



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

IL DIRETTORE REGIONALE

Visto il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59",

Visto il Decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

Visto l'articolo 6 del Decreto legislativo 8 gennaio 2004, n. 3, recante "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

Visto il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni, recante "Codice per i beni culturali ed il paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

Visto il Decreto Dirigenziale 6 febbraio 2004 recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico così come modificato dal Decreto Dirigenziale 28 febbraio 2005, e il Decreto Dirigenziale 25 gennaio 2005 recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale dei beni immobili di proprietà di persone giuridiche private senza fine di lucro;

Visto il D.P.R. 26 novembre 2007, n. 233, recante "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296", ed in particolare l'art. 17, comma 3, lettera d);

Visto il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia conferito all'architetto Roberto Di Paola, in data 12 settembre 2007, registrato alla Corte dei Conti in data 3 gennaio 2008;

Vista la nota prot. 10298/10.0 in data 25 settembre 2007 con la quale la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico del Friuli Venezia Giulia ha comunicato al proprietario l'avvio del procedimento volto all'emanazione di un provvedimento di tutela vincolistica ai sensi del Titolo I del D.lgs 42/2004 nei confronti dell'immobile appresso descritto;

Ritenuto che l'immobile

Denominato	Stazione di Rozzol-Montebello
provincia di	TRIESTE
comune di	TRIESTE
sito in	Strada di Cattinara, n. 4

di proprietà di:

C.M.P. S.R.L. con sede in TRIESTE, via del Coroneo n. 4 - C.F.: 01086400320





Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

Distinto al C.T. / C.F. al
foglio 9 particella 997/15. (particella censita al Servizio Libro Fondiario della Regione
Autonoma Friuli Venezia Giulia in P.T. 15077 c.t. 1 del
Comune Censuario di Rozzol)

come dalla allegata planimetria catastale;

presenta interesse culturale ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, per i motivi contenuti nella
relazione storico artistica allegata;

DECRETA

che il bene denominato **Stazione di Rozzol-Montebello**, di proprietà della Società C.M.P. S.R.L. con sede in
Trieste, via del Coroneo n. 4, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di
interesse culturale ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e rimane quindi sottoposto a tutte le
disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storico artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà
notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

Il presente decreto sarà annotato presso l'Ufficio tavolare competente per territorio dalla Soprintendenza per i
beni architettonici e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico del Friuli
Venezia Giulia ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a
qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali,
ai sensi dell'articolo 16 del Codice.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio a norma
degli articoli 2 e 20 della Legge 6 dicembre 1971, n. 1034 e successive modificazioni, ovvero ricorso
straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199. -

Trieste, 13 GIU. 2009

per il Direttore regionale
(arch. Roberto DI PAOLA)

(arch. Maurizio ANSELMINI)



N=-32000

E=-53300

Particella: 958/1





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

RELAZIONE STORICO ARTISTICA

Trieste

Stazione ferroviaria di Rozzol – Montebello

Questa stazione ferroviaria si trova sulla linea Campo Marzio – Villa Opicina¹ e costituisce il tratto iniziale della “Transalpina”², che collegava Trieste a Salisburgo.

Il progetto di questa ferrovia venne approvato nel 1901, la linea fu costruita nel 1906³ e completata nel 1909, con il tratto Villach – Salisburgo. Da quel anno ebbe modo di funzionare a pieno regime soltanto per cinque anni, dato che nel 1914 scoppiò la prima guerra mondiale e, alla fine del conflitto, si ritrovò divisa in tre stati diversi.

Aperta ufficialmente al pubblico il giorno successivo a quello della sua inaugurazione, incontrò da subito uno straordinario successo di passeggeri, tale da aprire allo sviluppo turistico località prima isolate e fino ad allora visitabili solo sopportando molti disagi, come Bled e la stessa Bohinj.

Le ferrovie hanno rappresentato, già dalla seconda metà dell'Ottocento, il paradigma dello sviluppo economico e dello slancio verso un progresso che sembrava allora inarrestabile.

La costruzione di questa linea ferroviaria, per i mezzi e la tecnologia allora disponibili, si rivelò assai complessa e richiese numerose quanto ardite opere di ingegneria come le gallerie, i ponti e i viadotti che l'hanno resa famosa; ma, anche grazie a questa titanica impresa, il porto di Trieste nel 1913 toccò il massimo del traffico in termini di quantità di merci.

La linea è ancora integralmente in essere, anche se da molto tempo nessun convoglio la percorre da un capo all'altro. Solo le singole tratte sono ancora in esercizio, con l'eccezione del tratto tra Opicina e Dutovlje, che non risulta comunque interrotto.

Il tratto Campo Marzio – Villa Opicina ha una lunghezza di circa quindici chilometri, a scartamento normale ed è completamente elettrificato. La linea ferroviaria passava attraverso la vallata di Rozzol ed attraverso la collina del Cacciatore: presenta tre tratti in galleria, dei quali il più lungo è la “galleria Revoltella”⁴ tra le stazioni di Guardiella e Rozzol, all'interno della quale la linea descrive una curva –verso destra, scendendo da Opicina- di quattrocento metri di raggio.

La costruzione di questa linea era stata a lungo sollecitata dalle forze economiche triestine: si trattava, inoltre, di una linea di proprietà statale, a differenza della “Meridionale”, che collegava Trieste a Vienna, storica linea di proprietà privata.

L'edificio principale della Stazione di Rozzol – Montebello conserva ancora oggi la sua struttura architettonica originale.

Il fabbricato viaggiatori è costituito da un corpo di fabbrica composto da un corpo centrale su tre piani, collegato con altri due posti alle estremità, formanti il piano terra. Dalla parte dei binari si mantiene ancora la pensilina originaria, che conserva ancora i lucernari⁵ aperti sulla copertura lignea.

Il corpo centrale ospitava, al piano terra, il comparto viaggiatori e i locali accessori al servizio, nonché una prima parte di alloggi riservati al personale, che si sviluppavano anche nei piani primo e secondo. I comparti laterali, ad un solo piano, ospitavano altri servizi ad uso tecnico.

L'edificio presenta ancora oggi molti elementi originali in discreto stato di conservazione: si mantengono buona parte dei serramenti originali, delle porte interne delle sale centrali di accesso per i viaggiatori e parti dell'arredo, cartelli indicatori bilingue italiano-tedesco, la pensilina in legno su colonnine in ghisa ingentilite da capitelli decorati, solo per citare alcuni elementi caratteristici.

La perdita della sua funzione originaria ha permesso l'avvicinarsi di locatari diversi negli spazi riservati alla residenza, situazione che ha portato alla costruzione di superfetazioni incongruenti con l'edificio e a cambiamenti interni degli spazi per adeguarli alle sopravvenute esigenze.





Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

Ponendo attenzione ora alle caratteristiche costruttive della stazione di Rozzol, dobbiamo ricordare che i manufatti architettonico - ferroviari che hanno accompagnato la realizzazione della Transalpina possono venir ricondotti a due tipologie prioritarie diverse tra loro, ad eccezione delle due stazioni principali di Trieste e di Gorizia. Come è stato osservato, "le stazioni minori lungo il tracciato, gli edifici per i dipendenti, gli uffici e le attrezzature, sono rappresentati con una figurazione quasi agreste...con l'uso di materiali quasi sempre reperibili sul posto, come il legno e la pietra bianca carsica, determinando l'aspetto ...di queste costruzioni, sempre ben integrate nella natura..." (D.Kuzmin⁶).

Edifici simili tra loro furono così progettati secondo uno standard⁷, che poi prevedeva determinate varianti, dipendenti dall'importanza del luogo e dalla peculiarità del sito, riassumibili nella diversa dimensione volumetrica della stazione, con l'uso di apparati decorativi diversi per la parte montana rispetto a quella carsica, dove l'uso della pietra di Aurisina in edilizia, come per la stazione di Rozzol, ha raggiunto esempi di grande efficacia.

La stazione di Rozzol, pur se da annoverare tra le stazioni "minori", merita un discorso particolare. Osservando i disegni originali dei prospetti, conservati all'Archivio di Stato di Trieste, vediamo come anche questa stazione sia un pezzo unico: sui prospetti disegnati nella tavola individuata come "Blatt N°59/H E.B.D.", vediamo riportato "ROZZOL"⁸, a differenza di quanto compare nella tavola grafica di repertorio per le altre stazioni minori, dove il nome della singola stazione non appare, ma si legge solo "STATIONSNAME".

A conclusione di quanto fin qui osservato si ritiene che il corpo principale della Stazione di Rozzol - Montebello, mantenendo pressoché intatta la sua architettura originale, sia da riconoscere come un pregevole esempio di quella edilizia ferroviaria che ha caratterizzato le stazioni minori lungo il tracciato della Transalpina, e costituisca inoltre un elemento di particolare rilievo nella storia di Trieste, a testimonianza di un momento di particolare sviluppo economico della città.

Si ritiene pertanto che il corpo principale della Stazione di Rozzol - Montebello sia degno di particolare tutela secondo quanto previsto dal Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni. -

Bibliografia di riferimento:

- P. PETRONIO, *Transalpina, Die Wocheinerbahn. Bohinjska Proga, La linea di Wochein*, Trieste 1997.
- *Transalpina: Un binario per tre popoli in immagini d'epoca. 100 anni (1902-2006). La collezione Dario Macovaz*. Mariano del Friuli 2006.
- *Dalle Alpi all'Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)*, catalogo della mostra, Gorizia 5 ottobre 2007 - 6 gennaio 2008, Mariano del Friuli 2007.

¹ Il percorso di questo tratto aveva origine nella Stazione di Campo Marzio, passava sotto al colle di S. Giacomo e saliva verso l'altipiano con un tratto di forte pendenza raggiungendo Opicina. Da qui passava per il Carso, raggiungeva Gorizia, risaliva la Valle dell'Isonzo, arrivava a Piedicolle e terminava a Jesenice, da dove iniziava la Karawankenbahn diretta a Villach.

² La Ferrovia Transalpina è stata inaugurata il 19 luglio 1906. Dopo molti anni di progettazioni ed incertezze, vedeva la luce nell'ambito dell'imponente programma di costruzioni di ferrovie alpine (*das Alpenbahnprogramm*), realizzato nei primi del '900 dall'Impero Austro-Ungarico per completare la rete ferroviaria che collegava Vienna e l'Europa Centrale alle regioni adriatiche ed in particolare al Porto di Trieste. La Transalpina con i suoi 144 chilometri congiungeva Trieste con Jesenice (Assling) ed era il tratto meridionale del nuovo asse ferroviario che proseguiva verso la Carinzia, con la Ferrovia delle Caravanche e da Rosenbach si divideva in due rami, dirigendosi da una parte verso Klagenfurt, per quindi proseguire - percorrendo la Pymbahn - in direzione di Praga, e dall'altra a Villach, per giungere - utilizzando la Tauembahn (inaugurata nel 1909) - dapprima a Salisburgo e da qui a Monaco di Baviera. A seguito dei due Conflitti Mondiali vissuti in prima linea e delle ripetute spartizioni tra Stati ed Amministrazioni ferroviarie diverse, la Ferrovia Transalpina ha subito un immeritato e progressivo declino e la sua attuale configurazione è quella di una linea secondaria, a binario unico non elettrificata (la n. 70 delle Ferrovie Slovene - Slovenske





Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

Železnice di 129 Km) che congiunge - attraversando il Carso, la conca di Gorizia, la valle dell'Isonzo e le Alpi Giulie - Sezana con Jesenice, da dove la Ferrovia delle Caravanche consente ancora oggi di raggiungere l'Austria.

³ Nel luglio del 1906, l'arciduca Francesco Ferdinando d'Austria, percorrendola interamente a bordo di un treno, inaugurava la Transalpina, creata per collegare Vienna e l'Europa Centrale all'Adriatico e al porto di Trieste.

⁴ Questa galleria (così chiamata in quanto passa sotto il terreno che era proprietà del barone Revoltella) era la costruzione più interessante del tratto carsico della Transalpina. Dal 1922 venne dotato di un impianto di ventilazione che veniva messo in funzione cinque minuti prima della partenza del treno dalla stazione di Rozzol. Con la fine della trazione a vapore, il fabbricato ventilatori è andato in rovina.

⁵ I vetri originali sono stati sostituiti da altri armati.

⁶ D. KUZMIN, *La costruzione: le stazioni*, in *Dalle Alpi all'Adriatico in ferrovia...* cit., pagg 224.

⁷ Assistiamo infatti al fenomeno della riproducibilità del manufatto architettonico, come avviene per le stazioni di Plava, Avce, Podmelec, Grahovo e Hudajuzna, che si susseguono, del tutto identiche, nella valle dell'Isonzo verso Bled, a 15-30 minuti l'una dall'altra.

⁸ Nel 1923 il nome della stazione venne modificato in Rozzol - Montebello. -

Il funzionario responsabile
del procedimento
(dott.sa M.C. Cavalieri)

M.C. Cavalieri

per il Direttore regionale
(arch. Roberto DI PAOLA)

(arch. Maurizio ANSELMINI)

