i lavori per la riqualificazione della piazza Vittoria e quelli necessari per la realizzazione di un accesso diretto dal centro urbano al borgo Castello, avrebbe dovuto costituire il momento celebrativo dei dieci secoli trascorsi dalla prima menzione della città di Gorizia, nel diploma del 28 aprile 1001 con il quale Ottone III di Sassonia (980-1002), Re d'Italia e di Germania e Imperatore del Sacro romano impero, donava al Patriarca di Aquileia Giovanni la metà del castello di *Silicanum* (Salcano) e la metà della *villa quae sclavonica lingua vocatur Goritia*.

Nel dicembre 1999 ne seguì un concorso di progettazione con la presentazione degli elaborati al 21 febbraio 2000, con 34 partecipanti tra i quali il 20 ottobre 2000 una commissione costituita dai presidenti degli ordini architetti, ingegneri, dal Sovrintendente della regione, dall'ingegnere capo e dal segretario generale del Comune assieme ad altri professionisti, scelse il progetto contraddistinto dal motto “Q38”, ripreso dalla quota media sul livello del mare alla quale si trova per l'appunto la piazza. Il gruppo di progettazione, costituito da cinque professionisti di studi diversi: Mariateresa Grusovin, Giorgio Picotti, Domenico Laganà, Fulvio Bressan e Romano Schnabl, prevedeva alcuni elementi essenziali per la nuova sistemazione della piazza, ricordati da Liliana Mlakar e Annalisa Turel nel testo *la Storia di Gorizia*, quali «...la vasca d'acqua davanti alla Prefettura che per posizione e forma ricorda il tracciato della *grapa* che proteggeva la città medioevale, i gradini davanti alla Prefettura, la nuova sistemazione della colonna con la statua di Sant'Ignazio su un basamento reintegrato con gli scalini in pietra asportati nel corso della precedente traslazione, i paracarri in pietra che ripropongono quelli esistenti nell'area sino al 1918. Il progetto prevedeva la ripavimentazione della piazza con pietra calcarea di Muggia e di Aurisina, come anche la via Bombi e la galleria Bombi ristrutturata».

Ricordando poi ancora nello stesso testo del 2010 che: «...attualmente i lavori di sistemazione della piazza sono completati. Non è ancora partita la realizzazione dell'ascensore verso il castello di cui si era già parlato nel luglio 1954, quando l'ingegner Giovanni Prinzi, direttore delle Aziende municipalizzate, aveva proposto un comodo e veloce ascensore per raggiungere il colle».

In realtà l'ipotesi della realizzazione di un ascensore, per raggiungere il borgo Castello dalla piazza Vittoria, aveva già preso piede molto prima. La prima menzione si trova



- L'ascensore di Salisburgo alla collina di Mönchsberg,
1908 circa
- Progetto di Max Fabiani del 1935 per l'ascensore al Castello,
disegno del 1956
- Progetto per l'ascensore ipogeo delle aziende municipalizzate,
1954

infatti nel testo di Giuseppe Le Lièvre, *Casa nostra. Storia antica e cronaca moderna*, edito a Udine nel 1900, dove già si ipotizzava la costruzione di un impianto simile a quello che, dal 1890, collegava il centro storico di Salisburgo con la collina di Mönchsberg.

Ci fu poi Max Fabiani (1865-1962) che sul “Giornale di Gorizia” nel 1935 pensava a un ascensore sul lato destro dell’imbocco della galleria Bombi, seguito nel 1954 da un altro progetto delle aziende municipalizzate che prevedeva invece un ascensore totalmente ipogeo, all’interno di un pozzo verticale ricavato nel primo tratto della galleria stessa.

I punti di forza del progetto “Q38”, approvato poi con prescrizioni ex art. 14 legge 241/1990 quale progetto preliminare in sede di conferenza di servizi il 19 settembre 2001, non erano però solo quelli di carattere estetico, che contraddistinguevano peraltro l’aspetto compositivo con una serie di stratagemmi a correzione delle parti sgradevoli della piazza, come le nuove alberature a mimetizzare la spiacevolezza del palazzo dell’Inps o a recuperare la simmetria verde del palazzo Torriani compromessa dalle opere di ampliamento sul lato destro realizzate in occasione della visita di Mussolini quando fu predisposta la tribuna dalla quale avrebbe parlato alla cittadinanza o la ricostituzione della quinta urbana sulla via Bombi con la realizzazione di un edificio a ponte, privo del piano terreno per il transito tra la piazza e la nuova piazzetta ricavata all’ingresso della galleria, che si voleva chiamare corte Bombi ma che ancora oggi si chiama Via Bombi.

Ancor più importanti gli accorgimenti funzionali coi quali la nuova sistemazione urbana veniva a connettersi con le infrastrutture cittadine esistenti e con le previsioni del Piano del traffico vigente allora, che prevedeva l’ingresso in città per i veicoli da Trieste e dall’autostrada attraverso la via Terza Armata, proprio in direzione del nuovo parcheggio dietro la collina del Castello dove finisce la galleria Bombi, capiente e facilmente ampliabile se necessario. La previsione della costruzione che si riteneva inevitabile di un nuovo parcheggio pluripiano al di sotto del mercato all’ingrosso, peraltro poi mai realizzato, che era del tutto funzionale ai veicoli provenienti da Udine lungo la ex statale 56, rendeva inutile l’ipotesi prevista da altri concorrenti di un parcheggio sotto la piazza rinnovata, malgrado la forma triangolare poco funzionale a tale destinazione e l’invasività di un sistema di rampe carrabili nel pieno del centro storico.

Per tali considerazioni il progetto prevedeva la chiusura al traffico del tunnel per la realizzazione di un ascensore orizzontale, dotato di cabina a scorrimento lungo tutta la



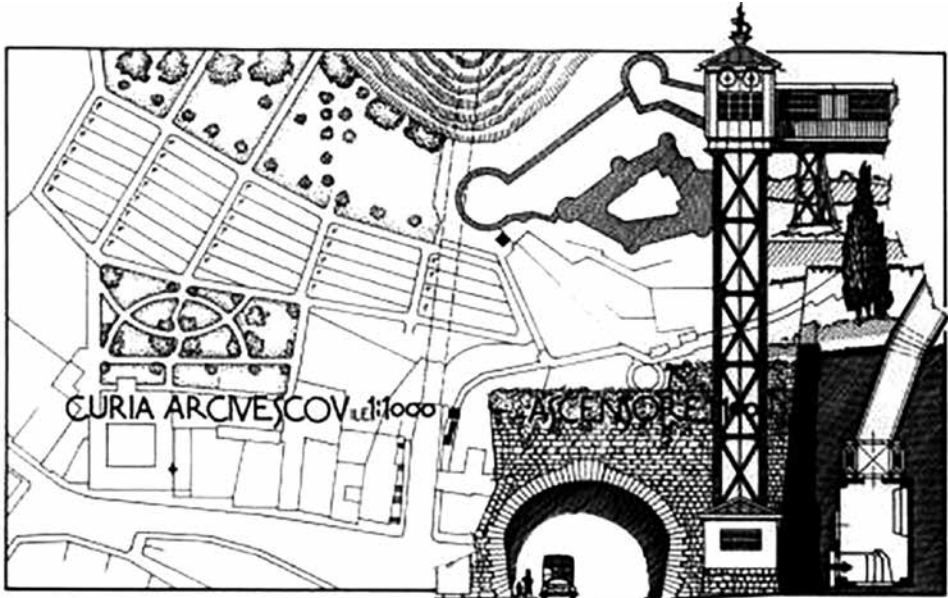
galleria, partenza dal parcheggio dietro la collina e arrivo sul lato opposto alla stazione d’interscambio dove salire al borgo Castello con l’ascensore panoramico inclinato oppure, a piedi, entrare direttamente nel centro della città.

Nella piazza Vittoria riqualificata e la via Rastello che turisticamente parlando è la via più importante di Gorizia, ancorché allo stesso tempo la più bistrattata dall’amministrazione comunale che dal 2012 ha privilegiato l’assurda isola pedonale di corso Verdi, incongruente col flusso del traffico e inibitrice dello sviluppo economico e funzionale della città.

Per lo scorrimento della cabina in galleria era prevista l’occupazione di sola mezza carreggiata per consentire l’uso della rimanente parte a pedoni e ciclisti, mezzi di soccorso e altre urgenze.

Peccato che diversamente da Trieste, che nello stesso periodo era riuscita a realizzare la nuova piazza Unità, ancorché anche quella con mille problemi, non sia mai stato realizzato un catalogo per raccontare le diverse proposte, indispensabile per capire l’importanza della proposta progettuale.

Nel 2002 subentrava però la nuova amministrazione comunale, di diverso orientamento politico e diverso approccio riguardo le opere pubbliche che dovevano caratterizzare la città: le priorità erano diventate quelle della riqualificazione



delle antiche strade del centro storico, le vie Garibaldi, Mazzini, Monache e Rastello, in un processo di pedonalizzazione delle stesse che vedeva la sua concezione da tempo radicata nel contesto sociale. Così, al fine di reperire i fondi per la riqualificazione delle vie Rastello e Cocevia, furono stralciate dal progetto “Q38” le opere relative l’ascensore orizzontale di collegamento tra la piazza e il parcheggio retrostante il colle, mentre per quanto riguarda l’edificio ponte, che doveva sanare il vuoto nella quinta edilizia per la realizzazione dell’imboccatura della galleria Bombi, questo era già stato abbandonato già dall’amministrazione precedente, quasi in un processo di progressiva demolizione del progetto originario, proseguita per oltre un ventennio e ancora in atto.

Andamento dei lavori

Definire irto e tormentato il percorso della piazza Vittoria, che avrebbero dovuto vedere la naturale conclusione dei lavori nel 2001 per il millenario della città, è senz’altro un eufemismo, come riportava nell’ottobre 2018 il n.116 della rivista «Isonzo-Soča».

Assunta la decisione di procedere con la gara di progettazione ci volle un anno (novembre 2000) solo per giungere alla aggiudicazione del vincitore, stante le difficoltà del riunire tutti i membri della commissione giudicante nella sua composizione “perfetta”, cioè con tutti membri sempre presenti. Seguì poi un altro anno per l’adeguamento e l’approvazione del progetto preliminare (settembre 2001), quindi la redazione e l’approvazione del progetto definitivo con conferenza di servizi (settembre 2003).

Predisposto e approvato il progetto esecutivo (ottobre 2005), fu indetta la gara europea per l’appalto delle opere (maggio 2006), al massimo ribasso ai sensi della direttiva 18/2004/Cee, con l’aggiudicazione definitiva (marzo 2007) alla ditta Luci Costruzioni di Trieste e la stipula del relativo contratto due mesi dopo per le verifiche rituali.

Nel frattempo, mutate ancora le normative sui lavori pubblici con la nuova disgraziatissima legge regionale 14/2002

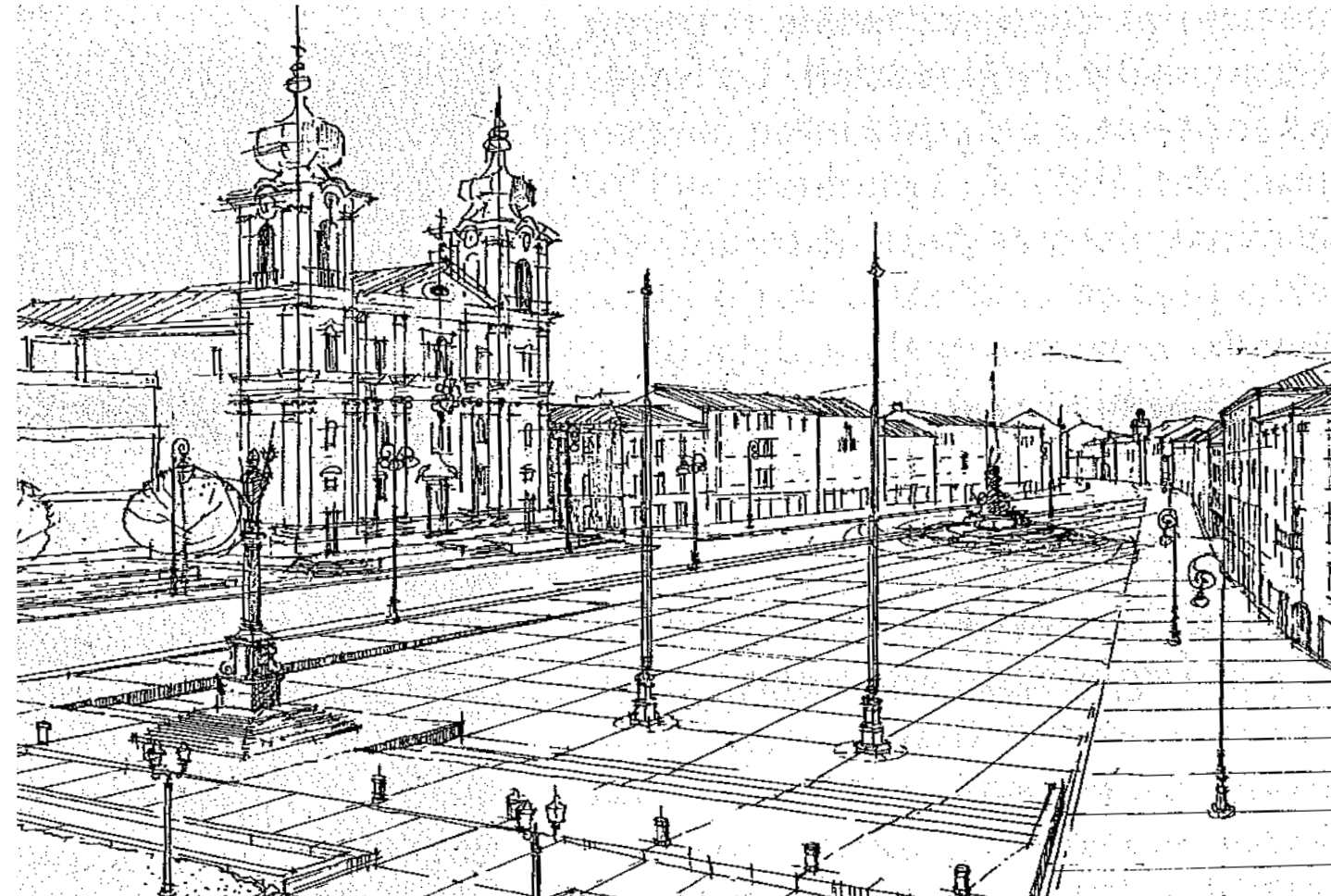
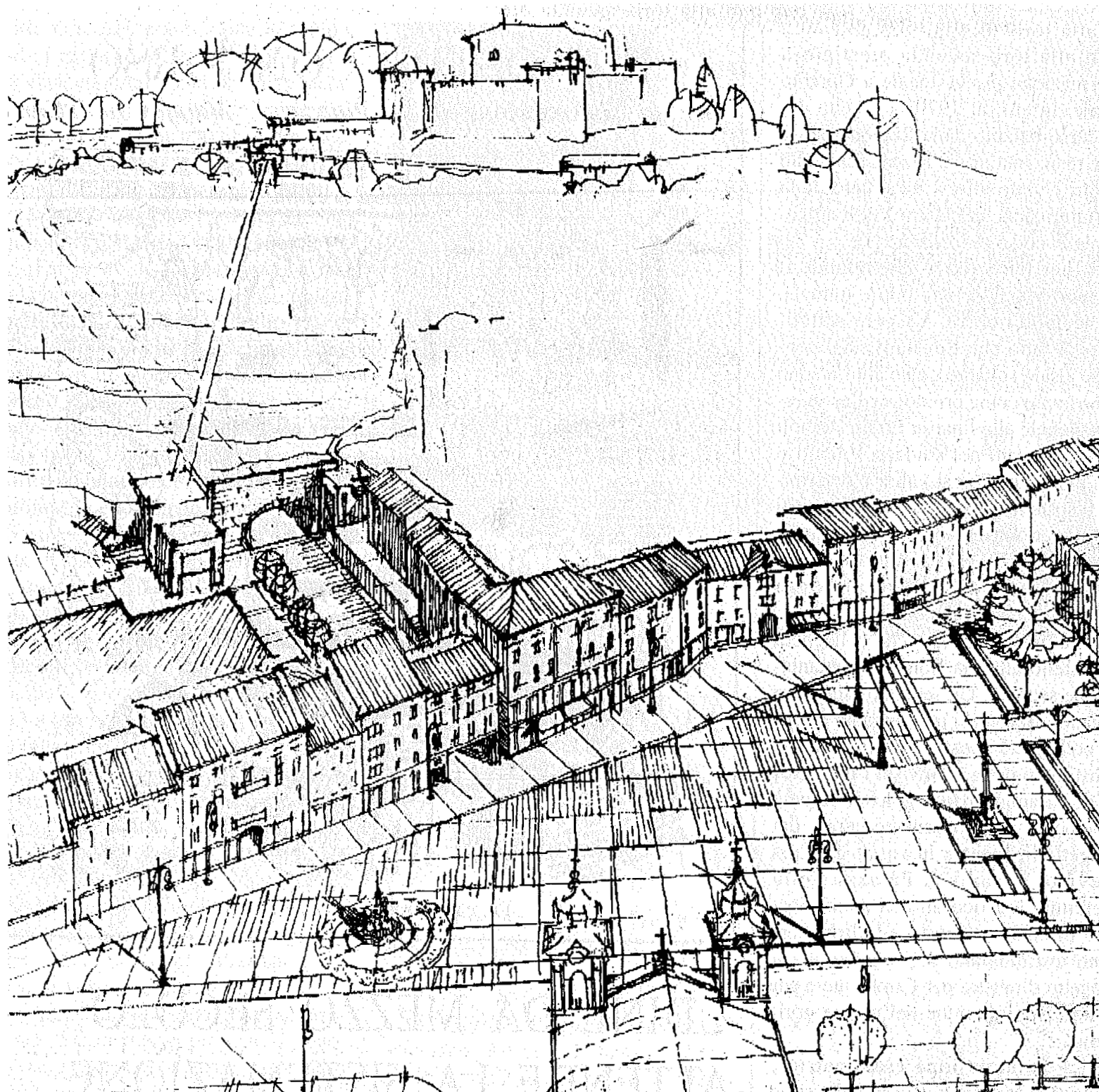
che, diversamente dal resto d’Italia solo nella nostra regione non permetteva più l’affidamento diretto della direzione lavori al progettista dei medesimi, fu effettuata una ulteriore gara d’appalto con la quale (maggio 2007), tale attività veniva affidata ad altro professionista.

In contrasto evidente senz’altro con il criterio del “buon padre di famiglia” che dovrebbe guidare le decisioni del pubblico amministratore: ma chi è il papà che affida la costruzione della casa per la propria famiglia a un individuo terzo rispetto il progettista, che invece conosce ogni dettaglio dell’opera da realizzare avendola disegnata e progettata di concerto con la famiglia stessa?

Consegnati i lavori (giugno 2007), stante la negligenza da parte della ditta nei medesimi e il grave ritardo nella realizzazione delle opere, veniva predisposto l’avvio delle procedure di risoluzione contrattuale (maggio 2009) per grave inadempimento dell’impresa appaltatrice, innescando l’inevitabile contenzioso legale che poi sarebbe proseguito per anni, anche dopo il fallimento della stessa ditta con il curatore incaricato, riducendosi infine a una transazione alla pari, dato che il Comune chiedeva un paio di milioni di danni e la Luci pure: chi ha avuto ha avuto, chi ha dato ha dato e noi abbiám pagato.

Successivamente, dopo l’inevitabile fermo del cantiere e la ricognizione circa l’effettiva realizzazione delle opere, con un successivo appalto viene rifatta una nuova pavimentazione della strada di attraversamento della piazza in porfido invece della precedente arenaria imposta dal Soprintendente e rapidamente deteriorata, nel mentre viene predisposto un nuovo progetto per il completamento dell’impianto di risalita, affidato l’appalto, i lavori iniziati, ma ben presto anche questa ditta fallisce innescando un nuovo contenzioso con la stazione appaltante con un ennesimo fermo dei lavori del tutto analogo a quello del 2009.

Da allora, completata la pavimentazione della piazza, non si contano più i professionisti e le ditte che si sono avvicendate per la realizzazione dell’ascensore verticale nell’ultimo



decennio: le ultime notizie della primavera 2025 raccontano di un impianto in fase di collaudo ma, ancorché per questa ci possono voler un paio di mesi, passati gli anni si possono ipotizzare altri contenziosi, che l'amministrazione non vuol raccontare, né l'opposizione chiede se non blandamente.

Insomma, tutto è partito male fin dall'inizio, si è trascinato poi anche peggio e, secondo legge ben nota, alla sfiga non può che aggiungersi altra sfiga.

Mutati scenari europei

Nel frattempo, dal 2001 tutto è cambiato nel mondo e a Gorizia le mutate condizioni locali e internazionali rivelano ormai senz'altro obsoleti i due principali strumenti pianificatori della città: il Piano del traffico e l'ancora precedente Piano regolatore adottato il 13 ottobre 1999.

Ancorché infatti il Piano del traffico fosse strutturato, comunque, nella considerazione dei flussi provenienti dall'altra parte della frontiera con la Slovenia, in quel momento storico erano ancora influenzati dalle strutture confinarie e doganali, mentre il Piano regolatore fermava invece la sua pianificazione urbanistica sulla linea di confine, con scarsissima considerazione di quanto succedeva nella programmazione urbanistica d'oltre frontiera.

Ottenuta l'indipendenza nel 1991 con la disintegrazione della Jugoslavia, la Slovenia ha affrontato un lungo processo per l'affiliazione alla Comunità europea, con la presentazione della richiesta di adesione nel giugno del 1996, il completamento dei negoziati di adesione nel dicembre del 2002 e l'approvazione con referendum popolare a ratifica del trattato di adesione il 23 marzo del 2003.



Quando dopo l’approvazione dell’adesione da parte del Consiglio europeo, il 1° maggio del 2004 la Slovenia diventa ufficialmente membro della Comunità, i confini di stato tra Gorizia e Nova Gorica rimangono ancora operativi fino all’adesione della Slovenia agli accordi di Schenghen, il 21 dicembre 2007. Dal giorno successivo a tale data il flusso dei cittadini italiani e sloveni ha potuto svolgersi liberamente tra le due nazioni determinando nuovi percorsi di traffico automobilistico, movimenti professionali e commerciali oltreiché residenziali da parte di cittadini d’ambo gli stati, che possono transitare senza impedimenti attraverso quei confini che non esistono più.

Dapprima sporadici, i flussi automobilistici hanno visto un progressivo aumento in entrambe le direzioni rispetto il confine scomparso e si sono manifestati indubbi tracciati preferenziali da parte di veicoli sloveni, molto spesso per raggiungere le zone del Collio sloveno attraversando la città di Gorizia, divenuta il percorso più breve per chi proviene dal centro di Nova Gorica oppure dalla Valdirose, come pure dalla valle del Vipacco dato il territorio comunale è in pratica circondato su tre lati dalla Repubblica slovena.

Oltre un flusso generale che proviene dal centro urbano di Nova Gorica da nord, attraverso le vie del Montesanto e San Gabriele, è stato empiricamente registrato un notevole flusso proveniente dall’ex valico confinario della Casa Rossa e diretto verso il Collio sloveno, che attraversa la città attraverso la via Alviano conflueno poi in direzione del ponte del Torrione sull’Isonzo, attraverso la strettoia delle più antiche strade del centro storico, emblematicamente rappresentate dalla strozzatura di via Marconi.

Analogo percorso viene altresì affrontato dalle automobili slovene che provengono dai paesi nella valle del Vipacco per dirigersi ancora in Slovenia oltre il fiume Isonzo o verso Nova Gorica, transitando lungo la strada del Vallone e la via Terza Armata, per confluire infine a Gorizia attraverso la citata via Alviano a sud della collina del castello, oppure attraverso la via Giustiniani a nord della collina medesima, lungo i tracciati ancora antecedenti la Seconda guerra mondiale.

Tale modifica dei flussi viari, verificatasi a seguito della adesione della Repubblica slovena alla Comunità europea, restituiscono nuovamente all’attualità l’ipotesi del podestà Carlo Coronini nell’ultimo quarto dell’Ottocento, cioè la funzione viabilistica per il quale è nato il traforo della galleria Bombi sotto la collina del Castello, completato nell’immediato secondo dopoguerra con l’impegno di ingenti risorse economiche della collettività. Oppure, più logica conclusione sarebbe stato il ritorno al progetto originario “Q38” che, va



ricordato, era vincitore di un concorso di architettura e non incarico di carattere politico, ripristinandone tutte le parti stralciate, edificio a ponte e alberi compresi, ma soprattutto l’elemento che determinava tutto l’assetto urbanistico del centro città al quale la nuova piazza ha già portato: l’ascensore orizzontale in galleria, per collegare la piazza con il parcheggio di via Giustiniani, ampio e spazioso dietro la collina del Castello, così da essere usato anche dalle corriere dei turisti che invece per far scendere i passeggeri si fermano coi lampeggianti sulla strada, davanti la chiesa di Sant’Ignazio.

Nel frattempo

Nell’anno 2001 era grande l’attesa dei goriziani per capire come sarebbe diventata la nuova piazza della Vittoria e sul n. 42 della rivista «Isonzo-Soča» un’intervista ai vincitori del concorso di progettazione raccontava gli obiettivi del progetto “Q38”, improntato al necessario connubio tra la conservazione e il necessario ripristino della storia architettonica e generale della piazza stessa, nonché il suo necessario adeguamento all’odierno vivere:

- la riedificazione della parte alta dell’edificio demolito per la realizzazione della via Bombi, permanendo al di sotto la transitabilità;
- il ricollocamento sul sito originario del pilo di Sant’Ignazio, che *ab origine* guardava ai monti sacri e al tragitto dei pellegrini;
- la traccia della cinta muraria medioevale e della *grapa* con la lunga vasca davanti alla Prefettura;
- la citazione della porta del Rastello, intarsiata nello strato pavimentale; il muretto panca a segnare l’originaria muratura della scuola gesuitica, demolita nel 1938.

E poi l’alberata di tigli a velare il palazzo dell’Inps, che coi vetri a specchio risulta oggi anche peggio di ieri, e ancora altri tigli al lato destro di palazzo della Torre a bilanciare la massa a sinistra del possente cedro del Libano. Era anche previsto un apposito percorso per il carro funebre il quale, per non ingombrare la strada durante la cerimonia, avrebbe stazionato sul marciapiede a fianco di Sant’Ignazio, dopo esservisi immesso facendo il giro della chiesa attraverso il largo XXVII Marzo.

Le opinioni dei goriziani circa come dovesse diventare quello che in quel momento era ancora un grande parcheggio, ancorché in mezzo allo spazio più importante della città, erano molteplici e contrastanti. C’era chi voleva più alberi, quasi un parco invece di una piazza, e chi temeva che quello che ai primi del Rinascimento era un grande prato, diventasse una desolata distesa di pietra.

←

La quinta edilizia di piazza Vittoria, dopo la conquista della città, 1916

La quinta ricostruita, la Coceviutta e il Castello ancora diruto, cartolina fine anni Venti

→

Lo squarcio della cortina edilizia prodotto nel 1950 con l’apertura di via Bombi, 1992 circa

In quel momento storico era un civile confronto di idee, malamente sfociato però poi qualche anno dopo, in pretesto di scontro politico, ancorché il progetto fosse esclusivo frutto di considerazioni del tutto tecniche ed estetiche, condotte peraltro in piena sintonia con il *genius loci* della nostra città.

Riassumendo, negli anni sono state stralciate parti anche considerevoli previste dal progetto originario del concorso del 2000.

Niente più ascensore orizzontale lungo la galleria, un errore di programmazione madornale per evitare la sosta delle corriere per far scendere i turisti, né l’elegante portale d’accesso originario alla stazione di quello verticale, né l’edificio a ponte che avrebbe dovuto uniformare la cortina edilizia alla base della collina del Castello, onde evitare l’impressione di una quinta edilizia con un buco al centro. Davanti alla Prefettura al posto dei tre tigli è arrivata una minuscola magnolia dall’incongrua collocazione, mentre al posto di quelli davanti all’Inps, che con la loro mole avrebbero dovuto mediare la scarsa simpatia che i goriziani provano riguardo l’estetica del palazzo, sono stati inseriti alberi di dimensioni minime, in posizione oltretutto diversa rispetto le lampade che dovevano illuminarli da terra, nemmeno tutti sopravvissuti all’impianto e poi mai rimpiazzati. Nemmeno il percorso del carro funebre è stato risparmiato: costruita una rampa disabili per l’accesso a una porta secondaria dell’Inps, dove peraltro non entra mai nessuno, non c’è più lo spazio per il transito dell’automobile delle pompe funebri nuovamente obbligata sulla strada davanti alla chiesa, ingombrando il flusso viario.

I lavori, sospesi e poi ripresi più e più volte, alla fine di quest’anno sono ancora in corso: nelle iniziali e ottimistiche intenzioni avrebbero dovuto concludersi nel 2001, per i mille anni della città nata il 28 aprile 1001, quando nel diploma emanato in quello stesso giorno dal Sacro Romano Imperatore Ottone III il nome di Gorizia entrava per la prima nella Storia, assieme alla prima menzione di Salcano, *Castrum Silicanum*, oggi sobborgo periferico di Nova Gorica, dove però la sua piazza principale, col progetto degli architetti lubianesi *Sadar+Vuga* e la fontana in marmo con le rapide della verde elica isontina è riuscita a invece a farcela, in tempo per il compleanno del 2001.

Il problema dell’impasse di piazza Vittoria, che si dilunga ormai da oltre una generazione, si deve senz’altro alle direttive europee sulla libera concorrenza, emblematicamente rappresentata dalle gare al massimo ribasso ma interpretabili in modo diverso da ciascuna nazione, con l’applicazione che dipende da come queste vengono recepite.



Funzionano benissimo in Germania, ma invece da noi in Italia, e ancor più nella nostra regione Friuli Venezia Giulia che gode di autonomia normativa, hanno avuto effetto disastroso del quale la piazza Vittoria di Gorizia ne è l’esempio principe, coi lavori iniziati nel 2007 e in attesa di conclusione ancora oggi nel 2026.

Nel frattempo ci si è anche accorti che salvo rare eccezioni solitamente sulle piazze non ci sono alberi, se non proprio al limitar dei bordi e così, chi dopo anni transita ogni giorno in bici attraversando il *Travnik*, riscontra che la piazza non è per niente male, anzi: un bel pavimento ben disegnato e tanti baretto dove «tanta gente si incontra tra la grande chiesa e le case di fronte», come raccontava Romano Schnabl riguardo il disegno del 1815 di Giuseppe Pollencig, che nel 2001 sulla rivista «Isonzo-Soča» correddava l’intervista ai “Q38”.

Infine

Questo fino all’altro ieri, prima delle tsunami di soldi che ha investito Gorizia con centinaia di milioni di euro tra Pnnr e Città della Cultura europea 2025, tanti di quei soldi che si sarebbe potuto spendere in modo utile riguardo la città e i cittadini, ma che invece si sono sprecati con iniziative all’insegna dell’effimero, come un milione per l’installazione riciclata del gruppo Cracking Art coi pupazzetti in formato gigante di lumache uccelli e altri animali di plastica colorata, o il milione per le biciclette bianche che mai si son viste circolare, o i due milioni in borgo Castello per sostituire gli spalti lignei di Max Fabiani con ringhiere condominiali, o i nove milioni per un parcheggio coperto da 90 posti all’ex mercato all’ingrosso, dove ogni posto auto è costato quanto un appartamento da 100 metri quadri.

Ma ormai la frivolezza dell’effimero prevale in certe parti decisionali, prevale l’effimero della tecnologia multimediale, che nel Castello di Gorizia ha trasformato in uno schermo di proiezioni la sala degli Stati provinciali così non si percepiscono le architetture storiche ma si è confortati in altre sale grazie all’intelligenza artificiale, dai ritratti di Francesco Giuseppe I e Vittorio Emanuele III che si parlano artificialmente e intelligentemente da due tivù contrapposte, coi racconti della Prima guerra. Fantastico per capire la storia di Gorizia e quella del Castello e dei suoi Conti.

Invece di ristrutturare la casa, dove le fondamenta son cedevoli, pare senz’altro meglio spender soldi in stucco e pittura, quadri e tappeti. Coprire insomma. E poi perché no poi, anche qualcosa di veramente effimero, di veramente costoso e che, soprattutto, sia poco utile, di difficile gestione e magari diventi anche fastidioso così da buttare *festina*



lente, presto ma lentamente, come le biciclette delle quali restano le tettoie?

Qualche primato ci vuole e dalla Regione arrivano nove milioni per la galleria psichedelica più lunga del modo: cos'altro fare infatti della galleria Bombi, che nel precedente progetto Q38 con l'ascensore orizzontale collegava il parcheggio dietro la collina all'ascensore verticale al Castello oppure alla piazza rinnovata? Invece di scaricare i turisti dai bus sulla strada davanti alla chiesa di Sant'Ignazio ingombrando come succede tutt'oggi?

Non è chiaro chi abbia scelto per Gorizia il gruppo Cracking Art coi pupazzetti giganti di plastica colorata, né chi abbia scelto l'artista turco per la galleria, né con quali modalità di gara, concorso o affidamento diretto, ma così comunicato: c'è da capire che dentro la galleria Bombi si troverà un'installazione artistica e tecnologica unica nel suo genere: "Data Tunnel" nasce dall'interazione dell'intelligenza artificiale con la natura. Per realizzarla è stato chiamato l'artista che, primo al mondo, se ne intende di intelligenza artificiale: Refik Anadol. Il curriculum dell'artista multimediale è molto lungo: ha realizzato installazioni a Londra, NYC, Los Angeles, che poi hanno fatto il giro del mondo e vinto decine di premi nei concorsi internazionali più innovativi. Anadol ha studiato un programma ad hoc per Gorizia: un flusso visivo continuo attraversa i led della galleria per creare ogni mo-

mento una sensazione percettiva unica. La "materia visiva" nasce da una ricerca di Anadol, che ha creato un modello di AI addestrato con immagini ambientali e dati provenienti da musei e archivi scientifici internazionali, a trasformarsi in immagini e a immergere lo spettatore.

Senza alimentare polemiche, sulla nuova "versione psichedelica" della galleria Bombi, un breve commento dell'architetto Romano Schnabl, che facente parte dell'equipe dei Q38: «A me pare che non si ponga nessun problema estetico o di gradimento stilistico invece mi pare che quell'impiego della galleria Bombi sia del tutto fuori luogo per problemi di sicurezza oltretutto scandaloso in quanto sottrae all'uso pubblico una strada pedonale e ciclabile di grande importanza».

Parole serafiche, banali quasi nell'essenza.

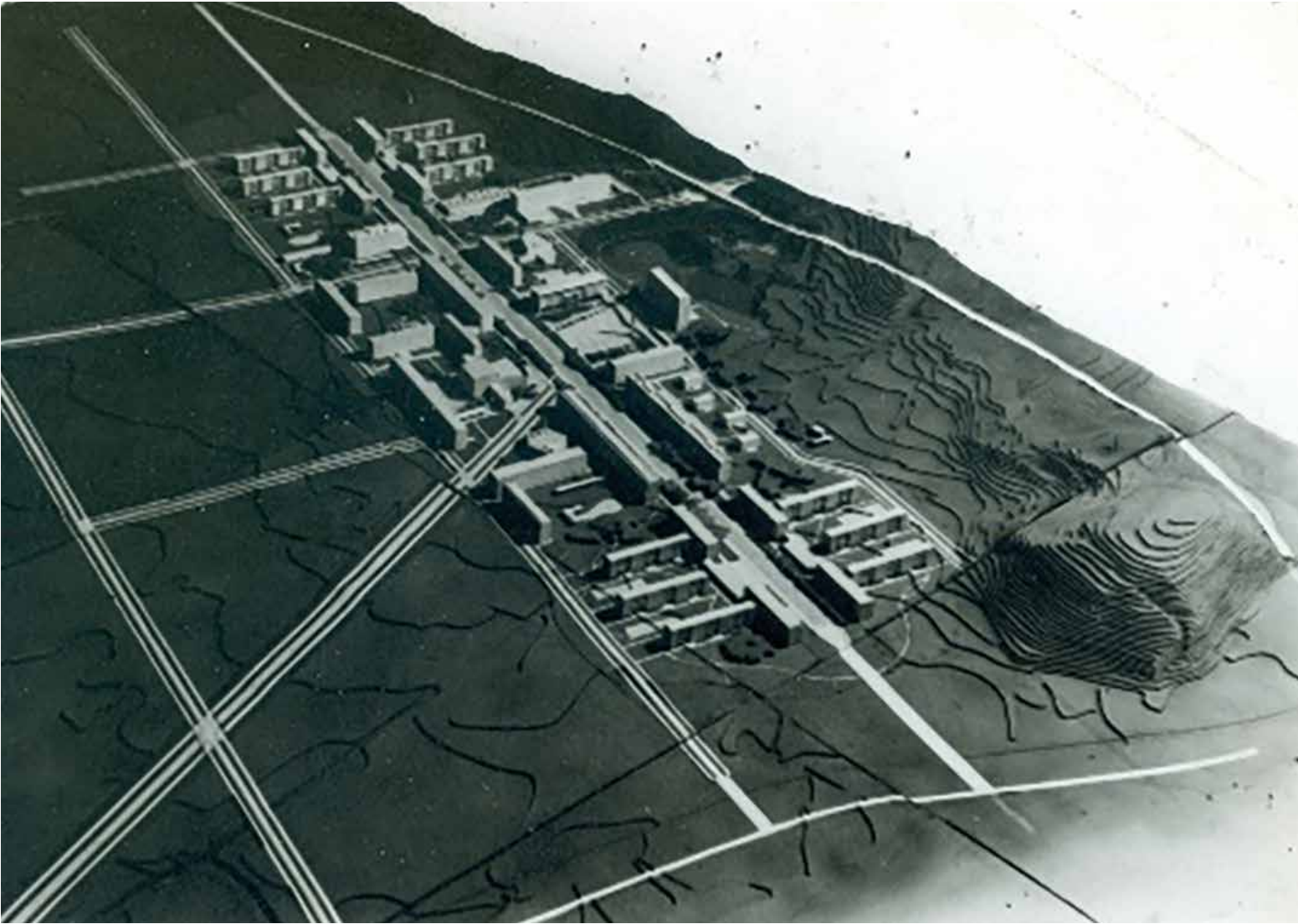
La galleria Bombi era stata pensata nell'Ottocento per collegare i contadini della Valdirose con il mercato cittadino, senza circumnavigare il colle del Castello: 300 metri invece di quattro chilometri. Estinti i contadini di una volta, quei 300 metri erano ormai una dorsale per chi parcheggiava dietro il colle e andava al lavoro in centro, pedoni, ma specialmente i ciclisti, quelli che vanno al lavoro rinunciando all'auto. Ai quali nessuno pensa perché tutte le ciclabili sono concepite per i ciclisti delle ferie o quelli della domenica ogni tanto. Tanto che la galleria viene chiusa con due portoni agli imbocchi, spalancati in orario d'apertura, quando c'è il personale di controllo, e aperti ai turisti, a piedi o in bicicletta, solamente su prenotazione.

E quanto tempo potrà durare questa galleria dalla manutenzione costosissima?

Un bel dì vedremo, diceva la Madama di Puccini...

Abitare a Nova Gorica negli anni della Jugoslavia

ALENKA DI BATTISTA



Nova Gorica nasce dopo la Seconda guerra mondiale quando il Trattato di Parigi (10 Febbraio 1947) ridefinisce il confine tra il Regno d'Italia e la nuova formata Repubblica socialista Jugoslava. Gorizia viene divisa dal suo retroterra orientale e assegnata all'Italia, mentre il territorio delle valli del Vipacco e dell'Isonzo diventa parte integrante della nuova Repubblica Jugoslava e rimane privo del suo centro storico, culturale e amministrativo. Le istanze decisionali jugoslave locali, prima, e nazionali successivamente, decidono di costruire uno nuovo centro a sud di Salcano su una piana argillosa, caratterizzata

da campi con case contadine sparse, dall'abbandonato cimitero goriziano, da una fornace e da vari edifici funzionali alla stazione Transalpina. L'incarico di progettazione della nuova città viene affidato dalle autorità jugoslave a Edvard Ravnikar, allievo di Jože Plečnik e di Le Corbusier, all'epoca professore presso la facoltà di Architettura di Ljubljana e stretto collaboratore con il reparto progettista del Ministero per la Costruzione della repubblica socialista slovena. Infatti, è proprio con lo studente Franc Šmid che Ravnikar progetta tra gli anni 1946 e 1950 i piani urbanistici per il nuovo centro

←
Progetto per il centro di Nova Gorica
elaborato da Edvard Ravnikar.
A sud il gruppo dei blocchi residenziali costruiti

→
I blocchi di Ravnikar,
chiamati anche blocchi russi



del Litorale, una città totalmente moderna che doveva splendere e brillare oltre il confine e così mostrare la potenza e la grandezza del nuovo stato socialista.

Edvard Ravnikar elabora con i suoi studenti anche i progetti per alcuni edifici, tra i quali spiccano per la loro qualità architettonica i blocchi abitativi plurifamiliari. Vengono disposti su entrambi i lati dell'asse viario principale, chiamato Magistrala (l'odierna Kidričeva ulica), perpendicolari a esso e circondati dal verde, ai margini nord e sud della città ovvero nelle zone interamente dedicate all'edilizia residenziale.

Pensati come edifici abitativi plurifamiliari tipo di cinque piani potevano essere costruiti in tutto il territorio sloveno ovvero jugoslavo senza bisogno di adeguamenti specifici, conservando al contempo il linguaggio architettonico moderatamente moderno e monumentale tipico dell'architettura di Edvard Ravnikar e di altri architetti sloveni del primo dopoguerra. I blocchi di Ravnikar dimostrano inoltre una particolare attenzione per il dettaglio (ad esempio i portali sulla facciata nord) e per l'uso di diversi materiali (ad esempio, la pietra d'Aurisina, il terrazzo, l'intonaco terranova), nonché l'accuratezza di prendere in considerazione le peculiarità dell'architettura rurale locale (ad esempio, l'uso degli scuri e della copertura a tegole). I volumi degli edifici, le loro facciate e la loro disposizione nello spazio urbano sono dinamici e ben articolati, diversi dalla maggior parte dei monotoni blocchi tipo di allora. A differenza degli standard nazionali del tempo gli appartamenti con doppia esposizione sono spaziosi e raggiungono in media i 100 metri quadrati.

La loro costruzione eseguita tra gli anni 1948 e 1950 solamente nella parte sud della Magistrala dimostra invece la capacità e la bravura delle imprese edili e dei muratori esperti di allora come anche delle brigate di lavoro, composte d'apprima da giovani di tutta la Jugoslavia e successivamente da persone della zona, che sono state designate alla costruzione della nuova città.

Benché abbiano subito nel corso degli anni vari rifacimenti non idonei, rappresentano ancora oggi gli edifici abitativi più ricercati e prestigiosi a Nova Gorica al quale la cittadinanza è emotivamente e storicamente molto legata. Proprio per questo è in corso processo di riconoscimento e tutela dei blocchi di Ravnikar, chiamati dalla gente del posto anche blocchi russi, come bene architettonico di rilevanza locale.

Nel 1950 i fondi governativi stanno ormai finendo e di conseguenza la costruzione della città rallenta. Ravnikar completa allora il piano regolatore generale e abbandona la progettazione di Nova Gorica. La città moderna, progettata inizialmente per 10.000 abitanti, è solamente parzialmente

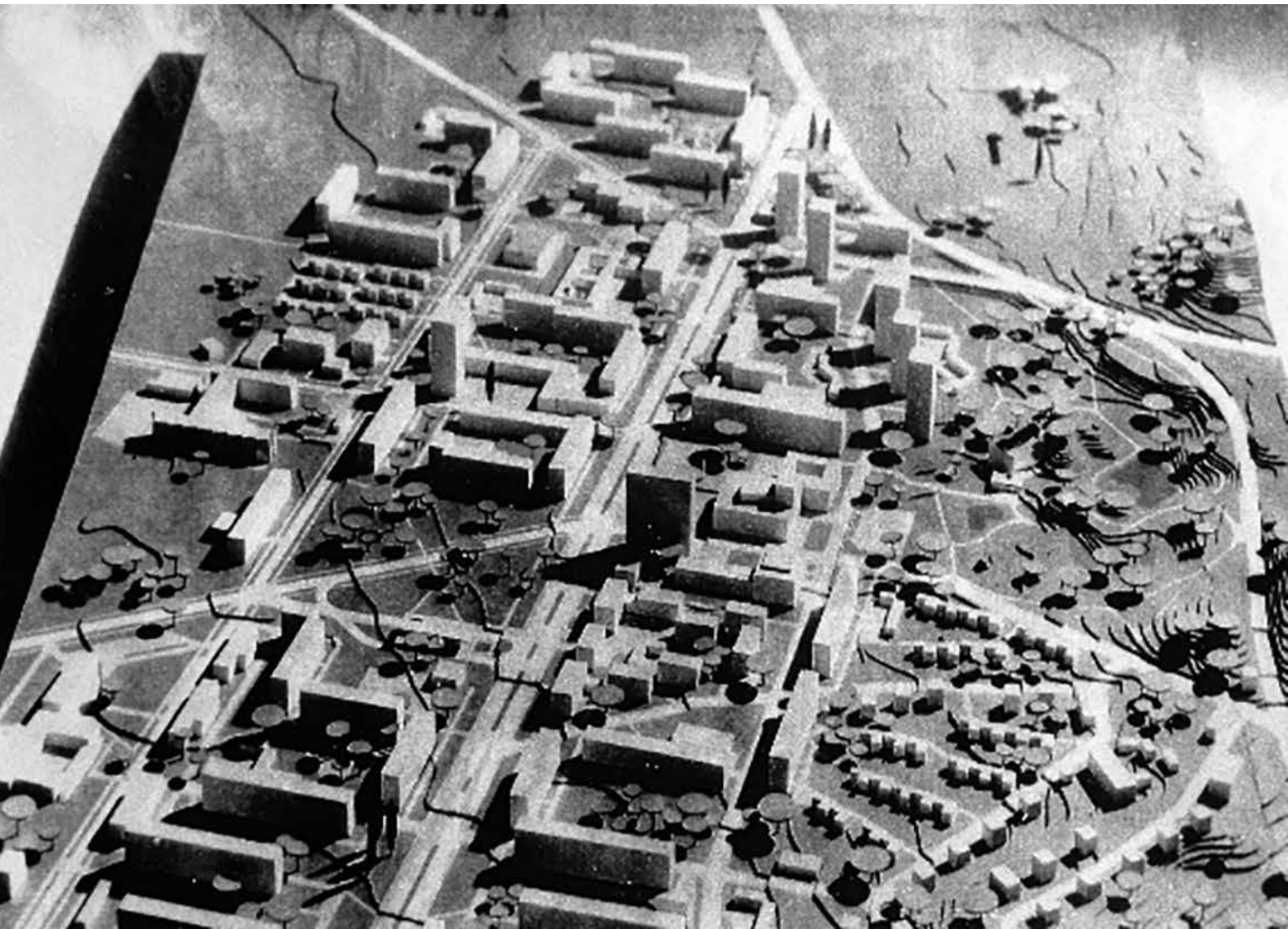
realizzata: nel 1952 conta 1500 abitanti. Tra gli edifici costruiti ex-novo ci sono i blocchi plurifamiliari di Edvard Ravnikar e la sede amministrativa del comitato popolare di Nova Gorica di Vinko Glanz.

Come cambia la pianificazione urbanistica

Con la riorganizzazione politica e amministrativa della Jugoslavia all'inizio degli anni Cinquanta la progettazione urbanistica e architettonica, prima centralizzata e sotto la guida del Ministero delle costruzioni, passa nella competenza delle amministrazioni locali. L'emergenza abitativa viene colmata con la costruzione di alloggi più semplici con meno unità e con la costruzione privata di case unifamiliari. Il comitato popolare di Nova Gorica si affida all'architetto locale Božidar Gvardjančič che prepara nel 1954 una bozza di un nuovo piano regolatore per Nova Gorica, che non verrà mai attuato, e un piano particolareggiato del territorio sud-ovest della città del 1953. Quest'ultimo si differenzia dal piano di Ravnikar e prevede l'uso di varie tipologie di edifici residenziali: case a schiera, abitazioni unifamiliari e plurifamiliari da sei e a nove unità (fino a quel momento i blocchi residenziali prevedevano fino a ventiquattro unità abitative). L'intera progettazione è lasciata principalmente allo studio di progettazione locale Projektbiro Nova Gorica, fondato in quegli anni con la scissione dall'impresa di costruzioni SGP Gorica.

Gli edifici residenziali sono progettati come edifici tipo a due e tre piani di carattere modernista con tetti piani o spioventi e facciate semplici articolate da finestre e balconi. Gli appartamenti sono ben organizzati, alcuni perfino con due balconi. Il verde che li circonda si trasforma da spazio pubblico mediterraneo, puramente utilitarista e funzionale pensato per lo sport e il relax degli abitanti, a giardino botanico con varie tipologie di piante, in alcuni casi privatizzato ovvero recintato e assegnato alle singole unità, che cerca di dare un carattere urbanizzato alla città in lento e costante sviluppo. L'impianto del verde con tantissime specie di alberi, che rappresenta oggi una delle caratteristiche di Nova Gorica, nasce in modo spontaneo e solamente in rari casi segue dei progetti precisi.

Verso la fine degli anni Cinquanta la progettazione urbanistica di Nova Gorica è affidata allo studio di progettazione di Ljubiana (Projektivni atelje iz Ljubljane) che al tempo era il principale studio coinvolto nella progettazione urbanistica su tutto il territorio sloveno. Tra gli anni 1957 e 1959 viene incaricato dal Comitato popolare di Nova Gorica di preparare i nuovi piani urbanistici della città. Sotto la guida dell'architetto Viljem Strmecky nel 1958 viene elaborata la



bozza del piano regolatore e nell'anno successivo il piano particolareggiato del centro della città, che cerca di porre fine alla progettazione semplificata di Nova Gorica e sposta l'interesse per la costruzione di edifici nuovamente lungo la Magistrala. Per quanto riguarda gli edifici abitativi ripropone l'uso di blocchi lineari plurifamiliari a cinque piani e prevede che questi abbiano a ridosso della Magistrala al piano terra negozi di vario tipo. Introduce poi una nuova tipologia di edifici residenziali, le case a torre, che sono state previste a nord e a sud del palazzo municipale e sulla piazza, area

pensata come nuovo centro commerciale della città. Questi volumi verticali, che sono spesso usati nella progettazione edilizia abitativa moderna del Novecento, pongono nuovi accenti nel centro urbano, favoriscono l'addensamento della popolazione nelle aree urbane centrali e prevedono al pianoterra vari programmi pubblici (ad esempio, negozi, locali pubblici, bar, ecc.) fino ad allora rari a Nova Gorica.

L'unico esempio di casa a torre a tredici piani realizzato nel centro di Nova Gorica, sulla Kidričeva ulica, è il cosiddetto grattacielo (Nebotičnik) costruito tra il 1961 e 1965 su

←
Le abitazioni a sei unità lungo la Erjavčeva cesta

Lo sviluppo della città verso sud-ovest

←
Viljem Strmecki, Progetto per il centro di Nova Gorica

→
Ernest Bergant, Apiario

Viljem Strmecki, Il grattacielo,
facciata sud (a sinistra), facciata nord (a destra)

progetto dello stesso Strmecki. Il grattacielo è situato a sud del palazzo del municipio e della piazza principale. Al suo interno gli appartamenti di tre tipologie (da 20, 25, 68 metri quadrati) sono confortevoli. Hanno un orientamento delle stanze rivolto sia verso nord sia verso sud e sono pensati principalmente per giovani professionisti e per il personale direttivo che si sta stabilendo in quegli anni a Nova Gorica grazie allo sviluppo economico della città. La facciata nord ha una struttura dinamica e molto plastica, mentre la facciata sud è più semplice e caratterizzata solamente dalle aperture dei balconi che inizialmente erano articolati da parapetti pieni e trasparenti mentre oggi sono quasi totalmente rimaneggiati, così come il colore bianco dell’intonaco terranova ormai ricoperto dall’isolamento esterno e colorato con toni ocrati/arancioni. Il grattacielo è dotato di due ascensori e ha una struttura a scheletro in cemento armato che ha creato non poco stupore tra la gente locale durante la costruzione dell’edificio.

Nella prima metà degli anni Sessanta la maggior parte dei blocchi lineari plurifamiliari sulla Kidričeva ulica erano costruiti secondo il piano di Strmecki. Grazie al design originale della facciata principale, si distingue il blocco residenziale e commerciale Čebelnjak (Apiario) costruito negli anni 1962-63 secondo i progetti dell’ingegnere Ernest Bergant, direttore allora dello studio di progettazione dell’impresa di costruzioni SGP Gorica. Le logge realizzate con elementi prefabbricati in cemento a forma di mezzo esagono, dipinte nei toni del rosso-giallo, ricordano i favi delle api e svolgono oltre a una funzione costruttiva anche una funzione puramente estetica che diventa una delle caratteristiche predominanti dell’architettura slovena moderna degli anni Sessanta. La facciata occidentale che dà sul cortile è più semplice ed espressamente funzionale, mentre le facciate cieche nord e sud, pensate inizialmente con un rivestimento di pannelli di travertino, sono state ricoperte solamente con un classico intonaco terranova. Similmente anche tutti gli appartamenti all’interno sono stati trasformati in via di esecuzione in bilocali e monolocali (si prevedeva dapprima anche appartamenti trilocali), mentre il pianterreno ha conservato invece una funzionalità pubblica che negli anni si è ampliata con l’aggiunta di due nuovi fabbricati annessi per i negozi verso sud, progettati dagli architetti Cvetka Šulin e Tomaž Vuga.

Il quartiere residenziale Cankarjevo naselje
Un nuovo capitolo dello sviluppo dell’edilizia abitativa di Nova Gorica nel periodo jugoslavo è rappresentato infine dal quartiere residenziale Cankarjevo naselje (Complesso



Cankar) ovvero Ledine. Il quartiere è stato progettato tra gli anni 1965 e 1976, proprio nel periodo del boom economico e residenziale di Nova Gorica nonchè sotto l’influenza delle riforme dell’edilizia residenziale pubblica di quegli anni che affidano la responsabilità per la pianificazione e costruzione degli alloggi ai comuni, alle imprese edili e alle altre imprese locali che acquistavano o ordinavano la costruzione di appartamenti per i propri dipendenti.

Il quartiere Cankarjevo naselje è ubicato nella zona nord-ovest di Nova Gorica, volutamente lontana dalla Magistrala, che fino ad allora non era ancora edificata. Tomaž Vuga, capo dell’odierno Istituto comunale di Urbanistica, si occupa principalmente della progettazione urbanistica del quartiere, mentre la progettazione degli edifici è affidata agli architetti dello studio di progettazione dello SGP, in particolare modo all’architetto Nada Martelanc Kajfež. Il quartiere è suddiviso in sette aree, ognuna delle quali doveva avere da due a trecento appartamenti di varie tipologie.

L’idea principale era di predisporre gli edifici abitativi più alti a est, i blocchi al centro e le case a schiera a ovest, di progettare con cura tutti gli spazi aperti e verdi e di prevedere nel quartiere vari servizi (asili nido, locali, negozi, enti pubblici, ecc.) che fossero al servizio di tutti gli abitanti di Nova Gorica e non solo di quelli del quartiere. La costruzione si svolse in più fasi tra gli anni 1967 e il 1983 e venne condotta dall’impresa di costruzioni locale SGP Gorica seguendo i piani particolareggiati preparati per le varie zone ovvero spesso semplificandoli oppure realizzandoli solamente parzialmente (ad esempio, in alcune aree – a causa di mancanza di fondi – gli edifici per i servizi non furono mai costruiti). Gli edifici residenziali progettati erano inizialmente molto semplici e diventarono col tempo sempre più articolati e complessi anche grazie all’introduzione di nuovi sistemi costruttivi (ad



esempio, il sistema prefabbricato outinord). Lo stesso vale per la loro disposizione urbana e per gli spazi verdi che li circondano caratterizzati da parchi gioco, viali alberati, sentieri, ecc. Nel complesso sono infatti proprio questi gli elementi più rappresentativi del quartiere che dimostrano ancora oggi un livello molto alto di qualità abitativa, estetica e urbana, benchè abbiano subito nel tempo molti rimaneggiamenti.

Una riflessione finale
Il modo di abitare a Nova Gorica è intrinsecatamente collegato alla storia della città moderna e alle diverse tipologie abitative introdotte dai piani urbanistici che si susseguirono nel tempo e che risposero in vari modi alla necessità incombente di creare abitazioni adeguate ed economiche per i nuovi abitanti della città che nasce ex novo nei pressi di Gorizia situata oltre il confine.
Gli esempi dell’architettura residenziale plurifamiliare di Nova Gorica presentati fanno parte oggi del patrimonio architettonico e urbanistico moderno tutelato. Essi non sono stati ancora completamente compresi, ma indubbiamente rappresentano un importante esempio dell’architettura e urbanistica slovena e jugoslava del dopoguerra e del contesto storico nel quale sono stati costruiti.



BIBLIOGRAFIA
ALENKA DI BATTISTA, *Ravnikarjevi bloki v Novi Gorici*, Ljubljana 2021
IVAN MARUŠIČ, *Zelenje Nove Gorice*, in «Razpotja» n. 31, 2018 (https://razpotja.si/razpotja_article/zelenje-nove-gorice/)
LUKA SKANSI, Nova Gorica: *i molteplici contesti culturali di un'architettura di confine*, in *Gorizia-Nova Gorica. Architettura e urbanistica del Novecento*, Udine 2024
MATEJ ŠTANTA, *La Magistrala di Nova Gorica e la sua architettura*, in *Gorizia-Nova Gorica. Architettura e urbanistica del Novecento*, Udine 2024
TOMAŽ VUGA, *Projekt: Nova Gorica*, Ljubljana 2018

Il Sabotino tra sogni e realtà

ELIO CANDUSSI, ingegnere

«Domenica 18 di questo mese abbiamo avuto a San Mauro una festa bella ed importante. Abbiamo già dato notizia del fatto che il sig. Fonzari ha fatto costruire un ponte in ferro che collega il nostro paese con Salcano. Il ponte e il luogo dei festeggiamenti erano adornati con rami verdi e bandiere. Il corteo si è mosso verso il ponte con spari dei cannoncini e musica della banda. È arrivato anche Sua Altezza il conte Attems ed un rappresentante del Comune di Salcano/Solkan.

Gli uomini avevano le lacrime agli occhi quando hanno visto realizzato il sogno di molti anni. Alle tre è cominciata la festa. La banda militare ha contribuito a mantenere allegro il clima che si è prolungato fino a tarda serata. I fuochi d'artificio hanno rischiarato la fertile pianura e le colline vinicole si sono riflesse nelle chiare acque dell'Isonzo. È stato bellissimo e ci siamo accomiatati con difficoltà da San Mauro, perla dei dintorni di Gorizia.»

Il giornale «Soča» (in lingua slovena) così descriveva nel settembre 1910 l'inaugurazione della passerella che, attraversando l'Isonzo, finalmente collegava il paese di San Mauro, alle falde del monte Sabotino, con l'allora comune di Solkan/Salcano, però facendo pagare una sorta di "pontatico" per l'attraversamento. Questo ponticello, lungo 80 metri, con funi metalliche e piloni in cemento, poneva fine all'isolamento dei contadini che potevano da un lato portare a vendere i loro prodotti agricoli a Salcano e a Gorizia e dall'altro consentiva di accedere alla linea ferroviaria della Transalpina, entrata in servizio solo da un paio d'anni, che collegava sia Trieste e sia la media valle dell'Isonzo.

Il tema dell'isolamento di San Mauro è emblematico di quello del Collio isontino e di quello sloveno (Brda) che si evolve nel corso dei decenni con alterne fortune. Questo deriva dai fattori naturali come l'Isonzo e il Sabotino. L'Isonzo, con le sue ripide e alte spnde, circonda quest'area su due lati, a settentrione e a oriente, mentre il Sabotino rappresenta un imponente baluardo fisico, formalmente definito un "monte" poichè supera, seppur di poco, i 600 metri di altezza. Le vicende di quel microcosmo che comprende Sabotino, Isonzo e San Mauro sono intrinsecamente legate nel loro passato e così come nel sogno di un futuro senza confini, prospero e sostenibile.

In particolare l'ecosistema del Sabotino è significativo nella sua complessità di "monte di confine", conteso tra gli stati, dove la geologia che lo spacca in due con l'inserito di rocce calcaree, caso unico intrufolatosi nell'arenaria del lato destro dell'Isonzo, col clima aspro del lato settentrionale (di tipo prealpino) e quello mite (mediterraneo) del versante

↓
Cippo di confine 54 - 20b sul monte Sabotino
e sullo sfondo il santuario di Montesanto





↓
I (mille) cippi che segnano il confine sul monte Sabotino

→
La scritta L'ITALIA, ormai illeggibile
perché sepolta sotto la vegetazione,
sotto la casermetta del monte Sabotino

La scritta TITO sotto i ruderi del San Valentino

meridionale soleggiato, favorevole alle coltivazioni delle viti, come dei generi alimentari di prima necessità.

Latmosfera serena e ricca di speranze del giorno dell'inaugurazione del ponticello sull'Isonzo fu presto vanificata per oltre cento anni da due guerre mondiali e una guerra fredda, nonchè dall'oblio che ne seguì. Cerchiamo dunque di ripercorrere questo periodo storico in modo da conservarne una memoria oggettiva.

La conquista del Sabotino nel corso della Grande Guerra

Dopo appena quattro anni da quella inaugurazione scoppiò la Prima guerra mondiale e, come tutti i sudditi dell'Impero Austro-Ungarico, anche ai maschi maggiorenni di San Mauro toccò fare il soldato sul serio e andare al fronte russo, dove molti persero la vita. Non passò nemmeno un anno e anche l'Italia entrò in guerra proprio contro gli austro-ungarici, dei quali fino a pochi mesi prima era alleata. Così italiani e sloveni d'Austria si trovarono a essere nemici degli italiani e degli sloveni del Regno d'Italia, con i quali fin prima si commerciava e si stringevano amicizie.

Il fronte arrivò quasi subito sotto le porte di casa, sul Calvario e nei pressi di Gorizia. In cima al Sabotino gli austriaci costruirono delle cannoniere puntate verso sud, per tenere a bada gli aggressori italiani, mentre i rifornimenti avvenivano a mezzo di teleferiche dalla riva dell'Isonzo. La guerra di trincea senza significativi spostamenti del fronte durò quasi un anno e registrò migliaia di morti. Alla fine, dopo immani distruzioni a San Mauro come nelle zone circostanti, nell'agosto 1916 il colonnello Pietro Badoglio conquistò il Sabotino e, un paio di giorni a seguire, le truppe italiane "liberarono" (o meglio conquistarono) Gorizia. Gli austriaci si ritirarono sul monte dirimpettaio, cioè il Monte Santo (o Skalnica), giusto al di là dell'Isonzo, a meno di un chilometro in linea d'aria dal Sabotino, cosicché l'esercito italiano allargò le cannoniere austriache del Sabotino per rivolgerle verso nord. Come effetto collaterale venne distrutta la passerella di San Mauro, inaugurata solo pochi anni prima, poi arrivò la disfatta di Caporetto e infine la vittoria italiana del novembre 1918. Così Sabotino, Isonzo, San Mauro e Gorizia si ritrovarono di nuovo uniti, ma stavolta sotto il regno d'Italia.

Il Sabotino nel primo dopoguerra

Finita la guerra, gli abitanti di San Mauro si trovarono senza ponte e senza possibilità di un agevole attraversamento dell'Isonzo. Il loro malessere veniva descritto dal giornale «Goriška straža-Novice» in un articolo dell'aprile 1922: «Il



proprietario del ponte ha chiesto i danni di guerra, ma è ancora in attesa come molti altri. Vista la situazione attuale e le difficoltà esistenti per i lavori di costruzione, è impensabile che un privato possa ricostruire a sue spese il ponte sull'Isonzo. È indispensabile l'intervento dello stato, della regione o del comune o di tutti questi insieme. Tutti gli interessati sperano che le autorità rivolgano la loro attenzione anche a questo ponte di collegamento tra San Mauro e Salcano».

Di fronte al nulla di fatto delle autorità, a San Mauro si rinunciò a costruire una nuova passerella. Il Marinelli, nella "Guida di Gorizia" edita dalla Società Alpina friulana, nel 1930 dava notizia della presenza di un traghetto, nella stessa posizione in cui c'era il ponticello, che portava alla sponda opposta al costo di 15 soldi a testa.

Negli anni a seguire, sotto il regime fascista, le cose cambiarono profondamente, il Sabotino divenne un baluardo di italianità, l'area sommitale venne dichiarata "Zona sacra" con decreto legge 1386 dell'ottobre 1922; successivamente fu costruito un piccolo museo affidato alla custodia di Sisto Sbaiz, nonno del mitico Mario Muto che troveremo più avanti. Di conseguenza il monte divenne meta di pellegrinaggi da parte dei reduci di guerra e dei loro parenti, a glorificare il sacrificio di coloro che avevano combattuto per la "liberazione" del monte e della Venezia Giulia. Si potevano visitare le trincee e le numerose gallerie che sforacchiavano la linea di cresta, nonché i monumenti celebrativi dei vari battaglioni.

Il Sabotino era anche meta di gite (a piedi naturalmente) e scampagnate dei goriziani, soprattutto in primavera in cerca di frescura e di soste nelle numerose osterie del Collio, periodo di gite che iniziava già il 14 febbraio, per San Valentino, con il pretesto di raggiungere i ruderi dell'omonima chiesetta posta all'estremità orientale del Sabotino.

E l'Isonzo? Negli anni Trenta del secolo scorso la Sade (quella del Vajont per intendersi) costruì a Doblari (poche decine di chilometri più a nord del Sabotino) una centrale idroelettrica per venire incontro all'aumentato fabbisogno di energia, ma così facendo il fiume non scorreva più liberamente e dovette sottostare al rilascio di acqua deciso dall'uomo.

Il Sabotino durante la guerra fredda

Passata la Seconda guerra mondiale, il Sabotino divenne teatro di lunghe contese confinarie.

Nel 1947, terminato il periodo dell'occupazione alleata e il drammatico periodo di incertezza sul futuro di questi territori, un confine definito "provvisorio" venne tracciato lungo un pezzetto della cresta occidentale per poi scendere in diagonale verso oriente. Data l'importanza strategica del monte



vennero collocate le casermette per il pattugliamento della linea confinaria, una sul versante meridionale lato italiano e, poco lontano, un'altra sul versante occidentale jugoslavo, proprio dove stava il museo italiano. Entrambe le casermette erano dotate di strade di accesso, rigorosamente interdette ai civili, trasformando il monte in una sorta di bunker a cielo aperto. Dalla pianura goriziana si potevano vedere due pennoni con le rispettive bandiere, italiana e jugoslava; come se non bastasse, a segnalare l'identità territoriale del monte, con delle pietre vennero create delle scritte gigantesche visibili dalla pianura, da un lato "W ITALIA" e dall'altra "NAS TITO".

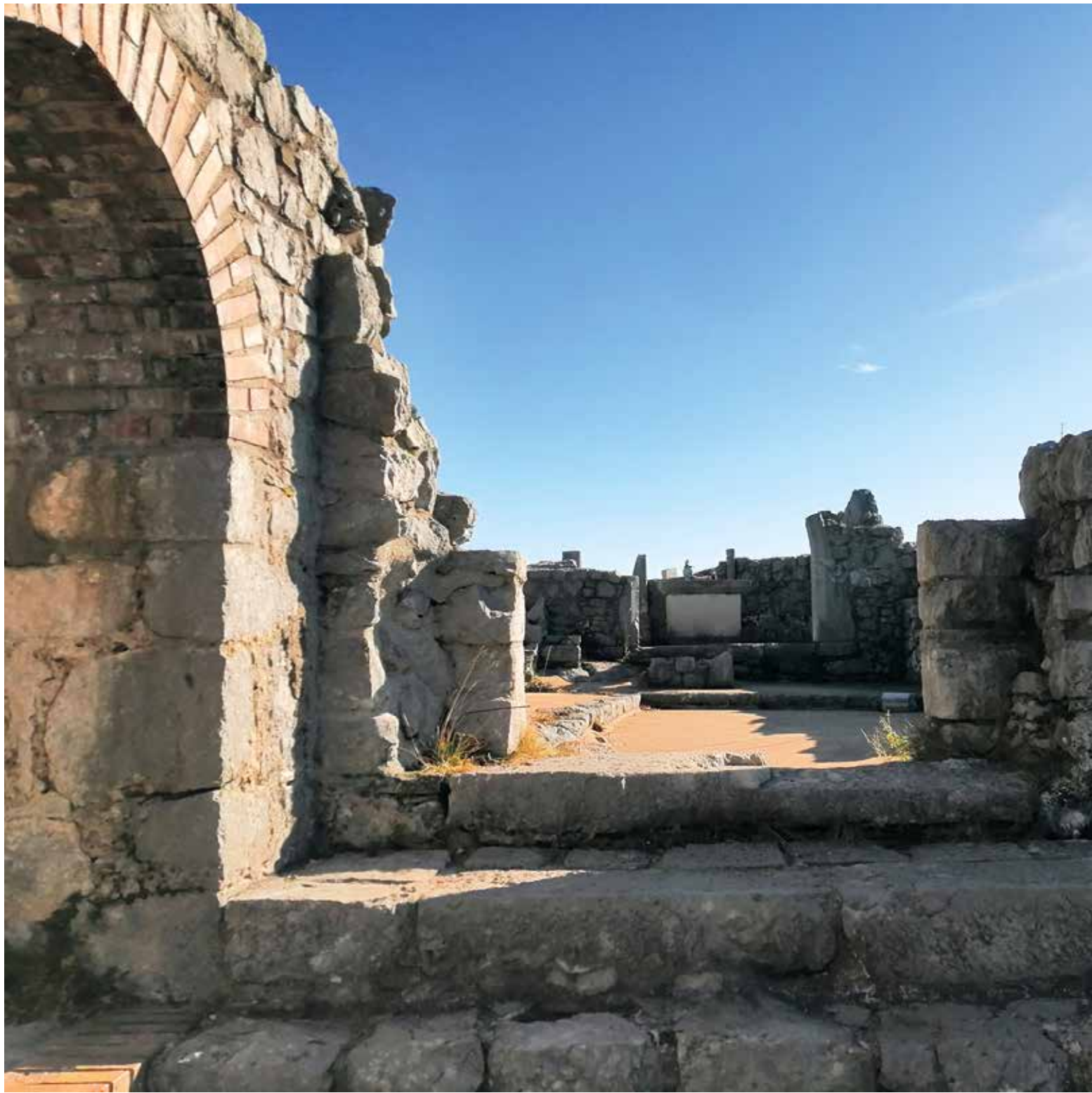
Il Sabotino cadde inevitabilmente nell'oblio per lunghi anni, le uniche strade di accesso erano utilizzabili solo dai militari, nessuno osava avvicinarsi, essendo rigorosamente presidiato d'ambo i lati con minacciosi "graniciari" jugoslavi e finanzieri italiani, in piena guerra fredda.

Il Sabotino dopo il Trattato di Osimo

Dopo lunghi anni, nel 1975 arrivò inatteso il Trattato di Osimo a riconoscere definitivamente il confine, ma con importanti novità per quanto riguarda il Sabotino. La linea di confine venne spostata tutta sulla cresta del monte, fino ai ruderi della chiesetta di San Valentino. Così che gran parte della chiesetta si trovò in Slovenia, mentre il sagrato con i resti del Romitorio e della casa del Pellegrino restò in Italia. Come memoria storica, mi auguro che sul terreno venga tracciata la linea di confine del 1947, così come è stato fatto nel cimitero di Miren/Merna.

Ci si impegnò altresì a collaborare per la gestione dell'Isonzo, per regolamentare i flussi di piene e di magre a valle, cosa che non avvenne e così fu anche quando la Slovenia indipendente subentrò nel 1991 alla Jugoslavia nell'osservanza degli accordi di Osimo e questo obiettivo tuttora rimane un sogno. La situazione fu inoltre aggravata negli anni Ottanta della costruzione della diga di Salcano a pochi metri dal confine e successivamente (anno 2009) dalla creazione del bacino di immagazzinamento ad Avče sull'altopiano della Bainsizza. Insomma, il fenomeno di "hydropeaking" diviene di anno in anno sempre più grave e continua a essere ignorato. Evidentemente Roma è troppo lontana per queste "piccolezze".

Ma la grande novità fu la cosiddetta "strada di Osimo", inaugurata nel 1985 per collegare due località jugoslave, cioè Salcano e la Brda, passando però per un tratto (che rimaneva sotto la giurisdizione jugoslava) di 1,6 chilometri in territorio italiano. Venne costruito un nuovo ponte sull'Isonzo e, per attraversare il Sabotino, un percorso in trincea



a mezza costa, alto alcuni metri, così da creare un orribile sfregio paesaggistico; ai lati della strada furono realizzati anche dei cammini di ronda, per permettere i controlli sul confine, nonché due ponticelli per consentire di scavalcare la strada medesima. Per evitare gli espatri e per abbattere il rischio di caduta massi furono installate delle recinzioni, col risultato collaterale di impedire il transito degli animali selvatici da monte a valle e viceversa.

Questa cicatrice è ancora lì, immutata nel tempo, senza che nessuna istituzione pubblica abbia voluto o potuto intervenire per mitigarne l’impatto, sia paesaggistico sia ambientale. Un desiderio che rimane un sogno.

Il Sabotino dopo l’indipendenza della Slovenia

Una tappa fondamentale nella vita del Sabotino, Isonzo e San Mauro è la dissoluzione della Jugoslavia e l’indipendenza della Slovenia (estate 1991). Gradualmente sparirono i controlli sul confine e i civili cominciarono ad avventurarsi a riscoprire questo monte, fino ad allora misterioso, rimasto “off-limits” per quasi mezzo secolo. La casermetta slovena venne affidata all’iniziativa di Bogdan Potokar, che la trasformò parte in un piccolo museo della Grande Guerra e parte in locanda, per offrire un ristoro ai nuovi escursionisti.

La casermetta italiana continuò a essere attrezzata e ben recintata, ma non più stabilmente presidiata dai militari. Un paio di stanze vennero affidate alla associazione “CRSAG - Centro per le ricerche storiche ed archeologiche nel Goriziano” guidata da Mauro Muto, che sognava, in accordo col collega sloveno Bogdan, di sviluppare turisticamente il Sabotino nell’ottica non solo della Grande Guerra ma pure della Guerra Fredda, magari in partnership con il Cai di Gorizia.

Di fatto il buon Mario ne divenne quasi un “custode”, che considerava il Sabotino la sua seconda casa. E così iniziò la sua avventura archeologica per il recupero del sito della chiesetta, supportato da appassionati sloveni e con il tacito beneplacito dei militari. La chiesetta, elegantemente restaurata per quanto possibile, era (ed è) quasi totalmente in territorio sloveno, mentre un cippo di confine, il numero 54/40, venne a trovarsi sul sagrato e costituisce un affascinante punto di attrazione turistica, ma nessuna lapide ahimè ricorda il lavoro indefesso di Mario e dei suoi amici.

Sul Sabotino le gigantesche scritte in pietra ci sono ancora, quella italiana è sepolta della vegetazione rigogliosa che l’ha resa illeggibile, quella jugoslava dopo l’indipendenza della Slovenia ha perso “nas” mentre è rimasta la scritta “TITO”, curata e verniciata regolarmente dai nostalgici del passato regime.

Spariti “graniciari” jugoslavi e finanzieri italiani, timidamente e con cautela il Sabotino cominciava d essere riscoperto dai goriziani, ma soprattutto dagli sloveni di Nova Gorica; la strada militare italiana di accesso alla casermetta e quella slovena di accesso alla ex casermetta restavano formalmente inibite al transito, anche perchè strette e con tornanti poco agevoli. Qualche ciclista cominciava ad avventurarsi, scoprendo che le due strade asfaltate si sfiorano in corrispondenza del 5° tornante italiano e sono collegate da uno sterrato di 100 metri, niente di più stuzzicante per passare da un lato all’altro del confine. Vecchie carrarecce militari e vecchi sentieri venivano ripercorsi e resi agibili a cura delle locali associazioni alpinistiche, italiane e slovene. Gli speleo andavano a esplorare le numerose cavità artificiali (alcune crollate, altre percorribili), le censirono e le catalogarono. Il tutto mentre le autorità, specie lato italiano, sembravano (e tuttora sembrano) ignorare la presenza del monte, timorose di affrontare una problematica così complessa e così lontana dalle attenzioni “romane”.

Il Cai goriziano fu tra i primi a tornare a esplorare il monte, già meta delle escursioni dei goriziani nel periodo tra le due guerre. Nell’ottica di valorizzare il Sabotino e proteggerlo da interventi indesiderati, organizzò a Gorizia un importante convegno dal titolo “Sabotino – Un tesoro da riscoprire, valorizzare e rispettare”. Questa iniziativa si svolse nel gennaio 2004, pochi mesi prima dell’ingresso della Slovenia nell’Unione Europea, in collaborazione con lo Slovensko Planinsko Društvo di Gorizia, il Planinsko Društvo di Nova Gorica e le Comunità del territorio del Goriziano, e si giovò del contributo di numerosi esperti nei diversi campi. Nella prolusione sottoscritta dai tre sodalizi alpinistici locali si sottolineava “l’interesse alla tutela dell’ambiente montano” e la valorizzazione del Sabotino come “cardine di un anfiteatro che con l’Isonzo, l’altopiano di Tarnova, i colli della valle del Vipacco e il Carso costituisce l’insieme dei Monti di Gorizia”. Nella conclusione tutte la autorità si auguravano la concreta valorizzazione del Sabotino, tenendo conto appunto dell’imminente ingresso della Slovenia nella UE.

Ma le cose non andarono come sperato, se si pensa che solo per stampare gli atti del Convegno fu necessario aspettare un anno e mezzo, cioè fino al luglio 2005.

Il Sabotino dopo l’ingresso della Slovenia nella Comunità europea

Passano ancora un paio d’anni e la Slovenia coglie l’imminente centenario dell’inizio della Grande Guerra, che per noi della Venezia Giulia è l’agosto 1914, e decide di sfruttare per

tempo la ricorrenza come opportunità turistica, così crea il “Pot Miru”, un sentiero lungo tutto il corso dell’Isonzo, recuperando trincee, caverne, ruderi di edifici bellici, arricchito il tutto da una cartellonistica descrittiva in più lingue e da depliant appositi. Il Sabotino diviene “Park Miru”, cioè il “Parco della Pace”, la strada asfaltata per accedervi viene di fatto liberalizzata, la casermetta slovena trasformata in un’ospitale trattoria riscontra grande successo, sempre gestita dall’intraprendente Bogdan. Egli rende visitabili le trincee e le cannoniere, anche “arredandole” con materiale d’epoca: reticolati, il carrello della teleferica, perfino un’ancora usata per i ponti di barche sull’Isonzo e qualsivoglia oggetto che ricreasse l’ambiente del tempo di guerra, pagliericci con coperte, tavolini con bicchieri e bottiglie di vino, trecce di aglio, ecc. Diversi sentieri vengono tracciati e segnalati dal Planinsko Društvo di Nova Gorica, consentendo la salita al monte da ogni versante, da Podsabotin, come da Salcano, da nord come da sud. L’area attorno alla ex casermetta slovena è oggi molto frequentata, grazie alla trattoria che lavora alla grande, guidata ora dalla famiglia di Bogdan.

E dal lato italiano? Mario Muto continuò a darsi da fare nella casermetta italiana, attrezzò i locali per accogliere dei visitatori e organizzò pure delle mostre con pannelli storici, ovviamente col consenso dei militari. Sognava di organizzare dei rinfreschi per i suoi ospiti in collaborazione con Bogdan della trattoria vicina, ripulì delle erbacce il terreno e il piazzale all’interno dell’area militare, ma pure all’esterno della rete metallica. Nel 2013 assieme a Gianluca Badoglio e Walther Olmi scrisse il libro “Itinerari segreti della Grande Guerra nel Goriziano – L’anima del Sabotino”. Ma tutto cessò con la sua morte nel 2018 e il patrimonio di ricerche, raccolto dalla sua associazione con libri e cimeli, andò perduto.

Ora sono passati oltre venti anni dal convegno del Cai, ma da allora poco o niente è cambiato. Non c’è più Mario Muto a custodire il suo monte. I ruderi dell’eremo di San Valentino e della Casa del Pellegrino (in territorio italiano, a differenza della attigua chiesetta) sembrano dimenticati da tutti. Nell’area sommitale pascolano capre e pecore, introdotte da un privato con l’autorizzazione della Forestale e di Onorcaduti con il conseguente ripristino della landa carsica. I pochi metri di sterrato che uniscono le due strade asfaltate militari nessuno ha intenzione di asfaltarli, nonostante il percorso sia turisticamente molto attrattivo. Le varie autorità preferiscono far finta di non vedere, scoraggiati dalla situazione transfrontaliera del Sabotino, soffocata dai mille laccioli burocratici dei due Paesi. La caserma italiana continua a svolgere il suo ruolo di controllo strategico e

militare del territorio, con lo sguardo fino al mare e verso la Slovenia, in virtù delle numerose antenne cresciute dopo la scomparsa di Mario nel sito ben protetto da alte reti metalliche e telecamere.

Il Cai goriziano garantisce da decenni la sua opera di manutenzione della propria rete sentieristica. Nelle aree di parcheggio per l’accesso al monte, lato italiano e lato sloveno, non esiste ancora una cartellonistica dei sentieri e dei luoghi da visitare e tanto meno della documentazione turistica comune ai due Paesi. Tutto viene lasciato alla buona volontà e alle iniziative di varie associazioni che organizzano escursioni per far conoscere sia ai turisti sia ai goriziani cosa offre questo monte.

Nel 2022 il Centro Speleo Seppenhofen ha realizzato un ricco numero monografico della loro rivista «Sopra e sotto il Carso» dedicato al Sabotino. Qualcuno organizza una messa nella chiesetta di San Valentino, altri delle spericolate discese di downhill, meglio se di notte, altri ancora vi salgono solamente per rilassarsi e per ammirare il tramonto o la luna piena.

Lenta rinascita del Sabotino dopo il Covid-19

Lentamente il Sabotino sembra uscire da un letargo durato ottanta anni, un risveglio finora stimolato con scarso successo da pochi tenaci volenterosi. A Salcano, per la gioia degli abitanti di San Mauro, viene costruita una spettacolare passerella ciclo-pedonale verso il Sabotino, a pochi metri dal confine, in collegamento con la ciclovia dell’Isonzo.

E da noi? Negli ultimi mesi apparentemente si fa sul serio, ne è testimone il quotidiano «Il Piccolo» che il 15 febbraio 2025 titolava entusiasta “Via al rilancio del Monte Sabotino – Un doppio progetto da due milioni”, doppio in quanto i progetti formalmente sono due e cioè “WoP+” (Walk of Peace plus) e “BeWop” (Beyond Walk of Peace), nell’ambito del programma Interreg VI-A tra Italia e Slovenia. E questi progetti europei, che si sviluppano lungo il confine di stato e lungo l’Isonzo, interessano in modo significativo il Sabotino, anzi solo il suo versante italiano, in ideale completamento a quanto già fatto negli anni scorsi sul versante sloveno.

Forse questa accelerazione si è concretizzata grazie all’impatto turistico-mediatico generato da GO!2025 (Capitale europea della Cultura) e perché ultimamente sul lato italiano sono stati coinvolti come attori protagonisti Promoturismo Friuli Venezia Giulia e GECT. Così, nonostante i pesanti vincoli normativi incrociati, di tipo militare, archeologico e naturalistico, è stato possibile trovare una prima sintesi tra tutti i “portatori d’interesse” che insistono sul Sabotino,

a cominciare dalla Comunità di San Mauro e il Comune di Gorizia, poi “Onorcaduti”, la forestale, varie associazioni e gli enti militari che gestiscono la strada, la casermetta e le attrezzature strategiche in esso contenute.

Quali sono dunque gli obiettivi? Conservare il patrimonio storico legato alla Prima guerra mondiale e per prima cosa sostituire il vecchio brand “Pot miru” (Sentiero della pace), con il nuovo brand internazionale “Walk of Peace” (Sentiero della pace), un percorso lungo 500 chilometri, che si sviluppa dalle Alpi al mare Adriatico, e che dal Sabotino prosegue attraverso Calvario e Carso.

Ma di concreto cosa bolle in pentola? Vediamo dunque quali dei sogni esposti precedentemente potrebbero venir concretizzati.

Sul solo Sabotino proprio cosa prevedono i due progetti “WoP+” e “BeWoP”? Con lo studio di fattibilità ufficialmente presentato a febbraio 2025 si prevede la messa in sicurezza e la fruizione turistica di alcune gallerie poste non lontano dalla vetta, così come fatto da anni sul lato sloveno con le otto cannoniere.

I ruderi della chiesetta di San Valentino (ricadenti per il 90% in territorio sloveno) fortunatamente non si toccano, ma si continua a non prendere in considerazione il recupero della Casa del Pellegrino e dell’Eremo. La strada militare italiana da San Mauro/Villa Vasi alla relativa casermetta dovrebbe esser messa in sicurezza in modo da consentire il transito ai cicloturisti tra Italia e Slovenia, in collegamento con la ciclovia dell’Isonzo. Per consentire la fruizione turistica di tutto il monte si intende ampliare la rete della sentieristica da affiancare al sentiero Cai n. 97, esistente da anni.

Lavorando sul Sabotino ci si accorge che la sua importanza storica non si limita ai fatti “eroici” della Grande Guerra già iper-sfruttati, ma comprende anche testimonianze della Guerra fredda e le conseguenze del trattato di Osimo. Ci saranno, ad esempio, da restaurare i bunker e le garitte con i loro graffiti, ma non è previsto che venga tracciato sul terreno il confine del 1947. Viceversa, resta lo scempio paesaggistico della cosiddetta “strada di Osimo”, che non si prevede di mimetizzare con la vegetazione o altro.

Si confida naturalmente che tutta la comunicazione e il marketing turistico siano concordati con la parte slovena, anzi che sia plurilingue e sia comune a tutto il monte la cartellonistica, gli opuscoli, il sito, la gestione dei “social”.

Resta il problema dei parcheggi. Sul lato sloveno, le corriere possono parcheggiare a Salcano, presso il “ponte di Osimo”, mentre per mezzo della lunga strada asfaltata si può salire in macchina fino alla trattoria, lì si può parcheggiare

nei pochi spazi disponibili e facilmente raggiungere la vetta. Sul versante italiano invece la situazione è più complessa. Le corriere possono arrivare solo a Oslavia e non possono proseguire fino a San Mauro, che è raggiungibile quindi solo in macchina. Ma in paese il parcheggio continua a essere piuttosto selvaggio, sui prati di accesso ai campi coltivati, e quindi giustamente non molto tollerato dagli abitanti del luogo. Soluzioni concrete per il parcheggio in loco sono allo studio.

Ma – sorpresa – si è scoperto che il primo tratto della strada militare (asfaltata) che conduce alla casermetta italiana in realtà è di proprietà del Comune di Gorizia, cosicché là dove questa scavalca la “strada di Osimo” c’è uno slargo che potrebbe venir adibito a parcheggio, seppur limitato e, non solo, potrebbe essere trasformato in un punto panoramico attrezzato con panchine, degli alberi ombrosi, binocoli e quant’altro. Da questi parcheggi si dipartono numerosi sentieri che permettono di raggiungere la chiesetta di San Valentino, la linea di cresta e la vetta del Sabotino.

Dunque, presentato lo studio di fattibilità, siamo in attesa del progetto definitivo, ma il vero nodo restano i rispettivi finanziamenti e la volontà politica. Solo allora sapremo se e quali lotti dei progetti avranno corso e quando.

In conclusione, possiamo dire che c’è un elenco ricco di buone intenzioni e qualche modesta novità positiva, però preoccupante è la assente collaborazione con Nova Gorica e persistono pure dei dubbi sui finanziamenti dopo la fine dei festeggiamenti per GO!2025. Insomma, tanti sogni sul monte Sabotino restano tali e la conclusione della storia è tutta da scoprire, con tempi di attuazione “comodi e incerti”.

Luisa Morassi

architetta negli anni del Bauhaus

FABIA CABRINI, architetto

I favolosi anni del Bauhaus vedono in Europa le prime donne affermarsi nel design e nell'architettura. Vengono registrati i primi diplomi e le prime lauree. «Siamo fundamentalmente contrari alla formazione delle donne come architetture» scrive il grande maestro del Bauhaus Walter Gropius nel 1921. «La donna è estranea all'architettura, che è la sintesi di tutte le arti» dice Mussolini nel 1927. Le donne lottano per potersi iscrivere ai corsi di architettura. E poi lottano per potersi affermare nella professione. È una strada tutta in salita!

È una narrazione culturale ancora da scrivere, quella sulle pioniere dell'architettura, perché poche sono le informazioni raccolte. Alcune professioniste che hanno svolto la professione tra le due guerre, e hanno lavorato presso studi di architetti famosi, o sono state le loro compagne o mogli, spesso non hanno firmato i loro progetti. Ed è recente il percorso di ricerca per far emergere i loro preziosi lavori.

Nel 1926, Margarethe Schütte-Lihotzky, prima architetta nel suo paese e tra le prime in Europa, disegna la prima cucina *moderna*, modulare, nota come, *cucina di Francoforte*, che ha largamente influenzato tutta la successiva produzione di questo ambiente. Eileen Gray architetta irlandese, tra il 1926 e il 1929 progetta e realizza la villa sul mare E-1027 a Roquebrune-Cap-Martin, nel sud della Francia: è un capolavoro dell'estetica dell'International Style. Charlotte Perriand, architetta e designer, crea pezzi iconici tuttora in produzione, e tra questi la celebre chaise-longue basculante, con struttura in tubolare d'acciaio inossidabile.

La scuola del Bauhaus, fondata da Walter Gropius, ha rappresentato una rivoluzione nel campo delle arti, del design, dell'architettura e dell'urbanistica. Anche le donne potevano iscriversi! Il Bauhaus, con nuove idee, lavoro interdisciplinare e sperimentazioni ha profondamente influenzato e rinnovato le produzioni artigianali e industriali, e gli insegnamenti nelle scuole. La scuola è attiva dal 1919 al 1933, prima a Weimar, poi a Dessau e infine a Berlino, dove viene chiusa, perché le innovazioni pensate per una nuova società, si riflettevano anche nello stile di vita di docenti e allievi, ed erano mal tollerate dal nazismo.

Il rinnovamento dell'architettura iniziato a fine Ottocento prosegue tra le due guerre con opere che danno un nuovo volto a città e territori, segnano la storia, influenzano profondamente il pensiero, la cultura e la società. Le Corbusier, maestro dell'architettura razionalista, con Pierre Jeanneret, tra il 1928 e il 1931, progetta e realizza Villa Savoye, edificio simbolo del Movimento Moderno. A Como, tra il 1932 e il 1936 Giuseppe Terragni progetta e realizza la Casa del Fascio, una delle massime espressioni del razionalismo italiano e del

moderno internazionale, apertamente osteggiata dal regime fascista. Nel 1926, il primo documento del razionalismo italiano viene pubblicato su «La Rassegna Italiana» e firmato dal Gruppo dei 7. A Roma, nel 1928, nella galleria d'arte di Pietro Maria Bardi (marito di Lina Bo Bardi), viene inaugurata la mostra *Architettura Razionale* la prima esposizione italiana sul tema. A Milano, nel 1933, alla V Triennale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna partecipa il Gotha dell'architettura contemporanea, Le Corbusier, Loos, Mendelsohn, Mies van der Rohe, Gropius, Dudok, Hofmann, Wright, Lurçat, Melkinov, Perret. In questo effervescente clima culturale anche Gorizia ha la sua prima donna architetta: Luisa Morassi, 1903-2002.

La formazione e la prima attività professionale di Luisa Morassi

Luisa Morassi si laurea nel 1928 al Politecnico di Milano, ed è la prima donna laureata al Politecnico di Milano, seguita a breve dalla compagna di corso Carla Bassi. Nel 1925 Elena Luzzato è la prima donna in Italia a laurearsi in Architettura, alla Regia Scuola superiore di Architettura di Roma, e dal 1926 è attiva soprattutto in ambito residenziale.

Luisa Morassi fa parte di quel piccolo gruppo di architetture dai nomi poco conosciuti, considerate le madri dell'architettura italiana. Nei suoi progetti ha sempre perseguito l'obiettivo di «...far più belli ed accoglienti la casa, il negozio, la chiesa, tutti i luoghi dove l'uomo vive, lavora e spera». Luisa Morassi vive a Milano e Parigi, conosce i grandi maestri del Movimento Moderno, lavora con Gio Ponti, è amica di Piero Portaluppi e Max Fabiani. Vince premi e riconoscimenti a concorsi nazionali e internazionali. Al suo ritorno a Gorizia progetta e realizza arredi, mobili e oggetti dal disegno elegante nelle forme, curati nei particolari e nella ricerca dei materiali. Docente alla scuola d'Arte di Gorizia, dirige il laboratorio del Legno e collabora con artisti importanti come Tino Piazza e Dino Basaldella. Il linguaggio dei suoi mobili dei primi anni Trenta, guarda all'estetica déco, si presenta rigoroso ma allo stesso tempo gentile. I volumi ricordano gli edifici razionalisti, linee semplici e geometrie elementari. L'articolazione degli spazi interni risponde alle esigenze di contenimento, con ordine, semplicità e fantasia. Le superfici sono trattate con materiali ricercati e sottolineano la rappresentatività della funzione. Una grande attenzione è dedicata ai particolari, che risolvono con originalità cerniere, basamenti e serrature. Tessuti, lampade, sedie, poltrone, tavoli, librerie, texture per mobili bar, mobiletti e tavolini sono le sue realizzazioni, e sono opere raffinate.

↓
Libretto di iscrizione di Luigia (Luisa) Morassi
al regio Istituto tecnico superiore (Politecnico) di Milano,
1923

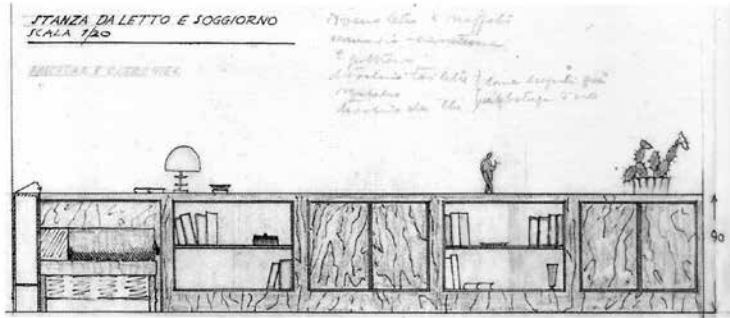


Ed è proprio dalla lettura dei primi arredi che si intravede un lavoro di ricerca che punta alle differenze per definire uno stile individuale, un percorso che si compie all'interno di quel grande *laboratorio* dei razionalisti, a cui Morassi appartiene. Luisa Morassi, sensibile allo stile moderno, dopo aver vissuto l'ambiente milanese e parigino inizia la sua attività professionale a Gorizia, un ambiente non ancora educato al modernismo, e nelle sue creazioni deve retrocedere dalle linee pure dei primi lavori e adattarsi alle esigenze locali.

Successivamente il suo linguaggio si trasforma, si aggiorna e si rinnova. Luisa Morassi contribuisce ad innalzare la qualità delle produzioni artigiane del territorio Goriziano.

Architettura e design di Luisa Morassi

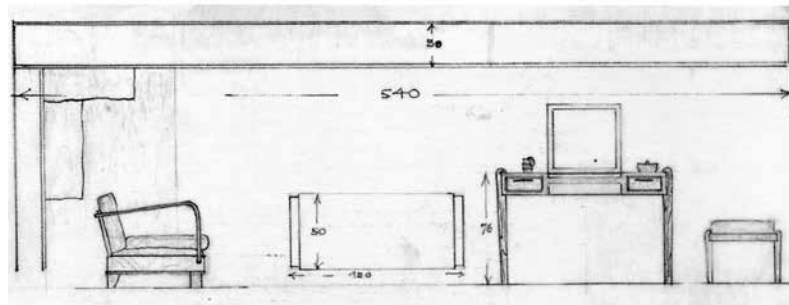
Luisa Morassi nasce a Gorizia nel 1903 da una nota e agiata famiglia di commercianti. Già nell'adolescenza rivela un carattere forte e determinato, una particolare inclinazione per le materie scientifiche, che la porta a frequentare l'isti-



tuto Tecnico di Gorizia a indirizzo fisico-matematico, presso il quale, unica allieva del corso, si diploma nel 1922. Nel 1923 si iscrive al Politecnico di Milano per seguire i corsi di architettura. Un primo contributo alla sua formazione le viene dal fratello Antonio, maggiore di dieci anni storico dell'arte, laureato a Vienna. Nel 1920, Antonio Morassi riceve l'incarico dalla Soprintendenza di Trieste di rilevare i danni di guerra al patrimonio storico-artistico della Venezia Giulia e del Friuli, e chiede aiuto alla sorella. Insieme percorrono i territori e scoprono le chiesette delle Valli dell'Isonzo e del Vipacco. La giovane Luisa Morassi incontra sul campo i temi complessi legati alla conservazione e al restauro dei monumenti storici. Un'esperienza che forse incide sulle future scelte di vita e professione.

Un'altra esperienza importante è quella fatta nello studio di Gio Ponti a Milano, negli anni 1927-28. Luisa Morassi, su suggerimento del suo docente Piero Portaluppi, con cui rimane sempre in contatto anche negli anni del suo ritorno a Gorizia, lavora nello studio di Gio Ponti, dove le vengono affidati soprattutto progetti per arredi di interni. Erano gli anni dei primi movimenti e mostre e dibattiti su Razionalismo e Futurismo in contrapposizione alla cultura accademica. Gio Ponti fonda la rivista Domus nel 1928, e fa parte del consiglio artistico della III Mostra internazionale delle arti decorative di Monza. Luisa Morassi ha così occasione di entrare nel vivo del dibattito sull'architettura e le arti, comprende l'idea di stretto collegamento tra la progettazione architettonica e la progettazione di oggetti, e da allora si dedica soprattutto al settore dell'arredo d'interni. Così ricorda quel periodo Luisa Morassi: «oltre a disegnare per Ponti nel campo dell'edilizia, era soprattutto quando arrivava qualche committente con un'esigenza particolare per l'arredo che Ponti si rivolgeva a me, affidandomi il compito di interpretarne i desideri. Naturalmente in tutto il periodo durante il quale ho lavorato per lui ho dovuto cercare di mantenermi in linea con quello che era il suo stile; uno stile molto personale e caratteristico, da cui però in seguito mi sono totalmente distaccata, seguendo una mia strada». Luisa Morassi, rigorosa, definisce *leziosa* la tendenza di Ponti per il decoro e il suo piacere a mescolare diversi stili.

Nel 1929, dopo la laurea e il lavoro presso lo studio di Gio Ponti, Luisa Morassi ritorna a Gorizia e inizia la sua attività professionale, unica donna in città a svolgere la libera professione, e una delle poche in Italia. Con entusiasmo si inserisce nell'attività culturale e il 7 dicembre 1929 partecipa alla II Esposizione goriziana di Belle Arti, organizzata dal Sindacato regionale della Venezia Giulia, dove espone un



tavolino, due scanni e quattro cuscini, *“tutti di lavorazione accurata”*. La manifestazione è ospitata nell'aula magna della nuova Casa dei Balilla progettata da Umberto Cuzzi.

Nel 1930 Luisa Morassi partecipa a Roma al concorso nazionale dell'Enapi con due progetti, uno per carte da parati e uno per cravatte. Si classifica al primo posto per le cravatte e vince un premio che le consente di andare a Parigi a seguire un corso in decorazione d'interni. A Parigi la sua guida fu Veno Pilon, pittore e fotografo sloveno, e grande amico del fratello Antonio. Di quel periodo Luisa Morassi ricorda: «fu con Pilon che io scopersi la città: con lui visitai musei e gallerie, nonché le scuole superiori di architettura perché volevo conoscere le tendenze dell'avanguardia in campo architettonico. La mia impressione fu però che quanto si faceva a Parigi non era superiore rispetto all'attività che si svolgeva a Milano: soprattutto riguardo la progettazione di interni e nell'allestimento dei negozi la Milano che conoscevo era superiore a Parigi».

Nel 1931 Luisa Morassi ritorna a Gorizia e riprende con determinazione l'attività professionale. Alcuni numeri della rivista «Cahiers d'Art rivista d'arte, di pittura, scultura, architettura, arte antica, etnografia, cinema» del 1930 con articoli su Walter Gropius, Le Corbusier e altri interpreti dell'architettura contemporanea, e *La casa razionale* di Enrico A. Griffini (editore Ulrico Hoepli, Milano 1932) sono i suoi riferimenti culturali. Coglie le opportunità offerte dal clima di innovazione che accompagna la ricostruzione della città, dopo i danni della Grande Guerra.

Nell'aprile del 1932 Luisa Morassi partecipa alla II Fiera-mercato dei prodotti nazionali dell'artigianato di Firenze, e presenta gli arredi per uno studio in stile moderno in noce grigiastro e legno nero lucido, e riceve il primo premio. In seguito all'affermazione fiorentina, l'Enapi di Gorizia conferisce alla professionista una medaglia e la nomina delegata dell'Enapi per la Provincia di Gorizia. In questo nuovo ruolo Luisa Morassi riceve l'incarico di portare a termine la realizzazione di una bottega dell'artigianato, un negozio che prenderà il nome di Bottega d'Arte situata in corso Italia, un'area centrale della città. Era uno spazio dove si allestivano periodicamente mostre di oggetti dell'artigianato locale, scelti da Luisa Morassi, come mobili, pizzi, prodotti in ferro, per far conoscere al pubblico i prodotti delle attività piccolo-industriali e artigiane, della Provincia di Gorizia, numerose e poco conosciute. La prima mostra allestita nella Bottega d'Arte viene dedicata ai mobili in stile moderno e razionale, in parte eseguiti su progetto di Luisa Morassi, *“realizzati con la corrispondente tecnica moderna e razionale dei panni*



↑
Esposizione di mobili nella Bottega d'Arte,
Gorizia 1932

Stanza da letto e soggiorno, pianta e prospetti,
china e matita colorata su lucido,
anni Trenta

Vetrina della Bottega d'Arte,
Gorizia 1932

forti e compensati, con superfici impiallacciate su fondo Okumè e pioppo dello spessore da tre a quattro millimetri". Il 9 giugno1932 viene inaugurata la Bottega d'Arte. “I locali progettati sono sobri ed eleganti, e le opere sono esposte con lodevole gusto artistico. Ci sono alcune poltrone e uno splendido tavolo da fumo in noce del Caucaso progettati da Luisa Morassi e prodotti dall'officina Baucer.” In settembre la Bottega d'Arte rinnova l'intera esposizione e presenta un elegante studio, eseguito dalla ditta Baucer su progetto di Luisa Morassi.

Nell'aprile 1933 Luisa Morassi partecipa nuovamente alla Mostra nazionale dell'Artigianato a Firenze con due candelabri, un crocefisso, e tre cartagloria in argento. Nel mese successivo espone nella Bottega d'Arte due portafiori in metallo e vetro, di rara bellezza e curati nell'esecuzione. Progetta e vengono realizzati un ostensorio e due calici in argentone, per la cappelletta dell'Ospedale psichiatrico provinciale di Gorizia. Nello stesso anno Luisa Morassi è invitata a partecipare alla V Triennale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna di Milano, in qualità di rappresentante dell'Istituto per l'Artigianato e le Piccole Industrie di Gorizia. Presenta alcuni mobili eleganti e funzionali. La manifestazione è curata da Carlo Alberto Felice, Gio Ponti e Mario Sironi. Evento di particolare importanza perché la sede viene spostata da Monza al parco Sempione, nel cuore di Milano. Accanto all'architettura, l'obiettivo della Triennale era l'affermazione dell'abitazione moderna e il rinnovamento della produzione d'arte. Nel parco vengono realizzate trenta tre costruzioni sperimentali, edifici campione – da rimuovere dopo la manifestazione – che propongono il tema della villa e della casa economica monofamiliare. Il Triveneto partecipa con il progetto di Virgilio Vallot la Casa Media. Nel catalogo dell'esposizione la definizione proposta viene così spiegata *“perché sta tra la casa minima propriamente detta e la casa signorile; è destinata quindi al ceto medio. La Casa Media è semplicemente una casa italiana senza inutili acrobazie architettoniche, obbediente senza retorica ai canoni della semplice e chiara praticità, aderente alle nuove esigenze spirituali ed estetiche. Quindi sobrietà nelle linee, purezza nei volumi, senso di riposo e di serenità”*. L'arredamento dello studio della Casa Media è progettato da Luisa Morassi e composto da una libreria che occupa tutta una parete, uno scrittoio, un divano, una poltrona e sedie. I mobili sono stati eseguiti dalla Comunità Artigiana Mobiliери di Salcano, ora in Slovenia. Nella realizzazione viene impiegato il sistema moderno dei panni forti, con impiallacciatura di noce venata scura per le pareti

→
Stazione di rifornimento carburanti Aquila,
Gorizia anni Cinquanta;
cartolina con disegno di Guglielmo Riavis

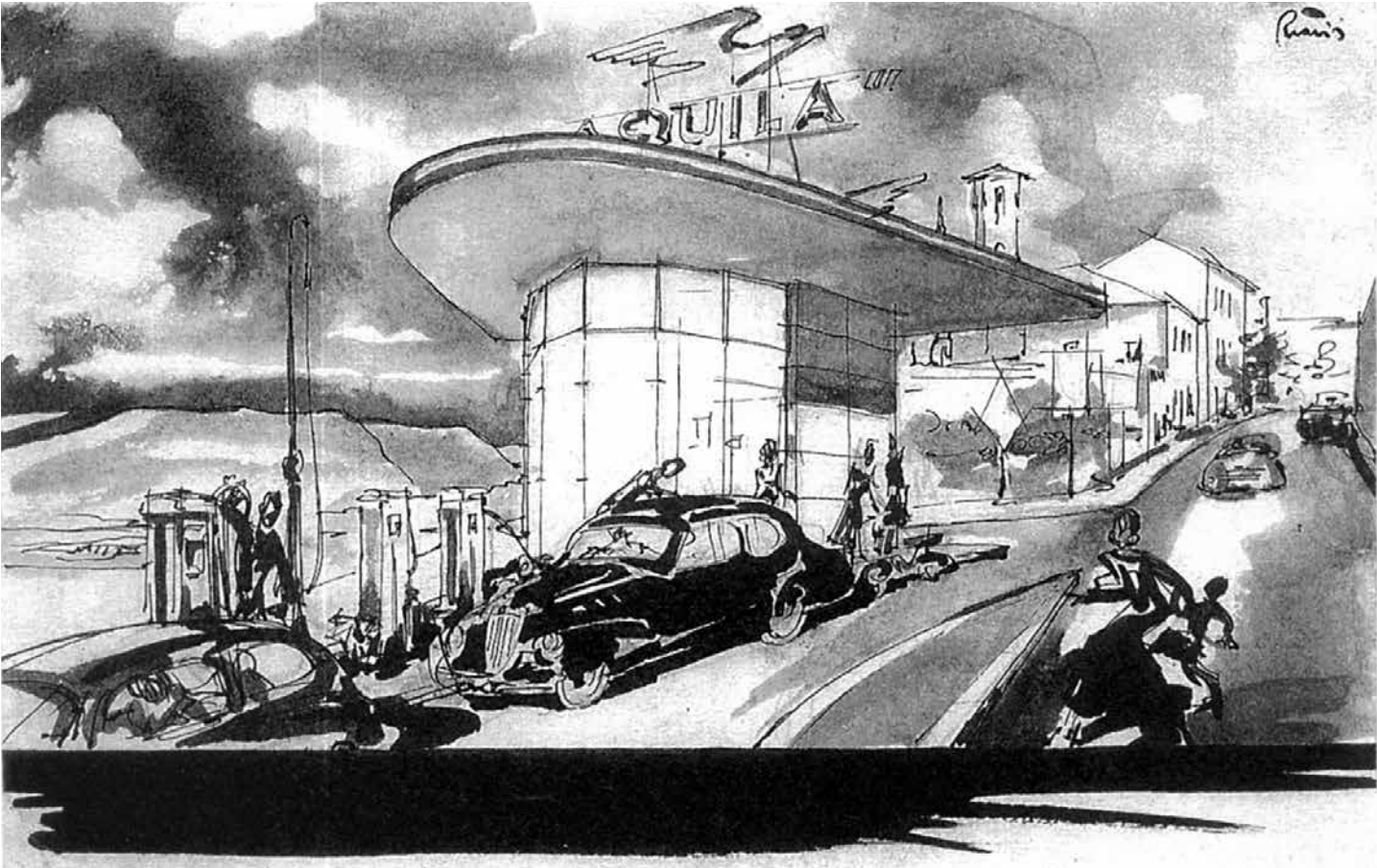
Diploma e Medaglia d'Oro
assegnata all'architetto Luisa Morassi
all'Esposizione universale e internazionale di Bruxelles,
1935

esterne e chiara per gli interni. Il legname impiegato è di produzione nazionale. L'illuminazione è data, in parte, da una fonte di luce incassata nei fianchi della libreria, diffusa attraverso vetro Zeiss. Una grande finestra, che guarda sul giardino, illumina abbondantemente lo studio. A conclusione della Triennale il lavoro della Comunità Artigiani Mobiliери di Salcano è premiato con la medaglia d'oro, mentre a Luisa Morassi, progettista dello studio, viene conferita la medaglia d'argento e il diploma di partecipazione.

Dopo il soggiorno a Milano, Luisa Morassi assiste con orgoglio all'inaugurazione del nuovo Ospedale Psichiatrico provinciale per il quale ha realizzato l'arredamento della biblioteca e degli uffici direzionali. Riceve l'incarico di progettare parte degli uffici direzionali e della sala riunioni per la nuova sede del Consiglio provinciale dell'Economia, inaugurata il 28 ottobre 1933. Continua i rapporti con la Bottega d'Arte e gli operatori locali, che realizzano i suoi progetti e si distinguono alle Fiere d'Arte di Firenze. Nel dicembre dello stesso anno partecipa alla III Esposizione Provinciale di Belle Arti, inaugurata nella Bottega d'Arte. Nel gennaio 1934 vince il primo premio al concorso Enapi di Gorizia per la progettazione di un mobile bar-biblioteca, che viene scelto per la Fiera dell'artigianato di Firenze. Nel 1935 vince la medaglia d'oro all'Esposizione universale di Bruxelles, premiata come migliore progettista europea di arredamento e interno.

Dal 1937 al 1954 fa parte della commissione Edilizia del Comune di Gorizia lavorando accanto a Max Fabiani, da sempre amico e consigliere. Dal 1944, per un trentennio, insegna alla Scuola d'Arte. L'esperienza del laboratorio, una modalità di lavoro cara alla tradizione del Bauhaus, e ai movimenti del razionalismo, viene sperimentata nell'insegnamento alla Scuola d'Arte. Mobili e oggetti in legno vengono prodotti in laboratori di falegnameria artigianali, sono prototipi di una costante attività di progettazione e realizzazione, tesa all'innovazione e al confronto. In un contesto dominato dalla presenza maschile, in anni in cui le donne non trovano facilmente posto in ambienti professionali e culturali, Luisa Morassi impone la sua professionalità, la sua capacità di insegnamento e le sue doti organizzative nella direzione dei laboratori di Arte del legno. Il suo carisma e la sua grande personalità influenzano positivamente l'operato di colleghi e studenti. Sotto la sua direzione la produzione di mobili e oggetti progettati da lei stessa e dagli allievi, si è imposta per l'altissima qualità del design.

Negli anni Cinquanta progetta e realizza la stazione rifornimento carburanti in via Aquileia a Gorizia, arreda la



cappella del Cimitero centrale di Gorizia e negli anni Sessanta progetta gli arredi della nuova sala consigliare della Provincia e le sale annesse.

Nel 2002 nell'anticamera del consiglio provinciale, l'Ordine degli Architetti della Provincia di Gorizia colloca la targa di *Architettura Firmata*, per salvaguardare i mobili disegnati da Luisa Morassi.

La ricerca sull'opera di Luisa Morassi si è svolta tra il 1998 e il 2002, e ha prodotto una mostra, un convegno, un catalogo e un sito web. L'avvio è stato dato da Katrin Cosseta, che nell'ottobre del 1998 chiama l'Ordine degli architetti di Gorizia, per cercare informazioni su Luisa Morassi, sta lavorando a un progetto editoriale sulle prime donne architetto in Italia.

BIBLIOGRAFIA

ANTY PANSERA, 494 - *Bauhaus al femminile, 475 studentesse, 11 docenti, 6 donne intorno a Gropius, 1 manager, 1 fotografa*, Nomos, Busto Arsizio 2021, pp 232-233

KATRIN COSSETA, *Ragione e sentimento dell'abitare. La casa e l'architettura nel pensiero femminile tra le due guerre*, Franco Angeli Editore Milano 2000, pag 69

«L'Eco dell'Isonzo» 2 giugno 1932

«L'Eco dell'Isonzo» 23 giugno 1932

ANTY PANSERA, MARIATERESA CHIRICO, *Athena. Le presenze femminili alle Biennali/Triennali di Monza/Milano 1923-1940*, pp 329-330

MARA GALLAS, *Trent'anni di insegnamento alla Scuola d'Arte di Gorizia*, in FABIA CABRINI, ANNALIA DELNERI (a cura di), *Luisa Morassi Bernardis l'arte di progettare il quotidiano*, catalogo della mostra, Gorizia 2001, pag 39

Azione promossa nel 2000 dal Consiglio Nazionale degli Architetti per la difesa dell'architettura moderna

Le informazioni sono state raccolte insieme alla dottoressa Annalia Delneri, storica dell'arte

FABIA CABRINI, ANNALIA DELNERI (a cura di), *Luisa Morassi Bernardis*, op. cit.

Katrin Cosseta architetta e giornalista

Città e territori di confine sulle pagine della Rassegna tecnica

GIORGIO DRI

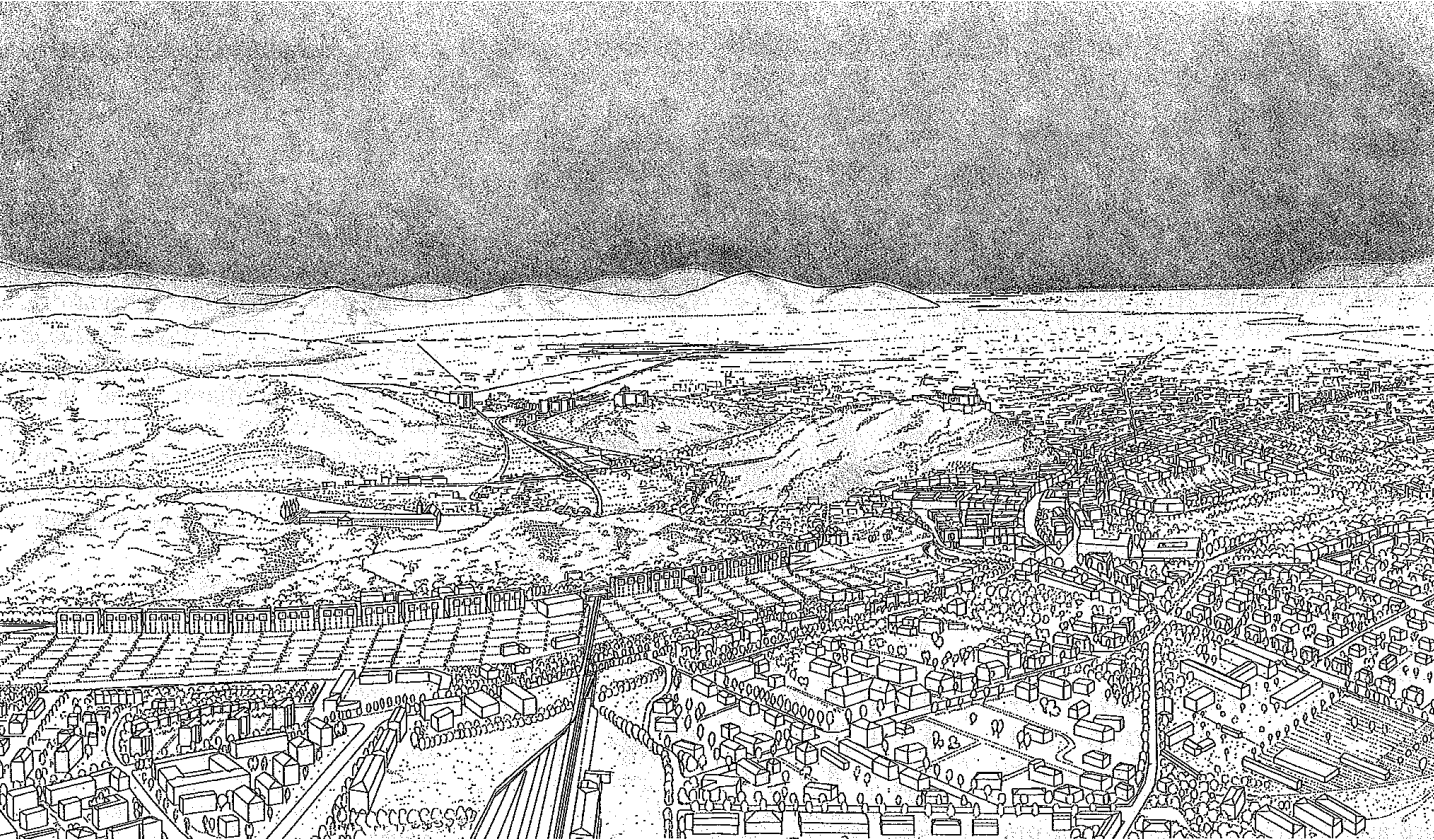
82
RT 404

A Gorizia e Nova Gorizia città di frontiera la Rassegna tecnica ha riservato diversi articoli su argomenti di ingegneria, architettura, urbanistica, i cui contenuti spaziano dalle interconnessioni infrastrutturali alla gestione delle acque pubbliche, dai problemi che pone la pianificazione urbana e territoriale al trasporto pubblico. Qui vengono ripresi solamente alcuni articoli che affrontano argomenti considerati “divisivi” nel primo dopoguerra che successivamente sono divenuti patrimonio comune fra tecnici al di qua e al di là del confine, ancora prima dell’ingresso della Slovenia nella Comunità europea.

Gli articoli più datati (primi anni Novanta) prendono in considerazione soprattutto l’urbanistica e le politiche dell’abitare. “Progettare il confine” è il titolo dell’articolo pubblicato sul numero 2 (marzo-aprile) del 1992; autori gli architetti Alfonso Angelillo, Antonio Angelillo, Vanna Corazzina, Chiara Menato. Il testo rielabora le proposte presentate al concorso internazionale European 2 (anno 1990-91; attualmente è in atto la diciottesima edizione)

sul tema: “Vivere in città. Reinterpretazione dei luoghi urbani”¹.

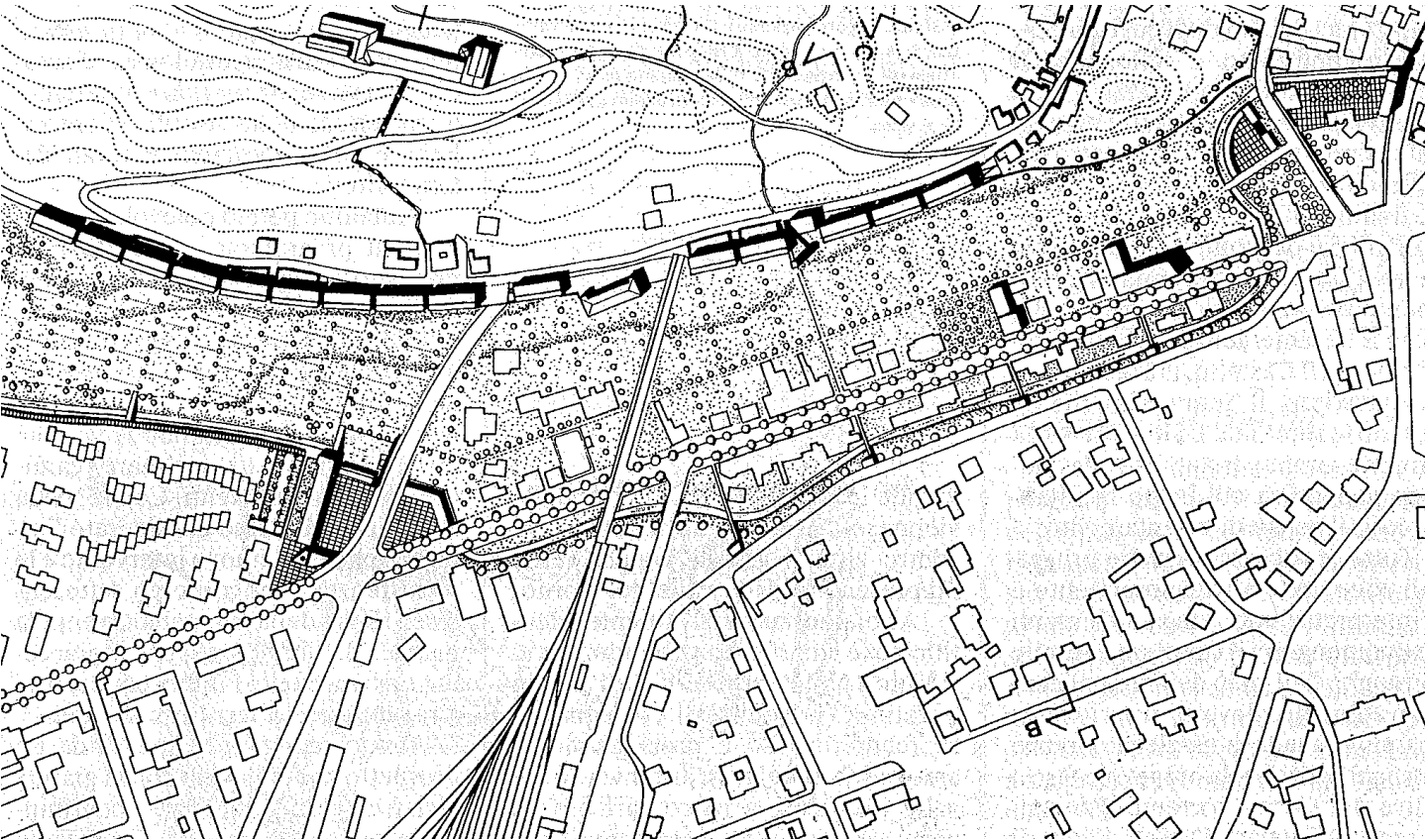
Il contesto preso in considerazione dai “nostri” architetti è una città priva di un chiaro e definito assetto amministrativo: Nova Gorica-Gorizia (la prima appartenente – allora – alla Jugoslavia) divise per quasi cinquant’anni da una frontiera tracciata sulle mappe militari e riportata sul terreno senza alcun rispetto alle “storie” degli abitanti, alla complessità delle relazioni sociali, alla conoscenza delle dinamiche del territorio. La sperimentazione progettuale presentata sulle pagine della Rassegna tecnica fa parte nell’insieme di proposte elaborate da giovani professionisti per alcune grandi città/capitali dalla repubblica jugoslava (Belgrado, Zara, Zagabria) mentre per l’Italia i concorrenti presero a campione città medio-grandi: Brescia, Padova, Taranto, Alessandria, Brescia, ma anche piccole cittadine: Massa Carrara, Cordenons. Il lavoro svolto dai “nostri” progettisti sarà riconosciuto di grande interesse, apprezzato e ritenuto meritevole di un premio.



Gorizia e Nova Gorica città di frontiera pensate come un’unica realtà insediativa

L’articolo “Progettare il confine” è preceduto da una serie di interrogativi proposti – con tutta probabilità – dal direttore della rivista, ingegnere Gaetano Cola. «È possibile, nell’Europa del ’92, pensare ai confini di Gorizia non più come un limite, ma come opportunità offerta alla comunicazione e allo scambio di genti diverse? Si possono ricucire parti di città fino ad ora divise solamente dall’arbitrario posizionamento di un confine e promuovere il rilancio economico di un territorio riscoperto al centro della nuova Europa? Si può cambiare ruolo e senso ai grandi segni che connotano un paesaggio?». Il progetto del gruppo goriziano di architetti vincitore al concorso European 2 risponde a queste domande e fornisce indicazioni strategiche per la ricomposizione urbana.

Ecco alcuni passi su come viene descritto sulle pagine della Rassegna tecnica il lavoro presentato al concorso. «Si possono rintracciare nella nostra proposta alcuni aspetti provocatori che ribaltano il ruolo fino ad ora attribuito ai



↓
Planimetrie generali della proposta progettuale:
a sinistra, vista a volo d’uccello delle due città
con il profilo dei colli del Carso goriziano sullo sfondo,
a destra, la fascia valliva del torrente Corno
valorizzata con la proposta di un esteso parco urbano
– agricolo e ludico – che diventa il perno
del nuovo rapporto est-ovest fra Gorizia e Nova Gorica

confini: nonostante le condizioni politiche (il progetto è stato elaborato prima della dichiarazione d’indipendenza della Slovenia) esso considera la continuità degli elementi fisici e naturali che caratterizzano la valle dell’Isonzo come base per un futuro sviluppo comune della due città.»

Due eleganti rappresentazioni grafiche forniscono un efficace supporto visivo alle argomentazioni. In particolare, una vista prospettica a volo d’uccello con in primo piano il tracciato della ferrovia transalpina che divide il territorio italiano (a destra) da quello jugoslavo (a sinistra) e una planimetria generale che mostra la “rottura” del confine di allora attraverso una articolata sequenza di edifici residenziali distribuiti sul suolo italiano e su quello jugoslavo (ora sloveno). L’obiettivo prefissato dai progettisti era il seguente: «Man a mano che ci approssimavamo al progetto ci rendevamo conto, cioè, che risolvere i problemi presenti nell’area delimitata dal bando di concorso avrebbe implicato ripensare i confini nella loro interezza, dargli un senso diverso. Occorreva proporre un nuovo modo di abitare la città (Gorizia/Nova Gorica), valu-

83
RT 404

tando l'opportunità che la presenza del confine offriva per il patrimonio di aree edificate o verdi e di infrastrutture (ora centrali e baricentriche) a cui poter affidare nuove funzioni strategiche nei rapporti tra i due centri urbani. La nostra proposta doveva partire dal riconoscimento degli elementi predominanti nel luogo (la natura, le infrastrutture, i grandi segni territoriali), interpretarli, per la prima volta dopo più di quarant'anni, percettivamente come elementi morfologici nella valle dell'Isonzo».

L'articolo si chiude con un auspicio: «I valori simbolici contenuti nel progetto riguardo all'unificazione delle due città, limitata almeno per il prossimo futuro ai soli caratteri fisici e percettivi, ha riscontrato notevole interesse a livello internazionale proponendo il caso Gorizia “Città comune” come possibile laboratorio di sperimentazione progettuale che l'organizzazione Europa intende promuovere entro la fine del 1992».

Sarebbe esagerato far risalire alle dichiarazioni di principio e all'esito di questo concorso l'interesse e l'attenzione posta sulla realtà Gorizia-Nova Gorica negli anni seguenti: certo è che proprio a partire dagli anni Novanta del secolo scorso il confine tra le due città è diventato sempre meno divisivo e più permeabile. Tanti hanno contribuito, anche nelle forme più originali², al superamento delle barriere doganali ma senza esagerazione possiamo dire che Rassegna tecnica ha dato il suo contributo a questa operazione.

Due anni dopo la stessa rivista pubblica sul numero 6 (novembre-dicembre 1994) un nuovo articolo scritto dagli stessi (o quasi) autori: “Il futuro di Gorizia e di Nova Gorica”. L'occasione è data dal convegno internazionale “Frontiere nelle città. Città senza frontiere” organizzato a Gorizia dall'Istituto di Sociologia internazionale. Il punto di partenza è facilmente comprensibile: «Quasi tutte le città di confine si trovano in difficoltà perché hanno basato la loro economia su un sistema che sta ora cambiando rapidamente». E quindi: «Rilanciare una città non significa fare un intervento di “lifting” superficiale, magari creando un'immagine televisiva fotogenica, bensì interpretare e anticipare i cambiamenti sociali, economici, culturali e tecnologici traducendoli in programmi chiari, in cui tutti gli attori dello sviluppo urbano si riconoscono».

Da un po' di tempo, osservano gli autori, molte città di media-grossa dimensione stanno riscrivendo i loro programmi di sviluppo (leggi strumenti di pianificazione urbanistica, in prima istanza) e i piani strategici che ne scaturiscono ricreano forme di coordinamento locale a livello economico, urbanistico, sociale, culturale e tecnologico. «Alcune città

→
Foto aerea delle città di Gorizia (in primo piano)
e di Nova Gorica (sullo sfondo):
si possono individuare il tessuto di vie e piazze storiche
sormontato dalla mole del castello,
il fascio di binari in corrispondenza
della stazione ferroviaria transfrontaliera,
le architetture slanciate della città di formazione

come Treviso, Piacenza, Modena, Padova, Parma, Macerata, hanno messo a punto e perfezionato l'idea della rete fra città e hanno costituito un “club” delle città di piccole dimensioni [...]. L'estensione di questa rete a livello internazionale offre nuove opportunità di sviluppo, apre nuovi settori di cooperazione, anche culturale e sportiva. Ma in quest'ottica cosa significa “città di confine”? Il concetto di “città rete” concretizza la possibilità di collegare e far interagire tante piccole città autonome, sia fra di loro sia con il centro del sistema, attraverso le infrastrutture informatiche. Il raccordo “a rete” unisce città poste al di là e al di qua del confine. La presenza di un confine politico non è più, di per sé, una barriera. Ma allora cos'è un confine? È una semplice divisione politica, legislativa, amministrativa o una fascia di osmosi culturale, religiosa... un'interfaccia fra due situazioni diverse?».

Un altro contributo tecnico è proposto, quasi dieci anni dopo, dall'architetto Enzo Spagna, già dirigente regionale e qui presente nella veste di docente di Fondamenti di Urbanistica al corso di laurea in Politiche del Territorio dell'Università di Trieste (polo universitario di Gorizia): la sua convinzione è che la pianificazione urbana e territoriale a Gorizia e Nova Gorica possa diventare un laboratorio di un ordinato sviluppo del territorio entro profondi processi di trasformazione sociale ed economica, e come quest'area abbia tutti i requisiti per sviluppare qualificate strategie di riconversione delle scelte in tema di trasporti e di riqualificazione delle aree confinarie. L'articolo “Gorizia Nova Gorica e Šempeter Vrtojba, le nuove frontiere della pianificazione” venne pubblicato sul numero 3 (maggio-giugno) del 2003.

Quando le riflessioni vengono indirizzate sulle due città poste sul limite tra mondo occidentale e mondo orientale viene naturale chiedersi quale possa essere in questo caso il ruolo del confine: un elemento di separazione (quale risultato delle vicende che hanno chiuso la Seconda guerra mondiale) oppure come un modo nuovo di aprire gli orizzonti culturali del futuro (per entrare in una realtà che vuole lasciarsi alle spalle le conseguenze ereditate dalla guerra)? E se quest'ultima opzione è quella che si vuole imboccare, occorre ripensare a quella fascia sul confine che da entrambi i lati, nei rispettivi piani regolatori era vista come «...un luogo privo di qualsiasi valore: tutt'al più serviva come discarica pubblica o come luogo deputato ad accogliere le industrie inquinanti».

Iniziano le collaborazioni transfrontaliere

Un *excursus* di come sono cambiate nel corso degli ultimi anni le città di Gorizia e di Nova Gorica è presentato ai lettori della Rassegna tecnica dal dottor Osvaldo De Castro,





segretario generale del Comune di Gorizia nell'articolo "Due città di confine al centro della nuova Europa", pubblicato sul numero 2 del 2004.

Ricorda l'autore che dopo l'entrata nella Comunità europea della Slovenia «Le due Amministrazioni comunali di Gorizia e Nova Gorica con eccezionale impegno avevano intanto costituito gruppi di lavoro transfrontalieri che predisposero una serie di progetti per ambedue le Comunità per porre rimedio alle conseguenze negative derivanti dalla ablazione delle barriere doganali. Sulla scorta di questi studi si formalizzò da parte del Comune di Gorizia nell'estate del 1997 una richiesta di sovvenzione al Parlamento europeo per la riconversione economica della fascia frontaliera che nel dicembre dello stesso anno fu inserita nel bilancio comunitario come "Progetto di riconciliazione tra gli abitanti di Gorizia e Nova Gorica". Le due Municipalità hanno successivamente lavorato per la stesura del documento programmatico denominato "Progetto pilota di riconciliazione tra gli abitanti di Gorizia e Nova Gorica" sottoscritto il 4 aprile 1998 con la finalità di evitare che l'ingresso della Slovenia nell'Unione Europea potesse causare nell'area goriziana la desertificazione dell'attività connesse all'economia di confine».

Le temute ricadute negative sull'economia goriziana non si verificarono e invece fin da subito si videro gli effetti positivi di questa fattiva collaborazione con evidenti ricadute positive soprattutto nell'ambito delle infrastrutture tecnologiche. Fra queste, va ricordato il collegamento (previsto dal trattato di Parigi) dell'acquedotto di Gorizia con una sorgente localizzata oltre confine, la strada per il Collio sloveno e il nuovo valico internazionale di San Andrea (previsti dal trattato di Osimo), la collaborazione fra le strutture sanitarie di Gorizia e di Šempeter, la linea transfrontaliera di autobus a servizio delle due città (quest'ultimo argomento sarà oggetto di un articolo dell'ingegnere Elio Candussi sul numero 4 (luglio-agosto) del 2003, dal titolo "Il trasporto pubblico tra Gorizia e Nova Gorica").

L'articolo si chiude con una riflessione che sintetizza il

percorso che Gorizia e Nova Gorica potranno fare entro una prospettiva di interessi comuni e di traguardi vantaggiosi a entrambe le comunità. «Ci sono delle diversità culturali fra i due Paesi che devono essere considerate solo come un punto qualificante delle rispettive caratteristiche di provenienza e non come un elemento di differenziazione. Questa è l'occasione per superare l'incomprensione dei fatti storici; in questa area i due popoli, anche se utilizzano un idioma diverso, dovranno vivere come un popolo unico ed essere uniti nelle diversità, le minoranze etniche e la multiculturalità devono essere considerate come una ricchezza e non come un problema. Le due città rimarranno sempre separate e distinte sotto l'aspetto amministrativo ma non si può negare che esistono alcuni progetti economici e strutturali che dovranno essere realizzati congiuntamente, vista la contingenza fisica fra le due realtà alle quali va affiancato anche il territorio del finitimo Comune sloveno di Šempeter-Vrtojba».

Un interessante confronto di idee si svolse presso la sede dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia con gli esponenti della camera degli Ingegneri della Slovenia che ha il ruolo di Consiglio nazionale in Italia: la Rassegna tecnica ne diede notizia nel numero 3 (maggio-giugno) del 2005. Nel corso dell'incontro «Il Presidente ing. Branko Zadnik e il past president ing. Gorazd Humar hanno illustrato ai colleghi della Federazione degli Ordini del Friuli Venezia Giulia l'ordinamento dirigente nella Slovenia, recentemente entrata nella Comunità europea, concordando con i colleghi italiani sull'opportunità di affrontare in periodiche riunioni – nei limiti delle rispettive competenze – i problemi che interessano, nel campo dell'ingegneria, le due regioni. Sono problemi che riguardano le infrastrutture, la pianificazione urbana e i servizi che tra le due regioni di confine richiedono spesso un confronto di esperienze e di iniziative che riguardano le rispettive comunità ma la cui soluzione può essere di interesse comune».

Questa notizia è integrata a una disanima di come funziona la Camera degli ingegneri sloveni. «Alla Camera ci

←

Foto dell'abbattimento del muro e della rete confinaria che dal 1947 separava l'Italia dalla Jugoslavia/Slovenia (Messaggero Veneto del 13 febbraio 2004)

sono 6.400 iscritti suddivisi in sei sezioni: – ingegneri civili (circa 2.400); – architetti (circa 1.200; tale classe si è da poco staccata dando origine ad una camera a parte); – ingegneri elettronici; – ingegneri della geodesia; ingegneri meccanici; – ingegneri chimici tecnologici. [...] La Camera raccoglie il suo interno sia i diplomati in ingegneria (i nostri ingegneri junior), sia i dottori in ingegneria, sia coloro che hanno poi frequentato un master e i docenti universitari. L'informazione agli iscritti avviene attraverso pubblicazioni curate dalla Camera sia a livello trasversale (ovvero con informazioni di interesse di tutte le sezioni) sia con pubblicazioni mirate alle singole sezioni.»

Il caso Gorizia-Nova Gorizia all'attenzione degli urbanisti italiani

Già in occasione del 24° congresso nazionale dell'Istituto di Urbanistica (Milano 2003) la sezione regionale dell'Inu portò all'attenzione di un'assise nazionale il "caso Gorizia". Ma nel corso del 27° congresso (Salerno 2014) la questione venne ripresa nel documento "Quale Piano urbanistico per Gorizia e Nova Gorica", pubblicato sul numero 2 (marzo-aprile) del 2014 della Rassegna tecnica, che ripercorre le tappe di una singolarità urbana (appunto Gorizia e Nova Gorica, insieme ai comuni di Salcano e di San Pietro-Vertoiba) che, appartenente a Stati diversi, costituisce un unico agglomerato urbano.

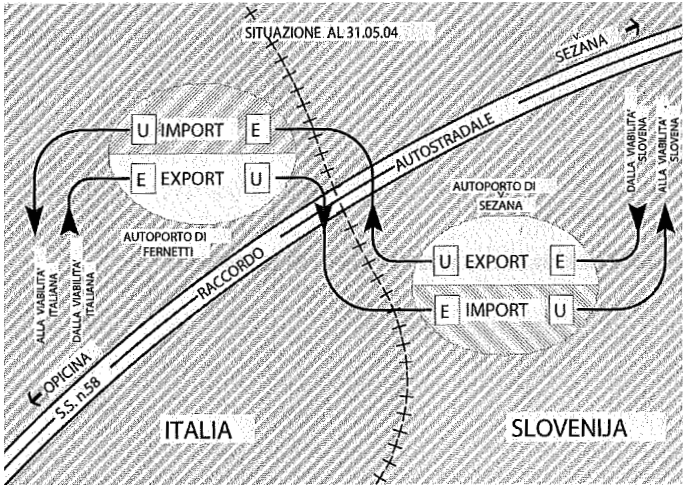
«Il "muro di Gorizia" ha una storia che non è straziante e sanguinosa come quella del muro di Berlino, eppure dal 1947 è stato un simbolo delle ferite subite dall'Europa nel corso del Novecento. Quella del confine è un'idea complessa e molteplice, che rimanda al modo in cui conosciamo e percepiamo il "fuori" dal "dentro" o l'estraneo dal conosciuto, e che di volta in volta può definire il confine come unione o divisione, barriera o cerniera, luogo di incontro o di conflitto, fino a renderlo visibile o a celarlo nell'intimità della memoria personale. Un confine non è solo una linea tracciata su una mappa [...]. Il confine è un concetto a cavallo tra memoria e oblio, tra ricordo e rimozione, tra risorsa e problema. La caduta delle frontiere, conclusasi con l'indipendenza della Slovenia dalla Jugoslavia e con l'entrata della Repubblica Slovena nel sistema di Schengen, ha portato oggi al rafforzamento di un'area urbana unitaria che, pur afferendo a due diversi Stati, è indubbiamente destinata sempre di più a condividere un comune futuro. Ciò implica, in prospettiva, la soluzione di delicati problemi di natura economica, culturale, urbanistica. Si parla quindi di una "nuova" città, inevitabilmente già presente ma di cui ancora le istituzioni non hanno piena consapevolezza.»

La separazione di un territorio tradizionalmente multiculturale (e la sua divisione tra due stati) ha provocato inevitabilmente una ferita. Ma in questo caso il confine, oltre ad allontanare e separare, ha fatto sorgere una nuova città, a ridosso di quella esistente. «Nova Gorica è sorta infatti sui prati che prima ospitavano il cimitero di Gorizia: disegnata dall'architetto Edvard Ravnikar, allievo di Le Courbusier, con grandi viali che richiamano i boulevard francesi. Idee successivamente abbandonate nei primissimi anni Cinquanta, per mancanza di fondi, per fare posto ai "Ruski bloki" costruiti secondo i dettami dell'architettura sovietica.»

E così, da un lato della frontiera nasce e si sviluppa una città nuova, dall'altro Gorizia cresce sulle previsioni urbanistiche messe a punto dalle diverse amministrazioni comunali, allargandosi sul territorio circostante senza porsi il problema di reinventare una nuova forma urbana. Eppure, con il tempo, lo sviluppo di due modelli urbani quasi contrapposti, finì per proporre tipologie insediative simili: gli edifici a torre condominiali e insediamenti residenziali estensivi vengono realizzati in entrambe le città, sia pure con modalità e rapporti quantitativi diversi. Con il risultato che a Gorizia e a Nova Gorica i due modelli di crescita urbana si discostano dalle prefigurazioni originarie, finendo per avvicinarsi sempre più tra loro.

A partire da queste diversità «nel 2010 i comuni di Gorizia, di Nova Gorica e di Šempeter-Vrtojba hanno ufficialmente avviato la procedura finalizzata all'istituzione del Gruppo europeo di Cooperazione territoriale, una specie di comitato strategico pensato per superare le difficoltà incontrate nel realizzare e gestire azioni di cooperazione territoriale in ambiti di legislazioni e procedure differenti e per facilitare l'esercizio di compiti comuni, non solo di natura economica». Il nuovo soggetto giuridico ha in programma la predisposizione di un unico strumento di "governo del territorio". In pratica è allo studio come dare concreta attuazione al passaggio da territori, comunità, città divise, bicefale, traumatizzate e fratturate, a luoghi che aspirano a condividere prospettive comuni di rigenerazione urbana e nuovi modi di governare i territori di confine. In tale prospettiva «è necessario ri-orientare lo sviluppo attraverso accordi competitivi tra due città potenzialmente in contrasto o con obiettivi che si possono elidere a vicenda. Con l'obiettivo di [...] rovesciare l'idea del confine, trasformandolo da luogo della divisione a spazio dell'unione, da barriera a cerniera.»

Il prossimo futuro confermerà o meno se queste prospettive di lavoro avranno conseguito risultati concreti: in ogni caso la "conurbazione" di Gorizia e Nova Gorica, estesa



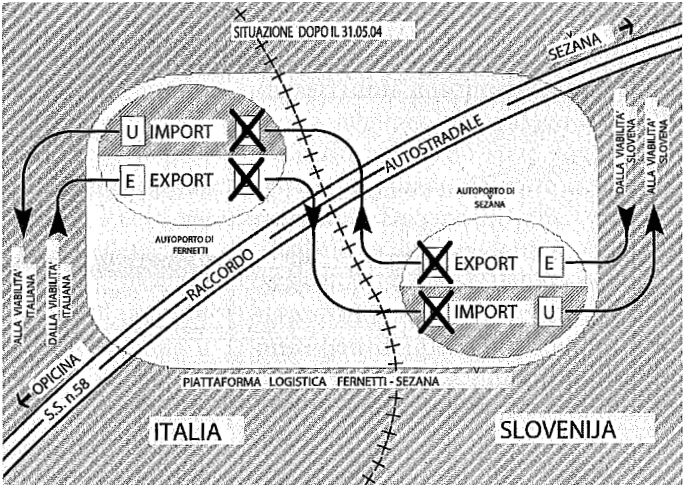
fino al comune di Šempeter-Vrtojba, analizzata e pianificata in una dimensione sovranazionale, mostrerà che è maturo il tempo per guardare in avanti e rafforzare la speranza che sia possibile raggiungere risultati inaspettati, che vanno oltre l'immaginazione e l'ordinario rispetto delle regole vigenti. Agli amministratori e ai tecnici il compito di trovare e condividere le regole per arrivare alla meta sperata.

I primi effetti della collaborazione transfrontaliera

La promozione della collaborazione attivata nel marzo 2008 tra le riviste *Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia* e *Gradbeni Vestnik*, che registrò un momento di condivisione di obiettivi comuni con la sottoscrizione del Protocollo tra proprietà e redazioni, fu preceduta e seguita dalla pubblicazione di alcuni articoli su vari argomenti tecnici di comune interesse per ingegneri italiani e sloveni, opere realizzate nel territorio limitrofo a Gorizia e a Nova Gorica.

Nel numero 1 (gennaio-febbraio) del 2004 la sistemazione del piazzale della stazione transalpina è al centro dell'articolo dell'architetto Romano Schnabl: "La Stazione Transalpina nel piazzale al confine italo-sloveno tra Gorizia e Nova Gorica". Gli interventi di inseriscono nel programma dei "festeggiamenti" per l'ingresso della Slovenia nella Unione europea (1 maggio 2004) e i lavori, affidati agli architetti Schnabl e Daris, di Gorizia e all'architetto Boris Skolaris di Nova Gorica, prevedevano la ricostituzione della «configurazione originaria del piazzale, includendo al centro del medesimo una piattaforma rotonda, leggermente sopraelevata dal piano carrabile, su cui realizzare un'opera d'arte musiva a ricordo dell'evento». Previste erano pure la rimozione di una limitata sezione di barriera confinaria (corrispondente praticamente alla proiezione sul piano orizzontale del corpo principale dell'edificio della stazione), il rifacimento della pavimentazione del piazzale, la realizzazione di manufatti di arredo urbano.

Nello stesso anno, sul numero 4 (luglio-agosto) l'ingegnere Luca Vittori, delle Autovie Servizi, illustrò "L'adeguamento funzionale degli autoporti di Ferneti e Sezana al confine italo-sloveno". Una semplice rappresentazione grafica, efficace nella sua chiarezza esplicativa, mostra sinteticamente gli



effetti che la realizzazione delle opere al di qua e al di là del valico produrrà dopo l'ingresso della Slovenia nella Unione europea. In pratica l'adozione della medesima normativa comunitaria ridurrà sensibilmente le ispezioni doganali e, quindi, i tempi del trasporto internazionale. «Non sono quindi più necessari i doppi punti di controllo presidiati sia all'ingresso che all'uscita di ogni piazzale, ma è soltanto necessario che il controllo avvenga all'ingresso ed all'uscita del "sistema chiuso" costituito dal piazzale di export italiano e di import sloveno (merci dirette in Slovenia dell'Italia) e viceversa. Quindi invece degli otto posti di controllo sono sufficienti quattro».

Quanto realizzato si evidenzia nella diversa larghezza delle corsie di scorrimento dei veicoli, nel risanamento delle piste di corsa e rifacimento delle curvature delle piste di scorrimento, nella riorganizzazione delle aree di parcheggio per favorire l'entrata e l'uscita degli automezzi, nella realizzazione di un nuovo posto di controllo (con caratteristiche geometriche e materiche utili al più agevole compimento delle operazioni da svolgere).

A proposito di autoporto di Gorizia e della sua trasformazione in interporto, la *Rassegna tecnica* sul numero 6 (novembre-dicembre) del 2005 ospitò l'articolo di Roberto Carollo e Bruno Podbersig "Da autoporto ad interporto, nuova funzione del raccordo ferroviario italo-sloveno". A seguito della entrata della Repubblica slovena nell'Unione europea, l'allacciamento della infrastruttura autoportuale di Gorizia alla rete ferroviaria non è una semplice connessione ma, in relazione alla sua collocazione geografica e alla integrazione economico-commerciale che sta coinvolgendo l'intero comprensorio, ha finito per assumere il valore di vera e propria piattaforma logistica.

La soluzione generale proposta per il nuovo raccordo prevede nelle sue linee generali «la costituzione di un doppio allacciamento in linea sul binario di corsa della ferrovia internazionale Gorizia centrale-Nova Gorica ...; – la formazione di uno scalo di appoggio per prese consegna delle tradotte con fascia tre binari...; – la previsione di due aste specializzate per il carico-scarico dei carri nelle aree di piazzale dell'autoporto destinata all'intermodalità stra-

←
Diagrammi della situazione agli autoporti di Ferneti e Sezana fino al 31 maggio 2004 e al 1° maggio 2004, data di adesione della Slovenia alla Comunità europea

→
I lavori alla stazione di sollevamento dell'acquedotto di Gorizia, con la prova di portata dei pozzi prima della installazione di due pompe provvisorie (aprile 1931)

da-rotaia...; – il tracciamento dell'intero dispositivo in un assetto planaltimetrico razionale, oltre che funzionale...». La società che gestisce l'interporto di Gorizia piattaforma logistico intermodale diede rapido avvio ai lavori della prima fase funzionale limitandosi al momento alla realizzazione di un unico allacciamento, alla formazione di un fascio di presa e consegna accessibile solamente dal lato italiano, alla destinazione di un solo binario all'intermodalità.

L'impianto di raccordo, pur nella sua ridotta esecuzione, è pienamente adeguato a svolgere diverse tipologie di movimentazione; fra queste l'arrivo «di carri containers ... con successivo piazzamento e partenza per la restituzione dei carri vuoti; di carri containers non soggetti a scarico, da stoccare...; di carri vuoti soggetti a carico di containers da camion...; di carri vuoti non soggetti a carico dei containers, da stoccare, eventualmente manovrare e rispedire per altri terminali...».

La collaborazione per progettare e realizzare infrastrutture energetiche (collegamenti elettrici) e impianti tecnologici (prelievo idrico) a carattere transfrontaliero è ben rappresentata da due articoli pubblicati nel 2007.

Il primo dell'ingegnere Carlo Mistretta porta il titolo "Tra Gorizia e Nova Gorica interconnessione elettrica in MT" (*Rassegna tecnica* n. 5 del 2007³) e descrive «...il progetto promosso dalle aziende di distribuzione elettrica Iris di Gorizia ed Elektro Primorska di Nova Gorica per la rete in media tensione a 20kV di Gorizia e la rete in media tensione delle città di Nova Gorica e Šempeter Vrtojba». La interconnessione consente la possibilità di disporre della doppia alimentazione di ciascuna rete cittadina con la propria rete nazionale.

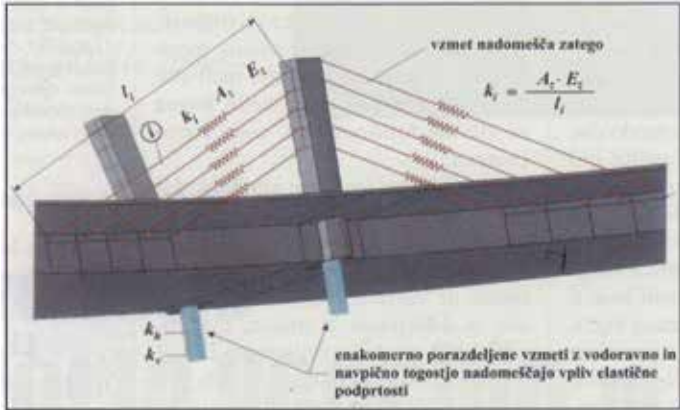
L'articolo riporta una dettagliata descrizione di come è articolata la linea interrata (lunghezza totale tre chilometri, quasi equamente distribuiti tra Italia e Slovenia), delle strutture (cabine primarie) che garantiscono l'allacciamento alle reti nazionale e provinciale, dei gruppi di misura bidirezionali posti sul territorio italiano e sloveno. Come commento finale, l'autore si sofferma su alcune valutazioni strategiche e riferimenti economici. «Il costo dell'opera [...] è stato di circa 650mila euro. La vita utile dell'impianto è di oltre 35 anni. Il recupero dell'investimento è legato alla differenza,

variabile, nel costo dell'energia elettrica in media tensione fra i due stati. «Tale costo è meno evidente nella modalità in assorbimento "in isola" rispetto a quella "in parallelo rigido", a causa degli oneri di modulazione e trasporto che si devono pagare alla distribuzione locale slovena. Da ciò emerge lo scopo principale dell'iniziativa, più attenta alla "sicurezza dell'esercizio" piuttosto che alla speculazione commerciale, al fine di garantire, soprattutto dopo il sorgere di possibile black-out per entrambe le aree servite, una qualità migliore del livello di erogazione dell'energia elettrica».

Il secondo articolo "L'acquedotto di Gorizia esempio di collaborazione transfrontaliera" pubblicato sul numero 6 del 2007 della *Rassegna tecnica*) è scritto dall'ingegnere Augusto Burtolo, direttore di IrisAcqua, e ricorda le vicende dell'approvvigionamento idrico della città. La disamina inizia con la costruzione del primo nucleo dell'acquedotto cittadino da parte del conte Coronini Kromberg a partire dalla sorgente di Moncorona, che mantenne un copioso rifornimento idrico fino agli anni Trenta del secolo scorso per esaurirsi poi del tutto qualche decennio poi. In un manoscritto conservato nell'archivio di IrisAcqua si può leggere che: «Molti e vari furono gli studi intrapresi da illustri geologi ed idrologhi per risolvere l'assillante problema dell'approvvigionamento idrico del Comune, a conclusione dei quali il Bresadola, nel 1902, veniva alla constatazione che esistevano tre soli modi per fornire abbondantemente di acqua potabile la Città di Gorizia e precisamente: 1) le sorgenti di Fontanafredda, 2) l'acqua di falde sotterranee e 3) l'acqua filtrata del fiume Isonzo».

Sulla sorgente di Fontanafredda, che si trova ai piedi del monte Sabotino, l'autore si sofferma per riferire che si tratta di un'acqua a temperatura costante (9,5 gradi) e durezza di appena 12 gradi francesi (inferiore alla maggior parte delle acque minerali; la sua capacità era in grado di coprire ampiamente l'intero fabbisogno della città, passando da meno di 3 milioni di metri cubi all'anno erogati nei primi anni ai 6.675.000 emunti nel 1975 (facendo fronte anche alle necessità civili ed industriali di Nova Gorica) ai quasi dieci milioni attuali. «Con la fine della seconda guerra mondiale l'acquedotto di Gorizia si ritrovò a cavallo tra due stati: le sorgenti di Fontefredda e Moncorona in Jugoslavia,





il serbatoio principale del castello e il grosso della rete di distribuzione in Italia. Si venne così a creare Una situazione delicatissima, riguardante un bene di primaria necessità per la popolazione è infatti la questione venne espressamente menzionata nell'allegato V del trattato di pace firmato a Parigi il 10 febbraio 1947. *Il trattato prevedeva che la Jugoslavia, nella sua qualità di proprietaria delle sorgenti degli impianti idrici di Fonte Fredda e di Moncorona... assicurerà l'approvvigionamento idrico di quella parte del Comune di Gorizia che resterà nel territorio italiano. [...] Jugoslavia ed Italia, entro un mese dall'entrata in vigore del presente Trattato, concluderanno un accordo per la determinazione dei rispettivi oneri.*» In realtà per raggiungere un accordo (stipulato nel luglio 1954 e rimasto in vigore fino a settembre 1957) ci vollero oltre sette anni. Anche per queste difficoltà il Comune di Gorizia deliberò di svincolarsi al più presto possibile dall'insopportabile servitù. «Nel 1958 incaricò il geologo d'Ambrosi e il geofisico dr. Mosetti di eseguire un approfondito studio sulle condizioni geoidrologiche della zona dalle cui risultanze, nel 1959, l'ing. Silvio Curto, fu in grado di redigere il progetto di massima di uno schema completamente nuovo che avrebbe coperto le crescenti esigenze di Gorizia fino all'anno 2000.»

L'exkursus dell'autore si conclude con la presentazione e il commento dei dati dei consumi e dei costi delle fornitura d'acqua fuori confine, prima e dopo la sostituzione della Jugoslavia con la Slovenia; le ultime (di allora, anni Duemila) scelte di IrisAcqua sono state di considerare l'acquisto dell'acqua slovena non è più una scelta obbligata, oggetto di controversie internazionali, ma una scelta manageriale che «in un'ottica di mercato, consente di consolidare la collaborazione economica tra i due Paesi. Da un punto di vista gestionale si sottolinea inoltre come la doppia alimentazione rappresenti un aspetto positivo anche per quanto riguarda la qualità dell'acqua ed il mantenimento di certi e costanti parametri di qualità e sicurezza, risultando positivo il mescolamento dei due flussi d'acqua».

La collaborazione tra Rassegna tecnica e Gradbeni Vestnik

A seguito del citato accordo tra la nostra rivista e la omologa rivista slovena del 2008 di ospitare articoli di carattere tecnico nella nuova rubrica *Alpe Adria*, che in realtà non ebbe un lungo seguito, un primo risultato è l'articolo, non firmato, sulle “Prove di carico sul ponte della Drava a Ptuj in Slovenia” (numero 5, settembre-ottobre 2009). La nota in calce al testo ricorda che «L'articolo fa parte di un pro-

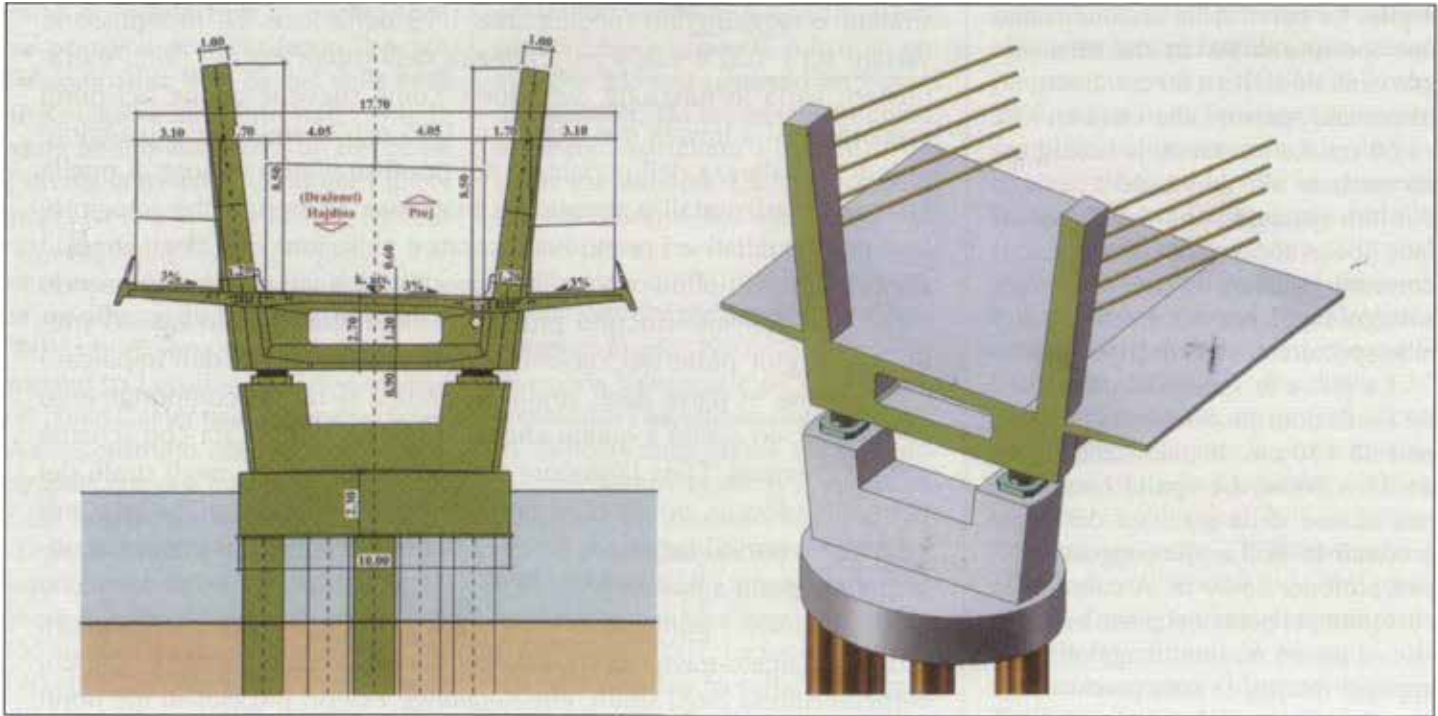
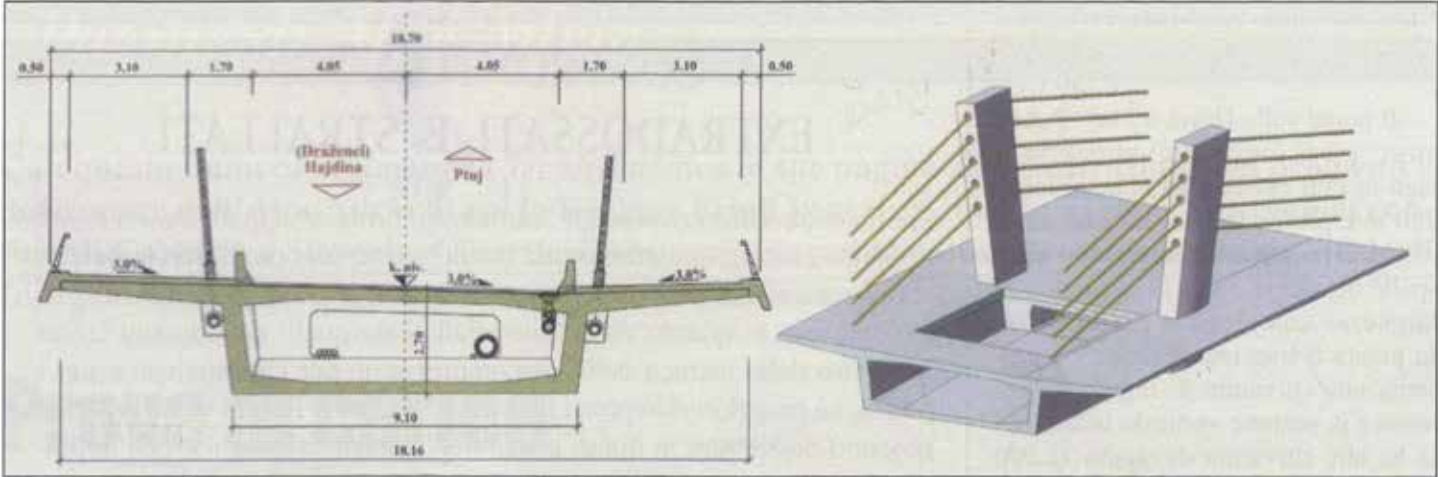
←
Modellazione degli stralli e della struttura di sostegno
nel programma COSMOWorks 2007

→
Sezione trasversale del ponte attraverso i piloni
e la pila con vista assonometrica
sezionata nella parte superiore della costruzione

getto di ricerca “Analisi teorico-sperimentale della nuova tecnologia ‘extradosed’ nella costruzione di ponti, codice L.2-7/90-0797, che è finanziata dall'Agenzia pubblica per l'attività di ricerca della Repubblica Slovena (javna agencija za raziskovalno dejavnost RS) e dalla “Società progettante ponting d.o.o., Maribor».

Le prove di carico sono in un certo senso il “pretesto” per presentare ai lettori della rivista le differenze compositive, di calcolo e di verifica, dei ponti extradossati, che taluni considerano una via di mezzo tra gli impalcati precompressi e i ponti strallati. Questa differenziazione «...può essere però ingannevole in quanto sia i ponti strallati che quelli extra adossati fanno largo uso della tecnica della precompressione per gli impalcati e per i piloni. Le maggiori differenze tra i ponti strallati e i ponti extradossati si possono riassumere in questi punti: nell'altezza dei piloni e dell'impalcato e nella funzione degli stralli».

Le prove di carico sul ponte estradosato sul fiume Drava sono risultate utili a determinare gli spostamenti ottenuti durante il collaudo (modello del ponte sviluppato con il software SolidWorks 2007) rispetto agli spostamenti calcolati in fase progettuale (programmi COSMOSWorks 2007 e RM2004) e hanno confermato l'adeguatezza delle metodologie di modellazione utilizzate e l'equivalenza dei differenti modelli matematici presi in considerazione. In conclusione «Da quanto esposto si può vedere come un modello 3D del ponte può essere utilizzato anche in fase di predimensionamento. Il confronto tra le deformazioni calcolate e rilevate nella prova di carico dimostra come, nell'ambito di un approccio ingegneristico, entrambi i modelli di calcolo si equivalgono».



NOTA 1
Per inciso va ricordato che European è un programma europeo che indice concorsi rivolti a giovani (under 40) progettisti di tutto il mondo, organizzato da una associazione che affilia una ventina di paesi europei. Coinvolge in ogni edizione un gran numero di luoghi urbani che si interrogano sul loro modo di “essere città”, estendendo la ricerca da un piano esclusivamente funzionale a un insieme di proposte di valore urbano, architettonico, paesaggistico e sociale. In questo senso, European è uno strumento che consente ai giovani progettisti di individuare e sviluppare strategie innovative per contesti urbani caratterizzati da processi di trasformazione in atto o in potenziale avvenire. L'edizione di European 2, in particolare, perseguiva l'obiettivo di impegnare i concorrenti nello studio e formulazione di proposte di ricomposizione urbana di una determinata città, assegnando all’“habitat” un ruolo importante se non predominante. In pratica veniva chiesta una progettazione in grado di attivare, anche con azioni mirate di riqualificazione, iniziative in grado di sviluppare l'evoluzione complessiva dell'area urbana coordinando le esigenze emerse a seguito della molteplicità degli stili di vita e del loro cambiamento. Ben undici nazioni per un totale di quasi cinquanta città: questo era il ventaglio di realtà da indagare e da progettare all'alba degli anni Novanta del secolo scorso.

NOTA 2
Il trattato di pace di Parigi del 19 febbraio 1947, che stabilì i nuovi confini

tra Italia e Jugoslavia, venne reso esecutivo nella notte tra il 14 e 15 settembre dello stesso anno, quando si tracciò il confine tra i due Stati, ponendo in un certo senso le basi per la costruzione di una nuova città (Nova Gorica) al di là della storica Gorizia. Le due città seguirono percorsi di ricostruzione e sviluppo autonomi, quasi mai paralleli. Un giorno, esattamente domenica 13 agosto 1950, si verificò un fatto sorprendente: le sbarre della recinzione che divideva le due città vennero aperte e Gorizia fu pacificamente invasa da migliaia di jugoslavi che senza alcuna limitazione, poterono assistere alla messa, fare visita ad amici e parenti, entrare nei negozi per acquistare quei prodotti che oltre confine non sempre si trovavano. Un prodotto più di altri andò a ruba: le scope di saggina non presenti nei negozi jugoslavi, così che quel 13 agosto verrà ricordato come “la domenica delle scope”.

NOTA 3
La copertina del numero 5 della Rassegna tecnica (foto di Giulia Candussi) mostra la piastra inserita nella pavimentazione della piazza Transalpina che riporta un breve tratto di una linea tratteggiata e le date 1947 (anno della divisione del territorio e della città di Gorizia tra Italia e Jugoslavia) e 2004 (anno di adesione della Slovenia alla Comunità europea) a testimonianza di come in meno di sessant'anni questo luogo sia diventato il “ricordo” di un confine, con la eliminazione di ogni barriera confinaria.

ARTICOLI SUL CONFINE TRANSFRONTALIERO GORIZIA-NOVA GORIZIA PUBBLICATI SULLA RASSEGNA TECNICA DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

- Anno 1971 | numero 2 (marzo-aprile)
 - VUANO ELVIO, *La ristrutturazione del valico stradale di Gorizia*
- Anno 1971 | numero 3 (maggio-giugno)
 - ŠAREC ALEŠ, *Pianificazione stradale e politica dei trasporti nella repubblica slovena*
- Anno 1971 | numero 5 (settembre-ottobre)
 - MLAKAR VINKO, *Lo sviluppo del sistema urbano nelle regioni di confine*
- Anno 1972 | numero 3 (maggio-giugno)
 - ACATO ANGELO, *Casa Rossa e Ferneti: la corsa agli aeroporti di confine*
- Anno 1972 | numero 5 (settembre-ottobre)
 - C.M., *Il piano autostradale sloveno. Da Prevallo: Ferneti-Trieste o Gorizia?*
- Anno 1973 | numero 6
 - T.R., *Contestati a Ferneti i lavori dell'aeroporto*
- Anno 1977 | numero 5 (settembre-ottobre)
 - COSTA ROBERTO, *Gorizia nella realtà internazionale* (redazionale), *L'aeroporto al valico di Ferneti sul Carso*
- Anno 1985 | numero 4 (luglio-agosto)
 - ROCCO MASSIMO, SCHNABL ROMANO, *Ricordo di Max Fabiani. La storia territoriale e urbana di Gorizia e Nova Gorica*
- Anno 1985 | numero 5 (settembre-ottobre)
 - CAPPELLA PIER RAIMONDO, *L'inquinamento del Corno in territorio jugoslavo contamina le acque dell'Isonzo*
- Anno 1992 | numero 2 (marzo-aprile)
 - ALFONSO ANGELILLO, ANTONIO ANGELILLO, VANNA CORAZZINA, CHIARA MENATO, *Progettare il confine*
- Anno 1994 | numero 6 (novembre-dicembre)
 - ALFONSO ANGELILLO, ANTONIO ANGELILLO, CHIARA MENATO, *Il futuro di Gorizia e di Nova Gorica*
- Anno 1996 | numero 5 (settembre-ottobre)
 - HUMAR GORAZD, *Novant'anni di storia del ponte di Salcano*
- Anno 2003 | numero 3 (maggio-giugno)
 - ENZO SPAGNA, *Gorizia Nova Gorica e Šempeter Vrtojba le nuove frontiere della pianificazione*
- Anno 2003 | numero 4 (luglio-agosto)
 - CANDUSSI ELIO, *Il trasporto pubblico tra Gorizia e Nova Gorica*
- Anno 2004 | numero 1 (gennaio-febbraio)
 - SCHNABL ROMANO, *La Stazione Transalpina nel piazzale al confine italo-sloveno tra Gorizia e Nova Gorica*

- Anno 2004 | numero 2 (marzo-aprile)
 - OSVALDO DE CASTRO, *Due città di confine al centro della nuova Europa*
- Anno 2004 | numero 4 (luglio-agosto)
 - LUCA VITTORI, *L'adeguamento funzionale degli aeroporti di Ferneti e Sežana al confine italo-sloveno*
- Anno 2005 | numero 3 (maggio-giugno)
 - redazionale, *Incontro a Gorizia degli ingegneri del Friuli Venezia Giulia e della Slovenia. La Camera degli ingegneri sloveni*
 - ELIO CANDUSSI, *Cruciverba internazionale della toponomastica stradale nelle aree di confine*
- Anno 2005 | numero 6 (novembre-dicembre)
 - ROBERTO CAROLLO, BRUNO PODBERSIG, *Da aeroporto ad interporto, nuova funzione del raccordo ferroviario italo-sloveno*
- Anno 2006 | numero 3 (maggio-giugno)
 - ELIO CANDUSSI, *L'espansione della rete di trasporto programma prioritario della Slovenia*
- Anno 2007 | numero 5 (settembre-ottobre)
 - CARLO MISTRETTA, *Tra Gorizia e Nova Gorica interconnessione elettrica in MT*
- Anno 2007 | numero 6 (novembre-dicembre)
 - AUGUSTO BURTULO, *L'acquedotto di Gorizia esempio di collaborazione transfrontaliera*
- Anno 2008 | numero 2 (marzo-aprile)
 - ELIO CANDUSSI, *Promossa la collaborazione tra la Rassegna tecnica e la Gradbeni Vestink di Lubiana*
- Anno 2008 | numero 4 (luglio-agosto)
 - GAETANO COLA, *Iniziata la collaborazione tra la Rassegna tecnica e la Gradbeni vestnik di Lubiana*
- Anno 2009 | numero 3 (maggio-giugno)
 - DONADA MARINO, *In corso di completamento il tronco Vrtojba (Gorizia – Razdrto (Prevallo) sulla direttrice del Corridoio 5*
- Anno 2009 | numero 5 (settembre-ottobre)
 - (regione Alpe Adria: Carinzia, Friuli Venezia Giulia, Slovenia), *Prove di carico sul ponte della Drava a Ptuj in Slovenia*
- Anno 2010 | numero 2 (marzo-aprile)
 - CANDUSSI ELIO, *Adria_A progetto transfrontaliero per il nodo ferroviario di Gorizia*
- Anno 2013 | numero 4 (luglio-agosto)
 - CANDUSSI ELIO, *Il recupero museale delle cannoniere del Brestovec*
- Anno 2014 | numero 2 (marzo-aprile)
 - ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA, *Quale Piano urbanistico per Gorizia e Nova Gorica*

- ROBERTO BAROCCHI
Una bellissima esperienza
400, p. 6
- ANDREA BELLAVITE
Questo è l'Isonzo
404, p. 24
- GRAZIELLA BLOCCARI
La mia esperienza
in Redazione di Rassegna Tecnica:
un viaggio lungo quasi venticinque anni
400, p. 13
- FABIA CABRINI
Luisa Morassi architetta negli anni del Bauhaus
404, p. 76
- ELIO CANDUSSI
Il Sabotino tra sogni e realtà
404, p. 68
- ROBERTO CAROLLO
Il collaudo statico delle opere
di stabilizzazione
della frana di Perarolo
400, p. 46
- GIOVANNI BATTISTA (TITA) CARULLI
Ricordi di un membro del Comitato
di Redazione
400, p. 16
- STEFANO DEL GIUDICE
Presidente del consiglio di amministrazione
per due trienni
400, p. 18
- ALENKA DI BATTISTA
Abitare a Nova Gorica negli anni della
Jugoslavia
404, p. 63
- MARINO DONADA
La soddisfazione di aver promosso
la visita al cantiere della freedom tower
a New York
400, p. 14
- GIORGIO DRI
Caro ingegnere, caro architetto...
400, p. 4
- Il primo articolo che scrissi
400, p. 8
- 1925-2025: un secolo in cento parole
401, p. 13
- La rivista Rassegna tecnica
ricorda i suoi promotori, direttori, redattori
401, p. 33

RASSEGNA TECNICA 2025



- Esercitare l'attività professionale
in forma cooperativa
402, p. 46
- La terrazza a mare tra passato e futuro
403, p. 11
- Il ponte di Osimo
403, p. 44
- Nova Gorica e Gorizia, due città unite
dalla cultura in un modello transfrontaliero
404, p. 3
- Città e territori di confine
sulle pagine della Rassegna tecnica
404, p. 82
- VITTORIO DRIGO
Evoluzione della Rassegna tecnica
400, p. 20
- ELETTRA SINCROTRONE
Elettra 2.0:
la nuova frontiera della luce di sincrotrone
403, p. 14
- LIVIO FANTONI
Nasce la Rassegna tecnica
del Friuli Venezia Giulia srl
400, p. 6
- CARLO FRAUSIN
Un agronomo nella redazione di Rassegna
Tecnica del Friuli Venezia Giulia
400, p. 19
- GIANLUIGI GALLENTI
Gli studi economici a Trieste e il mondo
produttivo: cento anni di storia
402, p. 42

- CHRISTIAN GIACOM
Stabilimento Fantoni a Osoppo:
il più grande fotovoltaico industriale a tetto d'Italia
403, p. 33
- DANIELE GOI
L'esperienza pratica del cantiere
a fianco della didattica universitaria
403, p. 6
- Rassegna tecnica:
tempo-definizioni-riflessioni
400, p. 10
- GORAZD HUMAR
I ponti sanno anche raccontare...
404, p. 14
- MONICA IOGNA PRAT
La progettazione dei sistemi integrati
per controsoffitti e corpi illuminanti
401, p. 27
- MATEJ KLANJSCEK
Gorizia e Nova Gorica: un'opera transfrontaliera
404, p. 26
- KATJA KOSIC
La riqualificazione della stazione di Nova Gorica:
dal prodigio tecnologico al complesso dimenticato
404, p. 34
- DIEGO KUZMIN
La nuova piazza Vittoria che nel 2001
si voleva pronta per il millennio della città
404, p. 53
- ROBERTO MAFFIOLI
Virtualift: architettura tecnologica
dell'ascensore panoramico virtuale
a Palmanova
402, p. 4
- ARMANDO MAMMINO
La storica frana di Perarolo di Cadore
in formazioni gessose
400, p. 36
- MAURIZIO MARUSSI
Requisiti dimensionali delle scrivanie
per ufficio
402, p. 39
- PIETRO MIANI
Navigare verso un futuro più sostenibile:
l'esperienza dell'Università di Trieste
402, p. 33
- GIANNI MENCHINI
Insediare una nuova attività produttiva
in un sito inquinato è complicato ma si può
401, p. 8



ELENA MORO
Excursus del Notiziario Ingegneri attraverso copertine e colophon
401, p. 30

CARLO TOMASO PARMEGIANI
Comunicare a tutti
400, p. 12

L'intelligenza artificiale: uno strumento che modellerà il nostro futuro
400, p. 33

Il parco fotovoltaico di Remanzacco: esempio virtuoso di riuso di aree dismesse
401, p. 6

ALBERTO PICH
L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia nell'ambito di GO!2025
404, p. 11



ALESSANDRO PUHALI
Il Nodo ferroviario di Gorizia – Nova Gorica – Šempeter-Vrtojba
404, p. 42

IGOR RIGIDO
Ingegnere Roberto Costa, progettista, amministratore pubblico, docente
401, p. 38

TAGLIALATELA SIMONE
Navigare verso un futuro più sostenibile: l'esperienza dell'Università di Trieste
402, p. 33



GIULIANA SOMMA
Calcestruzzo strutturale con aggregato riciclato
403, p. 38

DONICOLA TORRESAN
Calcestruzzo strutturale con aggregato riciclato
403, p. 38

GIOVANNI TUBARO
L'esperienza pratica del cantiere a fianco della didattica universitaria
403, p. 6

NICOLA VENCO
La progettazione dei sistemi integrati per controsoffitti e corpi illuminanti
401, p. 27



LORENZO VERONESE
Il progetto di riqualificazione del palazzo comunale di Monfalcone. La memoria strutturata
402, p. 11

DONATA VIANELLI
Gli studi economici a Trieste e il mondo produttivo: cento anni di storia
402, p. 42

WALTER VIDONI
Proventi certi e spese oculte per la gestione della Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia
400, p. 11

DOMENICO VISINTINI
L'esperienza pratica del cantiere a fianco della didattica universitaria
403, p. 6

LUCA VITTORI
La manutenzione dei ponti in FVG Strade spa: riflessioni
404, p. 18

ENRICO ZORZI
conoscere la Rassegna tecnica correggendo le bozze
400, p. 7

NICHOLAS ZUPANCICH
Navigare verso un futuro più sostenibile: l'esperienza dell'Università di Trieste
402, p. 33

IL NOTIZIARIO INGEGNERI 2025

NOTIZIARIO N. 400

PRIMO PIANO
Il Notiziario degli Ingegneri del Friuli Venezia Giulia

LAVORI PUBBLICI
La responsabilità del RUP nei pagamenti della subappaltatrice da parte della ditta appaltatrice

Il DURC irregolare esclude l'impresa dalla gara?

Come calcolare l'anticipo del contratto nel codice degli appalti

Nuove linee guida ANCI sul Correttivo Appalti 2025

GIURISPRUDENZA
Quale titolo abilitativo serve per rendere abitabile il sottotetto
Obbligatorio per le imprese assicurarsi contro le calamità naturali

AMBIENTE E SICUREZZA
Il recupero dei rifiuti edili
La nomina di un preposto solleva il datore di lavoro dalle responsabilità?

NORMATIVA TECNICA
Definizione di Volume tecnico e parametri da considerare
Norme antincendio e procedure per le attività di intrattenimento e spettacolo

VARIE
Dall'Agenzia delle Entrate novità sui tributi
Mappe catastali on-line con dati in formato aperto

NOTIZIARIO N. 401

PRIMO PIANO
Il Nuovo Regolamento Europeo sui prodotti da costruzione

LAVORI PUBBLICI
Come si applica l'equo compenso dopo il Correttivo

Chiarimenti sui compensi al Collegio consultivo tecnico

GIURISPRUDENZA
Un ribasso pari al 100% su “spese e oneri accessori” è compatibile con l'equo compenso?
Criteri per la valutazione di CCNL equivalenti

AMBIENTE E SICUREZZA
La segnalazione tempestiva delle condizioni di pericolo

NORMATIVA TECNICA
Controlli sui materiali per pratiche di sanatoria strutturale e condono edilizio
L'inagibilità strutturale può far decadere il vincolo culturale?

VARIE
Come sanare un abuso edilizio ereditato?

Volture catastali più semplici con il nuovo servizio online

NOTIZIARIO N. 402

PRIMO PIANO
Chiarimenti del MIT sull'obbligatorietà del BIM negli appalti di lavori sopra i 2 milioni di euro

LAVORI PUBBLICI
Chiarimenti ANAC in tema di incentivi per funzioni tecniche post correttivo

Frazionamento artificioso e documentazione carente negli interventi di messa in sicurezza

GIURISPRUDENZA
Sulla verifica dell'anomalia la competenza è del RUP
Niente soccorso istruttorio per chi viola il limite al subappalto nella categoria prevalente

Infortunio in cantiere in condizioni climatiche estreme

Spetta al RUP recuperare la certezza dei tempi di conclusione della procedura d'appalto

AMBIENTE E SICUREZZA
Analisi delle disposizioni in materia HSE con la Legge Delega n. 91/2025

Pubblicata la nuova Circolare Accredia per la certificazione dei professionisti HSE
Firmato il nuovo Protocollo nazionale sulle emergenze climatiche e sicurezza sul lavoro

NORMATIVA TECNICA
La norma UNI 11967-2025 per le armature in acciaio

VARIE
Frazionamenti catastali: novità per il deposito online presso i Comuni

NOTIZIARIO N. 403

PRIMO PIANO
La Circolare esplicativa sulle modifiche al Codice regionale dell'edilizia

Documento programmatico 69° Congresso Nazionale Ordini degli Ingegneri d'Italia

LAVORI PUBBLICI
Il ritardo nel pagamento del contributo ANAC può comportare l'esclusione dalla gara?

Equo compenso negli appalti pubblici: buone notizie per i professionisti

GIURISPRUDENZA
La ricostruzione di un rudere è nuova opera e non ristrutturazione

I tempi di prescrizione degli errori di progettazione e la responsabilità del D.L. e del progettista

AMBIENTE E SICUREZZA
Nuove Linee guida antincendio per impianti fotovoltaici

NORMATIVA TECNICA
Nuove regole per attestazione predisposizione della banda ultra larga

VARIE
La guida completa 2025 e le novità 2026 del Conto Termico 3.0

Consiglio Nazionale Ingegneri
Funzione Formazione

2023 Consiglio Nazionale degli Ingegneri
[Vai alla Guida dell'utente](#) & [Contatti](#)

P.I. 0011886-1002

Sistema compatibile con [Windows 8/10](#) & [Linux](#) / Mac - Microsoft Edge 80+

Ricerca e Gestione Pratiche
Basta Leggere

Richiedi

Richiedi codice

Regolamento 2018

Articoli su rivista

DESCRIZIONE ATTIVITÀ SVOLTE

Articolo su rivista

Saranno riconosciute 2,5 CFP per ogni articolo di lunghezza pari ad almeno 5000 caratteri (spazi esclusi) pubblicato su una delle riviste indicizzate da SCOPUS o Web of Science e/o comprese tra quelle riconosciute dall'ANVUR per l'area di ricerca Area B – Ingegneria civile e architettura, e Area 9 – Ingegneria industriale e dell’informazione. Sono altresì riconosciuti 2,5 CFP per ogni articolo pubblicato su riviste del CNL (l’Ingegnere Italiano, Il Giornale dell’Ingegnere) ed è inserito in un elenco aggiornato annualmente dal CNL anche su istanza dell’Editore o degli Ordini.

Data pubblicazione*

gg/mm/aaaa

TITOLO ARTICOLO*

Rivista*

Descrizione articolo*

Link articolo

Allegati*

Puoi allegare un massimo di 10 file, massimo 15Mb a file

Seleziona un file

Dichiarazione redatta ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. N. 445/2000*

Conoscendo delle sanzioni penali richiamate dall’art.76 del DPR 445/00 in caso di dichiarazioni mendaci e della decadenza dai benefici eventualmente conseguiti al provvedimento emanato sulla base di dichiarazioni non veritiere, di cui all’art.75 del DPR 445/00, ai sensi e per gli effetti dell’art.47 del citato DPR 445/00,sotto la propria responsabilità dichiaro che:

☐ Ha una lunghezza pari ad almeno 5.000 caratteri

☐ su una delle riviste indicizzate da SCOPUS o Web of Science e/o comprese tra quelle riconosciute dall'ANVUR per l'area di ricerca Area B – Ingegneria civile e architettura, e Area 9 – Ingegneria industriale e dell’informazione.
Il Giornale dell’Ingegnere o nell’elenco aggiornato dal CNL.

TORNA INDETTO

CONTINUA

Presidente: **Stefano Guatti** (Udine)
 Vice Presidente: **Giovanni Basilisco** (Trieste)
 Segretario: **Giuseppe Monfreda** (Udine)
 Tesoriere: **Silvio De Blasio** (Pordenone)
 Consiglieri: **Pietro Zandegiacomo Rizìò** (Gorizia),
Giovanni Piccin (Udine), **Vittorio Bozzetto** (Pordenone),
Ermanno Simonati (Trieste), **Mario Tedeschi** (Pordenone),
Massimo Barban (Trieste), **Gianpaolo Cocco** (Gorizia),
Alberto Pich (Gorizia)

Commissioni in corso di nomina

Segretario: **Giuseppe Monfreda** (Udine)
 Tesoriere: **Silvio De Blasio** (Pordenone)
 Consiglieri: **Pietro Zandegiacomo Rizìo** (Gorizia),
Giovanni Piccin (Udine), **Vittorio Bozzetto** (Pordenone),
Ermanno Simonati (Trieste), **Mario Tedeschi** (Pordenone),
Massimo Barban (Trieste), **Gianpaolo Cocco** (Gorizia),
Alberto Pich (Gorizia)

Presidente: Pietro Zandegiacomo Riziò Vice Presidente: Alberto Pich Segretario: Elisa Fina Tesoriere: Michele Dilena Consiglieri: Tania Ciot, Gianpaolo Cocco, Alberto Mario Landri (sez. B), Eleuterio Proia, Davide Rigonat	Commissioni • Pareri: Pietro Zandegiacomo Riziò (Presidente), Paolo Delpin, Claudio Gurtner, Renzo Lupi, Stefano Miniussi, Angelo Santangelo, Andrea Spada • Industria e Informatica: Francesco Alibrandi, Roberto Demarchi, Michele Dilena, Silvia Furlan • Energia/Impianti: Eleuterio Proia, Luca Amoroso, Paolo Blazic, Marco Chiozza, Rosario Lo Cascio, Angelo Santangelo, Dennis Tandin • LLPP/Sicurezza: Giacomo Bartelloni, Lorenza Marolo, Alessandro Pagotto, Ezio Paolo Pellizzoni, Riccardo Rigonat, Giovanni Rodà, Mauro Ussai • Strutture: Claudio Bensa, Isaia Clemente, Gianpaolo Cocco, Michele Dilena, Andrea Spada • Urbanistica, Edilizia, Paesaggio, Ambiente: Marco Chiozza, Tania Ciot, Elisa Fina, Giacomo Milano, Ezio Paolo Pellizzoni, Roberto Perin, Davide Rigonat
--	---

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI PORDENONE

Presidente: Vittorio Bozzetto Vice Presidente: Erica Blasizza Segretario: Anna Fossaluzza Tesoriere: Sandro Zaccaria Consiglieri: Elisa Bagolin, Gianluca Bubbola, Mabel Callegaro, Silvio De Blasio, Marco Giacomini, Andrea Grava, Giuseppe Perissinotto	Commissioni • Gestione del territorio e dei lavori pubblici: Anna Fossaluzza, Giuseppe Perissinotto • Industria 4.0: Vittorio Bozzetto • Impianti energia e ingegneria antincendio: Silvio De Blasio, Andrea Grava • Processi industriali: Marco Giacomini • Salute e sicurezza nel lavoro: Sandro Zaccaria • Sviluppo sostenibile e transizione ecologica: Elisa Bagolin, Erica Blasizza • Tecnologia delle costruzioni: Gianluca Bubbola, Mabel Callegaro • BIM: Pasquale Lucia
---	--

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI TRIESTE	
Presidente: Giovanni Basilisco	Commissioni e relativi Coordinatori e Consiglieri referenti
Vice Presidente: Ermanno Simonati	• Ambiente: Vito Antonio Ardone, Giulio Ossich

Presidente: Giovanni Basilisco Vice Presidente: Ermanno Simonati Segretario: Marina Palusa Tesoriere: Nicolò Carbi Consiglieri: Agostino Accardo, Massimo Barban, Giacomo Del Zotto (sez. B), Valentina Ferneti, Edoardo Marega, Giulio Ossich, Vincenzo Zanelli	Commissioni e relativi Coordinatori e Consiglieri referenti • Ambiente: Vito Antonio Ardone, Giulio Ossich • Prevenzione Incendi: Marco Karel Huisman, Giovanni Basilisco • BIM: Stefano Longhi, Ermanno Simonati • Biomedica: Valeria Laudicina, Agostino Accardo • Energia e Impianti: Michele Savron, Massimo Barban • Forense: Giulio Gregori, Giulio Ossich • Giovani: Yana Carbone Karpets, Edoardo Marega • Industria: Alberto Simini, Vincenzo Zanelli • Informatica: Guido Walcher, Nicolò Carbi • Lavori Pubblici: Francesca Petrovich, Ermanno Simonati • Navale: Claudio Bressiani, Edoardo Marega
--	--

- Sicurezza: **Davide Noveri, Giacomo Del Zotto**
- Strutture: **Salim Fathi, Giovanni Basilisco**
- Urbanistica, Edilizia e del Paesaggio: **Elisabetta Delben, Marina Palusa**

Presidente: Giovanni Piccin Vice Presidenti: Genziana Buffon, Elena Moro Segretario: Giacomo Borta Tesoriere: Giuseppe Monfreda Consiglieri: Raniero Battista Brosolo, Valentina Cabbai, Silvia De Cecco, Luigi Lorusso, Alberto Miotti, Piero Palumbo, Silvia Rivilli, Cristiano Roselli Della Rovere, Alex Tuan, Marco Bottega	Commissioni Consultive in corso di nomina • Parcelle • Industria • Urbanistica e Mobilità/Ingegneria Edilizia • Mista Ordine-Università • Strutture • Sicurezza • Energia e Impianti • Geotecnica e Idraulica • Giovani • Ingegneria dell'Informazione • Ingegneri della Sezione B
---	--

Commissioni Consiliari

- Comunicazione: **Giacomo Borta, Silvia De Cecco, Elena Moro, Alex Tuan**
- Deontologia e Tutela della Professione: **Cristiano Rosselli, Della Rovere, Giovanni Piccin, Valentina Gabbai**
- Formazione: **Genziana Buffon, Luigi Lorusso, Giuseppe Monfreda, Silvia Rivilli**

- Giovani
- Ingegneria dell'Informazione
- Ingegneri della Sezione B
- Lavori Pubblici
- Ingegneria Forense
- Ingegneria Clinica
- BIM
- Ambiente e Territorio
- Antincendio/CVLPS
- Pari Opportunità

- Ambiente e Territorio
- Antincendio/CVLPS
- Pari Opportunità

**RASSEGNA TECNICA
DEL FRIULI VENEZIA GIULIA
& NOTIZIARIO INGEGNERI**



RASSEGNA TECNICA DEL FRIULI VENEZIA GIULIA UN QUALIFICATO OSSERVATORIO DEGLI EVENTI TECNICI E AMMINISTRATIVI CHE AVVENGONO IN REGIONE

Da oltre settant'anni, sulle sue pagine,
professionisti, docenti, amministratori e imprenditori
hanno presentato progetti e opere di interesse regionale:
vie di comunicazione e trasporti,
trasformazioni urbane e attività produttive,
attrezzature collettive e salvaguardia dell'ambiente,
iniziative per la ricostruzione e sviluppo post-sismico



RASSEGNA TECNICA DEL FRIULI VENEZIA GIULIA UN ARCHIVIO CHE SI APRE A NUOVI AUTORI E NUOVI LETTORI