



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI MONFALCONE

**PRPC di iniziativa pubblica per la zone L2 e le aree limitrofe
al Canale Valentinis**

VARIANTE n. 1

**RELAZIONE PAESAGGISTICA
(DLgs 42/2004 - DPCM 12-12-2005)**

Servizio 4° - Gestione Territorio e Patrimonio Immobiliare
Unità Operativa URBANISTICA

Responsabile del Procedimento:
Progettista:
Collaboratori:

arch. Maurizio Gobbato
arch. Marina Bertotti
geom. Patrizia Fois - sig.ra Annita Cobelli



Relazione paesaggistica

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 12/12/2005

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'area del Canale Valentinis soggetta a piano attuativo:

- non appartiene a biotopi
- non appartiene a riserve e parchi naturali
- non è interessata da boschi
- è pressoché centrale rispetto il centro storico di Monfalcone da cui dista poche centinaia di metri
- non sono presenti edifici storici o di una certa importanza.
- la testata del Canale Valentinis è il punto più a Nord del Mare Adriatico e quindi del Mediterraneo
- non è un luogo di particolare bellezza panoramica.



Vista verso Nord (Viale O. Cosulich)



La storia del canale Valentinis¹

Da Renato Duca, trasportare le acque laddove le terre sono soggette a siccità – edizioni del Consorzio culturale del monfalconese – 2003

“Negli anni a cavallo del ‘900 due iniziative concomitanti crearono le premesse per l’avvio in termini moderni della nostra rivoluzione industriale tramite l’insediamento della cantieristica e l’ulteriore potenziamento del porto: prima, l’accordo tra il Comune di Monfalcone ed il Consorzio Acque di ronchi per rendere navigabile il tratto terminale (odierno canale Valentinis) del costruendo canale irriguo- industriale de Dottori; poi la decisione delle imprese Faccanoni- Piani- Galimberti ed adriatica di utilizzare gran parte dei terreni della palude quale cava di prestito.

Nel 1900, infatti, l’Impresa Faccanoni (assuntrice di un cospicuo lotto di lavori per la costruzione del nuovo porto di Trieste), venuta a conoscenza dell’accordo per il canale de Dottori, ottenne dal Comune i terreni destinati all’importante via navigabile e diede inizio allo scavo.

Ultimata la costruzione del canale e dovendo fornire ulteriori materiali, l’impresa acquistò altri terreni a ridosso del Porto Rosega e proseguì i prelievi, dando vita in tal modo al bacino omonimo.

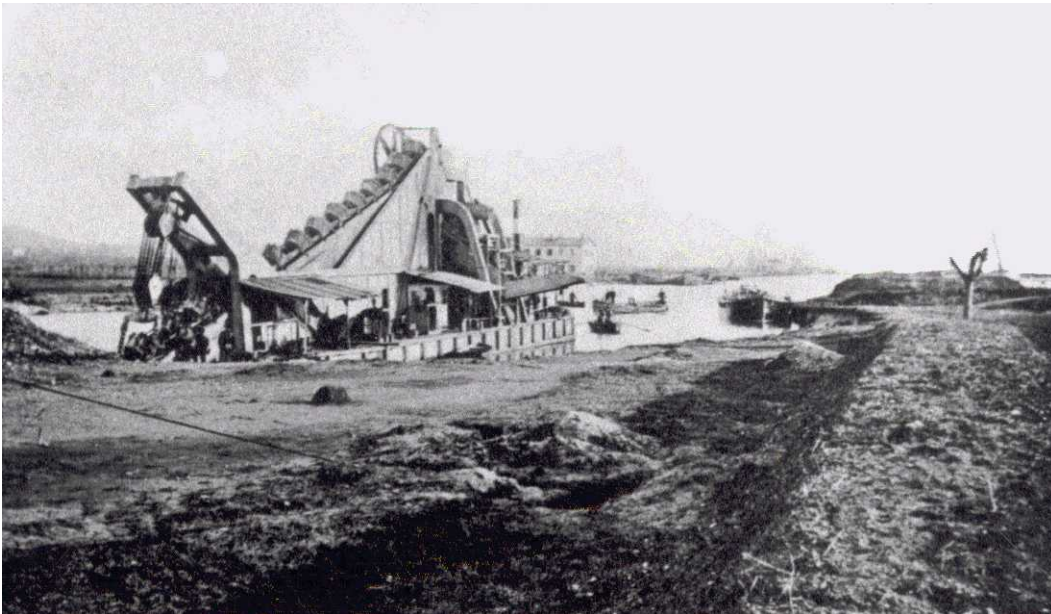
Nel 1907, completata la fornitura di materiali da tombamento, l’Impresa cedette al Cantiere Navale Triestino dei F.lli Cosulich i terreni utilizzati.

Questi colsero al volo l’occasione per prevedere velocemente alla costruzione delle infrastrutture necessarie, dal momento che lo specchio d’acqua monfalconese non solo era più agibile, rispetto quelli triestini, ma le sue acque, rese dolci dall’apporto del canale de Dottori-Valentinis, consentivano nella fase di allestimento di tenere il naviglio in acque meno salate, quindi meno corrosive.

¹ Dalla relazione generale del PRPC vigente redatta dagli arch. Savonitto e Ceschia progettisti del piano



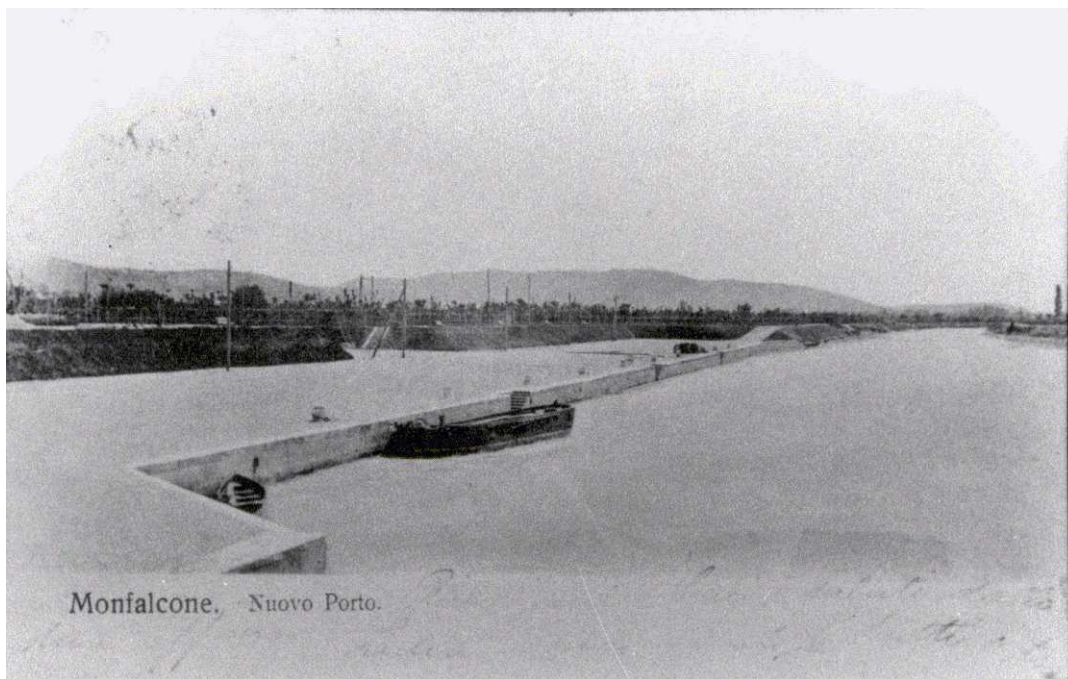
Stato del canale 1919



Dragaggio canale



Ponte carrozzabile prima della chiusura della testata



Banchina del nuovo Porto appena realizzata



La Banchina del Porto come si presenta oggi

Lo stato attuale del bene paesaggistico interessato

L'area riguarda il Canale Valentinis e l'area circostante sulla sua sponda sinistra.

E' situata in centro città, nel crocevia più importante.

La sponda sinistra del Canale Valentinis, interamente occupata da attracchi per imbarcazioni da diporto, è servita da un percorso asfaltato ad uso esclusivo di pedoni e biciclette. Il percorso è dotato anche di illuminazione: l'Amministrazione comunale ha recentemente completato un intervento per realizzare una transenna tura per separare funzionalmente, per ragioni di sicurezza, la parte destinata a banchina di attracco dal percorso longitudinale ciclopedonale.

La fascia di terreno collocata tra la SS14 (arteria principale di attraversamento della città-denominata via Boito) e il canale(che si trova ad una quota più bassa di circa 3 ml rispetto il piano stradale) non ha mai raggiunto una sistemazione consona alla sua collocazione centrale, soprattutto nella prima parte, forse perché segregata dalla circolazione stradale, forse perché troppo ridotta per consentire redditizie sistemazioni commerciali.



La sponda destra del canale è storicamente occupata dallo stabilimento navale Fincantieri, che da questo punto di contatto con il centro città si estende profondamente verso il mare. Fincantieri si affaccia verso la città, con il “parco lamiere” che costituisce una sorta di retro dei suoi stabilimenti.



Vista stabilimento Fincantieri e Parco Lamiere



La testata del canale Valentinis, foce del canale de dottori, è anch'essa occupata da attracchi per imbarcazioni da diporto e per le motovedette della capitaneria di porto; è lambita dal viale Oscar Cosulich, che connette il centro di Monfalcone con le sue zone litoranee (ingresso stabilimento Fincantieri, rione di Panzano, porti nautici, spiagge).



Testata del canale



Gli elementi di valore paesaggistico ed eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice.

L'area soggetta a piano attuativo ha come contorno:

- a Nord la testata del Canale Valentinis costituita da un ponte carrozzabile con un crocevia di alto impatto automobilistico e il centro città;
- a Sud il Mare Adriatico;
- ad Ovest il Cantiere Navale;
- ad Est la Centrale Termoelettrica di A2A.



Vista verso la Centrale

Il Canale Valentinis, nonostante la sua denominazione, va considerato alla stregua di uno specchio di mare. Conseguentemente l'ambito territoriale del PRPC ricade totalmente nella fascia di 300 m dalla linea di battigia tutelata ai sensi dell'art. 142 del DLgs 22.01.2004 n.42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio).



Vista del Piazzale Nazario Sauro



Sotto l'aspetto paesaggistico si può affermare che la peculiarità del luogo sia data dall'incunarsi del mare Adriatico fino nel cuore della città, con il fascino costituito potenzialmente da ogni porticciolo. Anche la presenza del cantiere, impianto gigantesco e per taluni aspetti immaginifico, può costituire una risorsa paesaggistica da gestire e valorizzare.

Non sono presenti Beni culturali da tutelare.

Gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte

Sia il PRPC vigente che la variante n. 1 prevedono trasformazioni territoriali molto contenute; le sue previsioni consistono nel tracciare le linee guida, azionative e normative, per l'utilizzo, l'ottimizzazione e la valorizzazione degli spazi liberi o scarsamente utilizzati.

Le principali modifiche previste, con riferimento allo stato di fatto, riguardano la sistemazione della banchina sinistra del canale, le sistemazioni a parcheggio ed a verde pubblico delle zone S5 comprese tra la SS14 e la sponda sinistra del canale.

Tali sistemazioni prevedono, o raccomandano, la salvaguardia, laddove possibile, delle alberature di alto fusto esistenti.



Vegetazione lato pontile Capitaneria



E' anche prevista il mantenimento di una volumetria esistente e la realizzazione di volumi molto contenuti (meno di 1.000 mc) e quindi in quantità molto ridotta rispetto alle indicazioni del PRGC - per attività terziarie, per attività associative, per ristorazione e commercio. Per i nuovi volumi non si esprimono prescrizioni tipologiche tali da condizionare la progettazione architettonica, ritenendo che tali scelte debbano giustamente appartenere ad una scala diversa del progetto della città.

L'insieme delle proposte progettuali del PRPC - azionamento e norme - ricerca il miglioramento, sia in termini di efficienza del servizio che in termini di qualità ambientale e paesaggistica delle aree interessate dal Piano.

Elementi di mitigazione e compensazione necessari.

Il PRPC vigente e la variante n. 1 prevedono esclusivamente di realizzare quanto previsto dal PRGC in termini di parcheggio e di verde pubblico e attrezzato.

Viene previsto di salvaguardare le piantumazioni già esistenti nella zona.