



# *Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

*Superintendenza Regionale per i Beni e le Attività Culturali*

*Friuli Venezia Giulia*

## TRIESTE - STAZIONE CAMPO MARZIO

### RELAZIONE

L'edificio della Stazione di Campo Marzio, chiamata alla sua nascita *Triest Staatsbahnhof* (a differenza della Ferrovia Meridionale, che partiva dall'attuale Stazione Centrale, e che era stata data in gestione dallo Stato austriaco, già nel 1858, a una Società privata), è stata la stazione di arrivo e partenza del tratto di 144 km Trieste-Gorizia-Jesenice della storica Ferrovia Transalpina.

Infatti già nel decennio 1870-80, dopo l'apertura del Canale di Suez, si era fatta sentire l'esigenza di ampliare i collegamenti con il Centro Europa. Una delle opere più urgenti, da tempo richiesta, era la costruzione di una nuova ferrovia che collegasse Trieste al Centro Europa in modo più diretto della Meridionale, evitando inoltre le esose tariffe imposte da quest'ultima. Una lunga battaglia politica portò alla realizzazione di quello che venne definito "il secondo collegamento ferroviario di Trieste". Si trattava di un complesso di nuove e ardite ferrovie alpine che avevano lo scopo di collegare direttamente l'Adriatico con Salisburgo e la Baviera. La Ferrovia dei Tauri, la Ferrovia delle Caravanche e la Transalpina costituirono così un unico asse ferroviario gestito dalle Ferrovie Statali. Con legge del 6 giugno 1901 veniva approvato il progetto della Transalpina e la sua costruzione si protrasse sino al 1906. Il 19 luglio di quell'anno i 144 km da Assling/Jesenice a Trieste venivano inaugurati contemporaneamente al traforo delle Caravanche e alla Stazione di S. Andrea.

L'edificio fu progettato dall'architetto Robert Seeling, dipendente delle Ferrovie, giovane tecnico che aveva già al suo attivo parecchie opere d'importanza (fra cui la nuova stazione di Gorizia e il palazzo delle Ferrovie dello Stato a Linz), ed è collocato in riva al mare venendo a fronteggiare idealmente, in linea d'aria, la stazione della Ferrovia Meridionale che si affacciava, all'altro capo del Golfo, su una piazza allora anch'essa aperta verso il mare. All'indomani dello sviluppo urbanistico del borgo Giuseppino, questa era una zona di rilievo che tendeva ad espandersi verso sobborghi allora ricchi di insediamenti industriali e portuali.

L'edificio sostituisce la precedente piccola stazione ferroviaria di S. Andrea.

Il prospetto che si rivolge verso il mare è formato da due corpi laterali e da un corpo centrale leggermente arretrato e presenta uno stile legato ancora a dettami storicistici. Le semicolonne che fiancheggiano, al pianoterra, le finestre dei corpi aggettanti sono di stile nettamente neorinascimentale e neomanieristico, così come le paraste dal capitello corinzio. I frontoni laterali triangolari e quello centrale a semicerchio rimandano ad un linguaggio legato alla corrente artistica dell'*Historismus*, uno stile questo che si andava ripetendo, a fine secolo, in stanchi modelli e che stava per essere soppiantato dalla nuova corrente più vicina, almeno in Austria, ai dettami della scuola di Wagner. Su questa struttura si innesta il corpo della stazione che corre lungo l'odierna via Giulio Cesare e che adotta esigenze di un gusto più attuale.

Il fronte della stazione, destinato all'ingresso, presenta due corpi con il solo piano terra, mentre la parte centrale è elevata di un piano che segna con enfasi l'entrata e si caratterizza per il tradizionale arcone, fiancheggiato da torrette, tipico di molte stazioni in Europa.

Leggermente ingentilito da brevi episodi decorativi, quali foglie di alloro intrecciate, l'interno della sala presenta un bel gioco coloristico per il fronteggiarsi delle due finestre termali della parete d'ingresso e di quella verso la piattaforma dei treni (quattro binari a scartamento ordinario e uno a scartamento ridotto della Ferrovia Parenzana) protetta in origine da una grande copertura in ferro e vetro (purtroppo rimossa per ragioni belliche nel 1942). Dotata di tutti i servizi che dovevano essere ospitati in una stazione, essa risulta, ad un anno dalla sua costruzione, quasi ultimata e pronta per la solenne inaugurazione del 19 luglio 1906, alla presenza dell'arciduca Francesco Ferdinando. La stazione diveniva così un capolinea di primaria importanza appartenente sin dalle origini alle Ferrovie Statali come le linee che vi facevano capo.

Pur essendo uno scalo di notevole capacità e modernamente attrezzato, col primo dopoguerra l'importanza di Trieste S. Andrea diminuì: da un lato era venuta cessare la sua funzione concorrenziale nei confronti della Südbahn. I servizi viaggiatori a lungo percorso diminuirono sino a cessare del tutto con la seconda guerra mondiale; nel 1935 venne chiusa la Parenzana; dal 1945 cessava il servizio viaggiatori per la Transalpina e, con la chiusura della linea per Erpelle, nel 1959, la stazione perdeva il suo ultimo servizio passeggeri. Si determinò così l'abbandono del fabbricato principale della stazione. Solo con l'apertura del Museo Ferroviario nel 1984, le FF.SS. hanno disposto il restauro di tutte le opere murarie esterne, restituendo decoro al pregevole edificio.

Un tanto enunciato, questa Soprintendenza ritiene che la Stazione di Campo Marzio, edificio di grande pregio architettonico e di ricchissima valenza storica, sia meritevole di essere sottoposto a tutela a norma dell'art. 2 comma 4 lettera a) del D. L. vo 490/99

Il responsabile del procedimento  
Arch. Giacomo Pasquali

*Pasquali*

IL Soprintendente Regionale  
Arch. Franco Bocchieri

*Bocchieri*

