



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE  
ADRIATICO ORIENTALE - Porto di Trieste**



**INTERVENTI DI AMPLIAMENTO ALLA RADICE DEL MOLO VI  
PROG. A.P.T. N. 1801**

RESPONSABILE UNICO DEL  
PROCEDIMENTO  
dott.ing. Eric Marcone

PROGETTO		RESPONSABILI		
 <p>Via Colleoni, 56/58 36016 Thiene (VI) tel. 0445/375300 fax 0445/375375 e-mail: altieri@studioaltieri.it</p> <p><b>STUDIO ALTIERI SPA</b></p>	 <p>Via S.Fermo, 11 - 33100 - Udine tel.0432/526179 - fax 0432/624309 e-mail: alpe@alpeprogetti.it</p>	<p>INCARICATO DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE</p> <p>dott.ing. Carlo Glauco Amoroso</p>	<p>RESPONSABILE DELLA PROGETTAZIONE STRUTTURALE</p> <p>dott.ing. Francesco Alessandrini</p>	<p>RESPONSABILE DEGLI ASPETTI GEOLOGICI</p> <p>dott.geol. Umberto Stefanel</p>
		 <p>Viale Terza Armata n. 7 - 34123 TRIESTE (TS) T. 040 633864 - F. 040 3483217 e-mail: info@sqs-ts.com</p>	<p>COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE</p> <p>p.i. Furio Benci</p>	<p>RESPONSABILE PROGETTAZIONE IMPIANTI ELETTRICI E SPECIALI</p> <p>dott.ing. Dario Turolla</p>
 <p>Via Enrico Davila, 1 35028 Piove di Sacco (PD) Tel. 0425/1900552 email: info@progettando-srl.it</p>	<p>dott. geol. Umberto Stefanel Via G. Tullio n° 13 33100 Udine Tel/Fax 0432.513442 - Mob. 348.6037250 <a href="mailto:umbigeo@libero.it">umbigeo@libero.it</a> <a href="mailto:umberto.stefanel@epap.sicurezza postale.it">umberto.stefanel@epap.sicurezza postale.it</a></p>			

**PROGETTO DEFINITIVO**

TITOLO **Relazione archeologica**

ELABORATO **RA  
0052**

NOME FILE RA0052\_rel\_archeologica\_r00.doc

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
00	10/05/2017	EMISSIONE	LDV	VR	CGA





## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO STORICO-ARCHEOLOGICO .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>IL PORTO DI TRIESTE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>NOTIZIE STORICHE SU TRIESTE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>NORMATIVA E VINCOLI DI NATURA STORICO-ARCHEOLOGICA .....</b>	<b>10</b>
<b>3.1</b>	<b>RIFERIMENTI NORMATIVI SUI RITROVAMENTI STORICO-ARCHEOLOGICI .....</b>	<b>10</b>
<b>3.2</b>	<b>CONGRUENZA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>CONSIDERAZIONI FINALI SUI VINCOLI ARCHEOLOGICI.....</b>	<b>5</b>



## 1 PREMESSA

Il presente documento illustra i risultati dell'indagine per la verifica dell'interesse archeologico relativamente al Progetto "Interventi di ampliamento alla radice del Molo VI" all'interno dell'ambito portuale del Comune di Trieste.



Figura 1: Inquadramento planimetrico dell'area di intervento

La planimetria di Figura 1 indica la posizione dell'area di intervento che si colloca alla radice del Molo VI.



## 2 INQUADRAMENTO STORICO-ARCHEOLOGICO

### 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 ha, si situa tra città, ferrovia e mare;
- la Parte Centrale, dal Canale a Riva Traiana, per uno sviluppo di circa 1500 m 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 nel tratto di costa localizzata a Nord-Ovest della Baia di Muggia e rientra nel così detto Porto Franco Nuovo, a carattere prevalentemente commerciale e industriale.

### 2.2 Notizie storiche su trieste

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.

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.

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.

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.

## 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.



RELAZIONE ARCHEOLOGICA



Figura 1: 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 Stramare 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.

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.



**RELAZIONE ARCHEOLOGICA**

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 la 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 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



**RELAZIONE ARCHEOLOGICA**

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 traianea presso, la riva sudoccidentale (molo dello Zucco) a cui ne contrapponeva uno più pertinente alla città, destinato a imbarcazioni di minor tonnello, 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.

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 traianea 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 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.



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

#### **3.1 Riferimenti normativi sui ritrovamenti storico-archeologici**

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.

#### **3.2 Congruenza con gli strumenti urbanistici**

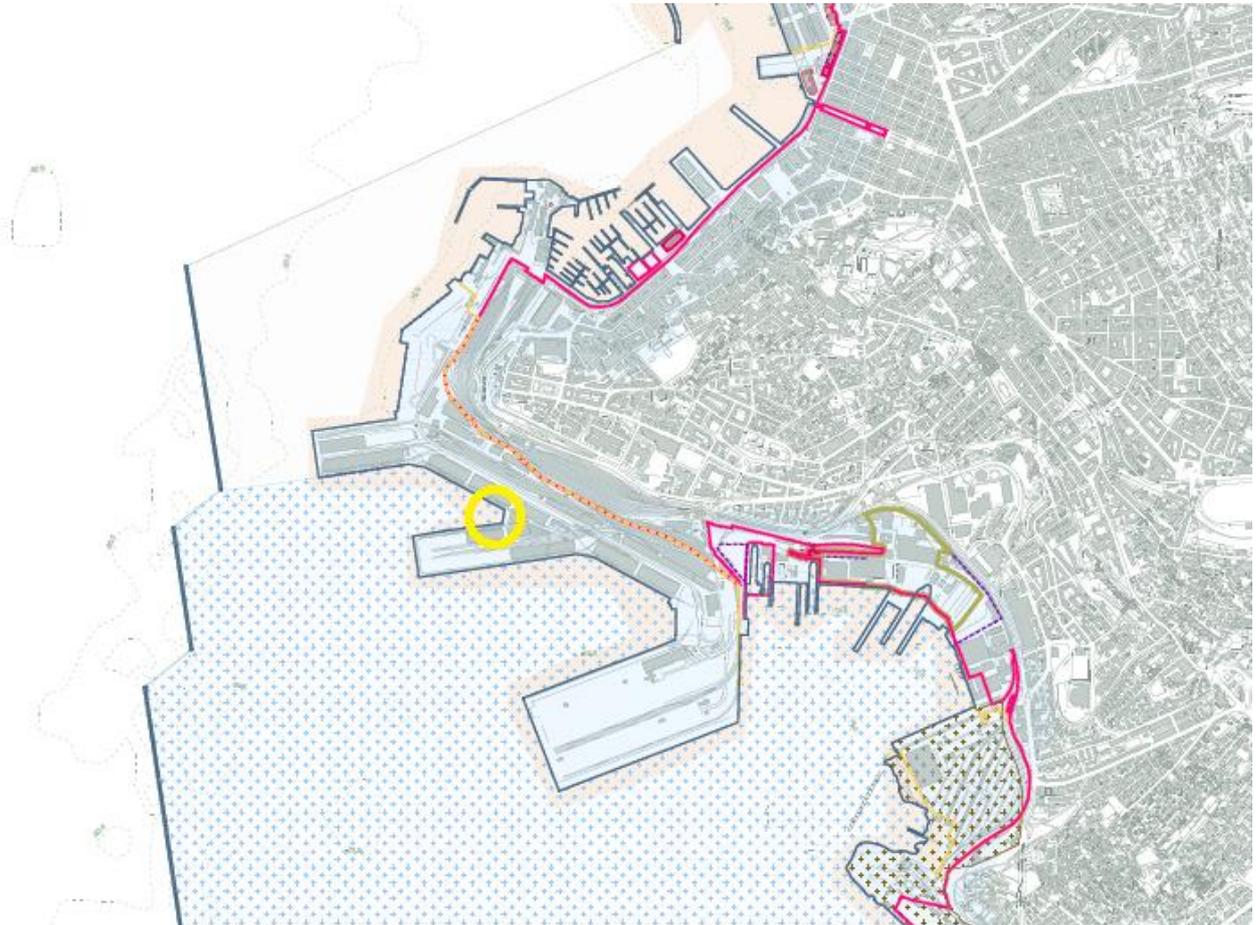
A livello di pianificazione urbanistica, non sono stati individuati vincoli di carattere storico-archeologico riguardanti l'area di interesse.

Nelle figure seguenti sono riportati gli stralci dei piani:

- PRP: Piano Regolatore del Porto di Trieste (Figura 2)
- PRG: Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste (Figura 3)
- PPR: Piano Paesaggistico Regionale (Figura 4)



RELAZIONE ARCHEOLOGICA



- D.Lgs. 42/04 - Codice dei beni culturali e del paesaggio
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Art. 10, comma 3, lettera a)
  - Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia (Art. 142, comma 1, lettera a)
  - Fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m (Art. 142, comma 1, lettera c)
  - Zone di interesse archeologico (Art. 142, comma 1, lettera m)
- L. 394/91 - Legge quadro sulle aree protette
- Zone umide I.W.C.
- Aree sottoposte a particolari vincoli
- Sito di interesse nazionale 'Trieste' - D.M. 468/01 - D.M. 24/02/03 - Area a terra
  - Sito di interesse nazionale 'Trieste' - D.M. 468/01 - D.M. 24/02/03 - Area a mare

Legenda

- Confini amministrativi comunali
- Ambito portuale
- Limite circoscrizione territoriale di competenza dell'APT  
Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994
- Limite aree patrimoniali
- Limite ulteriori 'Aree delle attività marittime e della logistica' - L1a, Porto Nuovo, P.R.G.C. Trieste
- Limite doganale
- Acque del Porto di Trieste - Capitaneria di Porto di Trieste, Ordinanza n. 69/2001

Figura 2: Stralcio della Tav.09 del PRP "Vincoli-Assetto di piano"; nella zona di interesse (cerchiata in giallo) non sono evidenziati ambiti di vincolo



RELAZIONE ARCHEOLOGICA



+++++ Confine comunale

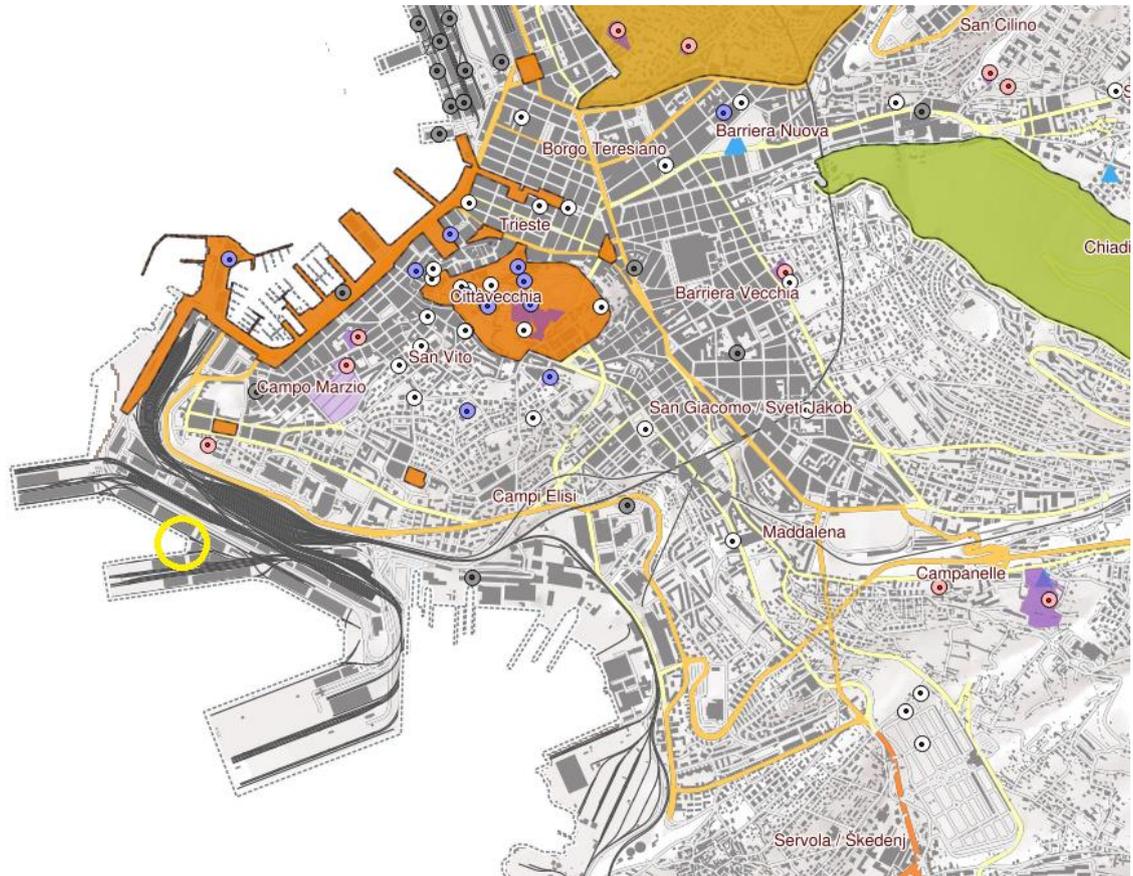
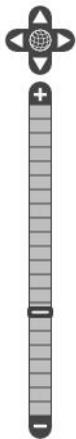
**Beni soggetti alla tutela - D.Lgs. 42/04 e s.m.i.**

-  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 3: Stralcio della tavola di PRG "Vincoli"; nella zona di interesse (cerchiata in giallo) non sono evidenziati ambiti di vincolo



RELAZIONE ARCHEOLOGICA



200 m

- Beni immobili di Valore culturale
- archeologia rurale e industriale
  - architettura fortificata
  - siti spirituali
  - ville venete e dimore storiche
  - cente e cortine

- Immobili interesse storico-artistico e architettonico - Parte II dlgs 42-2004
- vincolo diretto
  - vincolo di rispetto

Articolazione in paesaggi Beni tutelati ex art 136 Dlgs 42\_2004

- Centri, borghi storici e rurali
- Paesaggi alpini
- Paesaggi carsici e della costiera triestina
- Paesaggi della laguna
- Paesaggi delle zone agricole
- Paesaggi delle zone boscate e dei prati
- Paesaggi di transizione e delle addizioni urbane recenti
- Paesaggi industriali e delle infrastrutture
- Parchi, giardini, filari di alberi
- Sorgenti, aree fluviali, risorgive, laghi

Aree Archeologiche

- V
  - AV
- Ulteriori contesti Aree archeologiche

- U
- AU

Figura 4: Stralcio del PPR; nella zona di interesse (cerchiata in giallo) non sono evidenziati ambiti di vincolo

Nella figura successiva viene riportata la mappa storica dell'area di progetto facente parte del Catasto Franceschino del 1818-1822. Come si osserva l'area portuale del Molo VI è stata realizzata ricavando aree dal mare solo in tempi successivi.



RELAZIONE ARCHEOLOGICA

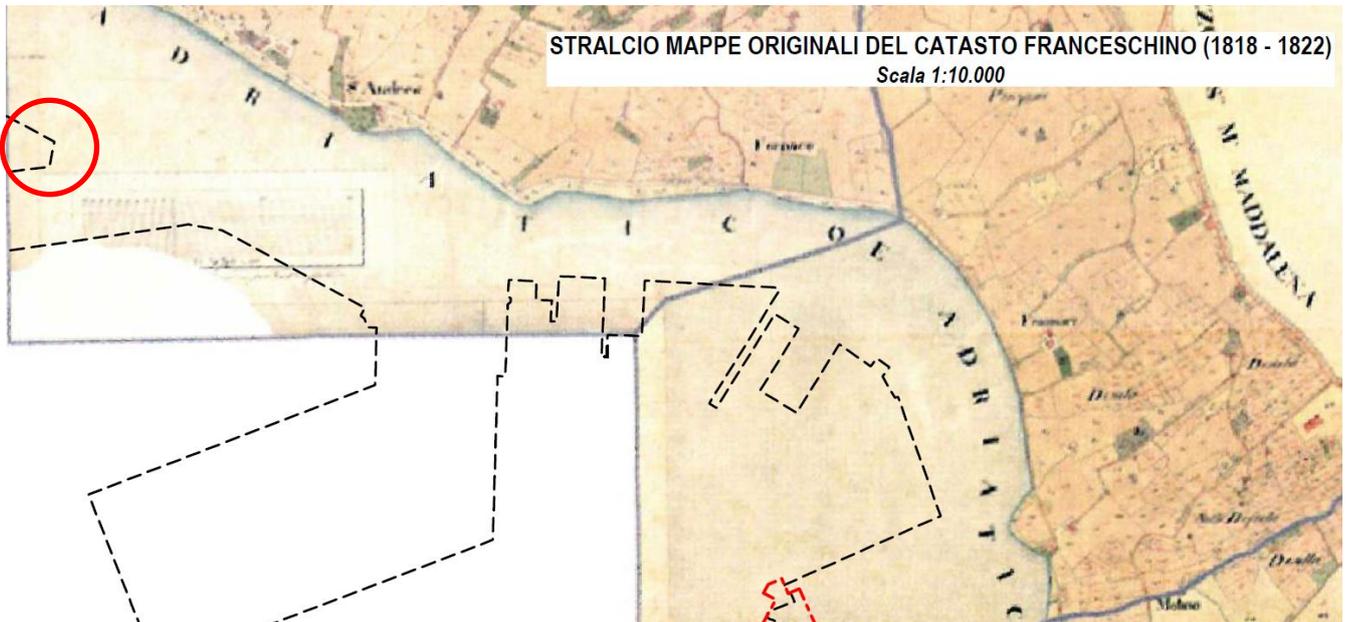


Figura 5 catasto franceschino, nel cerchio rosso l'area di intervento

Nella figura successiva è inoltre riportato un estratto del WebGIS del Sistema Informativo Regionale del Patrimonio Culturale della Regione FVG. Il SIT consente di affrontare in modo integrato diversi aspetti della gestione del territorio, e permette di associare le informazioni base delle banche dati (confini, corsi d'acqua, viabilità, etc.) alle altre informazioni, dettagliate, come:

- Beni idrogeomorfologici
- Edifici
- Insediamenti storici
- Parchi e giardini
- Siti archeologici
- Archeologia industriale
- Locali storici
- Numismatica
- Opere d'arte
- Opere d'arte contemporanea
- Patrimonio scientifico e tecnologico
- Reperti archeologici
- Saggio stratigrafico
- Sistema idrogeomorfologico

L'estratto della mappa GIS mostra come nell'area di interesse progettuale non ci siano evidenze di tipo archeologico.



RELAZIONE ARCHEOLOGICA

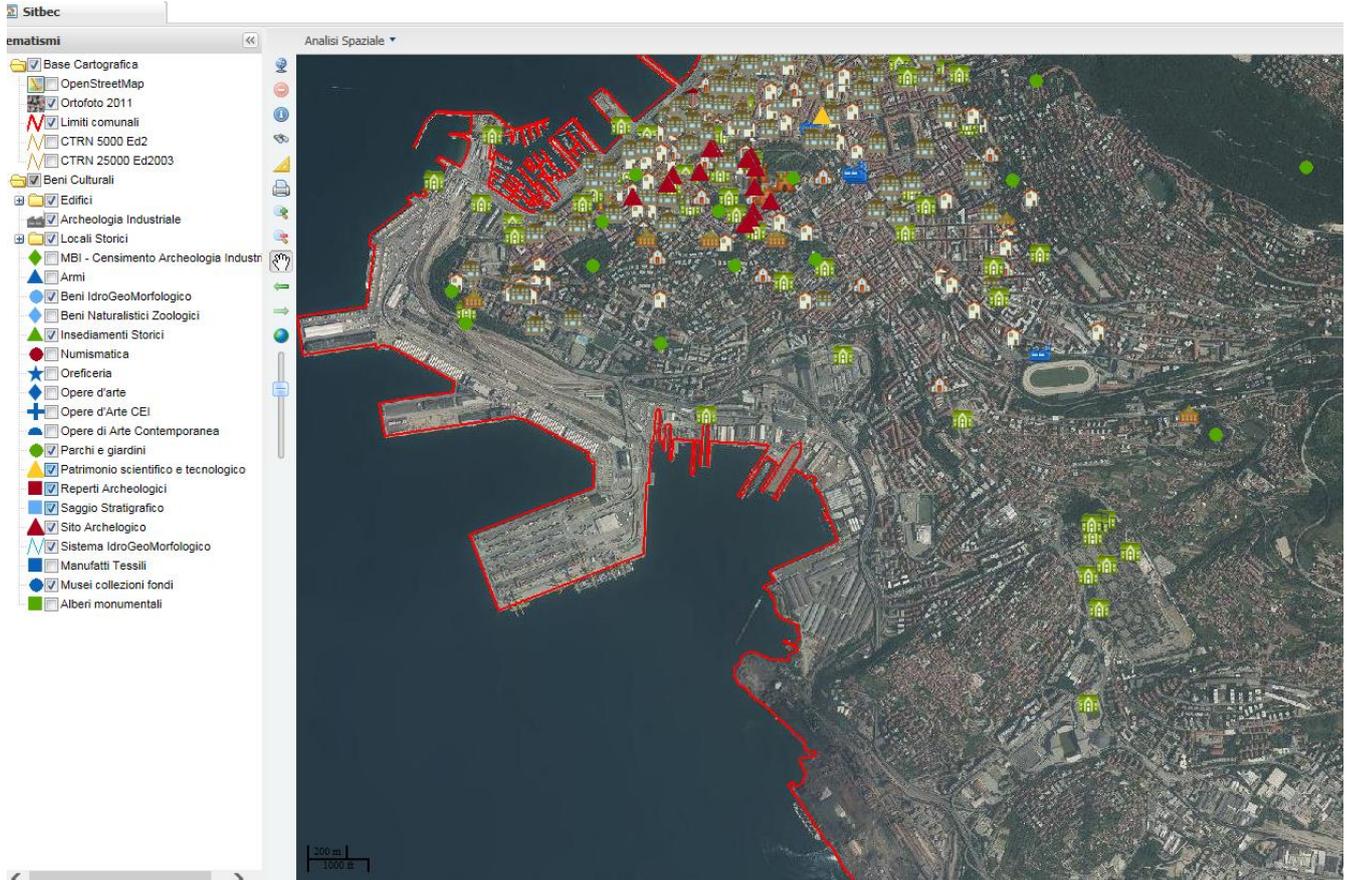


Figura **Errore**. Nel documento non esiste testo dello stile specificato.-6 estratto della mappa con i ritrovamenti dei reperti archeologici e i siti archeologici nell'intorno dell'area di interesse progettuale (fonte: WEBGIS del Sistema Informativo Regionale del Patrimonio Culturale della Regione FVG)



## 4 CONSIDERAZIONI FINALI SUI VINCOLI ARCHEOLOGICI

L'analisi del quadro vincolistico descritto dai piani programmatici regionali porta ad escludere il rischio archeologico per l'area di progetto. Lo strumento urbanistico vigente non prevede limiti o prescrizioni che riguardino i vincoli archeologici nell'area di interesse del progetto, anche perché, dall'esame dei rinvenimenti di carattere archeologico qui condotto, non risultano ritrovamenti storici nell'area di intervento.

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.