

Dalla “Nizza austriaca” alla “città ponte”

Le trasformazioni della città di Gorizia e del suo territorio nel '900 attraverso i piani regolatori generali

Luisa Codellia - Antonello Cian

1. La “Nizza austriaca”

Osservando la mappa della città di Gorizia del 1884 (fig. 1) risulta molto evidente come nei secoli precedenti la città si era sviluppata con continuità ai piedi dei versanti del Colle del Castello, sia verso nord che verso ovest, lungo alcune direttrici stradali che collegavano Gorizia al territorio (a nord verso Salcano, a nord-ovest verso il Collio, a sud verso Trieste). Alla fine dell'800 esiste già l'asse stradale dei Corsi che collegava la città alla Stazione della Ferrovia meridionale con le prime formazioni edilizie, sorte al di fuori del limite rappresentato dalla “Grapa”. Si vedono molto chiaramente anche i borghi esterni, che risultano separati dalle formazioni edilizie continue della città, da vaste aree libere utilizzate per colture agricole o tenute a bosco o come parchi di ville extraurbane. Il Corno e la Valletta omonima for-

mano un grande solco nel territorio pianeggiante che si estende con terrazzamenti degradanti fino alla sponda sinistra dell'Isonzo, dove si trovano gli insediamenti industriali ed il villaggio operaio di Strazig.

Alla fine del secolo XIX la città conta circa 20.000 abitanti e si trova in una fase di sviluppo economico e demografico, con prospettive molto allettanti anche nel settore turistico, dato il clima mite che la distingueva dalle altre città

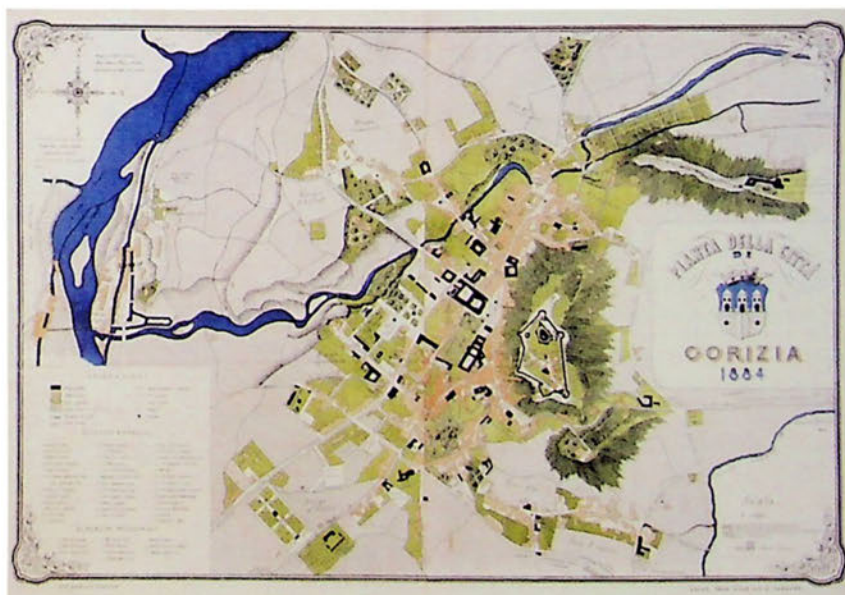


Fig. 1 - Pianta della città di Gorizia - 1884 - scala 1:3.300, Udine - Stabilimento litografico E. Passero, Gorizia, Musei Provinciali.

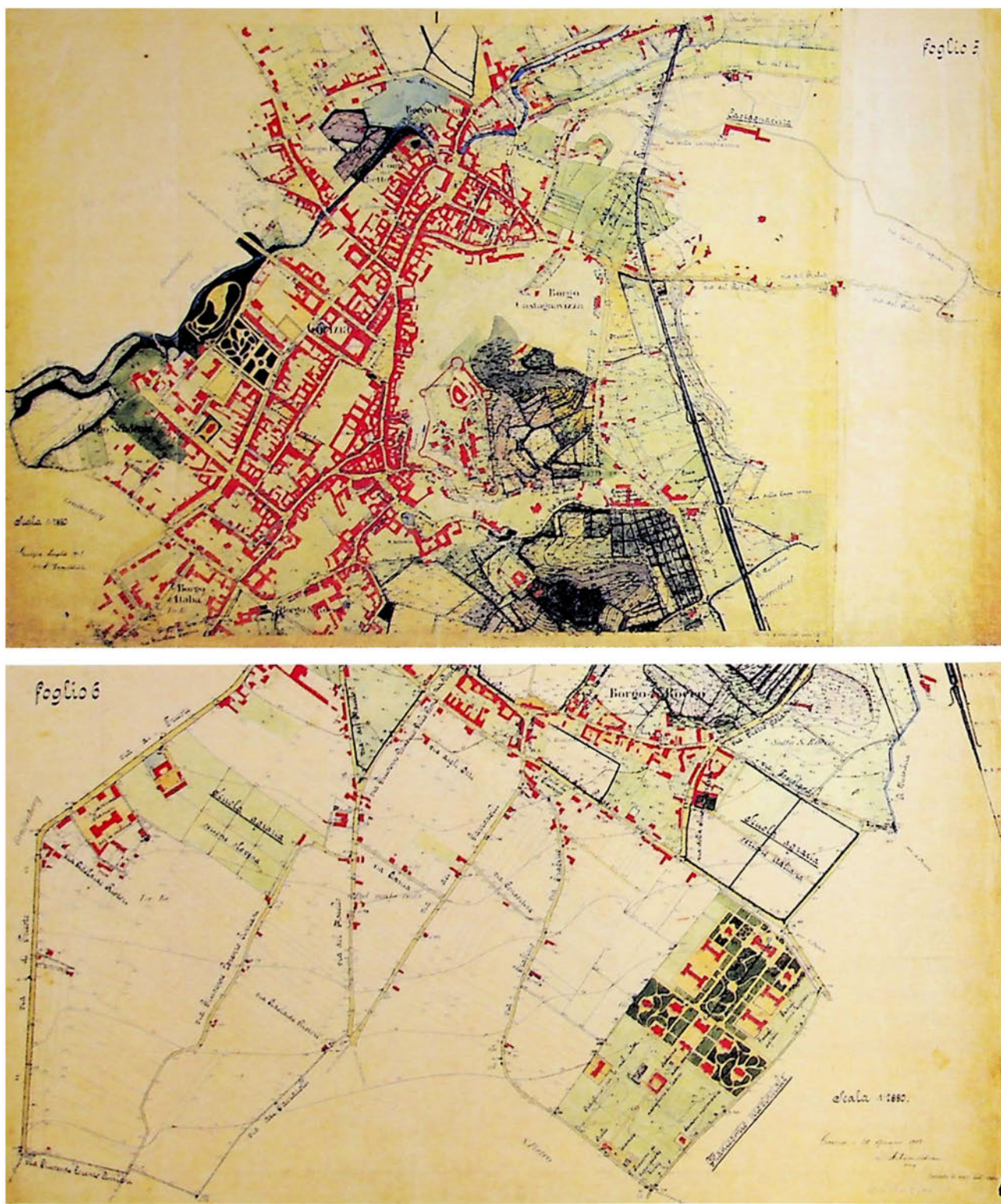


Fig. 2 - Piano altimetrico della città di Gorizia fogli di mappa 2° e 2° bis - 1907 - scala 1:2.880. Estensore: Paolo Demarteau. Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Gorizia.

dell'Impero, favorendo un turismo stanziale soprattutto nel periodo invernale. Si avvalorava sempre più la fama di "Nizza austriaca", ed un settore centrale della città, intorno al nuovo giardino pubblico ed alla Piazza della Ginnastica, viene destinato ad accogliere i turisti costruendo un grande albergo, i bagni pubblici ed altri edifici di tipo direzionale e residenziale.

All'inizio del nuovo secolo (fig. 2), nel periodo in cui si stava costruendo la nuova linea ferroviaria che lambendo la città a nord, la collegava a Trieste ed a Vienna, le formazioni edilizie cittadine si sono ulteriormente sviluppate e consolidate lungo gli assi viari costruiti nei decenni precedenti; sono tuttavia rimaste ampie aree libere all'interno degli isolati e fra la parte più antica e le espansioni edilizie più recenti. I borghi esterni, come Borgo San Rocco, Borgo Grafenberg, sono ancora chiaramente distinti dalla città, mentre quelli più vicini, come Borgo Piazzutta, Borgo Carinzia, Borgo Studeniz, risultano già saldati alle formazioni edilizie cittadine. Borgo Italia è il settore in maggior sviluppo, sia intorno al nuovo asse di Corso Francesco Giuseppe, che nelle aree che si estendono a sud-est intorno a Piazza del Fieno ed a sud-ovest, fra via dei Leoni ed il Corso.

In questo periodo, per guidare in modo razionale lo sviluppo edilizio, e completare la rete dei servizi, l'Amministrazione comunale avverte la necessità di disporre di nuovi adeguati strumenti, e l'ing. capo Bresadola predispone, nel 1903, un regolamento per la redazione del "Piano Regolatore della città, per l'acquisizione dei terreni

per la realizzazione della nuova rete viaria e per la costruzione dei nuovi edifici". Si ha modo di ritenere, dalla documentazione disponibile, che questo articolato non sia stato mai approvato dall'Autorità municipale, nè dal Comitato Tecnico comunale, che aveva sospeso ogni decisione in attesa del parere del Comitato Legale del Comune. In ogni caso già nel 1901 il Comune aveva indetto un concorso per "un progetto di massima del Piano Regolatore delle nuove vie della Città di Gorizia". A questo invito risponde con sollecitudine Max Fabiani, che si dichiara disponibile a redigere tale Piano e, nella sua lettera da Vienna indica il metodo con il quale intende svolgere l'incarico e precisa, anche, alcuni termini contrattuali.

Nel frattempo, però, l'Amministrazione Comunale affida un altro incarico importante all'ing. Demarteau, e precisamente la redazione del rilievo planialtimetrico del territorio goriziano (fig. 2), che deve servire come base per i tracciati, nelle zone di espansione urbana, della rete della viabilità e della rete fognaria. Il lavoro di rilievo si svolge per diversi anni con alterne e contrastate vicende tra il tecnico incaricato ed il Comune; e si conclude nel 1907 poche settimane prima della morte dell'ing. De-marteau.

Negli anni che precedono lo scoppio della I^a Guerra Mondiale continua l'intenso sviluppo urbanistico ed economico, favorito anche dalla presenza della Nuova Stazione Ferroviaria della Transalpina, costruita a nord della città, per il cui collegamento alla rete stradale esistente, erano state elaborati, già nel 1905, diversi progetti con solu-

zioni alternative prevedendo viali e piazzali alberati. Tali proposte progettuali sono dell'arch. Antonio Lasciac che, anche se impegnato altrove nella sua attività professionale, ritornava periodicamente a Gorizia, manifestando concretamente con progetti ed opere il suo attaccamento alla città di origine.

2. La "Città redenta"

La Grande guerra interrompe questo intenso sviluppo e le devastanti distruzioni segnano in modo rilevante il tessuto edilizio cittadino, sia ai piedi del Colle, che sul Castello e nel Borgo omonimo.

Nel 1919 l'ing. Riccardo Del Neri, che nel frattempo aveva sostituito l'ing. Pompeo Bresadola alla direzione dell'Ufficio Tecnico comunale, redige una mappa della città, sulla quale riporta edificio per edificio, i danni subiti durante il conflitto, accompagnando tale rilievo con una documentazione fotografica.

Tuttavia, già prima della fine della guerra, nel 1917, poco prima della rotta di Caporetto, nel breve periodo in cui l'esercito italiano era entrato a Gorizia, viene presentato a Roma all'Unione Economica Nazionale delle Nuove Province Redente il primo Piano Regolatore di Gorizia a firma dell'arch. Antonio Lasciac (fig. 3). Nel numero della Rivista Borg San Roc dello scorso anno (2000), Marco Chiozza ha illustrato ampiamente questo progetto.

Il "piano Lasciac" è stato molto apprezzato dal prof. Gustavo Giovannoni, Presidente della Commissione di studio incaricata di valutare le proposte di ricostruzio-



Fig. 3 - Piano Regolatore della città di Gorizia - 1917 - scala 1:2.280. Estensore: Antonio Lasciac. Riproduzione da lastra fotografica Biblioteca dell'Accademia S. Luca, Roma.

ne dei territori annessi al Regno d'Italia. Il piano viene considerato un ottimo di "quegli studi edilizi che dovevano preparare il risorgere della città e delle borgate dan-

neggiate o distrutte dalla guerra" e che dovevano coordinare "l'attività ricostruttrice che già si esplica per varie esigenze da parte dell'autorità militare" (1).

In sintesi, per far comprendere le differenze di contenuti e di metodo fra i piani regolatori che si sono succeduti a Gorizia, possiamo affermare che nel "piano Lasciac" le valutazioni e le indicazioni di tipo architettonico prevalgono decisamente sui contenuti di tipo programmatico e di regolamentazione; l'architetto, cioè, disegna la città così come lui vorrebbe fosse ricostruita, interessando con questo progetto tutto lo spazio disponibile fra le maglie della viabilità esistente. Nemmeno oggi la città presenta l'estensione ipotizzata da Lasciac, che prevedeva l'urbanizzazione di tutto il territorio della sinistra Isonzo, con la sola eccezione delle pendici del Colle del Castello e di parte del Colle del Seminario. Sono allegati al piano i progetti delle tipologie insediative ed edilizie previste nelle varie parti del territorio da urbanizzare, distinguendole in tipologie urbane (case in linea lungo le strade ed a corte), suburbane (villette) ed agricole (case isolate). Inoltre il "piano Lasciac" contiene delle indicazioni molto interessanti per la riqualificazione del centro-città, indicazioni che poi sono state riprese nei piani successivi e che, soprattutto, nei decenni fra le due guerre hanno guidato le realizzazioni degli edifici di tipo direzionale sorti in prossimità della piazza Vittoria e lungo l'asse stradale della via Roma.

Nell'immediato dopoguerra (1919) l'ing. Riccardo Del Neri redige il primo vero e proprio Piano regolatore e di ampliamento della città di Gorizia, tenendo presente una bozza di piano già predisposta nel 1917 ed andata perduta sotto i bombardamenti dell'ultimo

anno di guerra; in questo progetto riprende alcune indicazioni del piano Lasciac, soprattutto per il "nuovo centro città" che doveva sorgere in prossimità della piazza Vittoria, e per l'accesso carrabile al colle del Castello dalle zone sottostanti (da piazza della Vittoria, da via Alviano, da via Giustiniani) ed accompagna le proposte progettuali topografiche con una relazione, in cui delinea i contenuti programmatici del piano e le ipotesi di sviluppo demografico.

Nel "Piano Del Neri" (fig. 4) le zone residenziali di sviluppo sono ubicate verso sud-est nei terreni compresi fra la stazione meridionale e la via di San Pietro (via Vittorio Veneto), fin quasi a raggiun-

gere le due grandi aree ospedaliere, quella dell'Ospedale psichiatrico, già esistente, e quella antistante del nuovo Ospedale Civile, in fase di progettazione. Per il collegamento diretto tra la stazione ferroviaria ed il complesso ospedaliero si prevede un asse stradale trasversale che dalla via del Velodromo porta alla via di San Pietro. Su questo asse confluiscono le strade secondarie di urbanizzazione del settore sud-est del territorio comunale (dove oggi sorge il quartiere di Sant'Anna), cioè di una parte del territorio goriziano a quel tempo caratterizzata da appezzamenti agricoli, delimitati da una rete di viabilità secondaria e con pochi edifici prevalentemente di

tipo agricolo. C'è da precisare che molti degli agricoltori residenti a San Rocco, dove oltre alla residenza c'erano anche gli annessi agricoli, disponevano di appezzamenti di terreno coltivato in questo settore sud-est del territorio comunale, che ha conservato il suo carattere di zona rurale, destinata colture orticole, fino nel secondo dopoguerra, prima della costruzione del quartiere di Sant'Anna.

Sulla mappa del "Piano Del Neri" si rileva molto chiaramente la distinzione tra lo stato di fatto (riprodotto in nero) e le indicazioni di progetto (strade ed edifici pubblici indicati in rosso). Due ampie zone verdi si notano nel contesto urbano, quella intorno al



Fig. 4
Piano Regolatore
e di ampliamento
della città di
Gorizia - 1919 -
scala 1:2.880.
Estensore: ing.
Riccardo del Neri.

Castello ed al suo Borgo, e quella nella Valletta del Corno, dal Parco Coronini fino a Strazig. Particolare attenzione viene riservata ai problemi di risanamento delle parti più antiche della città, dove l'eccessiva densità di abitanti e la precarietà degli alloggi, determinavano, a quel tempo, un alto grado di mortalità tra la popolazione presente, per le condizioni igieniche estremamente negative.

Nella relazione illustrativa del piano si rileva come "sarebbe cosa esagerata voler pretendere uno sventramento radicale di quei paraggi": nel piano, tuttavia, "è fatto divieto di ricostruzione di caseggiati interni agli isolati ed è prevista quell'opera di diradamento che ha per effetto una migliore ventilazione di quei quartieri e quindi la prima condizione per il loro assanamento" (2). Per migliorare le condizioni di vivibilità nelle parti più antiche della città, vengono tenuti presenti "per non richiedere troppi sacrifici con nuove demolizioni, le distruzioni causate dalla guerra", "ovunque nei punti in cui particolari esigenze di viabilità, motivi estetici o necessità di spiazzi lo avessero richiesto, sono previste tutte quelle rettifiche che con la maggior possibile economia potranno giovare alla regolazione della città" (2).

Il piano contiene fra l'altro interessanti proposte per la riorganizzazione di tutto quel settore della città compreso tra la piazza Vittoria ed il Corso Verdi, prevedendo l'utilizzazione per i nuovi assi viari del grande appezzamento di terreno compreso tra le vie delle Monache e la via Morelli ed occupato a quel tempo dal convento delle Orsoline.

3. La ricostruzione - la "Città capoluogo"

Il "piano Del Neri" non viene approvato dall'Amministrazione Comunale e, negli anni immediatamente successivi al 1919, si passa alla redazione di un nuovo progetto ovvero di quello che viene chiamato "Piano di ricostruzione" e che costituirà il riferimento urbanistico per tutti gli interventi edificatori ed infrastrutturali nel periodo fra le due guerre. Il "Piano di ricostruzione" del 1921 porta la firma dei componenti della Commissione di studi che ha seguito la stesura del Piano stesso e precisamente del Sindaco Giorgio Bombig, dell'arch. Max Fabiani, dell'arch. Ludovico Braidotti, dell'ing. Riccardo Del Neri, del dott. Giuseppe Bramo e del dott. Amerigo Beviglia (fig. 5).

Nella parte introduttiva della relazione illustrativa del Piano di ricostruzione si precisa che "per Gorizia un Piano di regolazione e di ampliamento, la mancanza del quale già prima della guerra era vivamente sentita, divenne un'ineluttabile necessità, dopo la cessazione dell'immane conflagrazione mondiale ... Due egregi cittadini, l'arch. Antonio Lasciac e l'ing. Riccardo Del Neri, compresi di tale bisogno, nel desiderio di veder risorgere la nostra Gorizia più bella ... con patriottico slancio compilarono e presentarono al Comune, ognuno per sè, un progetto di piano regolatore" (3).

Il Piano di ricostruzione del 1921 riprende, anche nella stesura grafica, il "piano Del Neri" apportandovi alcune rettifiche ed aggiornamenti, ma mantenendo sostanzialmente le scelte progettuali di fondo. Anche nel settore territoriale

a nord ed a sud di Borgo San Rocco si ripropongono le indicazioni del "piano Del Neri": in particolare il nuovo asse stradale Stazione meridionale - Ospedali viene confermato, facendolo, però, proseguire verso nord attraverso una sorta di circonvallazione est, non prevista da Del Neri, fino alla Casa Rossa e quindi alla via Giustiniani; anche la via Alviano viene collegata alla via Vogel (via Baiamonti) facendola passare attraverso il parco della Villa Boeckman ed attraverso la proprietà Lantieri, costituendo in questo modo un asse diretto di penetrazione nella città dall'esterno (Casa Rossa -Valdirose).

Anche nel piano regolatore del 1921 si distinguono con molta chiarezza le indicazioni dello stato di fatto (edifici, strade, appezzamenti dei terreni) riportati nero dalle indicazioni di progetto disegnate in rosso (edifici pubblici, strade ecc.). Si può constatare come la situazione di fatto per quanto riguarda l'estensione dell'edificato e della rete viaria non sia molto diversa da quella rilevata dall'ing. Demarteau nel primo decennio del secolo, e come i borghi più periferici (fra i quali il Borgo San Rocco) si presentino ancora separati dall'aggregato vero e proprio, che invece si sta espandendo e consolidando verso sud-ovest da entrambi i lati di Corso Francesco Giuseppe. Alla data del censimento del 1921 il Comune di Gorizia contava 34.420 abitanti.

Negli anni '20 e '30 a Gorizia si realizzano molte opere pubbliche sulla base delle indicazioni del Piano di ricostruzione; infatti la città, in quanto capoluogo di un territorio prevalentemente montano e



Fig. 5
*Piano Regolatore
 e di ampliamento
 della città di
 Gorizia - 1921 -
 scala 1:2.880 a firma
 di Giorgio Bombig,
 arch. Ludovico
 Braidotti, ing.
 Riccardo del Neri,
 dott. Giuseppe Bramo,
 dott. Amerigo
 Beviglia, arch. Max
 Fabiani.
 Archivio dell'Ufficio
 Urbanistico del
 Comune di Gorizia*

rurale e soprattutto diverso, dal punto di vista etnico dallo stato nazionale, è oggetto di particolare attenzione da parte del Governo Centrale che tende a rafforzare, attraverso opportuni interventi e finanziando diverse opere pubbliche, il ruolo direzionale della città. Vengono in questo modo costruiti il Palazzo della Posta Centrale, il nuovo Mercato Coperto, la nuova sede della Camera di Commercio, il Campo Sportivo Comunale "Baia-monti", il nuovo Cimitero Centrale, il Parco della Rimembranza, il Sanatorio Antitubercolare, inaugurato lo stesso giorno del ricostruito ed ampliato Ospedale Psichiatrico. Particolare attenzione viene riservata alla riorganizzazione dell'area

centrale con il tracciato di nuove strade, quali la via Roma attraverso l'orto delle Orsoline (che si trasferiscono nell'attuale sede alla periferia nord della città), la via Oberdan, la via F. Crispi.

4. Il confine - Verso un nuovo ruolo della città

Nel secondo dopoguerra per circa un decennio, fino agli Accordi di Udine, la situazione a Gorizia è estremamente precaria: il confine con la Jugoslavia, che passa a ridosso della città, la situazione politica internazionale caratterizzata dal clima di "guerra fredda" ed i rapporti tesi con lo stato confi-

nante, condizionano in modo significativo la vita di una città di confine. La stazione Transalpina e tutto il territorio a nord-est della linea ferroviaria passano alla Jugoslavia; al di là del confine si inizia a costruire una nuova città (Nova Gorica) destinata a divenire il capoluogo del vasto territorio goriziano, collinare e montano, annesso al nuovo stato confinante.

Dopo gli accordi di Udine e l'apertura del confine con la Jugoslavia, all'inizio degli anni '60 in un clima di distensione, il progettista del nuovo piano regolatore comunale, prof. Luigi Piccinato, illustrando in una conferenza pubblica il suo progetto per Gorizia auspicava, per il futuro della città, che

quanto prima "scoppiasse la pace". Ed infatti il suo piano per Gorizia è decisamente proiettato verso il riconoscimento del nuovo ruolo di

Gorizia come città di confine, di un confine, però, che non divide, ma che è occasione di sviluppo, in quanto generatore di attività e di

contatti fra realtà geopolitiche diverse. Gli accordi di Udine ed il nuovo ruolo internazionale della Jugoslavia, chiaramente distinta

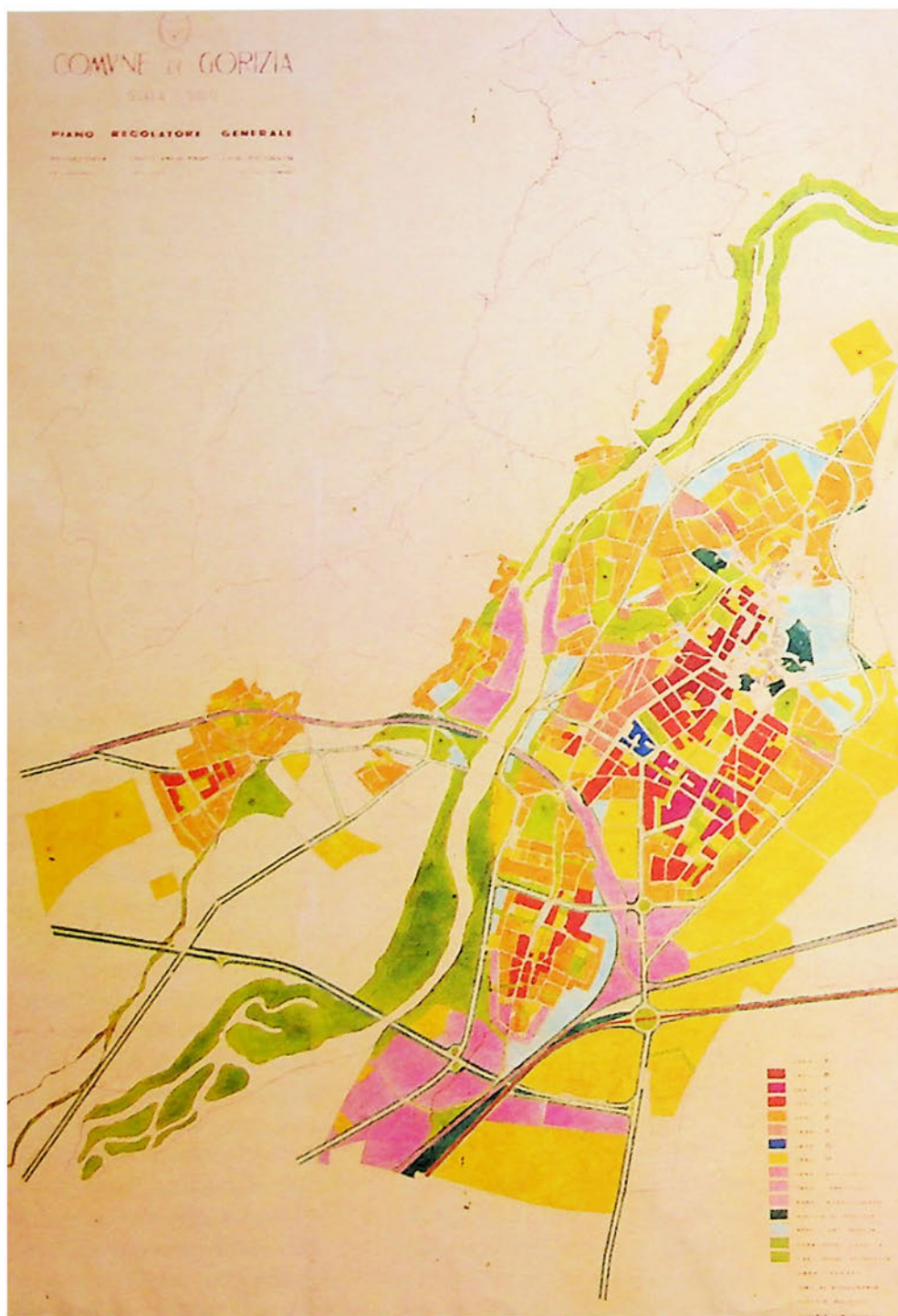


Fig. 6 - *Comune di Gorizia Piano Regolatore Generale - scala 1:5.000. Estensore: prof. arch. Luigi Piccinato, arch. Vera Consoli. Archivio dell'Ufficio Urbanistico del Comune di Gorizia*

dal gruppo degli stati satelliti dell'URSS, consentono di prefigurare per Gorizia un ruolo di "città-ponte".

Nel nuovo piano regolatore redatto agli inizi degli anni '60 (fig. 6) vengono indicate diverse strutture corrispondenti a tale ruolo: quali la Stazione Confinaria, l'Autoporto, la vasta fascia di servizi lungo il lato est del nuovo asse stradale di via III^a Armata, realizzato alla fine degli anni '50; questa strada, nel piano, insieme ad un asse di progetto est-ovest, collega la città alla statale della Mainizza in una sorta di circonvallazione sud-est. Importante è anche l'indicazione del nuovo raccordo autostradale che prosegue al di là del confine e, per la linea ferroviaria Udine-Trieste, il collegamento diretto alla linea San Pietro-Nova Gorica.

C'è da precisare che il "piano Piccinato", viene predisposto in base alla legge urbanistica n° 1150/1942, alla stesura della quale aveva collaborato come esperto urbanista anche il prof. Luigi Piccinato. A lui nel 1962 viene affidato dal Comune di Gorizia l'incarico di redigere il nuovo piano regolatore, in adeguamento alla allora vigente normativa nazionale. La legge n° 1150/1942 indicava infatti in un apposito elenco i Comuni che erano obbligati a redigere un piano regolatore generale (P.R.G.). L'obbligo di predisporre strumenti di pianificazione generale in tutti i Comuni, verrà sancito soltanto nel 1967 con la legge n° 765 (cosiddetta "Legge ponte").

Negli anni '60, quindi, viene progettato il nuovo piano regolatore generale di Gorizia, destinato a sostituire il Piano di ricostruzione

del 1921. Il piano del secondo dopoguerra, in concomitanza con le previsioni di sviluppo economico legate al ruolo di città su un "confine aperto", prevede un rilevante sviluppo edilizio soprattutto nel settore sud-est del territorio comunale fra la via III^a Armata e la via Duca d'Aosta, nei terreni ancora coltivati e facenti parte di piccole aziende agricole a conduzione familiare, le cui strutture edilizie si trovano nel Borgo San Rocco, lungo la via del Faiti, via Consortiva, via Grabizio, via Cipriani, ecc. Complessivamente in tutto il territorio comunale le zone residenziali previste fra le quali quelle di espansione sono dimensionate per un trentennio e presentano una capacità insediativa teorica corrispondente a circa il doppio della popolazione residente: nel 1961 gli abitanti residenti erano 42.187, la popolazione insediabile nel 1975 secondo il nuovo P.R.G. avrebbe dovuto essere di 85.000 abitanti. Le zone di espansione nella riproduzione topografica del piano sono suddivise in isolati, separati da fasce di verde pubblico che si sviluppino con continuità; gli isolati sono collegati tra loro e alla viabilità esistente da una rete viaria secondaria. Questo disegno è particolarmente visibile nel progetto di espansione verso sud e costituirà il riferimento urbanistico per la realizzazione del nuovo quartiere di Sant'Anna.

5. L'espansione residenziale - I nuovi quartieri

Nel 1962, nel contesto dei provvedimenti statali per l'edilizia residenziale pubblica, vengono

emanate specifiche norme contenute nella legge n° 167/1962 (Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica popolare). Questa legge prevede la formazione di appositi piani particolareggiati (P.E.E.P.) nelle aree classificate come residenziali di sviluppo nel P.R.G., attraverso i quali i Comuni procedono all'acquisizione dei terreni anche mediante esproprio per realizzare insediamenti abitativi con alloggi da assegnare attraverso varie modalità alle famiglie bisognose di un'abitazione. Nel 1964 anche a Gorizia viene predisposto il piano per l'edilizia economica popolare, calcolando un fabbisogno futuro di nuovi vani residenziali pari a 12.000 unità, corrispondenti ad altrettanti abitanti, e prevedendo di occupare circa 93 ha (densità di 130 abitanti per ha).

Per quanto riguarda la scelta dei terreni da includere nel P.E.E.P., nella relazione illustrativa si precisa: "Non sono stati vincolati i terreni a nord della città sia per meglio seguire la naturale tendenza dell'abitato ad espandersi verso meridione, sia per evitare, in considerazione dell'ubicazione della futura zona industriale, che i percorsi casa-lavoro dovessero obbligatoriamente attraversare il centro storico. Le zone sono salubri dotate già oggi, sia pur in misura limitata di strade e servizi pubblici" (4).

I tre settori del territorio comunale in cui sono stati ubicati i P.E.E.P. sono:

- via III^a Armata (ovvero i terreni a sud di San Rocco) per una superficie di 39,91 ha), abitanti previsti 4.800;

- Sant'Andrea, per una superficie di 39,3 ha, abitanti previsti 4.900;
- Lucinico, per una superficie di 15,5 ha, abitanti previsti 2.300.

Le superfici occupate comprendono le aree da destinare a servizi pubblici, al verde, ai parcheggi ed alle sedi viarie.

Questi provvedimenti comunali suscitavano una forte reazione da parte dei proprietari dei terreni, gran parte coltivatori diretti, conduttori di piccole aziende agricole, le cui aree risaltarono espropriabili; anche con l'intervento delle rappresentanze di categoria, l'esito della protesta risultò favorevole agli agricoltori ed il Comune ridimensionò le previsioni insediative, escludendo diverse zone d'espansione dal P.E.E.P.. Per le zone restanti, anche attraverso interventi di edilizia convenzionata, si diede attuazione alle indicazioni del P.R.G. consentendo la realizzazione di nuovi quartieri residenziali, come quello di Sant'Anna.

6. La "Città ponte"

Nella seconda metà degli anni '60 la neocostituita Regione Autonoma avvia l'attività di programmazione e di pianificazione urbanistica, emanando nel 1968 la prima legge urbanistica regionale n° 23/1968, modificata ed integrata nel 1972 con la legge n° 30. A livello regionale si avviano anche gli studi preparatori per la stesura del Piano Urbanistico Regionale la cui approvazione avviene appena nel 1978, dopo un'ampia consultazione con gli Enti Locali e le varie categorie economiche, effettuata su un documento denominato

"Ipotesi di Piano" e dopo un lungo iter burocratico nel corso del quale il documento, perfezionato ed integrato assume la stesura di un vero e proprio "Piano territoriale di coordinamento", al quale tutti i piani regolatori dei Comuni dovevano adeguarsi.

Tuttavia il Comune di Gorizia, prima ancora che il P.U.R. venisse approvato e si avviasse per i Comuni l'obbligo di adeguamento, decise di sottoporre il proprio strumento urbanistico ad una revisione generale. L'incarico venne affidato al prof. Roberto Costa nel 1976 che iniziò il lavoro insieme ad un gruppo di professionisti locali ed in coordinamento con uno studio di tipo sociologico che veniva svolto dall'I.S.I.G. (Istituto di sociologia internazionale di Gorizia).

Al momento in cui si decise di affrontare la stesura della variante generale, molte delle previsioni di fondo del "Piano Piccinato" (escludendo quelle riguardanti la viabilità principale) avevano già trovato attuazione o erano in corso di realizzazione, come ad esempio la stazione confinaria, l'autoporto, i nuovi quartieri residenziali, alcuni interventi di ristrutturazione urbanistica con alta densità edilizia a sud del Parco della Rimembranza, in quello che il piano definiva "centro direzionale" (fig. 7).

La necessità di revisionare lo strumento urbanistico derivava non soltanto dall'esigenza di adeguarlo alla nuova normativa regionale ed alle indicazioni che scaturivano dai documenti di programmazione e pianificazione regionale, ma anche per tener conto di nuove esigenze locali, delle quali si facevano portavoce i neo-costituiti Consigli di Quartiere. È inte-

ressante ricordare, nel caso del quartiere di San Rocco-Sant'Anna, il documento redatto da un gruppo di cittadini del quartiere nel quale si affrontano i vari temi di interesse comune, dagli aspetti demografici e sociali, a quelli economici e dei servizi (scuola, verde, viabilità) sulla base di dati statistici e della conoscenza diretta della realtà locale, ed infine si formulano proposte per la revisione del P.R.G. e per la redazione della variante generale. Nel documento, facendo presente, che nella stessa delibera di affidamento dell'incarico viene fatto esplicito richiamo alla necessità di una verifica delle scelte che saranno operate da parte dei vari organismi e commissioni ed in particolare dei Consigli di quartiere, si afferma la necessità di prepararsi in tempo per questa consultazione. "Certo questo non significa chiamare altri "esperti" che ci preparino magari una revisione alternativa a quella proposta dal progettista incaricato, significa, invece, anzitutto prendere coscienza a livello di persone, gruppi e categorie dell'importanza del problema e delle ben diverse conseguenze che le diverse scelte comportano per la Comunità, per poter così "approfittare" di questa occasione per esprimere direttamente le proprie opinioni e dare un contributo costruttivo." (5)

I vari temi affrontati e le varie proposte espresse in questo documento corrispondono di massima alle indicazioni di guida alla revisione formulate dal Consiglio comunale, in quanto condivise da vasti settori dell'opinione pubblica. In particolare, per le zone d'espansione, si temeva che uno sviluppo prevalente verso sud-est,



Fig. 7 - Comune di Gorizia Piano Regolatore Generale - variante generale - tav. 2b - scala 1:5.000.
Estensore: prof. ing. Roberto Costa.
Archivio dell'Ufficio Urbanistico del Comune di Gorizia

come previsto nel "Piano Piccinato" ed attuato in gran parte attraverso i P.E.E.P., determinasse, come conseguenza logica, in assenza dello sviluppo demografico ipotizzato, uno "svuotamento" del centro cittadino (come già allora si stava verificando e come poi effettivamente è avvenuto) con tutte le relative conseguenze sui servizi presenti nelle zone centrali e non ancora completati in periferia.

Si ricorda che nella seconda metà degli anni '70 il Comune aveva avviato anche gli studi preparatori per i piani particolareggiati del centro storico, piani che successivamente, dopo un lungo iter di approvazione, costituirono una sorta di integrazione della variante generale, come strumenti di attuazione del P.R.G., in concomitanza con gli interventi di risanamento edilizio operati dall'IACP (oggi ATER) nelle parti più degradate del centro

storico (via Ascoli, via Carducci, via Formica, via del Santo, ecc.).

Nella concessione di autorizzazione alla variante generale al P.R.G. da parte del Servizio della Pianificazione della Regione vengono enunciati gli indirizzi ai quali deve attenersi la revisione dello strumento urbanistico generale e precisamente:

- "riduzione della capacità insediativa teorica del Piano (da 80.000 a 60.000 abitanti)

- risanamento ed utilizzazione del centro cittadino, compresa la zona ottocentesca, per lo sviluppo del tessuto sociale esistente, con interventi sia pubblici che privati;
- revisione e riduzione del dimensionamento dei comprensori del Piano di zona (o P.E.E.P.) di Sant'Andrea e Lucinico per la tutela del carattere etnico delle frazioni stesse;
- diverse previsioni urbanistiche nella parte nord-est dell'abitato allo scopo di programmare una organica integrazione di Gorizia e Nova Gorica, e nelle frazioni di Piedimonte e di Piuma per la tutela dello sviluppo culturale - economico delle comunità;
- nuove previsioni atte a favorire lo sviluppo delle attività industriali ed agricole." (6)

Nel 1977 entrano in vigore le nuove norme nazionali in materia urbanistica ed edilizia e precisamente la legge n° 10 (Bucalossi), che introduce importanti innovazioni, quali ad esempio l'istituto della concessione edilizia che sostituisce la licenza ad edificare e che risulta "onerosa"; il suo rilascio, cioè, è condizionato al versamento da parte del concessionario al Comune di oneri per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, ovvero di una tassa che il Comune deve utilizzare per la realizzazione di strade, parcheggi, verde, scuole ecc.. Nella variante generale al P.R.G. di Gorizia si deve tener conto anche di queste fondamentali modifiche del quadro legislativo.

Quali sono i contenuti principali che distinguono la "variante Costa" dal "Piano Piccinato, oltre

agli aspetti normativi sopraricordati.

In sintesi si possono così illustrare:

- collegamento, attraverso una tangenziale ovest dei ponti sull'Isonzo: nuovo ponte della S.S. 56bis, ponte IX Agosto, ponte di Piuma con funzione di attraversamento verso l'Alta Valle dell'Isonzo e di drenaggio del traffico urbano verso il sistema autostradale;
- collegamento attraverso una tangenziale urbana dei valichi di frontiera (tangenziale est) con funzione di drenaggio del traffico urbano verso il sistema autostradale ed il valico dell'autoporto, e con funzione di supporto degli insediamenti produttivi lungo la via III Armata;
- integrazione del sistema di viabilità di Gorizia con quello di Nova Gorica;
- utilizzazione parziale della zona ad est della via III Armata per attività di artigianato e piccola industria, di artigianato di servizio e di commercializzazione dell'automobile;
- utilizzazione dell'area delle Casermette per l'attività dell'artigianato di produzione;
- individuazione nel comprensorio lungo la S.S. 56bis di un'area intercomunale di espansione dell'attività industriale, già indicata nel P.U.R.;
- ricalibratura della residenza nel quartiere di San Rocco-Sant'Anna.

Dei contenuti della variante sopraelencati soltanto alcuni hanno trovato attuazione negli anni successivi all'approvazione della variante, e precisamente:

- l'utilizzazione delle aree poste ad est della via III^a Armata per l'insediamento di attività prevalentemente terziarie; il comprensorio oggi è quasi completamente occupato, ma privo di alcune urbanizzazioni previste nel piano attuativo;
- l'urbanizzazione dell'area delle "Casermette", dopo un lunghissimo iter per l'acquisizione da parte del Comune del sedime appartenente al Demanio dello Stato; i lotti edificabili sono tuttora liberi, in quanto non ha trovato attuazione il sistema della viabilità principale che doveva supportare gli insediamenti produttivi;
- la zona industriale di Sant'Andrea solo in parte occupata ed urbanizzata;
- il nuovo quartiere di edilizia economica popolare a nord della città (via Palladio-via Rocca) che è stato realizzato occupando parte del grande orto delle Suore Orsoline ed alcuni terreni adiacenti, con l'intento di controbilanciare lo sviluppo residenziale verso sud-est nel quartiere San Rocco-Sant'Anna.

Non ha trovato attuazione, invece, ed in alcune varianti parziali successive è stato completamente stralciato, il sistema della viabilità principale formato dalle due tangenziali. La tangenziale ovest stralciata in un primo tempo nel tratto dalle Casermette al ponte XI Agosto e mantenuta dall'incrocio di via Aquileia alla SS. 56 bis lungo la sponda sinistra dell'Isonzo, successivamente venne completamente eliminata dalle previsioni del P.R.G., anche se nel frattempo questo tratto era stato

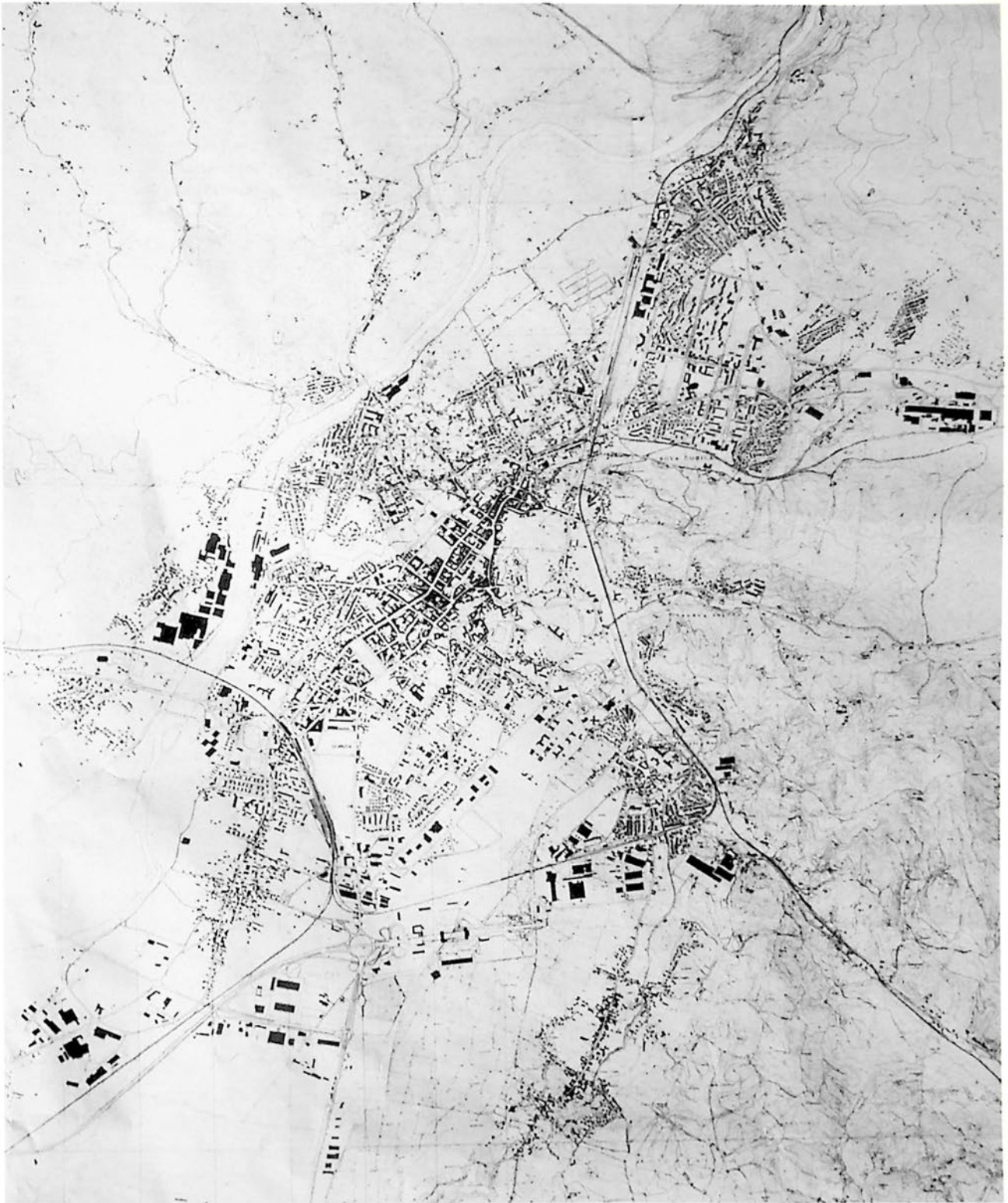


Fig. 8 - Planimetria stato di fatto inizio anni '90 di Gorizia e Nova Gorica - scala 1:10.000. Archivio dell'Ufficio Urbanistico del Comune di Gorizia

oggetto di un apposito appalto-concorso, con finanziamenti statali derivanti dal Trattato di Osimo.

7. Verso il superamento della "Città ponte" e verso una effettiva integrazione a liveilo europeo

Nell'esaminare i diversi strumenti urbanistici che si sono succeduti nel tempo dal 1917 in poi, sarebbe interessante precisare l'evoluzione che hanno avuto non solo i contenuti normativi e vincolistici del Piano Regolatore Generale, ma anche le tecniche e le modalità progettuali, in quanto questi aspetti consentono di valutare l'evoluzione degli effetti nel tempo degli strumenti urbanistici sulle trasformazioni della realtà urbana e territoriale, il diverso atteggiamento che l'opinione pubblica presenta nei confronti del P.R.G. ed i mutamenti delle moda-

lità di gestione in senso democratico di questi strumenti di regolamentazione dell'assetto urbano territoriale (fig. 8).

Questa precisazione, per introdurre la parte più recente della storia sui piani regolatori di Gorizia, parte che sarebbe opportuno sviluppare più ampiamente, non solo per sottolineare i radicali cambiamenti nei contenuti e nelle modalità di progettazione dei Piani Regolatori "dell'ultima generazione", come appunto il P.R.G.C. recentemente approvato (Piano Cagnardi-Gregotti), ma anche per valutare la portata delle proposte del nuovo piano nel quadro di una reale complementarità con la realtà di oltre confine nella comune appartenenza all'Europa.

NOTE

(1) Archivio di Stato - Sede di Gorizia:
Estratto dalla relazione del Presidente della Commissione di studio (Edilizia ed

Opere pubbliche) dell'Unione Economica Nazionale per le Nuove Provincie d'Italia, prof. Gustavo Giovannoni - 19.10.1917.

(2) Archivio di Stato - Sede di Gorizia:
Piano Regolatore e di ampliamento della città di Gorizia - Progetto ing. Del Neri - Agosto 1919.

Estratto dalla relazione illustrativa.

(3) Archivio di Stato - Sede di Gorizia:
Piano Regolatore e di ampliamento della città di Gorizia - Relazione illustrativa firmata da Giorgio Bombig, prof. Lodovico Braidotti, dott. ing. Max Fabiani, ing. Riccardo Del Neri - ingegnere capo, A. Beviglia - Segretario - 20.05.1921.

Estratto.

(4) Archivio dell'Ufficio Tecnico del Comune di Gorizia:

Relazione del Piano 167 di Gorizia:

Estratto dal capitolo "Determinazione del fabbisogno delle aree".

(5) Relazione a firma di Franco Luciano, Mazzoni Mauro, Di Santolo Domenico ed altri 19 cittadini - Dicembre 1976.

Estratto.

(6) Archivio dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Gorizia.

Concessione di autorizzazione di una Variante Generale al P.R.G.C. di Gorizia - Assessorato LL.PP. Servizio della Pianificazione Urbana. LL.PP./1788/4.411

Estratto.