



REVISIONE	DATA	MOTIVAZIONE	PROPONENTE
00	Gennaio 2015	Seconda emissione a seguito dell'approvazione ATF con Voto n. 71/2014 reso dal CSLPP nell'adunanza del 10.12.2014	S.J.S. Engineering s.r.l.
00	Novembre 2014	PRIMA EMISSIONE	S.J.S. Engineering s.r.l.

Stazione appaltante			
 <p style="text-align: center;"><b>AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE</b></p>			
Incarico			
<b>PORTO DI TRIESTE - TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>			
Livello progettuale			
<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>			
Soggetto attuatore		Titolo	
		<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>	
		Area code	
		<b>0129 TST</b>	
		Title code	
		<b>01004-01</b>	
		Check	Job code
		<b>R00</b>	<b>C-01</b>
Progettazione		Il Responsabile del Procedimento	
<b>S.J.S. Engineering s.r.l.</b>  *Roma (00187) Via Collina, n. 36 Taranto (74123) P.zza Castel S. Angelo, n.11 Mosca (123242) Krasnaya Presnaya st. 22 - Ufficio 3 Certified office* COMPANY WITH QUALITY SYSTEM CERTIFIED BY DNV = ISO 9001 =		Il Direttore Tecnico <b>Ing. Michelangelo Lentini</b>	
		Progettisti	
		<b>Ing. B. Lentini</b> <b>Ing. A. Porretti</b> <b>Ing. R. Isola</b> <b>Ing. M. Filippone</b> <b>Dott. Geol. G. Cardinali</b> <b>Dott.ssa V. Colosimo</b> <b>Ing. L. Drago</b> <b>Ing. P. Semeraro</b>	
Edited		Checked	
Adamo		ML	
Date		Filename	
Gennaio 2015		0129TST01004-01-R00.doc	

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>	Pagina <b>1</b>	Di <b>24</b>

## INDICE

---

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>DATI DI CARATTERE GENERALE E STORICO .....</b>	<b>3</b>
	<b>2.1 IL PORTO DI TRIESTE.....</b>	<b>3</b>
	<b>2.2 NOTIZIE STORICHE SU TRIESTE.....</b>	<b>5</b>
	<b>2.3 RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI .....</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>NORMATIVA E VINCOLI DI NATURA STORICO-ARCHEOLOGICA.....</b>	<b>14</b>
	<b>3.1 RIFERIMENTI NORMATIVI SUI RITROVAMENTI STORICO-ARCHEOLOGICI .....</b>	<b>14</b>
	<b>3.2 CONGRUENZA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI .....</b>	<b>17</b>
	3.2.1 Considerazioni finali sui vincoli archeologici .....	23
<b>4.</b>	<b>ALLEGATO.....</b>	<b>24</b>

## INDICE FIGURE

---

Figura 1 Veduta storica del porto di Trieste .....	2
Figura 2 Vista aerea del Porto Franco Nuovo di Trieste -Molo VII .....	3
Figura 3 Carta storica del porto di Trieste .....	6
Figura 4 Immagine storica del porto di Trieste del 1756.....	7
Figura 5 Cartografia del 1744-Mappa del territorio.....	8
Figura 6 Riferimento cartografico con indicazione dei siti storici .....	9
Figura 7 Carta schematica delle presenze archeologiche di epoca medioevale. In rosso l'area d'intervento .....	12
Figura 8 I siti archeologici della penisola muggesana e delle valli limitrofe modello digitale (elaborazione D.Riccobono) .....	13
Figura 9 Stralcio della tavola "Piano Regolatore Portuale vigente - stato attuale" del PRP di Trieste.....	18
Figura 10 Stralcio della tavola "Opere di Piano - assetto di Piano" del nuovo PRP di Trieste.....	20
Figura 11 Stralcio della tavola di P.R.G. "Vincoli" ; nella zona di interesse non sono evidenziati ambiti di vincolo archeologico .....	22

---

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>2</b>	Di <b>24</b>

## 1. INTRODUZIONE

Nelle pagine che seguono, verranno illustrati i risultati delle ricerche condotte per l'individuazione di eventuali vincoli e ritrovamenti di natura storico-archeologica nel porto di Trieste, in particolare nell'area che sarà interessata dalla realizzazione di opere a mare, in prossimità del Molo VII.

L'indagine è stata condotta consultando gli Enti competenti in materia, quali la Soprintendenza dei Beni Culturali, la Capitaneria di Porto e l'Autorità Portuale di Trieste, al fine di localizzare i siti di interesse e raccogliere le specifiche segnalazioni per meglio comprendere il contesto storico-archeologico di riferimento.

Il progetto definitivo di Allungamento del Molo VII vaglia lo scenario di prolungamento dei primi 100m del molo; questa nuova geometria tiene conto di tutti gli strumenti urbanistici vigenti sul territorio, contemplando le condizioni imposte dal quadro autorizzativo circa i vari aspetti progettuali.

Di seguito, verrà anche illustrato quanto la normativa vigente prevede, riguardo i vincoli archeologici nell'area di interesse.



Figura 1 Veduta storica del porto di Trieste

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>3</b>	Di <b>24</b>

## 2. DATI DI CARATTERE GENERALE E STORICO

### 2.1 IL PORTO DI TRIESTE

Lo sviluppo di Trieste è storicamente legato alla presenza del Porto, che ne ha determinato in grande misura, anche la configurazione architettonico - edilizia.

L'organizzazione territoriale del Porto investe ben più di 10 Km di fronte mare ma è di fatto suddivisa in tre segmenti:

- il Porto Franco Vecchio, fino al Canale, che, sviluppandosi su circa 160 ettari, si situa tra città, ferrovia e mare;
- la Parte Centrale, dal Canale a Riva Traiana, per uno sviluppo di circa 1500m di fronte mare;
- la parte a sud di Riva Traiana fino al Porto di Muggia che costituisce il Porto Franco Nuovo.

L'area d'interesse si estende in quel tratto di costa, compreso fra il Molo VI e il Porto Industriale, localizzata a Nord-Ovest della Baia di Muggia e rientra nel così detto Porto Franco Nuovo, a carattere prevalentemente commerciale e industriale.

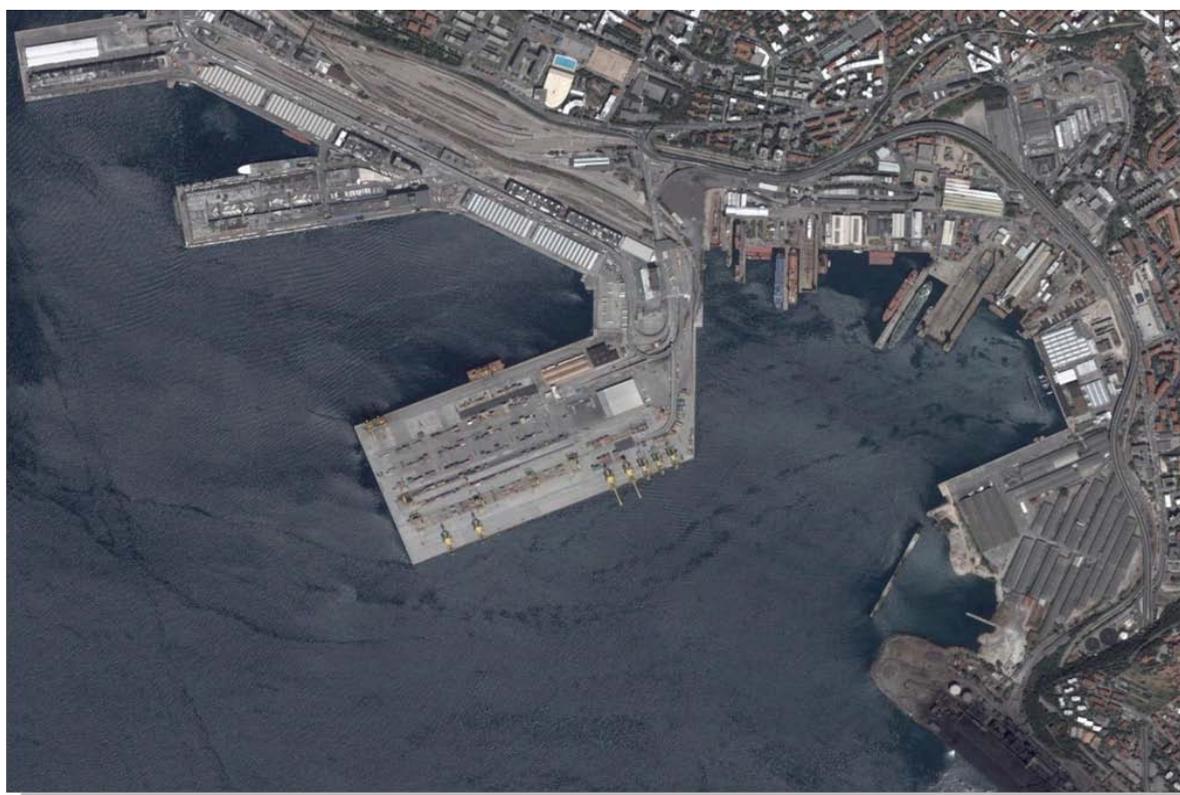
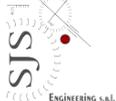


Figura 2 Vista aerea del Porto Franco Nuovo di Trieste -Molo VII

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>4</b>	Di <b>24</b>

Il porto di Trieste è suddiviso in cinque aree, tre delle quali adibite a fini commerciali e due a scopi industriali:

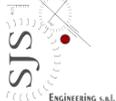
- il porto vecchio
- il porto nuovo
- il terminal del legname, detto scalo legnami
- il terminal industriale
- il terminal petroli che serve l'oleodotto Trieste - Ingolstadt.

La costruzione del Molo VII risale al 1965, anno in cui, grazie alla legge per le nuove opere portuali, il porto fu interessato da una serie di interventi migliorativi tra cui:

- la sistemazione di aree e servizi portuali (Riva Traiana, Punto Franco Nuovo, Scalo legnami e Porto dei Petroli);
- l'acquisto di apparecchiature meccaniche per la movimentazione delle merci;
- Il drenaggio dei fondali.

Attualmente, sul molo VII, insistono le seguenti attività:

- Terminal Ro-Ro merci Radice Molo VII - Nord  
Banchina con rampa: 181m  
Fondale: 8m
  - Terminal Ro-Ro passeggeri Radice Molo VII - Sud  
Banchina: 354m  
Fondale: 14m
  - **Terminal Contenitori Molo VII** - attività prevalente -  
Banchine: 1.400m  
Fondali: 18m  
Piazzali : 400.000mq
-

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>5</b>	Di <b>24</b>

## 2.2 NOTIZIE STORICHE SU TRIESTE

Le notizie storiche raccolte, qui sinteticamente esposte, sono state desunte principalmente dagli Atti del Convegno Internazionale di studi "Terre di Mare" (2007), nell'ambito del Progetto Interregionale IIIA Italia - Slovenia.

I cenni storici riguardanti la città triestina, vengono forniti come utile riferimento per l'inquadramento storico del sito.

Il nome di Trieste deriva da *Tergeste*, attribuitole dai Romani circa alla metà del I secolo.

Il nome "Tergeste" conta due parole, che derivano dal vecchio dialetto della regione: "Terg" significava mercato ed "este" città; "Tergeste" significava, pertanto, città di mercato.

Nel lungo periodo di colonizzazione, Trieste visse un vivace sviluppo economico: il Mare Adriatico era, nei rapporti commerciali con le province meridionali dell'Impero Romano, molto importante e, sebbene Aquileia svolgesse un ruolo fondamentale nel traffico commerciale, anche Trieste ebbe una grande importanza grazie alla navigazione lungo la costa istriana.

Al tempo di Traiano, Trieste si estendeva sul colle nei pressi del mare, dove oggi si trova la città vecchia. Questa contava dodicimila abitanti e possedeva due piccoli porti. Il periodo fu caratterizzato dal benessere e dalla pace: i monumenti quali la basilica, il forum, il tempio capitolino ne sono una visibile dimostrazione.

Appena nell'anno 394, quando la cosiddetta "battaglia della bora" fu vinta dall'Imperatore Romano d'Oriente Teodosio, mutò il destino della città: da questa battaglia ebbe inizio la decadenza di Roma e delle sue colonie. Molte e sanguinose battaglie furono disputate, anche se Trieste non ne fu mai direttamente coinvolta, grazie alla sua posizione geografica, lontana dalle vie di passaggio.

Tuttavia i secoli a seguire, furono per Trieste secoli di oscurità; solo nel 539 Trieste, quando divenne parte dell'Impero Romano d'Oriente, godette nuovamente di una certa stabilità che si protrasse fino all'arrivo di Carlo Magno.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>			Pagina <b>6</b> Di <b>24</b>



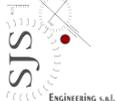
Figura 3 Carta storica del porto di Trieste

Nel Medioevo, Trieste si estendeva sul Colle di S. Giusto ed aveva una forma triangolare, con il vertice sulla sommità del colle e la base sul mare. Il porto era molto piccolo ed aveva il nome di "Mandracchio", mentre la città vecchia era circondata dalle mura. L'attività principale degli abitanti era il commercio del sale.

Alla fine del XIII secolo Trieste diveniva un comune libero, quindi furono coniate le prime monete. Dal XV secolo fino alla fine del XVII, si alternarono nella città brevi periodi di fioritura a lunghi periodi di oscurità.

Appena all'inizio del XVIII secolo, Trieste si risvegliò da quel torpore provinciale in cui si era trovata per diversi secoli. Grazie alla politica economica avviata da Carlo VI e continuata dalla figlia Maria Teresa, Trieste ebbe un forte sviluppo sociale ed economico. L'imperatore austriaco comprese che il futuro del suo regno era nell'economia commerciale e che era indispensabile un collegamento marittimo. Per attuare il suo piano concesse la libertà di navigazione nel mare Adriatico ed il 18 marzo 1719, con un editto, proclamò Trieste Porto Franco, dando così inizio alla storia vera del porto e della città.

Da quel momento, il porto cominciò ad occupare un posto sempre più di rilievo nel crocevia tra i trasporti marittimi e via terra del corridoio adriatico. Le franchigie doganali, come anche le molte agevolazioni e il potenziale Hinterland, attirarono commercianti, imprenditori ed avventurieri che arrivarono a Trieste da tutte le parti del mondo. La politica economica di Carlo VI fu continuata da Maria Teresa e fu così creata una nuova città moderna, estesa fino ad oltre le mura.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>7</b>	Di <b>24</b>

Nella seconda metà del XIX secolo, l'importanza del porto triestino crebbe grazie all'arrivo del collegamento ferroviario con Vienna e alla costruzione di nuovi complessi che, attualmente, costituiscono il cosiddetto Porto Vecchio.



Figura 4 Immagine storica del porto di Trieste del 1756

Dopo varie vicende storiche, nel 1813 l'Austria assunse il governo della città. Trieste, dopo la ricostituzione del porto franco, divenne ancora una volta un'oasi felice, nella quale il commercio ebbe un nuovo slancio.

Nella prima metà del secolo, vennero fondati istituti bancari e di credito, società assicurative, imprese commerciali e marittime. Più tardi ci si preoccupò dei collegamenti con l'Hinterland e fu costruita la ferrovia meridionale Trieste – Vienna.

L'apertura del canale di Suez nel 1869, contribuì ad una ulteriore crescita economica della città, grazie al divenire più vicini paesi come le Indie ed il lontano Oriente. La città visse anche un nuovo sviluppo urbanistico ed economico, che si concluse verso la metà degli anni '20. Gli ampliamenti, invece, continuarono anche durante gli anni '60 con l'apertura dell'oleodotto transalpino e nel '70, con il completamento del terminal contenitori.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>			Pagina <b>8</b> Di <b>24</b>



Figura 5 Cartografia del 1744-Mappa del territorio

## 2.3 RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI

Vengono tracciate, nel seguente paragrafo, le indicazioni relative ai principali rinvenimenti archeologici nel territorio costiero triestino, seguendo un ordine cronologico che ricostruisce le eventuali interferenze nell'area di progetto.

Utile riferimento è stata una ricerca effettuata proprio lungo la costa della Provincia di Trieste, dal gruppo di lavoro italiano del Progetto Alto Adriatico, in collaborazione con l'Istituto per la Tutela dei Beni Culturali della Slovenia, che ha prodotto, tra i vari documenti, una carta archeologica, di seguito allegata, in cui si è tentato di proporre un catasto archeologico della Provincia di Trieste e della fascia costiera slovena.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>	Pagina <b>9</b>	Di <b>24</b>

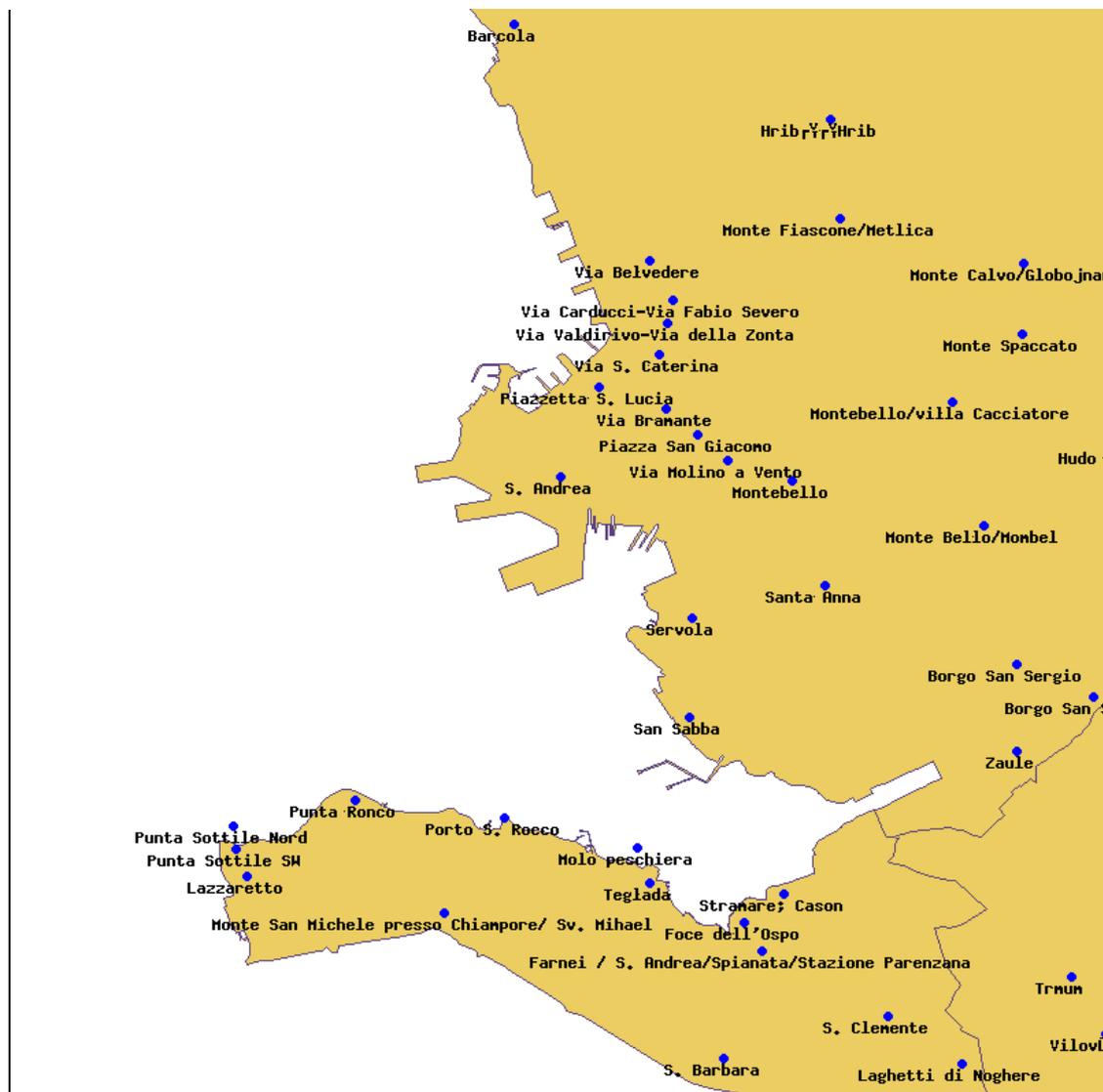


Figura 6 Riferimento cartografico con indicazione dei siti storici

Nonostante il numero elevato di siti **protostorici**, le uniche tracce indirette di veri e propri approdi costieri, sono venute alla luce solo in due tratti di costa bassa, in prossimità di corsi d'acqua o sorgenti: a *Stranare* di Muggia (1100 A.C.) e nei pressi delle risorgive del *Timavo*.

Nella provincia di Trieste, quasi tutte le testimonianze riferibili alla **preistoria** recente, provengono da grotte o ripari sotto roccia del Carso, spesso utilizzati come luoghi di sosta e per scopi connessi con la stabulazione delle greggi. Rivestono quindi, una notevole importanza, le labili testimonianze di una frequentazione preistorica lungo la fascia costiera marnoso arenacea, affacciata sulla baia di Muggia, nel golfo di Trieste.

Nel Progetto Interregionale Alto Adriatico, emerge chiaramente che in **età romana** l'occupazione stabile del territorio si attuò attraverso il moltiplicarsi di ville urbano-rustiche.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>10</b>	Di <b>24</b>

Recenti scoperte sono state fatte davanti a Punta Sottile, grazie alla collaborazione fra ricercatori italiani e sloveni: si tratta di vestigia della città romana sul mare, risalenti a duemila anni fa.

Lungo tutta la costa triestina e più in là, verso Pirano, esistevano molti insediamenti residenziali e produttivi, con un retroterra ricco di attività agricole e manifatturiere, ville marittime che, grazie alle vicinanze delle vie d'acqua, praticavano l'itticoltura. Lungo l'intero arco costiero si sviluppava una navigazione di cabotaggio che, dal litorale triestino, andava fino alle coste istriane e dalmate.

Il traffico marittimo locale, di gran lunga preferito a quello terrestre per i costi minori, nonostante i pericoli e i difficili periodi invernali, andava dai centri produttivi alle colonie e da lì, ai maggiori centri di redistribuzione come Aquileia. La città romana dipendeva dal mare e del mare viveva, con un fermento di vita e di traffici che è stata finalmente ricostruita grazie ai risultati della prima campagna di ricerche archeologiche subacquee.

Le operazioni hanno consentito la pulizia e il rilievo di due porticcioli sommersi, uno lungo il costone sud-occidentale di Punta Sottile (noto già dagli anni Ottanta), l'altro nel settore settentrionale, sempre di Punta Sottile. Successivamente è stato aperto un cantiere archeosub anche a Stramare, con la pulizia e il rilievo di tutte le strutture visibili.

E' stato il primo molo di Punta Sottile a dare le maggiori soddisfazioni: nel corso delle ricerche sono stati rinvenuti alcuni reperti, tra cui frammenti di anfore di produzione istriana per il trasporto dell'olio, ceramica fine da mensa proveniente dalle officine dell'Italia settentrionale, pentole e olle, il tutto risalente al I secolo d.C. Si tratta dei primi reperti di epoca romana, scoperti durante ricerche attuate con le tecniche moderne dell'archeologia subacquea, nella provincia di Trieste. Le segnalazioni sulla "Tergeste sommersa" infatti, sono numerose e risalgono anche ai primi del Novecento, ma mai prima erano state esplorate in modo scientifico e sistematico con una campagna mirata. E i resti romani studiati a Muggia, sono solo una parte dell'antica città sommersa.

Dalle strutture rinvenute, come le altre analoghe lungo la costa alto-adriatica, secondo gli archeologi, si rivela utile rilevare l'evoluzione geomorfologica del profilo costiero, delle variazioni, cioè, del livello del mare. All'epoca della costruzione, il livello della battigia doveva essere almeno un metro e mezzo più basso dell'attuale.

Nel corso del **Medioevo**, il territorio compreso tra S. Giovanni del Timavo e Muggia svolse una funzione fondamentale di cerniera geografica tra le lagune bizantine e l'Istria. La fascia costiera con i suoi approdi, sempre al riparo dai venti dominanti e invariabilmente in rapporto a preesistenze di epoca romana, fu il sottile diaframma tra i vettori adriatici e mediterranei e i territori danubiani, a partire dal vallone di Gorizia ad ovest, dalla valle del Vipacco a nord e da quella del Risano ad est.

Il momento di passaggio tra il **Tardoantico e l'Altomedioevo**, nel periodo compreso tra il V ed il VI secolo, vide il settore litoraneo inquadrato in un orizzonte economico e culturale ancora

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>11</b>	Di <b>24</b>

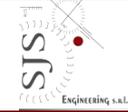
dinamico, all'interno dell'unità di Venezia ed Istria, sancita nell'ordinamento amministrativo romano. Ad ovest, il castrum di Grado era divenuto, dopo la conquista di Aquileia del 452, il centro di riferimento dell'autorità civile e religiosa della Venezia marittima bizantina, inserito in un dedalo di centri costieri di nuova fondazione che acquisirono sempre maggior importanza come scali portuali e punti di attracco per le navi della lotta bizantina nell'Adriatico.

L'interesse per l'antico porto risale al Cinquecento da parte di Pietro Coppo (geografo e cartografo italiano) e, nel secolo successivo, da Ireneo della Croce (predicatore carmelitano e cronista triestino) che ha riportato quanto allora era percepibile delle strutture portuali. Entrambi attestano la presenza di allineamenti di pietre affioranti, costituenti due bracci di un bacino nella zona fra gli attuali moli Fratelli Bandiera e Venezia; tali resti sono segnalati su numerose piante, già a partire dal Settecento.

Le strutture rappresentate furono la base per la ricostruzione fatta nella seconda metà dell'800 da Pietro Kandler (storico e archeologo), che proponeva l'identificazione di un porto principale (portusnavium), di età traiana presso, la riva sudoccidentale (molo dello Zucco) a cui ne contrapponeva uno più pertinente alla città, destinato a imbarcazioni di minor tonnellaggio, ubicato sotto l'attuale piazza dell'Unità d'Italia.

Per rendere più agevole la ricostruzione delle strutture portuali della città, è utile rammentare sia i recenti rinvenimenti fatti, sia quelli avvenuti nel corso dell'Ottocento e nella prima metà del secolo successivo, in particolare nella zona di Cittavecchia. Nel 1826 sotto palazzo Costanzi, si rinvenne una banchina con approdo; un molo con ormeggio apparve alla fine dell'800 sotto l'edificio sito fra via Riborgo e Piazza del Rosario.

Negli anni '30 del secolo scorso, in seguito agli sventramenti attuati per l'apertura del Corso Littorio, attuale via del Teatro Romano, sotto il palazzo dei Lavori Pubblici vennero ritrovate palificate lignee e, a 7m di profondità, fu recuperata un'iscrizione dei primi anni del I secolo, evidentemente caduta nello specchio di mare allora esistente. Alla metà dello scorso secolo, a valle della chiesa di S. Maria Maggiore, durante gli sbancamenti per la costruzione dell'attuale scalinata delle Medaglie d'Oro, emersero una serie di strutture terrazzate su cui poggiava una vasca in cocchiopesto idraulico, collegata con alcune canalizzazioni; più a valle ancora apparvero le così dette stive di anfore e palificate lignee, elementi interpretabili come pertinenti ad un approdo.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>12</b> Di <b>24</b>

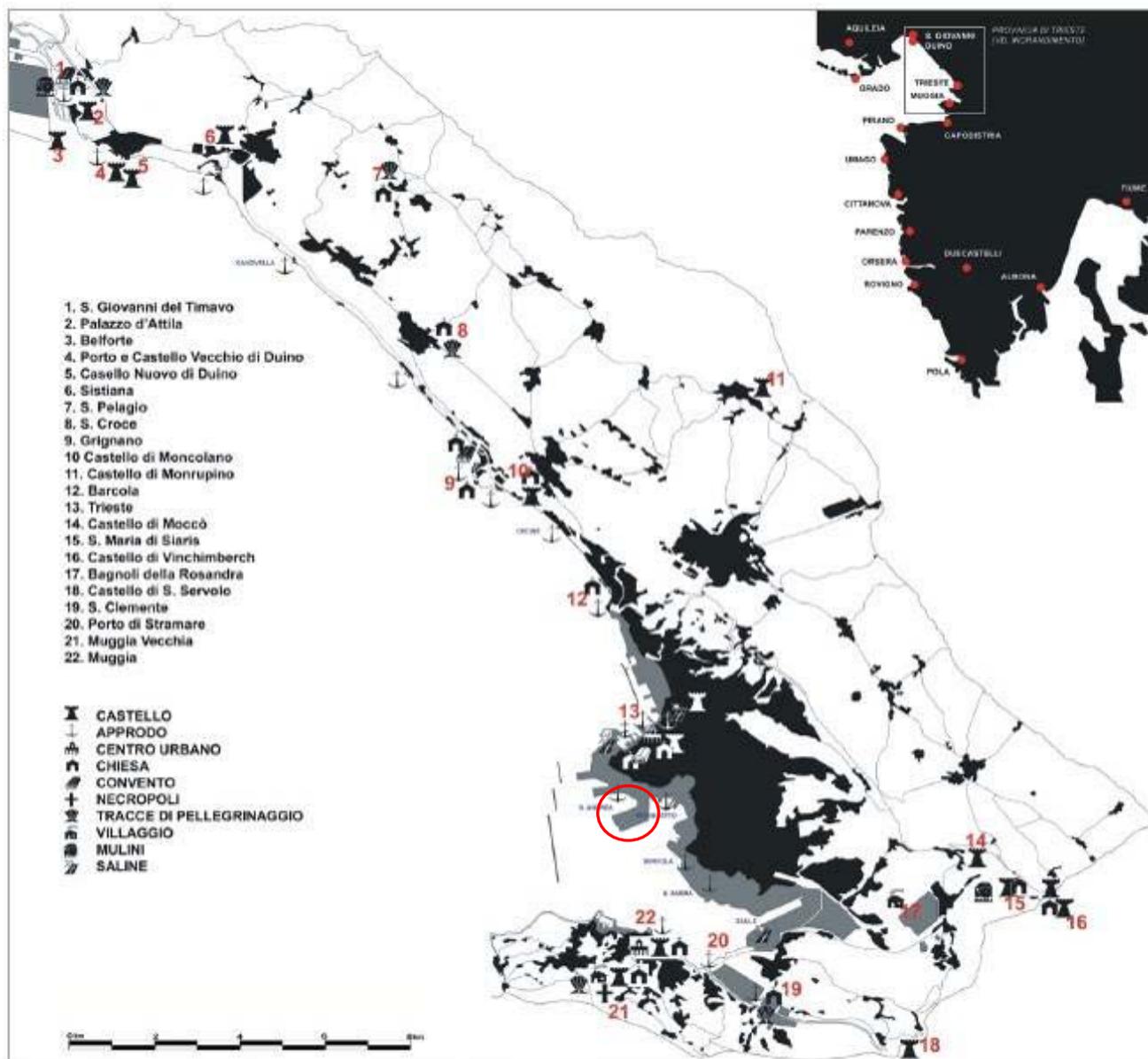


Figura 7 Carta schematica delle presenze archeologiche di epoca medioevale. In rosso l'area d'intervento

Di fronte al teatro romano, durante la costruzione della Casa del Fascio, occupato ora dalla Questura, si rinvennero strutture murari,e poste lungo l'antica linea di costa, segnalata anche lungo l'attuale via Dante.

La realizzazione del complesso portuale, banchina, moli e magazzini, risale probabilmente, più che a singole operazioni quali la costruzione in età traiana del porto, ipotizzato da Pietro Kandler, ad un unico progetto attuato nel corso del I - inizi II sec. A confermare questa ipotesi concorrono elementi diversi quali la datazione dei materiali, su cui furono impostate le fondazioni dei magazzini

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>13</b>
			Di <b>24</b>

dietro alla banchina in Cavana, nonché i recentissimi rinvenimenti di una sponda murata e relativo interro, risalente alla fine del I secolo.

La costruzione degli impianti portuali presenta un notevole impatto sull'ambiente rivierasco, percepibile nelle modificazioni della linea di costa: si è verificato, infatti, un intervento antropico di interro, dovuto ai massicci riporti di materiale urbano, necessario alla creazione di maggiori superfici e aree adeguatamente estese: in particolare, anche i depositi di anfore e la palificata a valle di S. Maria Maggiore sono da interpretarsi come modalità costruttive, per far avanzare la zona costiera.

Dalle notizie sopra riportate e da quelle tratte dagli studi condotti in occasione del Convegno sui Ritrovamenti nell'Alto-Adriatico (2007), si evince che l'area del Porto Franco Nuovo, ed in particolare l'area di intervento, non è stata interessata da ritrovamenti archeologici di interesse rilevante: il tutto è rilevabile dalla planimetria allegata alla presente relazione.

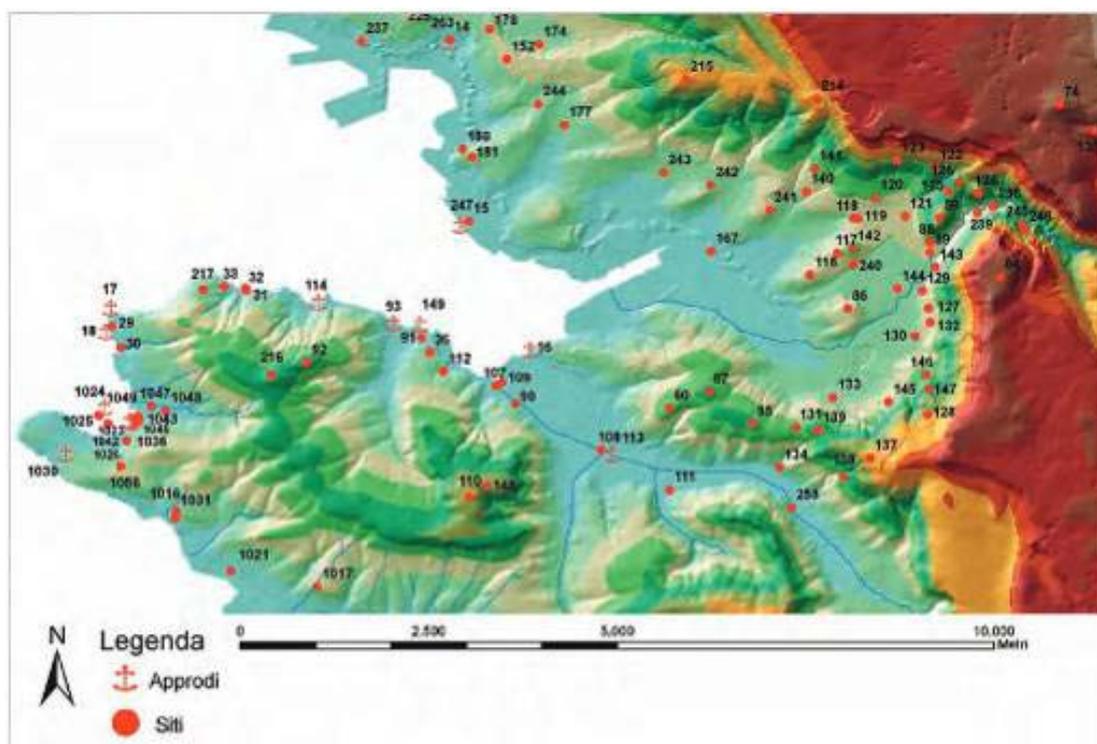
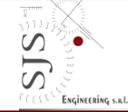


Figura 8 I siti archeologici della penisola muggesana e delle valli limitrofe modello digitale (elaborazione D.Riccobono)

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>	Pagina <b>14</b>	Di <b>24</b>

### 3. **NORMATIVA E VINCOLI DI NATURA STORICO-ARCHEOLOGICA**

#### 3.1 **RIFERIMENTI NORMATIVI SUI RITROVAMENTI STORICO-ARCHEOLOGICI**

La tutela del patrimonio storico e artistico rappresenta uno dei principi fondamentali della nostra Costituzione, la quale prevede che "La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico nazionale"(art.9).

Con riferimento ai temi trattati in questa sede, in ambito storico-archeologico si considerano i seguenti principali riferimenti nell'ordinamento giuridico:

- **Legge 1 giugno 1939, n. 1089** "Tutela delle cose di interesse artistico e storico";
- **Codice Civile Italiano** del 1942;
- **Decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490** "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali", a norma dell'art. 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352;
- **Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42** "Codice dei beni culturali e del paesaggio", ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137;
- **Convenzione UNESCO 2001** sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo;
- **Legge 23 ottobre 2009, n. 157**, di ratifica ed esecuzione della Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo.

La Legge 1 giugno 1939, n. 1089 è una legge vecchia, essendo stata emanata in un periodo in cui l'archeologia subacquea non era ancora una realtà, tuttavia non fa alcun riferimento al luogo in cui le cose di interesse storico archeologico sono ubicate, pertanto le acque territoriali nazionali (per i ritrovamenti entro le 12 miglia) sottostanno alle identiche disposizioni dettate per la terraferma. L'articolo 1 L. n. 1089 del 1939 dispone che: *"sono soggette alla presente legge le cose, immobili e mobili, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnografico"*

Per quanto riguarda la situazione in Italia, prima dell'entrata in vigore della legge 157/2009 la tutela del patrimonio culturale sommerso era disciplinata dall'articolo 94 del Codice dei beni culturali e paesaggistici (il Codice Urbani) approvato con decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. In base a tale articolo gli oggetti archeologici e storici rinvenuti nella zona tra le 12 e le 24 miglia marine dovevano essere tutelati ai sensi delle regole dell'Allegato alla Convenzione UNESCO 2001. Se da un lato vi era un apprezzabile richiamo alle regole dell'Allegato, dall'altro la mancata ratifica della Convenzione e l'affidamento del regime di tutela ad un unico articolo non garantivano lo sviluppo di un sistema di tutela adeguato in ogni circostanza. A colmare tali

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>15</b>	Di <b>24</b>

lacune, si è provveduto tramite la legge 157/2009, entrata in vigore l'8 aprile 2010, che ratifica la Convenzione UNESCO 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, con Allegato, e ne dispone la piena ed intera esecuzione (articoli 1 e 2 della legge).

Per quanto riguarda le denunce di ritrovamento, richiamando gli articoli 9 e 10 della Convenzione, si stabilisce che chiunque ritrovi oggetti ascrivibili al patrimonio culturale subacqueo in tali zone, debba denunciare entro tre giorni, anche mediante comunicazione trasmessa per via radio o con mezzi elettronici, l'avvenuto ritrovamento all'autorità marittima più vicina. Per quanto concerne, invece, le richieste d'intervento sul patrimonio culturale subacqueo è necessario presentare, tramite l'autorità marittima, un'apposita richiesta di autorizzazione (ai sensi della regola 9 dell'Allegato) al ministero per i Beni e le Attività culturali, accompagnata dalla descrizione del progetto (ai sensi della regola 10 dell'Allegato). Il ministero per i Beni culturali rilascerà, o negherà, l'autorizzazione entro il termine di sessanta giorni dalla richiesta. Una copia delle denunce o delle richieste di autorizzazione, sarà trasmessa anche al ministero degli Affari esteri e, se riguardanti navi di Stato o da guerra, anche al ministero della Difesa.

Per lo strumento urbanistico, il Codice dei beni Culturali (D.L.n.42/2004) rimane il principale riferimento legislativo.

L'art.10 al comma 1 del Codice dei Beni Culturali dichiara che: *sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.*

L'art.10 al comma 3 afferma inoltre che *sono altresì beni culturali, quando sia intervenuta la dichiarazione prevista dall'articolo 13:*

*a) le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante, appartenenti a soggetti diversi da quelli indicati al comma 1.*

*La dichiarazione accerta la sussistenza, nella cosa che ne forma oggetto, dell'interesse richiesto dall'articolo 10, comma 3 (Art. 13. Dichiarazione dell'interesse culturale).*

L'art.91 del Codice dei Beni culturali al comma 1 dice che: *Le "cose" indicate nell'articolo 10, da chiunque e in qualunque modo ritrovate nel sottosuolo o sui fondali marini, appartengono allo Stato e, a seconda che siano immobili o mobili, fanno parte del demanio o del patrimonio indisponibile, ai sensi degli articoli 822 e 826 del codice civile.*

in sostanza, gli immobili e le aree di interesse archeologico (beni culturali demaniali) sono inalienabili, cioè non possono essere ceduti o venduti, e i beni mobili di interesse archeologico, rinvenuti nel sottosuolo o sui fondali marini, fanno parte del patrimonio indisponibile dello Stato.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>16</b>	Di <b>24</b>

*Art. 822. Demanio pubblico.*

*Appartengono allo Stato e fanno parte del demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e i porti; i fiumi, i torrenti, i laghi e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia; le opere destinate alla difesa nazionale. Fanno parimenti parte del demanio pubblico, se appartengono allo Stato, le strade, le autostrade e le strade ferrate; gli aerodromi; gli acquedotti; gli immobili riconosciuti d'interesse storico, **archeologico** e artistico a norma delle leggi in materia, le raccolte dei musei, delle pinacoteche degli archivi, delle biblioteche; e infine gli altri beni che sono dalla legge assoggettati al regime proprio del demanio pubblico.*

*Art. 826. Patrimonio dello Stato, delle province e dei comuni.*

*I beni appartenenti allo Stato, alle province e ai comuni, i quali non siano della specie di quelli indicati dagli articoli precedenti, costituiscono il patrimonio dello Stato o, rispettivamente, delle province e dei comuni. Fanno parte del patrimonio indisponibile dello Stato le foreste che a norma delle leggi in materia costituiscono il demanio forestale dello Stato, le miniere, le cave e torbiere quando la disponibilità ne è sottratta al proprietario del fondo, le cose d'interesse storico, **archeologico**, paleontologico, paleontologico e artistico, da chiunque e in qualunque modo ritrovate nel sottosuolo, i beni costituenti la dotazione della presidenza della Repubblica, le caserme, gli armamenti, gli aeromobili militari e le navi da guerra. Fanno parte del patrimonio indisponibile dello Stato o, rispettivamente, delle province e dei comuni, secondo la loro appartenenza, gli edifici destinati a sede di uffici pubblici, con i loro arredi, e gli altri beni destinati a un pubblico servizio.*

In linea generale, la ricerca archeologica sottomarina è sottoposta alle stesse norme della ricerca terrestre. Il limite dell'efficacia territoriale della legge italiana è segnato dal mare territoriale, che è di 12 miglia marine. Tutto quello che risiede sui fondali marini, entro le 12 miglia dalla costa, è di proprietà dello Stato Italiano.

Già dal 1998, il Ministero dei beni culturali ha stipulato una convenzione con il Ministero della Difesa che attribuisce alla Marina militare i compiti di ricerca, localizzazione e recupero di beni storico-archeologici in fondali superiori ai 40 m di profondità, con mezzi appositamente attrezzati, e di vigilanza, prevenzione e repressione di eventuali illeciti. Una particolare competenza, nel campo del controllo e repressione delle violazioni di legge nel campo dell'archeologia subacquea in Italia, è riconosciuta al Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera.

L'attività di Tutela dei Beni Culturali, la ricerca, lo scavo ed il recupero sull'intero territorio nazionale, comprese le acque interne e marittime, spetta alle competenti Soprintendenze regionali; attività che, complessivamente intese, rientrano nei compiti istituzionali del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ai sensi del testo unico sulle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, di cui al Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>17</b>	Di <b>24</b>

Tra questi beni rientrano anche, oltre ai relitti già noti e segnalati, le navi d'interesse storico, quelle che hanno più di 75 anni, nonché le vestigia del primo conflitto mondiale. Rientrano anche quelli della seconda guerra mondiale perché l'articolo 91 del D.L. 42/04 stabilisce che *"le cose indicate nell'art. 10 da chiunque ritrovate e in qualunque modo nel sottosuolo o sui fondali marini appartengono al patrimonio dello Stato"*.

A chiunque capiti di fare scoperte fortuite, di beni mobili o immobili di interesse archeologico, è richiesto di farne denuncia entro 24 ore al Soprintendente per i Beni Archeologici, al Sindaco, ovvero all'Autorità di pubblica sicurezza ed è tenuto a provvedere alla conservazione temporanea dei beni, lasciandoli nelle condizioni e nel luogo dove sono stati rinvenuti. Solo nel caso si tratti di beni mobili, dei quali non si possa assicurare altrimenti la custodia, lo scopritore, sino alla visita dell'autorità competente, può provvedere alla loro rimozione, per meglio garantirne la sicurezza e la conservazione.

In caso di rinvenimento subacqueo, si deve informare immediatamente l'Autorità Marittima più vicina entro 3 giorni (art.510 Codice della Navigazione) se esso è avvenuto in corso di navigazione, consegnando ad essa le cose ritrovate.

### **3.2 CONGRUENZA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI**

L'ambito di progetto ricade nella circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Trieste, definita ai sensi dell'art.6 comma 7 della Legge 84/1994 con Decreto Ministeriale del 06/04/1994. Per tale ambito, risulta tutt'ora vigente il "Piano regolatore del Porto di Trieste" approvato nel 1957 e redatto in base alla legge 1177/1921 dal Commissario Generale del Governo per il territorio di Trieste, Direzione lavori Pubblici, Ufficio del Genio Civile-Sezione Opere Marittime.

Il Piano Regolatore del porto del 1957, risulta abbondantemente superato ed integrato, nel tempo, da numerose varianti, legate alle esigenze in divenire ed alle risorse man mano disponibili; alcune risultano, tuttavia, non approvate e/o abbandonate per diversi motivi, quali difficoltà, rigidità e condizionamenti registrati nell'assestare la crescita e nello sviluppo del porto.

La necessità di potenziare l'infrastruttura del porto destinata al traffico container, è stata recepita dall'Autorità Portuale di Trieste che ha previsto, nel nuovo Piano Regolatore Portuale (2009), il raddoppio della superficie complessiva del Molo VII con il prolungamento di 800m della struttura in direzione ovest. In particolare, nell'assetto di piano di breve periodo, è prevista la realizzazione di una prima espansione del terminal, corrispondente al prolungamento del molo di circa 400 m.

Il Piano è stato adottato, in via definitiva, dal Comitato Portuale con deliberazione n. 7/2009 il 19 maggio 2009, dopo aver ottenuto le intese da parte dei Comuni di Trieste (Delibera n° 36/2009) e Muggia (Delibera n° 35/2009) che hanno provveduto ad adeguare ed uniformare gli strumenti urbanistici di propria competenza.

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>	Pagina <b>18</b>	Di <b>24</b>

Il PRP è quindi stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che con Voto n. 150/10 ha reso parere favorevole in data 21 maggio 2010 (Prot. n. 0010695/A del 3 agosto 2010).

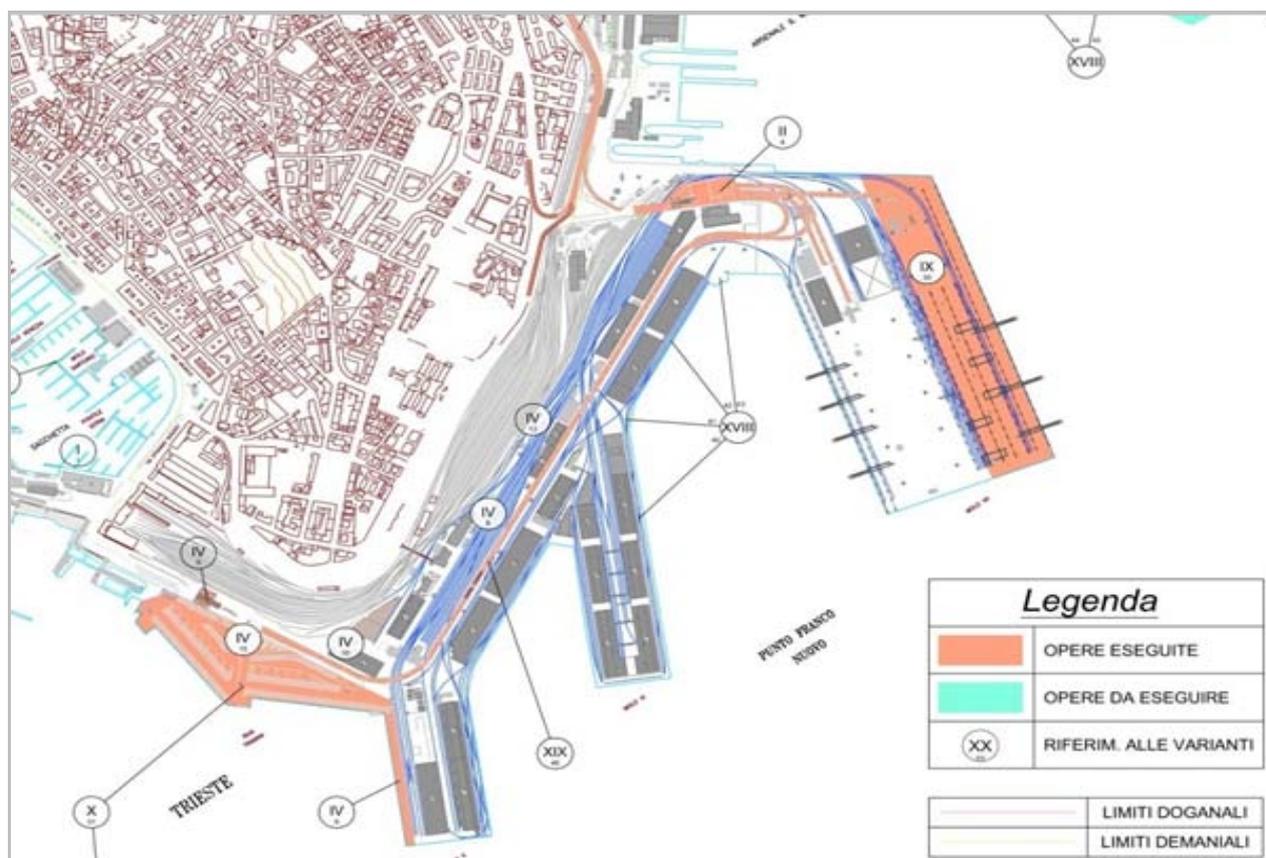
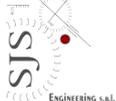


Figura 9 Stralci della tavola "Piano Regolatore Portuale vigente - stato attuale" del PRP di Trieste

In esso "si reputa necessario, al fine di perseguire una migliore ottimizzazione dei processi pianificatori, definire altresì **un programma di realizzazione articolato per fasi ed assetti intermedi di sviluppo**. Sarà possibile, in tal modo, verificare nel tempo ed eventualmente correggere le previsioni di Piano, adeguandole progressivamente alle condizioni di riferimento, che risulteranno prevedibilmente in evoluzione -esse stesse- nel periodo necessario per il reperimento delle risorse necessarie e per la concreta attuazione degli interventi ipotizzati.

*Ne discende, ... , la necessità di un significativo ruolo del capitale privato nel finanziamento delle opere e di una graduale attuazione delle opere stesse nel tempo, nel rispetto dei criteri di funzionalità degli stralci".*

In data 1 agosto 2013 l'Autorità Portuale di Trieste ha poi presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>			Pagina <b>19</b> Di <b>24</b>

Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica Integrata (V.I.A.-V.A.S. Integrata), ai sensi dell’art. 6, c. 3 -ter del D.Lgs. 152/2006 ess.mm.ii., del Piano Regolatore Portuale di Trieste.

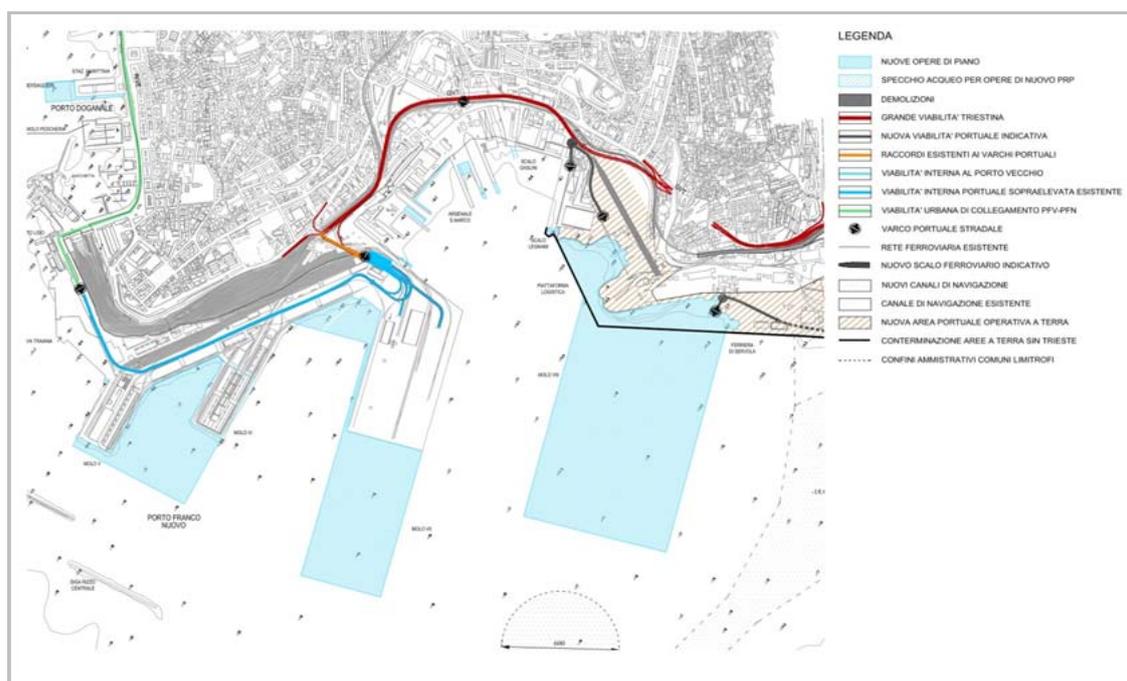
Nel corso dell’iter istruttorio, a tutt’oggi in corso, il Ministero degli Affari Esteri ha notificato l'avvio della procedura alla Slovenia, con richiesta di esprimere il proprio interesse a partecipare alla consultazione transfrontaliera.

In attesa che il nuovo strumento urbanistico concluda il suo iter approvativo, vista l’esigenza di avviare, in tempi rapidi, le azioni mirate ad un rilancio del terminal container per renderlo competitivo nei confronti degli altri porti del Nord Adriatico, in particolare Capodistria e Fiume, l’Autorità Portuale di Trieste, in conformità a quanto indicato nel voto n° 44/99 dell’Assemblea Generale del C.S.LL.PP., adeguato con voto n. 93/09, ha inteso avviare un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente (1957).

La proposta ha ottenuto l’Intesa da parte del Comune di Trieste (Prot. Autorità Portuale di Trieste n. 0010171/A del 7/10/2014) ed è stata adottata dal Comitato Portuale in data 21 ottobre 2014 con Deliberazione CP n. 17/2014.

La documentazione è poi stata trasmessa, in data 24 ottobre 2014, dall’Autorità Portuale (Prot. n. 0010725/P) al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza.

Il procedimento di adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore Portuale vigente (1957), è stato licenziato con voto n° 71/2014 reso nell’Adunanza del C.S.LL.PP., in data 10/12/2014.



	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>	Pagina <b>20</b>	Di <b>24</b>

Figura 10 Stralcio della tavola "Opere di Piano - assetto di Piano" del nuovo PRP di Trieste

Il Comune di Trieste è dotato di un Piano Regolatore Generale (PRGC), approvato con D.P.G.R. 0300/Pres dd. 23/9/1997 - in vigore dal 9/10/1997 - e costituito dalla Variante Generale n° 66. Successivamente sono state apportate numerose varianti puntuali, l'ultima delle quali è la n° 125 del 17/07/2014.

All'interno della Relazione Generale del Piano si legge *"al fine di potenziare le funzioni emporiali e terziarie della città, recuperando all'uso produttivo un vastissimo patrimonio infrastrutturale e immobiliare oggi sotto utilizzato o dismesso, e per garantire la massima produttività delle aree portuali - industriali, il P.R.G. prevede che vengano attuati i seguenti punti:*

- *Il recupero di una parte delle aree del Porto Vecchio a nuove funzioni integrate del tipo terziario da connettere al tessuto urbano consolidato;*
- *La ridestinazione ed il rinnovo degli edifici posti in fregio alle Rive: Pescheria - complesso della Piscina - Campo Marzio;*
- **Il potenziamento e l'espansione delle attuali banchine del Porto Nuovo;**
- *La creazione di un Terminale per i Traghetti e le relative attrezzature di supporto".*

Dall'esame della tavola "Zonizzazione" si deduce che l'area del Molo VII è individuata come zona "L1a - zona per traffici portuali".

Nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano si legge (art. 5.11.1) che *"in tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali. ella zona che coincide con la prima fascia del fronte mare sono consentite attività e localizzazioni legate esclusivamente alla movimentazione delle merci. ...".*

A livello di pianificazione sovra comunale generale, è in vigore il Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli Venezia Giulia, approvato con D.P.G.R. del 15/09/1978, che rappresenta il livello regionale di pianificazione territoriale. Nel P.U.R.G., gli articoli riguardanti gli ambiti delle zone portuali sono l'art.16 e l'art.43, che confermano quanto indicato nel P.R.G.

In merito ai vincoli di carattere archeologico le norme di attuazione del P.R.G.C. prevedono quanto segue:

*Art. 109 - Beni soggetti alla tutela del D.Lgs. 42/2004*

*Nelle tavole dei vincoli sono riportati i seguenti beni culturali e paesaggistici, tutelati dal D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.:*

*-i beni culturali di cui all'art. 10, comma 4, lett. f) e g) per i quali sia stato accertato l'interesse culturale;*

*-i beni paesaggistici - immobili ed aree - di cui all'art. 136, comma 1, per i quali sia stato accertato il notevole interesse pubblico;*

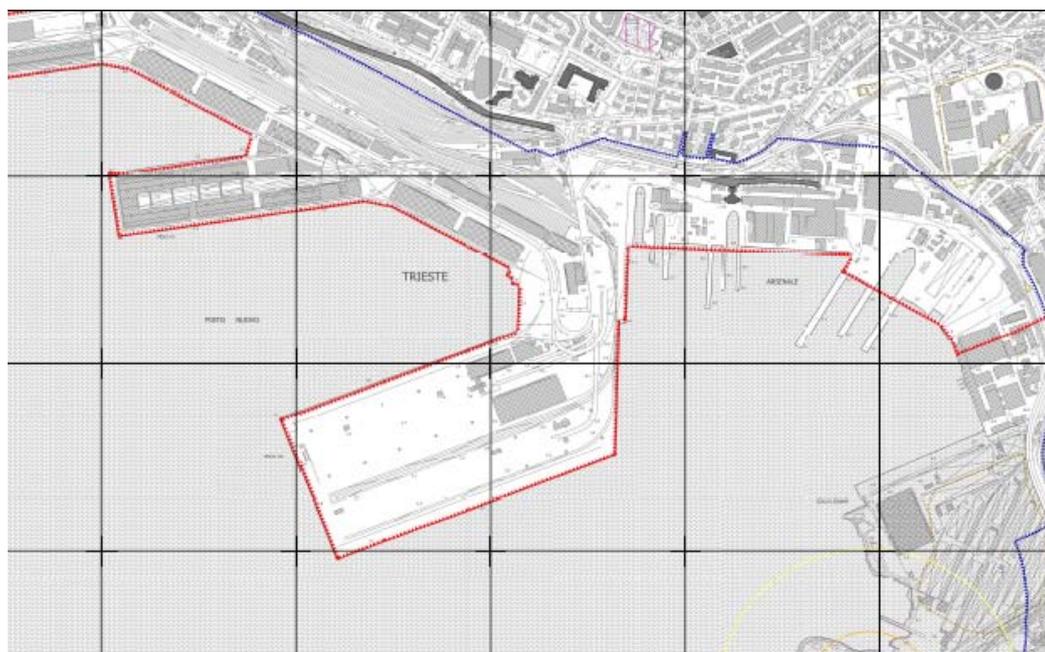
	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>21</b>	Di <b>24</b>

*-le aree di interesse paesaggistico, di cui all'art. 142, comma 1, lett. a), b), c), g), h), e m).*

*Entro le zone di interesse archeologico già accertate, è vietata ogni attività trasformativa, costruttiva o di demolizione senza il preventivo assenso del Ministero competente. Gli interventi di restauro, escavazione e catalogazione devono, altresì, essere predisposti ed autorizzati dal Ministero stesso.*

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>	Data <b>Gennaio 2015</b>	
	<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>	Pagina <b>22</b>	Di <b>24</b>

A livello di pianificazione urbanistica, non sono stati individuati vincoli di carattere storico-archeologico riguardanti l'area di interesse.



+++++ Confine comunale

#### Beni soggetti alla tutela - D.Lgs. 42/04 e s.m.i.

-  Beni culturali - Art. 10 commi 1 - 3 lett. a)-d) - 4 lett. f)-g)
-  Immobili ed aree di notevole interesse pubblico - Art. 136
-  Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia - Art. 142 comma 1 lett. a)
-  Territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia - Art. 142 comma 1 lett. b)
-  I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna - Art. 142 lett. c)
-  Territori coperti da foreste e da boschi - Art. 142 comma 1 lett. g)
-  Zone gravate da usi civici - Art. 142 comma 1 lett. h)
-  Zone di interesse archeologico - Art. 142 comma 1 lett. m)

Figura 11 Stralcio della tavola di P.R.G. "Vincoli"; nella zona di interesse non sono evidenziati ambiti di vincolo archeologico

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>23</b>	Di <b>24</b>

### 3.2.1 Considerazioni finali sui vincoli archeologici

Il patrimonio archeologico sommerso è sottoposto alle medesime disposizioni di tutela di quello terrestre, pertanto, anche in relazione ai beni archeologici situati nelle acque marine e interne del territorio di competenza, la Soprintendenza svolge attività di tutela e valorizzazione. Ad essa si fa riferimento in corso di progettazione ed esecuzione dei Lavori.

La verifica della conformità del progetto con i vincoli esistenti nel territorio, al fine di dimostrare la fattibilità degli interventi ha condotto ai seguenti risultati:

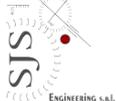
- ***Lo strumento urbanistico vigente non prevede limiti o prescrizioni che riguardino i vincoli archeologici nell'area di interesse del progetto, anche perché, dal breve esame dei rinvenimenti di carattere archeologico qui condotto, non risultano ritrovamenti storici nell'area di intervento;***
- ***La Soprintendenza per i beni archeologici di Trieste contattata in merito a tali questioni, non ha fornito prescrizioni in merito ai vincoli archeologici nell'area di interesse, riservandosi tuttavia di verificare, in fase esecutiva del progetto, la necessità di prescrivere ulteriori sondaggi e campagne di ricerca a mare.***

**Durante le indagini in sito condotte nell'ottobre 2014 (cfr. Allegato 5 del doc. 0129TST01020 dove sono riportati i risultati della sismica a riflessione e indagini magnetometriche), non si è riscontrata alcuna anomalia riconducibile a ritrovamenti.**

Nella remota eventualità di ritrovamenti, nel corso della realizzazione di opere previste dal progetto, si dovranno sospendere tempestivamente i lavori e informare la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, al fine di ottenere il nulla osta per la loro prosecuzione o programmare eventuali interventi necessari alla ricerca archeologica.

Roma, Gennaio 2015

Il Direttore Tecnico  
Dott. Ing. Michelangelo LENTINI

	<b>PORTO DI TRIESTE – TERMINAL CONTAINER MOLO VII ALLUNGAMENTO 100m</b>	Documento <b>0129TST01004-01-R00</b>	
	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		Data <b>Gennaio 2015</b>
<b>RELAZIONE ARCHEOLOGICA</b>		Pagina <b>24</b>	Di <b>24</b>

## 4. ALLEGATO

Carta archeologica tratta dal Progetto Interreg. Italia-Slovenia IIIA Alto Adriatico

---

**CARTA ARCHEOLOGICA-PROGETTO INTERREGIONIALE  
ITALIA-SLOVENIA-ALTO ADRIATICO**

