

4) che il CURRICULUM del Soggetto richiedente è il seguente:  
**CURRICULUM di Italia Nostra – sez. Trieste**

**Italia Nostra** è un'associazione nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della nazione, fondata a Roma nel 1955 da un gruppo di persone di cultura: uomini di lettere, storici, artisti, urbanisti, critici d'arte. Oggi l'associazione conta oltre 220 sezioni in tutta Italia che contribuiscono alla tutela e alla diffusione della cultura della conservazione, intesa come progresso culturale e civile.

Nella difesa e nella valorizzazione del nostro patrimonio culturale e naturale Italia Nostra ha sempre avuto alla base di ogni iniziativa lo studio, la documentazione storica, archivistica, naturalistica, fotografica dei temi in oggetto, quali elementi indispensabili per ogni azione corretta di salvaguardia. Inoltre, nel perseguimento dei suoi fini istituzionali, l'associazione si confronta e collabora con le Istituzioni locali, regionali e nazionali e con altre associazioni.

La **Sezione triestina di Italia Nostra** è nata nel 1962 per iniziativa di alcuni soci che si sono proposti di realizzare anche a Trieste e nel territorio della provincia gli obiettivi dell'associazione. In base al regolamento nazionale, la sezione ha un consiglio direttivo, un presidente, uno o più vicepresidenti e una segreteria.

Uno degli obiettivi fondamentali di Italia Nostra-Sezione di Trieste è **la tutela del patrimonio storico-architettonico e archeologico**, sia nelle sue manifestazioni più significative, come la città romana, il porto vecchio, i palazzi storici, il paesaggio urbano, che in quelle meno note che costituiscono, nel loro insieme, una testimonianza diffusa della storia della città.

Negli anni '90 Italia Nostra si è battuta contro i previsti sventramenti del centro storico con la creazione di un Comitato per la difesa di **Cittavecchia**. In quest'ambito di interessi culturali, la Sezione ha fatto restaurare nel 2007 (con proprio progetto e fondi regionali) il **torrione** appartenente alla **cinta muraria di epoca tardoromana** (IV-V sec. d.Cr.) che si trova accanto alla Scalinata delle Medaglie d'oro in Cittavecchia.

Da oltre vent'anni è oggetto di studio, di pubblicazioni e di proposte innovative il **comprensorio storico monumentale del Porto vecchio**. Con le competenze raggiunte attraverso gli studi d'archivio, la nostra sezione ha ottenuto che il distretto portuale dismesso di Trieste fosse sottoposto nel 2001 a vincoli di tutela e che fosse avviato un percorso di recupero funzionale. Numerosi sono stati i convegni e le iniziative culturali sul tema del Porto vecchio.

Inoltre la Sezione di Trieste ha collaborato con le Istituzioni per la valorizzazione del porto storico di Trieste all'estero. Attraverso iniziative culturali internazionali con i consolati italiani dei grandi porti del nord Europa (Amburgo, Brema, Londra...) Italia Nostra ha fatto conoscere il valore del Porto vecchio in gran parte d'Europa.

Oggi l'impegno di Italia Nostra è quello di arrivare al restauro e al recupero funzionale di tutti i magazzini storici con il consolidamento delle strutture, la salvaguardia degli esterni e con l'inserimento di attività sociali, economiche, culturali e tecnologiche sul modello nordeuropeo, nel rispetto dell'identità storica e paesaggistica del sito. A tal fine l'associazione ha dato il via al **POLO MUSEALE DEL PORTO**, presentato il Masterplan e il progetto dell'Harbour College da realizzare nel magazzino 20 e sta collaborando con le Istituzioni per insediare nel Porto vecchio un parco tecnologico – energetico, in accordo con il programma "Trieste città della scienza".

Spesso interventi inaccettabili su **edifici, ville, aree e piazze storiche** hanno indotto

l'associazione a intervenire chiedendo alla Soprintendenza regionale la verifica dell'interesse culturale degli edifici e delle aree minacciate. L'associazione ha difeso l'integrità storica di **piazza Libertà** e ha cercato di difendere con varie iniziative, ma senza successo, l'identità storica, prospettica e paesaggistica del **canale di Ponterosso**, in cui è stato costruito un ponte pedonale moderno, non necessario e incongruente con l'ambiente ottocentesco del sito.

Altro progetto avversato, per motivi ambientali ma soprattutto per la sua rilevante pericolosità (rischio di esplosioni con effetto domino), è il **rigassificatore** che la società Gas Natural intendeva costruire a Zaule a contatto con la zona abitata.

Poiché alle spalle di Trieste si erge l'altopiano del Carso, dove le manifestazioni del carsismo sono di tale rilevanza, che da esso prende nome la branca della geologia (Carsismo) che studia tali fenomeni, la Sezione di Trieste ha posto la **tutela del Carso triestino, con le sue propaggini** fino al mare, tra le proprie missioni fondamentali, annoverando tra i propri collaboratori alcuni studiosi di chiara fama. Un esempio è la grande battaglia sostenuta e persa, assieme al WWF, per la difesa ambientale e paesaggistica della **baia di Sistiana** dove, malgrado l'intervento di studiosi e di esperti e il ricorso al TAR, il progetto di riqualificazione, ritenuto devastante dell'ambiente e non conforme agli interessi dei fruitori della baia, è stato approvato e in parte realizzato.

Il **verde urbano** è entrato tra i compiti di tutela dell'associazione da quando è stata evidenziata una certa carenza di manutenzione e le segnalazioni dei cittadini hanno chiesto, anni fa, una maggiore attenzione alla gestione delle aree verdi e dei parchi urbani. L'associazione ha potuto collaborare attivamente, due volte, con il Comune di Trieste per la formazione del **"Regolamento sul verde pubblico"**.

A seguito delle condizioni di **degrado del parco di Miramare**, dal 2012 l'associazione ha dedicato anni di studio e documentazione fotografica agli ambienti vegetali, alle strutture e agli arredi del parco, allo scopo di promuoverne la riqualificazione. La mostra sulla situazione del parco, realizzata nel 2015, ha fatto il punto sulla situazione ma non ha concluso l'impegno dell'Associazione nel monitoraggio del parco, nella promozione del restauro e di una corretta conduzione.

La sezione di Trieste, annoverando tra i suoi soci diversi insegnanti, si è sempre impegnata in attività di **educazione ambientale** con l'organizzazione di conferenze e di corsi di aggiornamento sulla storia e l'ambiente per insegnanti e per il pubblico. I cicli di conferenze organizzati dalla sezione di Trieste risalgono agli anni '90 e continuano tuttora in collaborazione con l'Università di Trieste, il Museo di Storia Naturale, studiosi ed esperti.

Anche la **collaborazione con le scuole** ha sempre caratterizzato l'attività della sezione. Attualmente l'associazione è impegnata nel programma nazionale della Buona Scuola "Alternanza scuola - lavoro" con alcune scuole della città.

Le **mostre**, che l'associazione ha organizzato e organizza a Trieste e in altre città d'Europa, hanno il duplice scopo di difendere il patrimonio storico e di diffondere la conoscenza dei beni culturali della nostra città e della regione Friuli Venezia Giulia anche all'estero per un interessante scambio di conoscenze e di programmi.

L'associazione ha curato la **pubblicazione di molti volumi**, soprattutto sul Porto vecchio di Trieste, sui suoi edifici speciali (Centrale idrodinamica e Sottostazione elettrica) e sul valore architettonico e strutturale dei magazzini storici. Sono state fatte pubblicazioni anche sulle ville storiche e sull'architettura carsica.

- 5) che la **RELAZIONE DESCRITTIVA** dell'INIZIATIVA è la seguente:  
(descrivere in modo esaustivo l'iniziativa, con particolare riguardo alle finalità)

titolo	<b>L'ARCHITETTURA DELLE STAZIONI NELLE CITTA' DI FRONTIERA: BOLZANO, TRENTO, TRIESTE...ROMA</b> Arch. Alessandro Morgera
sito di svolgimento	Sala BOBI BAZLEN- Trieste
periodo di svolgimento	Venerid 13 aprile ore 17.30 – 19.00

- descrizione dell'iniziativa anche in relazione ai criteri di cui all'art 14 del Regolamento

L' Arch. Alessandro Morgera presenterà i suoi studi ( anche Power Point) con ITALIA NOSTRA e un esperto del settore:

## **L'ARCHITETTURA DELLE STAZIONI NELLE CITTA' DI FRONTIERA: BOLZANO, TRENTO, TRIESTE...ROMA**

Negli anni che seguono la fine della prima guerra mondiale, nelle regioni confinarie dell'Alto Adige, del Trentino e della Venezia Giulia si attua il processo di snazionalizzazione delle minoranze. A tal proposito, nel 1925 Mussolini sosteneva la necessità di "affermare l'italianità" su tutte le terre di confine.

Anche nell'edilizia ferroviaria è possibile cogliere quest'opera di italianizzazione. Nel 1927, Angiolo Mazzoni - architetto delle Ferrovie - afferma che l'architettura delle stazioni è "l'indice della potenza e della genialità di un popolo che si [rivela] allo straniero".

Il 24 maggio 1928, viene inaugurata la stazione di Bolzano. Qui Mazzoni interviene sul vecchio fabbricato austriaco, riutilizzandone la struttura. L'architetto conserva le aperture del fronte e realizza un colonnato dichiaratamente classicista: un ordine gigante di colonne semi-cilindriche sormontate da un capitello squadrato. La stazione di Bolzano - nel suo ruolo di porta d'ingresso - esprime dunque un messaggio di potenza rivolto a chi, valicate le Alpi, si accinge a calcare il suolo italiano.

Il 28 ottobre 1936 il ministro delle Comunicazioni Antonio Stefano Benni inaugura la stazione di Trento, progettata da Mazzoni. L'edificio ha modo di esprimere l'icona della modernità mediante il portico pilastrato e la slanciata pensilina . Nella città redenta, l'immagine della nuova stazione sembra ora coniugare modernità e monumentalità, andando così a soddisfare l'esigenza di italianità espressa dal regime. In modo più marcato rispetto alle stazioni, il processo di italianizzazione di Trento si compie attraverso l'eliminazione di ogni elemento identitario tedesco e la conseguente trasformazione del centro urbano. Per lasciar posto all'edificio di Mazzoni viene demolita dunque la vecchia stazione asburgica.

Similmente a quanto avviene in Trentino e in Alto Adige, anche nella Venezia Giulia si attua un analogo processo di rimozione delle identità minoritarie. A Trieste il mondo slavo viene avvertito come una minaccia e un'infezione da debellare. Con lo scopo di aggredire e annientare ogni memoria slava o asburgica, si scava nel passato romano dell'antica Tergeste, giustificandone così le origini latine. All'architettura viene demandato poi il compito di costruire e

contrassegnare la nuova città fascista, recuperando l'antica radice identitaria nazionale.

Il fascismo, ancora una volta, per consolidare l'italianità ricorre alla classicità romana. Gli interventi edilizi degli anni Trenta - l'Università, la Casa del Fascio, il palazzo delle Assicurazioni Generali - ridefiniscono il contesto urbano triestino. Questi edifici, nel loro ruolo anche politico, diventano monito ed espressione di potenza, alimentando, talvolta, sentimenti antisilavi.

Non viene invece realizzata la stazione di Trieste centrale. Il progetto del 1939 di Mazzoni per il nuovo fabbricato ferroviario è al contempo apportatore di monumentalità e di classicità. Le ampie volte a crociera, gli archi, l'uso diffuso del mattone e il gigantismo degli spazi sono un chiaro riferimento alla romanità imperiale.

Le vicende della stazione triestina, inoltre, sono connesse a ciò che in quei mesi sta accadendo a Roma. Le decisioni progettuali accordate per l'Esposizione Universale del 1942, infatti, hanno ricadute anche a Trieste. La monumentalità classicheggiante che si sta costruendo nella capitale si ritrova pure nelle ampie arcate della stazione tergestina, così simili ad alcune parti dell'edificio ferroviario di Roma Termini, sempre di Mazzoni.

finalità dell'iniziativa

ITALIA NOSTRA periodicamente svolge in collaborazione con le istituzioni ed esperti di settore incontri su tematiche poco conosciute al fine della conoscenza e della divulgazione di studi e ricerche. In questo caso l'architettura delle stazioni che ha segnato un'epoca importante anche per la storia dell'architettura di città protagoniste come Bolzano, Trento, Trieste... Roma..

Nonostante le stazioni siano luoghi molto frequentati, mancano le notizie storiche sulla loro costruzione e quindi gli studi colmano delle lacune nell'esplorazione degli eventi e del linguaggio architettonico che ne hanno determinato la realizzazione.

L'arch. Morgera (anche presidente della sez. di Italia Nostra di Gorizia) ha dedicato studi e ricerche anche alla stazione di Redipuglia e ai percorsi nel corso goriziano durante la grande Guerra.

Italia Nostra ha tra i temi fondanti la salvaguardia delle ferrovie storiche dismesse e con queste anche le stazioni storiche.

- pubblico/utenza cui si rivolge l'iniziativa\_

Studenti, cittadini studiosi, Istituzioni...