



Ministero della cultura

SEGRETARIATO REGIONALE PER IL FRIULI VENEZIA GIULIA

LA COMMISSIONE REGIONALE

VISTA la Legge 7 agosto 1990, n. 241, recante *Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*, e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante *Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*, e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante *Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*;

VISTO il Decreto Legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante *Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante *Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137*, e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 2 dicembre 2019, n. 169, recante *Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance*, così come modificato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 123;

VISTO il Decreto Legge 1 marzo 2021, n. 22, recante *Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri*, convertito con modificazioni dalla Legge 22 aprile 2021, n. 55;

VISTO il Decreto MiBACT-SR-FVG Rep. n. 5 del 21 febbraio 2020, con il quale è stata istituita la Commissione regionale per il patrimonio culturale del Friuli Venezia Giulia, secondo quanto previsto dall'art. 47 del citato D.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169;

VISTO il Decreto del Segretariato Generale Rep. n. 1041 del 2 dicembre 2021, con il quale il Segretario Generale conferiva alla dott.ssa Marta Mazza l'incarico di Direttore *ad interim* del Segretariato regionale del Ministero della Cultura per il Friuli Venezia Giulia, di seguito 'SR-FVG';

VISTO il Decreto MIC-SR-FVG Rep. n. 1 del 10/01/2022, con il quale il Direttore del SR-FVG modificava e aggiornava la composizione della Commissione regionale per il patrimonio culturale del Friuli Venezia Giulia, istituita con il sopra citato Decreto MiBACT-SR-FVG Rep. n. 5 del 21 febbraio 2020;

VISTO il Decreto della Commissione regionale per il patrimonio culturale del Friuli Venezia Giulia MIBACT-SR-FVG Rep. n. 125 del 23/09/2020, con il quale, ai sensi dell'art. 10, comma 1 e comma 3, lettera a) del D.Lgs. 42/2004, è stato sottoposto a tutela il bene denominato **Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta**, sito nel territorio dei Comuni di Gorizia e Savogna d'Isonzo (GO), in via Fratelli Rusjan;

CONSIDERATO che, in esito al ricorso n. 343 del 2020, proposto da E.N.A.C. – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, per l'annullamento del sopra citato provvedimento, il TAR per il Friuli Venezia Giulia, con sentenza n. 177 del 03/06/2021, annullava il Decreto *"in parte qua* (cioè nel suo riferimento alle piste di decollo/atterraggio, alla recinzione e alle aree non edificate del sedime aeroportuale)";

CONSIDERATO che con nota prot. n. 554985 del 29/09/2021 l'Avvocatura Generale dello Stato, tramite l'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Trieste, comunicava di non ritenere sussistenti i presupposti per proporre appello avverso la sopra citata sentenza del TAR per il Friuli Venezia Giulia;

VISTA la nota prot. n. 630 del 07/02/2022, con la quale il SR-FVG richiedeva alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia -di seguito 'SABAP-FVG'- la trasmissione di documentazione istruttoria conforme alle determinazioni della sopra citata sentenza del TAR-FVG, per procedere all'adozione di un provvedimento di annullamento e sostituzione del Decreto MIBACT-SR-FVG Rep. n. 125 del 23/09/2020, che dichiari l'interesse culturale dell'immobile entro i limiti di tutela fatti salvi dalla sentenza;



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SEGRETARIATO REGIONALE PER IL FRIULI VENEZIA GIULIA

Piazza Libertà, 7 – 34135 – Trieste – TEL. 040 419 4802

PEC: mbac-sr-fvg@mailcert.beniculturali.it

PEO: sr-fvg@beniculturali.it



Ministero della cultura

SEGRETARIATO REGIONALE PER IL FRIULI VENEZIA GIULIA

VISTA la nota prot. n. 4258 del 07/03/2022, assunta agli atti con prot. n. 1369 del 16/03/2022 dal SR-FVG, con la quale la SABAP-FVG trasmetteva la documentazione richiesta, che limitava l'area di tutela, di cui al Decreto MIBACT-SR-FVG Rep. n. 125 del 23/09/2020, ai mappali, ricadenti nel solo territorio comunale di Gorizia (GO), come di seguito catastalmente e tavolarmente individuati: Foglio 6, pp.cc.nn. 365/29 C.T. – in P.T. 1400 c.t. 15; 365/30 C.T. – in P.T. 1400 c.t. 12; 379/3 C.T. – in P.T. 217 c.t.1 del C.C. di Sant'Andrea di Gorizia;

VISTO il verbale – il cui originale è conservato agli atti d'Ufficio – di quanto disposto, ai sensi dell'art. 47 del citato D.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169, dalla Commissione regionale per il patrimonio culturale del Friuli Venezia Giulia nella seduta di data 28 marzo 2022, che deliberava di adottare il provvedimento di annullamento e sostituzione del Decreto MIBACT-SR-FVG Rep. n. 125 del 23/09/2020, assumendo come propria l'individuazione del bene come rielaborata dalla SABAP-FVG nella citata nota prot. n. 4258 e in accordo alla sentenza TAR-FVG n. 177 del 03/06/2021;

RITENUTO che l'immobile

Denominato	Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta
Provincia	GORIZIA
Comune	GORIZIA
Sito in	via Fratelli Rusjan

Dati catastali: Foglio 6, pp.cc.nn. 365/29 C.T. – in P.T. 1400 c.t. 15; 365/30 C.T. – in P.T. 1400 c.t. 12; 379/3 C.T. – in P.T. 217 c.t.1 del C.C. di Sant'Andrea di Gorizia, come evidenziato nell'allegata planimetria catastale, di iscritta proprietà del Demanio dello Stato, presenta interesse culturale ai sensi dell'art. 10, comma 1, del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, per i motivi contenuti nella relazione storico artistica allegata;

DECRETA

che l'immobile denominato **Aeroporto Amedeo Duca d'Aosta**, sito a Gorizia (GO), in via Fratelli Rusjan, così come meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato d'interesse culturale ai sensi dell'art. 10, comma 1, del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, per i motivi contenuti nella relazione storico artistica allegata e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto legislativo.

Il presente Decreto annulla e sostituisce il citato Decreto della Commissione regionale per il patrimonio culturale del Friuli Venezia Giulia MIBACT-SR-FVG Rep. n. 125 del 23/09/2020.

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 trascritto presso l'Ufficio Tavolare competente per territorio dalla SABAP-FVG e avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente provvedimento è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche e integrazioni. Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio a norma del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.-

Trieste, data del repertorio

Il Presidente della Commissione
dott.ssa Marta MAZZA



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SEGRETARIATO REGIONALE PER IL FRIULI VENEZIA GIULIA
Piazza Libertà, 7 – 34135 – Trieste – TEL. 040 419 4802
PEC: mbac-sr-fvg@mailcert.beniculturali.it
PEO: sr-fvg@beniculturali.it



Ministero della Cultura

Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO DEL FRIULI-VENEZIA GIULIA

Piazza Libertà, 7 - 34135 - TRIESTE

Tel. +39.040.4527511 - Fax +39.040.43634

Sede staccata di UDINE: Via Zanon, 22 - 33100

Tel. +39 0432 504559 - Fax +39 0432 510266

e-mail: sabap-fvg@beniculturali.it

pec: mbac-sabap-fvg@mailcert.beniculturali.it

COMUNE: **Gorizia e Savogna d'Isonzo (GO)**

OGGETTO: **Aeroporto Amedeo Duca D'Aosta, via F.lli Rusjan**

Comune di Gorizia, Foglio 6 - Sezione J di SANT'ANDREA DI GORIZIA, Catasto terreni mappali 365/29 (P.T. 1400 c.t. 15), 365/30 (P.T. 1400 c.t. 12), 379/3 (P.T. 217 c.t.1)

RELAZIONE STORICO ARTISTICA

L'Aeroporto "Amedeo Duca D'Aosta" nacque come scuola di volo agli inizi del Novecento e subì diverse trasformazioni edilizie che testimoniano le numerose vicende che caratterizzano la storia del sito nel corso del XX secolo.

Il sito dell'aeroporto di Gorizia venne ricavato da una vasta pianura nei pressi della città, nella zona detta "Campagna Grande", lungo la strada che portava alla località di Merna (da cui deriva l'originaria denominazione e che oggi si trova in Slovenia), quando l'area era sotto il dominio austro-ungarico. Esso sorse su di un vasto terreno in una zona pianeggiante costituita da un ampio mantello alluvionale, destinata in origine a "Piazza d'Armi" per le manovre della cavalleria dell'esercito asburgico.

In questa area, tra il 1909 e il 1910, i fratelli Rusjan sperimentarono i primi decolli dei loro prototipi di velivoli denominati "EDA". Per un certo periodo, questo sito fu utilizzato dall'aviazione austriaca in sostituzione del campo di Wiener Neustadt, a volte non operativo nel periodo invernale per le copiose nevicate e le molte giornate di vento forte in primavera e autunno. Dal 1911 l'Impero Asburgico iniziò alcuni lavori di adattamento e ampliamento del sito per trasferirvi la Scuola di volo austro-ungarica, apprezzandone le migliori caratteristiche anche dal punto di vista meteorologico rispetto agli aeroporti ubicati in altre aree dell'impero. L'aeroporto venne inaugurato il 15 gennaio 1912, adibito esclusivamente a scuola di volo.

Nel corso del Primo conflitto mondiale, all'inizio del 1915 l'aeroporto fu abbandonato dagli austriaci perché troppo vicino al confine nemico. Al termine del conflitto, il sito fu ricompreso nel territorio italiano e intorno al 1924 viene fatto risalire l'inizio dei lavori per la sua riqualificazione e sviluppo attraverso la costruzione di alcuni manufatti di supporto all'attività di volo e per strutturarlo come aeroporto militare¹. Nei documenti ufficiali, a questa data l'aeroporto viene definito "aeroporto militare in disarmo sulla rotta aerea Udine-Pola con dimensione quadrangolare di 1150 m di lato maggiore e 520 metri di lato minore, con accesso dalla strada provinciale Gorizia-Trieste". Negli anni seguenti il sedime fu quasi raddoppiato in direzione sud, raggiungendo la forma pressoché quadrata documentata nelle mappe degli anni Trenta, con la realizzazione di due piste erbose. Gli interventi di infrastrutturazione furono dovuti probabilmente alla

¹ F. BUGADA, C. D'AGOSTINO, *Gorizia Merna. L'aeroporto dimenticato*, Monfalcone 2015, p. 8 e segg. Si vedano anche le foto aeree datate giugno 1924 in cui si può notare la presenza del cantiere in corso per la realizzazione della Palazzina Comando, di alcune infrastrutture aeroportuali, le due "T" che delimitano la lunghezza del campo e tra esse, al centro, la scritta "Gorizia". Per lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto si vedano le planimetrie generali del 1924, 1937 e 1938 pubblicate in C. D'AGOSTINO, *C'era una volta un campo di volo, Storia dell'aeroporto di Gorizia*, s.l., 2003, p. 126-7.

promulgazione della legge n. 1630 del 23 giugno 1923, voluta dall'allora sottosegretario all'Aeronautica Italo Balbo che chiese a tutte le Province in cui esistevano "campi di fortuna" di migliorarli e renderli maggiormente adatti all'operatività dei velivoli². Nel sito di Merna, in prossimità della strada principale, fu realizzata la Palazzina Comando in "stile palladiano", seguendo le indicazioni del Demanio Aeronautico che, per i principali edifici degli aeroporti, suggeriva agli architetti responsabili del progetto di richiamare le linee costruttive dello "stile" presente sul territorio³. L'edificio è stato successivamente danneggiato dagli eventi bellici e demolito. La Regia Aeronautica recentemente istituita come arma indipendente dello stato italiano vi si insediò alla fine del 1925 con l'arrivo della 38^a Squadriglia del 63° Gruppo, del neo-istituito 21° *Stormo Ricognizione Aerea*; negli anni seguenti si aggiunsero ulteriori squadriglie con i rispettivi velivoli che restarono operativi fino al secondo conflitto mondiale. Parallelamente proseguono i lavori di aggiornamento delle infrastrutture dell'aeroporto. Negli anni Venti è documentata la presenza di un hangar originale austriaco "Gleiwitz" (lunghezza 67 m, larghezza 28 m), tuttora esistente. Costruito nel 1909 in Austria, al termine della Prima Guerra Mondiale fu smontato e trasportato in treno fino a Gorizia per essere ricostruito nel sito dell'aeroporto quale ricompensa dei danni di guerra da parte del Governo di Vienna.

Dal 1931, l'aeroporto goriziano diventò sede del 4° *Stormo Caccia Terrestre* e nel 1940 anche del *Reparto Speciale Aero Siluranti*, poi trasformato in 1° *Nucleo Addestramento Aerosiluranti*. Al momento dell'insediamento del 4° stormo, l'aeroporto si presentava completo delle infrastrutture necessarie all'attività militare: per la parte dedicata ai velivoli, vi erano i quattro hangar Lancini, delle dimensioni di 50 m x 50 m e altezza 20 m, due hangar più bassi (65 m x 50 m) affiancati al precedente hangar Gleiwitz.

Le mappe e le foto storiche risalenti agli anni Venti e Trenta mostrano la presenza di diversi manufatti adibiti a magazzini, uffici ed edifici per ospitare ufficiali e sottufficiali dei reparti di volo e dei servizi. Tra questi si ricordano: le palazzine per l'amministrazione, reparto servizi e cassa, la casermetta di alloggio per i Carabinieri, che assicuravano il servizio di vigilanza, la palazzina infermeria con giardino e piscina, la Palazzina Comando (4° stormo) e l'antistante rosa dei venti (in conglomerato cementizio), l'autorimessa con annesso un laboratorio fotografico, l'officina riparazioni "Ill tipo", il magazzino M.S.A. (Materiali Speciali Aeronautici), l'ufficio comando delle Ricognizione, la "palazzina Avieri", il lavatoio all'aperto, l'alloggio avieri e mensa, la stazione radiotrasmittente, il magazzino vestiario e il cinematografo, il serbatoio dell'acqua, il deposito carburante e un terrapieno per le prove e la calibrazione delle mitragliatrici dei velivoli da caccia⁴; tra questi si evidenziano i quattro hangar "Lancini" (tre nel settore sud-orientale del sito dell'aeroporto e uno a nord-est, attualmente non più esistenti poiché demoliti dopo la seconda guerra mondiale). Le fonti edite ricordano inoltre un centro radio-meteorico e di assistenza radiogoniometrica, un impianto per il volo notturno, composto da un aerofaro di avvistamento, un semaforo a due fasi in grado di emettere segnali luminosi verdi e rossi, e le "T" di atterraggio luminose, nonché due fari per l'illuminazione delle superfici di decollo e atterraggio.

La storia dell'aeroporto negli anni Trenta viene generalmente associata alla figura del Duca Amedeo di Savoia – Aosta (1898-1942) che in esso e di esso lasciò un'impronta indelebile, prima quale comandante di Stormi e infine di Grandi Unità aeree ivi operanti. A questo personaggio è dovuta anche la presenza di una colonia elioterapica ubicata sul retro degli hangar (settore sud-est), voluta dal Duca per i figli minori dei contadini sloveni che persero i loro terreni a causa degli espropri necessari alla realizzazione dell'aeroporto.

Nel 1942 l'aeroporto cambiò la propria intitolazione da "Egidio Grego" a "Amedeo Duca D'Aosta" in onore del comandante deceduto in quell'anno, prigioniero in Kenia.

Negli stessi anni Trenta, viene ricordata anche la frequentazione dell'aeroporto anche da parte del pittore Tullio Crali (1910-2000), all'epoca residente in città, quale fonte di ispirazione per parte della sua successiva produzione artistica e considerato uno dei maggiori rappresentanti dell'aeropittura futurista⁵.

² Per "campi di fortuna" si intendevano spazi per operazioni di volo non dotati di attrezzature particolari se non quelle strettamente necessarie per l'assistenza in caso di emergenza o avaria, allestiti per potere accogliere i velivoli che, per varie ragioni collegate all'impiego militare, non avrebbero potuto raggiungere il campo base dal quale erano decollati.

³ C. D'AGOSTINO, *C'era una volta un campo di volo. Storia dell'aeroporto di Gorizia*, s.l., 2003, p. 45. Si veda anche M. RANISI, *L'Architettura della Regia Aeronautica*, Gaeta, 1991.

⁴ F. BUGADA, C. D'AGOSTINO, *op. cit.*, p. 11 e segg.

⁵ Idem, p. 10.

Nella seconda metà degli anni Trenta l'aeroporto fu la sede prescelta per i primi esperimenti di siluramento aereo. Negli anni 1936-39 la pattuglia acrobatica partecipò a numerose manifestazioni in diverse città europee.

Con il piano di mobilitazione attivato a seguito dell'inizio della Seconda Guerra Mondiale, il personale e i mezzi in aeroporto furono impegnati nel servizio di vigilanza diurna e notturna, coinvolgendo anche quello in servizio in aeroporti limitrofi. Furono inoltre predisposte postazioni per mitragliatrici e trincee antischieghe ai margini del campo di volo. Nel 1941 l'aeroporto di Gorizia fu uno tra i più affollati d'Italia e per questo motivo gli alloggi per il personale furono distribuiti in tutti i fabbricati disponibili, essendo presenti 600 uomini a fronte di una disponibilità per circa 400. Negli anni 1942-1943 costituì un avamposto di prim'ordine per le operazioni aeree in appoggio alle truppe di occupazione in Slovenia e Croazia. In questi anni si ricordano almeno due occasioni in cui Benito Mussolini fece visita all'aeroporto (9/10/1940 e 31/7/1942).

Dopo l'armistizio del 8 settembre 1943 l'aeroporto rimase presidiato da un ridotto numero di persone; fu poi occupato dalle truppe titine e successivamente da quelle tedesche. Nel 1944 alcuni bombardamenti danneggiarono gli hangar e vari immobili. Con una sommaria riparazione dei danni più gravi, l'aeroporto fu reso nuovamente operativo, ma gli hangar Lancini furono smantellati e trasferiti in Germania per il recupero del materiale ferroso. Dopo la liberazione di Gorizia, nel 1945, e il nuovo assetto amministrativo della regione, l'aeroporto cessò praticamente la sua funzione. Le foto storiche degli anni 1946-47 documentano i danni conseguenti ai bombardamenti e negli anni seguenti si procedette alla demolizione di alcuni fabbricati tra cui la "palazzina Comando" e la "palazzina Avieri".

Il trattato di pace impegnò l'Italia nello smantellamento delle fortificazioni militari poste ai confini con la Jugoslavia e pertanto l'aeroporto non poté continuare la propria operatività militare; per questo motivo fu avviata l'attività legata alla gestione dei voli di linea, gestita dalla Società Italiana Servizi Aerei (SISA) la quale, non potendo operare nell'area del Territorio Libero di Trieste, ripiegò sull'aeroporto goriziano. Accanto all'autorimessa fu realizzata l'aerostazione, dotata di anche di ristorante e bar, con la sopraelevazione del settore centrale per ospitare il servizio informazioni di volo per l'assistenza tecnica al traffico aereo. L'attività di linea cessò alla fine del 1961 in seguito alla decisione di investire sull'aeroporto di Ronchi dei Legionari. Successivamente vi si svolse attività di volo a motore, paracadutismo e aeromodellismo per iniziativa dell'Aeroclub Gorizia. Poco meno di un anno dopo l'ultimo volo di linea, il 4 novembre 1962 fu inaugurato il maestoso monumento al duca Amedeo d'Aosta, il Duca Aviatore, ubicato in prossimità di un ingresso dalla strada principale, e progettato dall'ingegnere Paolo Caccia Dominioni. Esso è costituito da una imponente statua in materiale lapideo, alta circa 5 metri, collocata su un ampio basamento con gradinate, anch'esso lapideo, circondato su 3 lati da 10 cippi che ricordano i nomi di alcune battaglie. Una recinzione metallica riporta lo stemma del Duca.

Allo stato attuale, partendo dall'ingresso attualmente in uso, a sinistra si trova il monumento ad Amedeo d'Aosta, mentre sulla destra si trova l'aerostazione: un edificio quadrangolare in muratura, con un piano fuori terra e un settore centrale rialzato in cui si collocavano i servizi di assistenza tecnica al volo. Il prospetto verso l'area di volo è caratterizzato da ampie finestre quadrangolari, una finitura a intonaco; l'edificio è in precario stato di conservazione.

Adiacente all'aerostazione si trova l'edificio storicamente individuato come "autorimessa e gabinetto fotografico" (n. 17 della mappa storica, n. 3 nelle mappe più recenti): è costituito da due porzioni di fabbricato affiancate; quella di maggiori dimensioni presenta una copertura a falde e i prospetti principali rivolti verso l'area di volo e la strada pubblica, scandito da un basamento rustico, paraste verticali, un cornicione sommitale con soprastante muro di coronamento. Il prospetto verso la strada esterna presenta aperture quadrangolari con cornice modanata, davanzale aggettante e peducci in lieve rilievo. Quello verso l'area di volo, presenta tre ampie aperture quadrangolari con serranda. Il corpo di fabbrica adiacente ha un'altezza leggermente inferiore, presenta paraste angolari e un cornicione superiore. Sul prospetto laterale si trova un'ulteriore grande apertura con chiusura a serranda. L'edificio presenta tracce di diverse finiture cromatiche e si trova in precario stato di conservazione. Le foto storiche mostrano che l'edificio era inizialmente costituito da un corpo centrale di maggiore altezza e due ali laterali simmetriche di cui sopravvive solamente quella settentrionale; in base alle foto storiche, quella meridionale pare essere stata demolita già nel secondo dopoguerra.

In adiacenza all'autorimessa si trova l'edificio storicamente individuato come "Corpo di guardia e prigioni" e successivamente come "Comando e mensa" (n. 16 della mappa storica, n. 4 nelle mappe recenti). Alcuni disegni d'archivio dimostrano l'intervento di ristrutturazione secondo stili razionalisti realizzato qualche decennio dopo la realizzazione dell'aeroporto, recuperando un edificio pre-esistente. Si presenta come fabbricato a un piano fuori terra, con tetto piano. È planimetricamente suddiviso in tre settori, a cui corrisponde analoga suddivisione dei prospetti: quello principale è caratterizzato da superfici lisce a intonaco, presenta un angolo curvilineo, una tettoia piana di protezione dell'ingresso centrale e finestre quadrate allineate sopra alla linea dei davanzali. Sono visibili tracce di diverse finiture superficiali esterne.

Accanto alla "palazzina Comando e mensa" si trova un altro ingresso all'aeroporto con quattro pilastri quadrangolari e cancelli metallici. In adiacenza al cancello si trova l'edificio storicamente individuato con il n. 15 nelle mappe storiche ("autorimessa per privati", n. 27 nelle mappe attuali), oltre a una cabina elettrica visibile anche nelle foto storiche. Si presenta come un edificio a un piano fuori terra, intonacato, di semplice fattura.

Percorrendo la strada interna che costeggia l'area di volo, il primo immobile è storicamente individuato come "Officina III tipo" (n. 12 nelle mappe storiche, n. 6 nelle mappe attuali), documentato nelle foto storiche più remote: è costituito da un corpo di fabbrica principale a pianta quadrangolare e tetto a doppia falda, sostenuto da capriate metalliche su cui si innesta una struttura per la realizzazione di una finestratura a tetto continua ubicata sulla falda verso il retro. Sul medesimo lato si trova anche un corpo di fabbrica addossato, di altezza inferiore al corpo principale. Il prospetto verso l'area di volo è scandito da una serie di lesene a cui si alternano le aperture quadrangolari, tre portoni con serranda e un grande portone a due ante scorrevoli lateralmente in materiale metallico, documentato già negli anni Trenta del XX secolo. Le finiture esterne sono ad intonaco liscio tinte. Gli interni presentano ampi spazi con finiture modeste e sono caratterizzati dalle strutture metalliche delle capriate della copertura.

Accanto all'officina si trova il grande hangar "Gleiwitz – Ricognizione Aerea" (n. 11 delle mappe storiche, n. 9 nelle mappe attuali): si presenta come un grande corpo di fabbrica a pianta quadrangolare, con copertura inclinata a struttura metallica che caratterizza gli ampi spazi interni destinati alla custodia dei velivoli. Presenta una struttura metallica con pannelli di chiusura scorrevoli sul prospetto verso l'area di volo, scandito da tre grandi aperture, sormontate da una finestratura continua in corrispondenza delle strutture metalliche reticolari che sostengono la copertura. I prospetti laterali, prevalentemente "cieche", presentano semplici finiture monocromatiche; il prospetto retrostante, di altezza ridotta a un piano, presenta una serie di lesene alternate a finestre quadrangolari.

Accanto all'hangar si trova il fabbricato denominato "Magazzino M.S.A." ("Materiali Speciali Aeronautici", n. 7 nelle mappe storiche, n. 20 nelle mappe attuali). Si tratta di un grande fabbricato con un piano fuori terra, pianta rettangolare e tetto a doppia falda. Il prospetto principale è scandito da un basamento rustico, lesene verticali e una semplice modanatura superiore, in prossimità della linea di gronda. I fondi tra le lesene sono caratterizzati da grandi portali con cornice modanata (alcuni dei quali attualmente tamponati, altri con infissi a serranda) alternati a finestre quadrangolari accoppiate, con cornice modanata, davanzale aggettante su peducci in lieve rilievo (le caratteristiche formali richiamano quelle dell'autorimessa). Le finiture sono a intonaco tinte, mentre i fondi presentano pannelli in laterizio a vista. In prossimità di questo immobile è visibile anche il "serbatoio dell'acqua" in cemento armato, documentato anche nelle foto storiche (n. 9 nelle mappe storiche, senza numero nelle mappe attuali).

Allontanandosi dal percorso interno, verso settentrione, si trova l'immobile denominato "Alloggi sottufficiali, mensa e circolo" (n. 10 nelle mappe storiche, n. 26 nelle mappe attuali): si tratta di un grande fabbricato in precario stato conservativo, non accessibile a causa delle aperture tamponate e della fitta vegetazione spontanea. Si presenta con tre livelli fuori terra disposti in una pianta rettangolare, articolata con corpi aggettanti e arretrati. I prospetti sono scanditi da tre serie regolari di finestre rettangolari, suddivise da fasce marcapiano. Si rilevano tracce di finiture ad intonaco, in gran parte mancante sulle strutture murarie in laterizi, con cordoli in cemento armato.

Gli edifici individuati dai numeri 47 e 48 nelle mappe attuali, appaiono planimetricamente traslati rispetto ai corrispondenti immobili delle mappe storiche n. 5 ("Uffici Comando Squadriglia Ricognizione Aerea") e n. 8 ("Ufficio Demanio e Magazzino Artifici"). Una linea a tratteggio parrebbe indicare la presenza del fabbricato n. 6 della mappa storica ("Stazione Radiotelegrafica"). La fitta vegetazione non ha consentito la visione diretta dei fabbricati.

L'immobile individuato come "Magazzino Vestiario e Cinema" (n. 3 delle mappe storiche, n. 25 delle mappe attuali) è un grande fabbricato a pianta rettangolare, un piano fuori terra, un'articolata copertura a falde con struttura portante a capriate metalliche. I prospetti presentano caratteri formali analoghi al magazzino M.S.A., all'officina III tipo e all'autorimessa: basamento rustico, lesene e cornice sommitale, grandi aperture con chiusura a serranda, aperture rettangolari con cornici, davanzale su peducci in lieve rilievo, finiture a intonaco tinteggiato con specchiature in laterizio a vista. Sull'esterno si riscontra la scritta "cinema", posticcia e frammentaria, oltre ad altre scritte dipinte sui muri interni. Le finiture degradate degli ambienti rilevano il loro carattere semplice e di tipo tradizionale: pavimenti in laterizio e/o piastrelle relativamente recenti, intonaco tinteggiato, soffitto in putrelle metalliche e laterizio, infissi e inferriate in materiale metallico.

A causa della fitta vegetazione è possibile che si conservino anche alcuni manufatti attualmente non visibili, quali ad esempio fontane, lavatoi o bunker.

Si ritiene pertanto che l'*Aeroporto Amedeo Duca D'Aosta* di Gorizia, limitatamente agli edifici superstiti a memoria della storia dell'aviazione italiana, compreso il sedime su cui insiste il *Monumento al Duca d'Aosta* (che insieme alla *Parete commemorativa ai Caduti del 1° e 4° Stormo Caccia* sono dichiarati bene culturale con provvedimento D. CO.RE.PA.CU. FVG n. 34 del 05.03.2021), nato come scuola di volo agli inizi del Novecento grazie ai fratelli Rusjan, costituisca un manufatto che riveste interesse particolarmente importante a causa del suo riferimento con la storia politica e militare, per i reparti militari ivi stanziati e la figura di Amedeo di Savoia Duca d'Aosta, grande e nobile figura di soldato ed aviatore che, Comandante della 3° Brigata Aerea, composta dal 1° e 4° Stormo, ebbe qui la sua sede di comando, e dunque si ritiene degno di tutela secondo quanto previsto dal D. Lgs. 22 Gennaio 2004, n. 42.

Bibliografia e sitografia

- F. BUGADA, C. D'AGOSTINO, *Gorizia Merna. L'aeroporto dimenticato*, 2015.
P. SORÈ, *L'aviazione a nord est. Storia dei campi di volo in Friuli Venezia Giulia*, 2007.
C. D'AGOSTINO, *C'era una volta un campo di volo, Storia dell'aeroporto di Gorizia*, 2003.
M. RANISI, *L'Architettura della Regia Aeronautica*, 1991.
<http://www.associazione4stormo.it>

Funzionario architetto – Arch. Gabriele BOTTI
Funzionario storico dell'arte - Dott.ssa Annamaria NICASTRO

Il Soprintendente
Dott.ssa Simonetta BONOMI



Firmato
digitalmente da
BONOMI
SIMONETTA
C = IT



N=-2100

E=-68100

22-Feb-2022 14:23:52

Protocollo pratica T258237/2022

Scala originale: 1:2000

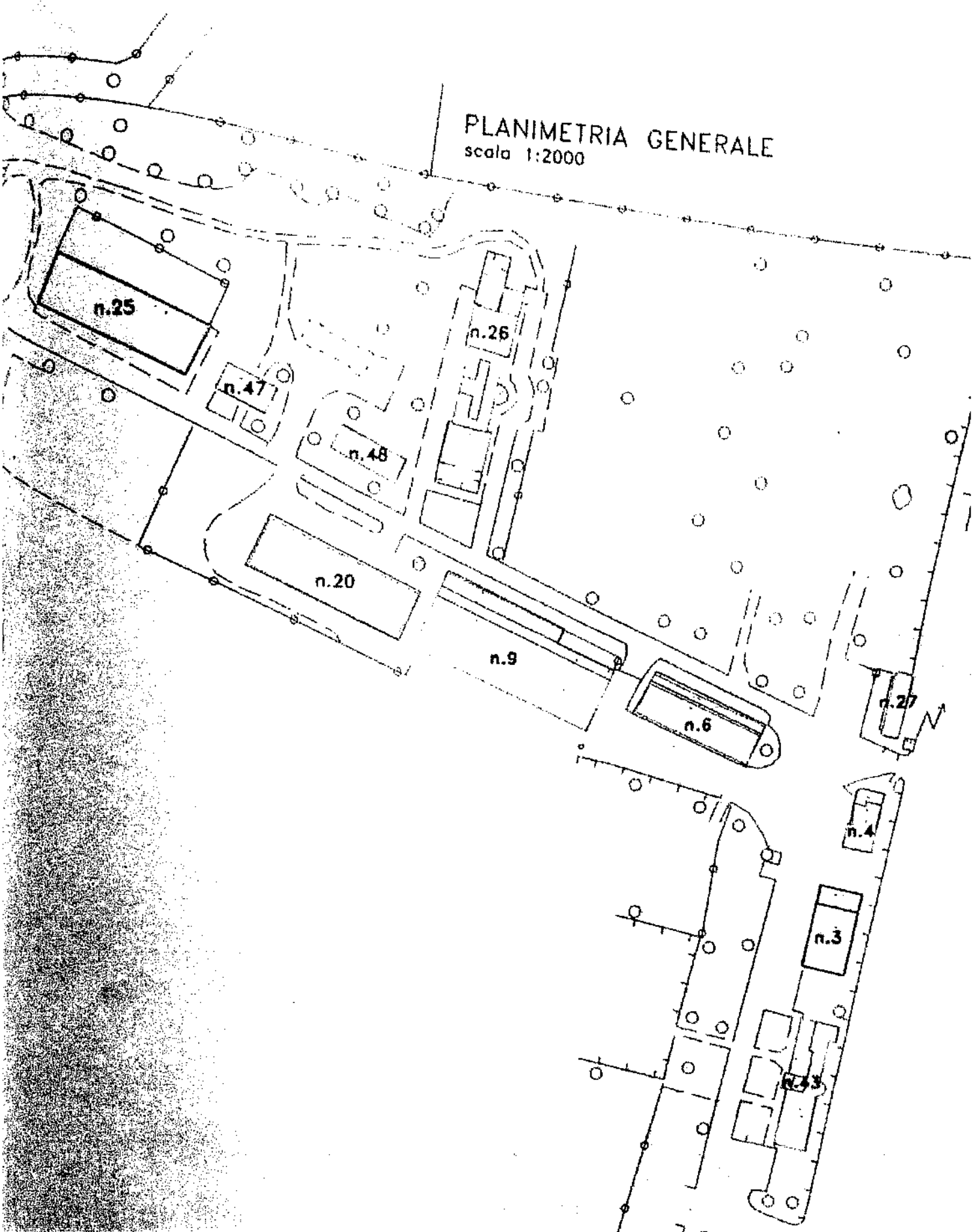
Dimensione cornice: 1940.000 x 1380.000 metri

Comune: (GO) GORIZIA/J

Foglio: 6

1 Particella: 365/30

PLANIMETRIA GENERALE
scala 1:2000



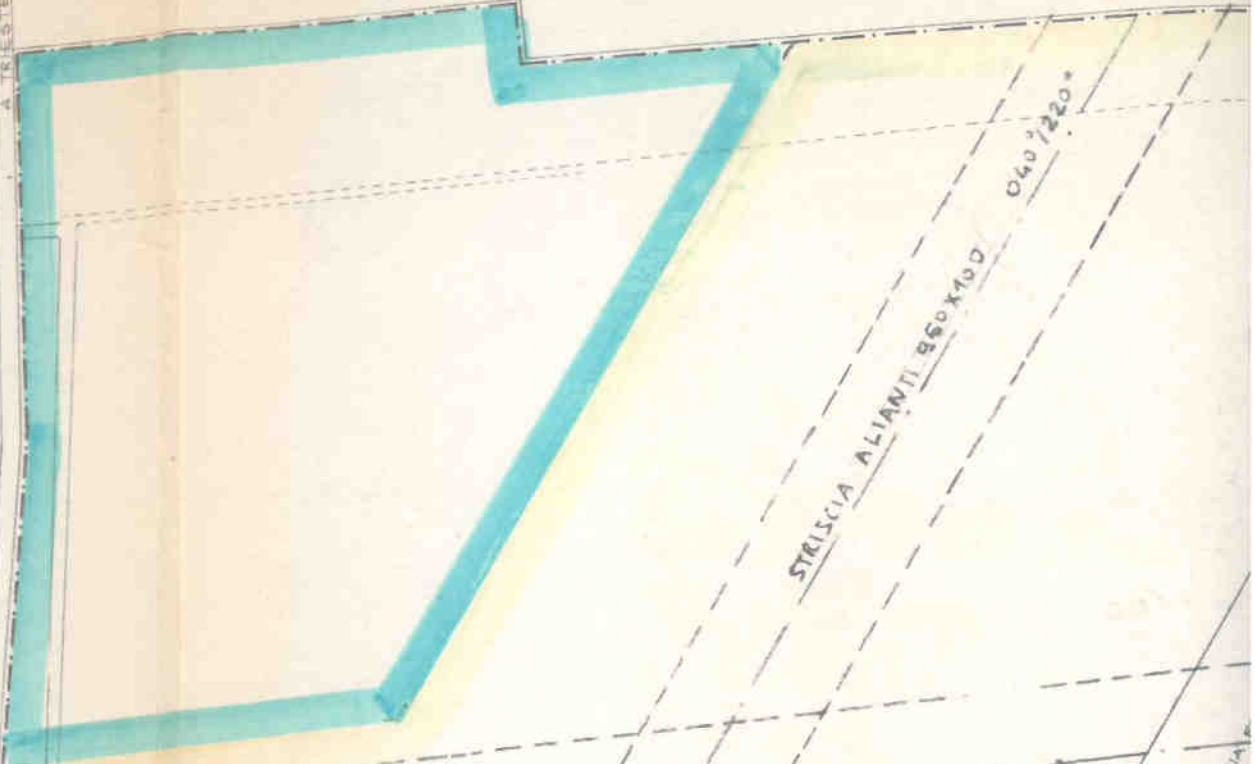


C.
D.
M.

1
no)

A TRIESTE

A GORIZIA



STRISCIA ALIANTI 850 X 1000

040' / 220*

EL PORTO

MT. 300

STRISCIA ERBOSA ML. 1100 X 20

27

BCCA PARACADUTISTI

22

28

T. D'INTERMUNICAZIONE
CORRADO A VENTO

6

12

15

17

20

22

25

26

28

30

32

34

36

38

ZONA INDUSTRIALE "LA GIULIA"

