



Ministero  
della Cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA  
BELLE ARTI E PAESAGGIO

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA,  
BELLE ARTI E PAESAGGIO  
DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Lettera inviata solo tramite posta elettronica.  
Sostituisce l'originale ai sensi dell'art. 43, comma 6,  
DPR 445/2000 ed art. 47 commi 1 e 2 D.Lgs 82/2005.

*Trieste* \_\_\_\_\_

Al  
Comune di Trieste  
Dipartimento Territorio, Ambiente, Lavori Pubblici  
e Patrimonio  
Servizio Pianificazione Territoriale e Porto Vecchio  
P.O. Pianificazione Territoriale e Porto Vecchio  
PEC: comune.trieste@certgov.fvg.it

e, p.c.  
Alla Direzione Generale ABAP  
Servizio V  
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Soprintendenza Speciale per il Piano  
Nazionale di Ripresa e Resilienza  
PEC: ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

<i>Prot. n.</i>		<i>Allegati</i>		<i>Risposta al foglio del</i>	20/09/2022	<i>N.</i>	0194303
<i>Class</i>	04.10.16	<i>Fasc.</i>	17.44	<i>Prot. Sabap del</i>	21/09/2022	<i>N.</i>	0017675

*Oggetto:* Comune di Trieste

Cabinovia metropolitana Trieste – Porto Vecchio – Carso – Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica integrato ai fini dell'affidamento congiunto di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori – Fondi PNRR del MIMS

Convocazione conferenza di servizi ai sensi dell'art. 48 c.5 DL 77/2021

Richiedente: Comune di Trieste

**PARERE DI COMPETENZA**

**VISTA** l'istanza in oggetto, pervenuta in data 20/09/2022 e assunta agli atti con nota prot. 0017675 del 21/09/2022;

**CONSIDERATO** che tale in tale nota viene rappresentato che "si chiede ai soggetti in indirizzo, il parere di competenza in merito al progetto di fattibilità (PFTE) integrato composto dagli elaborati di seguito elencati, al fine della successiva indizione di gara ad appalto integrato" per l'intervento denominato "Cabinovia metropolitana Trieste – Porto Vecchio – Carso – Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica integrato";

**VISTO** il D.Lgs 22/01/2004, n. 42, recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137;

**VISTO** il D.M. 23/01/2016, n. 44, recante il Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo, a norma dell'articolo 1, comma 327, della Legge 28 dicembre 2015, n. 208;

**VISTO** il D.P.C.M. 02/12/2019 n. 169, recante il "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";

**VISTO** il D.L. 01/03/2021, n. 22, "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri";

**VISTE** le norme in oggetto rubricate, ai sensi delle quali l'area del Porto Vecchio risulta assoggettata alle disposizioni in materia di tutela indiretta ai sensi dell' ex art. 49 del D.Lgs. n. 49/1999 (attuale art. 45 del del D.Lgs. n. 42/2004) a seguito di Decreto del 23/08/2001;

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

Piazza Libertà, 7 – 34135 – TRIESTE / Tel. +39 040 4527511

Sede staccata di Udine – Via Zanon, 22 – 33100 / Tel. +39 0432 504559

PEO: sabap-fvg@cultura.gov.it / PEC: sabap-fvg@pec.cultura.gov.it  
sabapfvg.cultura.gov.it

**CONSIDERATO** che tutti gli edifici principali dell'area del Porto Vecchio di Trieste sono stati oggetto di verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/2004 e risultano pertanto sottoposti a tutela per effetto di specifici decreti;

**CONSIDERATO** che parte dell'area interessata dall'intervento di cui si tratta ricade in area dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi del D.Lgs 42/2004;

**CONSIDERATO** il Piano Paesaggistico Regionale (PPR-FVG), approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres, e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 25 del 9 maggio 2018 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 19 del 9 maggio 2018 ed efficace dal 10 maggio 2018, per il quale l'intervento ricade in Ambito di paesaggio AP 11 – Carso e costiera orientale;

**VISTA** la documentazione descrittiva dell'intervento di cui all'istanza sopra chiamata, corredata degli elaborati in allegato;

questo Ufficio, per quanto di stretta competenza, rappresenta quanto segue, integrando quanto già reso verbalmente in sede di conferenza.

**Il progetto in esame si configura come “Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica”, che implica per sua natura un grado di definizione non di dettaglio, cosa che rende estremamente difficile valutare in questa sede il reale impatto del progetto, considerata anche la sua complessità, le sue dimensioni e la sua particolarità. Questo aspetto desta una preoccupazione ancora maggiore se si considera che, in virtù delle semplificazioni introdotte dal PNRR, il progetto sarà alla base della gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione.**

**Si evidenzia infatti come, se nella documentazione allegata all'istanza vi sono aspetti che sono stati diffusamente studiati e approfonditi, quelli relativi alla tutela del paesaggio e dei beni culturali risultano particolarmente carenti ove anche non esistenti.**

#### **Alternative progettuali**

In merito a questo specifico argomento, non si può non rilevare come sia stata scartata a priori, senza alcun approfondimento e con motivazioni sbrigative e non condivisibili, la soluzione che dal punto di vista dell'impatto sulle aree tutelate ai sensi sia della parte II che della parte III del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio appare la meno invasiva, ovvero una linea tramviaria da Bovedo a Campo Marzio. Corre l'obbligo a questa Soprintendenza, pertanto, di raccomandare un riesame serio e esaustivo della questione.

#### **Tutela paesaggistica**

Si richiamano innanzitutto i contenuti relativi alle criticità paesaggistiche dell'opera in questione che hanno condotto questa Soprintendenza ad emettere parere negativo al suo adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale di cui alla nota prot. 19025 del 12/10/2022, rilevando come ad oggi il progetto risulti non conforme agli strumenti urbanistici vigenti, in quanto ancora *in itinere* la variante urbanistica relativa al tratto tra Bovedo e Opicina. Si ritiene determinante per la reale fattibilità dell'opera il superamento del nodo relativo all'art. 5, comma m) del D.M. 17 ottobre 2007, n. 184, nonché delle criticità indicate nella nota sopra citata.

Si coglie l'occasione per ricordare come la nuova istanza di adeguamento dovrà essere presentata secondo le modalità previste dal Decreto del Presidente della Regione 11 ottobre 2022, n. 0126/Pres, recante il *“Regolamento di attuazione della parte III, Paesaggio, ai sensi degli articoli 57 quater, comma 6, e 61, comma 5, lettera c), della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio) per la conformazione o l'adeguamento degli strumenti urbanistici al Piano paesaggistico regionale”*, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione n. 42 del 19 ottobre 2022.

Sempre in relazione alla Parte Terza del D. Lgs. 42/2004, tra gli allegati vi è una *“relazione paesaggistica”* redatta in maniera non conforme alla normativa vigente, che si limita alla descrizione di alcune delle opere e all'enumerazione di quanto enunciato e prescritto dal Piano Paesaggistico Regionale per le aree interessate, senza affrontare in maniera sistematica l'impatto della cabinovia sui vari ambiti paesaggistici. Si segnala, inoltre, come per il tratto Barcola-Opicina non vi siano approfondimenti progettuali concreti in merito alle opere previste: ad esempio, negli elaborati non vi sono indicazioni specifiche sugli interventi da apportare sulle alberature in corrispondenza del tracciato dell'opera, con eventuali operazioni di esbosco radicale o solo di alleggerimento della vegetazione presente, sulla presenza di strade di servizio, sulla superficie necessaria all'installazione dei piloni. In assenza di tali elementi, e quindi del reale impatto

visivo che l'opera avrà nel contesto, allo stato attuale il progetto risulta non valutabile. Anche perché, nella documentazione presentata, il paesaggio viene considerato solo ed esclusivamente dal punto di vista degli utenti della cabinovia, senza considerare l'impatto visivo dell'intervento da punti di vista vicini (ad esempio, le strade in prossimità dell'opera e i punti in cui il tracciato le sovrappassa) e distanti (punti di vista ampi/panoramici, come ad esempio dalla Strada Napoleonica, da Barcola o dall'area della prevista Stazione Bovedo).

Pertanto, per quanto di competenza di questo Ufficio e per le aree soggette a tutela paesaggistica, si invita a integrare la documentazione con una relazione paesaggistica conforme alla normativa vigente, elaborati grafici specifici che rappresentino gli interventi sulla parte vegetazionale, planimetrie con le nuove opere previste a terra, fotosimulazioni da punti di vista vicini e distanti che permettano di comprendere l'impatto dell'intervento nel contesto paesaggistico tutelato.

### **Tutela architettonica**

Per quanto concerne la Parte Seconda del D. Lgs. 42/2004, gli aspetti legati alla tutela monumentale non risultano minimamente affrontati.

Risultano assenti anche considerazioni in merito al passaggio del tracciato in prossimità del Faro della Vittoria, monumento nazionale e *landmark* identitario di Trieste.

Inoltre, nulla viene detto in merito ai numerosi provvedimenti di tutela diretta e indiretta insistenti nell'area di Porto Vecchio né tanto meno in merito alla conformità degli interventi previsti con i dettati dei vincoli medesimi, né all'impatto delle opere sugli edifici tutelati collocati nelle immediate prossimità. Si evidenzia come il provvedimento di tutela indiretta di cui al Decreto del 23/08/2001 sulla quasi totalità dell'area del Porto Vecchio Vecchio sia stato adottato al fine di preservare le corrette condizioni di luce, decoro e prospettiva dei singoli edifici vincolati e conservare nella sua generalità originaria l'impianto urbano del complesso di archeologia industriale.

In particolare, risulta impossibile dare una valutazione positiva ai progetti delle due stazioni di Trieste e Porto Vecchio, che risultano estranee e totalmente disarmoniche per forme e materiali rispetto al contesto e sono in netto contrasto con la fondamentale prescrizione del mantenimento delle prospettive degli assi viari di Porto Vecchio. Anche in questo caso vi è una carenza di approfondimento e di documentazione in merito all'inserimento delle dette opere nel contesto tutelato, risultando assenti, ad esempio, planimetrie e sezioni che mettano in rapporto i nuovi interventi agli edifici esistenti, e valutino il reale impatto delle stazioni, dei piloni e delle aree di rispetto adiacenti sull'ambito tutelato.

Non vi è inoltre alcuna menzione del rapporto spaziale, visivo e materico tra la cabinovia e il futuro Parco Lineare Urbano che con essa dovrebbe convivere, ricadendo nel medesimo asse del Porto Vecchio, nonché con le altre opere previste nel medesimo ambito (ad es: nuova viabilità, viale monumentale, zona sportiva verso Bovedo...). In merito a questo aspetto e titolo meramente esemplificativo, anche la stazione di Bovedo risulta di difficile valutazione, venendo essa inserita nei grafici e nelle fotosimulazioni in un contesto astratto che non è né quello attuale, né quello che potrebbe diventare sulla base delle dette altre progettazioni.

Pertanto, per quanto di competenza di questo Ufficio e in considerazione della presenza di vincoli diretti e indiretti, si invita a integrare la documentazione con elaborati specifici che tengano conto delle criticità sopra rilevate. In particolare, pare indispensabile uno studio sull'impatto delle opere sull'area e sugli edifici tutelati, verificando la compatibilità con i vincoli in essere, in particolare per quanto concerne il mantenimento delle prospettive, il rispetto di pavimentazioni e tracciati ferroviari, l'interferenza percettiva da punti di vista a terra rispetto agli edifici presenti. Si invita, inoltre, a produrre elaborati grafici che rappresentino le dette opere inserite in un contesto aggiornato alle altre progettualità in corso nell'area, o quantomeno al *masterplan* elaborato dall'arch. Andreas Kipar che è stato oggetto di parere positivo con prescrizioni da parte di questo Ufficio.

### **Tutela archeologica**

Premesso che la documentazione di Viarch è stata acquisita solamente in formato pdf e priva di alcune componenti (in particolare i moduli - MOPR-DES e MOPR-VRR, nonché il Template GNA, che devono comunque essere tutti prodotti in formato digitale), ma che risulta comunque sufficiente per esprimere le valutazioni di competenza;

accertato che in tale documentazione sono censiti, nell'areale considerato, n. 29 siti (da età romana a medievale a moderna/contemporanea);

viste le carte di copertura e visibilità del suolo, ove si registra nella quasi totalità dei casi superficie boscata o artificiale;

viste le carte di potenziale, ove si registrano 4 unità a potenziale alto e 2 aree a potenziale medio;

preso atto della Carta del rischio, ove si rileva – tuttavia unicamente in relazione al posizionamento dei piloni:

rischio alto per le seguenti unità: a.r. 02, a.r. 04, a.r. 06, a.r. 10, a.r. 12, a.r. 14, a.r. 15  
rischio basso per le seguenti unità: a.r. 08, a.r. 09, a.r. 11, a.r. 16,  
rischio nullo per le restanti unità;

valutato, ad integrazione,

rischio nullo per la Stazione Trieste (cfr. a.r. 01) e la Stazione Bovedo (a.r. 07), in considerazione del posizionamento più avanzato rispetto alla linea di costa sette-ottocentesca;

rischio molto basso per la Stazione Porto Vecchio, considerato che non risultano, dalla documentazione prodotta, significativi interventi nel sottosuolo in funzione della realizzazione della stessa, tuttavia ricadente all'interno dello specchio del bacino del Lazzaretto di S. Teresa (MOSI Sito 14);

rischio basso/medio per la Stazione Opicina, considerati i notevoli interventi nel sottosuolo in funzione della sua realizzazione, come da documentazione prodotta, la prossimità all'area di Campo Romano (MOSI Sito 3) e a tratti di viabilità antica registrati in questo settore carsico – cfr. a.r. 16;

**si chiede, ai sensi del D.Lgs. 50/2016, art. 25, co. 3, l'attivazione della procedura di cui al medesimo D.Lgs. 50/2016, art. 25, co. 8.**

Le indagini consistiranno in **saggi/sondaggi di scavo, ovvero carotaggi, indagini georadar** come di seguito definito:

Stazione Porto Vecchio: **lettura geoarcheologica di almeno n. 3 carotaggi** nell'areale della medesima o immediatamente adiacente, a verifica della stratificazione naturale ed antropica succedutesi nel bacino del Lazzaretto di S. Teresa;

Stazione Opicina: **almeno n. 3 sondaggi di scavo**, di estensione comunque sufficiente a fornire una lettura della stratigrafia in situ;

a.r. 02: **n. 2 sondaggi di scavo in corrispondenza dei piloni 2 e 3**, potenzialmente interferenti con il molo Klutsch e la diga di chiusura della darsena della Stazione;

a.r. 04: **n. 1 sondaggio di scavo in corrispondenza del pilone 7**, potenzialmente interferente con il molo di chiusura del bacino del Lazzaretto S. Teresa ed edificio soprastante;

a.r. 06: **n. 1 sondaggio di scavo in corrispondenza del pilone 11**, potenzialmente interferente con la radice del molo di chiusura del bacino del Lazzaretto S. Teresa ed edifici soprastanti;

a.r. 10: **n. 1 sondaggio di scavo in corrispondenza del pilone 21**, potenzialmente interferente con strutture riconducibili al Forte Kressich (lato NW) e con la viabilità di probabile preesistenza antica (via Perarolo/strada Friuli) immediatamente a nord; **indagine estensiva tramite georadar** dell'intera piattaforma alla base del Faro della Vittoria al fine di individuare interferenze con strutture sepolte;

a.r. 12: **n. 4 sondaggi di scavo in corrispondenza dei piloni 24, 25, 26, 27**, potenzialmente interferente con strutture di terrazzamento, sistemi di deflusso idrico e tracce di attività estrattiva dell'arenaria, testimonianti l'antica infrastrutturazione del costone;

a.r. 14: **n. 1 sondaggio di scavo in corrispondenza del pilone 29**, potenzialmente interferente con strutture di terrazzamento e tracce di attività estrattiva dell'arenaria, testimonianti l'antica infrastrutturazione del costone;

a.r. 15: **n. 6 sondaggi di scavo in corrispondenza dei piloni 30, 31, 32, 33, 34, 35**, potenzialmente interferente con le aree archeologiche di Selevic / Poggioreale (MOSI Sito 2, di età romana e medievale) e Campo Romano (MOSI Sito 3, di età romana), ed in parte insistenti in area di affioramento di strutture documentate durante le ricognizioni;

a.r. 08: **n. 2 carotaggi, ovvero saggi di scavo in corrispondenza dei piloni 18 e 19**, potenzialmente interferenti con la viabilità costiera precedente a viale Miramare;

a.r. 09: **n. 1 carotaggio, ovvero saggio di scavo in corrispondenza del pilone 20**, potenzialmente interferente con la viabilità di probabile preesistenza antica (via Perarolo/strada Friuli);

a.r. 11: **n. 2 carotaggi, ovvero saggi di scavo in corrispondenza dei piloni 22 e 23**, potenzialmente interferenti con la viabilità di probabile preesistenza antica (strada Friuli);

a.r. 16: **n. 1 carotaggio, ovvero saggio di scavo in corrispondenza del pilone 36**, potenzialmente interferente con la viabilità di probabile preesistenza antica in questo settore del Carso.

I **sondaggi** per i piloni (rischio alto) dovranno avere estensione possibilmente coincidente con l'areale interessato dallo scavo per ciascun pilone, o comunque sufficiente a valutare esaustivamente la stratigrafia in situ; i **saggi** per i piloni (rischio basso) potranno avere estensione limitata ad una campionatura sufficientemente rappresentativa dell'area interessata da ciascun singolo scavo e comunque tale a consentire di raggiungere in profondità i livelli sterili.

Per quanto riguarda la progettazione delle indagini (anche in forma semplificata) o piano delle attività, si rinvia ai punti 6.2-3-4 delle Linee Guida; si sottolinea comunque che la stessa dovrà essere affidata a professionista qualificato e dovrà essere conforme a quanto previsto dal DM 154/2017 (Regolamento appalti pubblici lavori su beni culturali).

Considerata la natura lineare dell'infrastruttura, che attraversa un territorio comunque densamente antropizzato, si richiede comunque fin d'ora la **sorveglianza archeologica**, in corso d'opera, per gli scavi relativi al pilone 13 (prossimo alla linea di costa) ed ai piloni da 18 a 36 (onde escludere l'interferenza con infrastrutturazioni del costone), ove non già interessati dai saggi e sondaggi preventivi – e pertanto limitatamente ai residui **piloni 13 e 28**.

La necessità di ulteriori verifiche per **tutti gli interventi di scavo comunque connessi alle stazioni** ed in particolare per la realizzazione della **stazione di Opicina** sarà valutata alla luce delle risultanze dei saggi e carotaggi di cui sopra e di più dettagliati elaborati progettuali per quanto riguarda gli interventi (ivi inclusi eventuali opere correlate, quali posa di sottoservizi, etc).

Si anticipa altresì che tutte le verifiche archeologiche, ai sensi degli artt. 9bis e 29 del D.Lgs. 42/2004, dovranno essere eseguite da operatore economico in possesso di requisiti di qualificazione specifici e adeguati ad assicurare la tutela del bene oggetto di intervento e saranno effettuate sotto la direzione scientifica della Soprintendenza, alla quale andrà consegnata – anche in caso di esito negativo e per quanto riguarda sondaggi e scavi comunque entro un termine di 20 giorni (DPCM 14/2/22, art. 3, co. 2) – la relativa documentazione, seguendo le linee guida scaricabili dal sito della SABAP (<http://www.sabap.fvg.beniculturali.it/attivita-2/tutela>) con particolare attenzione alle prescrizioni riguardo la conservazione e la consegna dei materiali e all'inserimento della documentazione informatizzata all'interno del sistema RAPTOR ([www.raptor.beniculturali.it](http://www.raptor.beniculturali.it)), di cui dovrà essere prodotta ricevuta;

**in caso di lavori pubblici**, - eccettuato ove si tratti di mera sorveglianza archeologica, senza l'esecuzione di scavi e pertanto configurabile come servizi - l'operatore economico dovrà in ogni caso essere in possesso dei requisiti di cui agli artt. 80 e 83 del D.Lgs. 50/2016 s.m.i., da documentarsi con le modalità specificate agli artt. 84, 86 e All. XVII del medesimo D.Lgs., facendo riferimento, per quanto riguarda le capacità tecniche, alla categoria OS25; l'operatore economico dovrà altresì possedere i requisiti di cui al D.M. 22 agosto 2017 n. 154, di attuazione dell'art. 146, comma 4, del Codice dei contratti sopra menzionato, recante il *“Regolamento concernente gli appalti pubblici di lavori riguardanti i beni culturali tutelati ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42”*, con specifica osservanza, nel caso di lavori inferiori a € 150.000, di quanto previsto all'art. 12 di detto Regolamento.

Si resta pertanto in attesa di indicazioni riguardo ai soggetti incaricati della progettazione delle indagini, come sopra specificato.

Si rappresenta fin d'ora che dovranno essere comunicati preventivamente il cronoprogramma dei lavori, nonché nominativi e recapiti della D.L. e delle Imprese / operatori economici incaricati delle verifiche archeologiche e quindi dei lavori principali.

**Si rammenta che rimane valida la normativa vigente artt. 90-91 del D.Lgs. n. 42/2004, per cui in caso di rinvenimenti di beni di interesse culturale nel corso dei lavori è prescritta la tempestiva comunicazione alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia, lasciando detti beni nelle condizioni in cui sono stati rinvenuti.**

IL SOPRINTENDENTE  
Simonetta Bonomi

Firma autografa sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto  
responsabile ai sensi dell'art. 3, comma 2. del D.Lgs. n. 39/1993