COMUNE DI MONFALCONE REGIONE
FRIULI VENEZIA GIULIA

RIQUALIFICAZIONE DEL PUNTO PIU' A NORD DEL MEDITERRANEO COSTITUITO DAL CANALE VALENTINIS E AREE LIMITROFE

CIG. 79425607DA - CUPG41D19000010006

COMMITTENTE
CONSORZIO PER LO SVILUPPO ECONOMICO DEL MONFALCONESE
R.U.P.: ing. FabioPocecco

PROGETTO

RTP:MANDATARIA
- progettazione architettonica e coordinamento
ARCHITETTURA E CITTA' Studio Associato archh. Paola Cavallini & Stefano Della Santa con arch. Michele Musiari
via Archimede n. 2 - 43123 Parma
e-mail: info@assarch.it - web: www.assarch.it

MANDANTE
- progettazione strutturale, geotecnica e impiantistica
A.I.erre engineering S.r.l. - mandante
Ing. Pietro
Fabbri
via Cavagnari n. 10 - 43126 Parma
e-mail: info@aierre.com - web: www.aierre.com

MANDANTE
- progettazione
idraulica
ART Ambiente Risorse Territorio S.r.l.. - mandante
Ing. Marco
Andreoli
Strada Pietro Del Prato n. 15/A - 43121 Parma
e-mail: info@artambiente.it - web: www.artambiente.it

VARIANTE AL P.R.G.C. n. 61

# VALUTAZIONE DEGLI ASPETTI PAESAGGISTICI (D.P.C.M. 12/12/2005)

**TITOLO**

# VALUTAZIONE ASPETTI PAESAGGISTICI

## INDICE


1 PREMESSA 3
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE PAESAGGISTICO E STORICO 4
2.1 la città lungo canale valentinis 4
2.2 l'ambito di canale valentinis 6
2.3 La costruzione del canale: 1907 8
3 SITUAZIONE CATASTALE 10
4 ANALISI E INDICAZIONE DEI LIVELLI DI TUTELA 11
4.1 localizzazione dell'area studio all'interno di Ambiti di Paesaggio 11
4.2 –valori ambientali 11
4.3 - Trasporti e mobilità lenta: 17
4.4 PAIR - Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico 19
4.5 Vincolo paesaggistico 21
4.6 Verifica regime vincolistico 21
5 PIANIFICAZIONE COMUNALE 22
6 ELEMENTI DI VALUTAZIONE PAESAGGISTICA 24
7 USI ATTUALI E PROPOSTA PROGETTUALE 31
8 GIUDIZIO COMPLESSIVO DI SENSIBILITA' PAESAGGISTICA 36

# 1 PREMESSA

La presente Valutazione di Compatibilità Paesaggistica, relativa alla **Variante n. 61 al PRGC** del Comune di Monfalcone, è redatta ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005 Codice dei beni culturali e del paesaggio, art. 2 comma1

La documentazione tecnica riportata risponde a quanto indicato all'art.3 del DCPM sopra riportato:

- Analisi dello stato attuale:

- descrizione dei caratteri del contesto paesaggistico e dell'area di intervento: configurazioni e caratteri geomorfologici; naturalistici, insediativi, storici, paesaggistici agrari, tessiture territoriali storiche, ecc. appartenenza a percorsi panoramici, evidenziando le relazioni funzionali, visive, simboliche tra gli elementi e i principali caratteri di degrado eventualmente presenti;

- indicazione e analisi dei livelli di tutela (regime vincolistico territoriale e ambientale) operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata, rilevabili dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale ecc.;

- rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici.

- Progetto di piano:

- inquadramento dell'area e dell'intervento

- Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica:

- previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico, ove significative, dirette e indotte, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico; eventuali opere di mitigazione e integrazione paesaggistica.

La Variante al PRGC proposta, redatta ai sensi della L.R 5/2007 art. 63 sexies, recepisce le proposte del progetto di fattibilità tecnico economica relativo alla RIQUALIFICAZIONE DEL PUNTO PIU' A NORD DEL MEDITERRANEO COSTITUITO DAL CANALE VALENTINIS E AREE LIMITROFE

Il progetto in oggetto è il risultato di una procedura concorsuale – "Concorso di idee a procedura aperta e anonima" CIG ZF9201B9A8 - indetta dal Comune di Monfalcone nel 2017/2018 per "elaborare una proposta ideativa" relativa alla "riqualificazione del punto più a Nord del Mediterraneo, costituito dal Canale Valentinis quale braccio di mare in diretto contatto con il centro città, affinché lo spazio pubblico prospiciente il canale sia utilizzabile oltre che per la nautica da diporto (già presente) anche per sport, svago, passaggio, piccolo commercio ed esercizi pubblici, manifestazioni ed eventi che possano formare un luogo di aggregazione sociale per rafforzare l'identità del luogo e che lo stesso possa veramente diventare parte integrante della vita cittadina. Il tutto attraverso la riprogettazione di forme spaziali e funzionali in modo da valorizzare, caratterizzare e migliorare il confort ambientale dello spazio urbano e dell'acqua."

Nel passaggio tra il progetto vincitore del concorso e la redazione del Progetto di fattibilità tecnico economica, la proposta progettuale si è confrontata con le esigenze espresse dall'Amministrazione comunale, dalla Capitaneria di Porto e dagli stakeholder coinvolti (circoli nautici, cooperativa pescatori, Rioni, Fincantieri.).

***Il progetto di fattibilità tecnico economica presentato, in variante n. 61 al PRGC, si configura quindi come il risultato di un processo progettuale condiviso***.

# 2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE PAESAGGISTICO E STORICO

***1. Area progetto: il Canale Valentinis e il tessuto urbano di Monfalcone.***

L'area progetto è costituita dal canale marittimo, porto canale Valentinis, realizzato nel 1907 che si inserisce nel tessuto urbano della città di Monfalcone raggiungendo le aree centrali e, nello specifico, l'intersezione tra viale San Marco, asse viario su cui si attesta il centro storico, viale Cosulich, che ne costituisce il proseguimento verso ovest, via Boito e via Verdi che costituiscono il tracciato cittadino della SS 14.

L'area risulta quindi compresa tra:

- Nord il ponte carrabile con un crocevia di alto impatto automobilistico e il centro città (viale San Marco, viale Cosulich e via Boito SS14);
- a Sud il Mare Adriatico;
- ad Ovest l'area industriale di interesse Regionale del Cantiere Navale di Fincantieri che occupa l'intera sponda ovest;
- ad Est le aree presenti sul lato ovest di via Boito fino ad arrivare alla Centrale Termoelettrica di A2A, anch'essa definita dallo strumento urbanistico come "area industriale di interesse regionale", che chiude l'intervento.

L'ambito di progetto si sviluppa a due quote diverse, a cui corrispondono paesaggi differenti: la quota della città e delle sue arterie stradali e, a circa 3 metri al di sotto, la quota del porto canale e delle sue banchine. I due paesaggi hanno senz'altro in comune la forte antropizzazione, una storia piuttosto recente, tutta novecentesca e tematiche progettuali relative alla riconfigurazione di relazioni e di funzioni pubbliche.

## 2.1 LA CITTÀ LUNGO CANALE VALENTINIS

La città che accompagna il canale è anch'essa settorializzata per ambiti molto riconoscibili:

- via Boito, la SS14 che proviene da Trieste e corre parallela a est del tratto di canale che rientra nel progetto, da sud a nord, attraversa inizialmente un'ampia area sportiva pubblica, disposta sui due lati dell'arteria stradale, trovando poi due complessi scolastici. Continuando verso nord, sul lato destro, si localizzano lotti di edilizia residenziale che concludono il tessuto urbano centrale mentre, sul lato sinistro, verso il canale, superata l'area commerciale prossima a quella sportiva, continua un alternarsi

di aree libere marginali, spazi e edifici dedicati alla nautica, residenze. Verso il canale osserviamo, quindi, un paesaggio frammentario, in attesa di una rifunzionalizzazione e disponibile, anche per le previsioni urbanistiche, a costruire un sistema di relazione qualificato tra la quota della città e quella del canale;

o

***2. In sequenza: via Boito (dall'alto): da sud tra il Campo sportivo comunale a sinistra e l'area dei campi da tennis e gli edifici scolastici; aree marginali lungo il lato sinistro, verso il canale; lato destro verso l'incrocio in corrispondenza della testata del Canale Valentinis***

o L'incrocio viabilistico tra la SS14, viale San Marco, proveniente dal centro storico e viale Cosulich, in direzione ovest, verso il mare, ***costituisce il nodo su cui si attesta il porto canale***. Un luogo, oggi, fortemente caratterizzato dal traffico automobilistico e su cui è in corso la progettazione di una nuova rotatoria che, oltre a rispondere alla pressione estiva dei veicoli diretti verso il mare, cerca di risolvere le problematiche connesse alla viabilità ciclopedonale in ingresso ed in uscita dal centro città. L'asse viario di viale Cosulich chiude la testata del canale e lo separa dall'area verde sorta in seguito all'imbonimento della zona un tempo occupata dal porto del canale Valentinis. Quest'area si conclude con la centralina idroelettrica che sfrutta il salto dell'acqua del Canale irriguo De' Dottori che, sottopassando l'area verde, si immette nel canale Valentinis. L'edificio della Capitaneria di Porto prospetta su questa zona di verde pubblico.

***3. Viale Cosulich nel tratto di attraversamento del canale: vista verso viale San Marco e il centro storico***

o La sponda ovest è interamente occupata dal Cantiere navale di Fincantieri. L'area industriale si spinge fino all'uscita del canale sul Mar Adriatico

*4. Il canale navale occupa l'intero lato ovest del canale – il muro del Cantiere navale di Fincantieri delimita l'area industriale lungo viale Cosulich*

## 2.2 L'AMBITO DI CANALE VALENTINIS

Il paesaggio che appartiene al canale in quanto via d'acqua, posto quindi a 3 metri al di sotto della quota della città, è anch'esso suddivisibile in ambiti diversamente caratterizzati: Piazzale Nazario Sauro, la banchina est e la sponda ovest.

- La testata del canale Valentinis, foce del canale di acqua dolce De' Dottori, è chiusa a nord da un muro in c.a. che tampona il ponte carrabile costruito per superare il porto nel momento in cui, insediatosi il cantiere navale in sponda ovest, si era reso necessario il tracciamento di viale Cosulich.

  Una rampa carrabile scende dall'incrocio stradale a **piazzale Nazario Sauro**, posta alla quota della banchina. Si tratta di un'area asfaltata che ospita alcuni posti auto ed è compresa tra il muro di tamponamento del ponte e il piccolo edificio della Pescheria della Cooperativa dei Pescatori.

*5. Piazza N. Sauro: la rampa d'accesso dall'incrocio stradale e il controcampo*

Il bordo verso l'acqua si conclude ancora con i blocchi in pietra di Muggia (foto sotto) che il progetto conserva.

Lungo il muro, una stretta banchina, impedita al passaggio pubblico, serve le barche da diporto ormeggiate tra le briccole.

In **sponda ovest** è localizzato il pontile della Capitaneria di Porto, non accessibile al pubblico.

6. ***il bordo in pietra di Muggia che il progetto conserva e la testata con il muro che separa il canale dalla città***

- La **banchina in sponda est**, oggi molto degradata, è utilizzata come passeggiata e percorso ciclabile e serve le barche da diporto ad essa ormeggiate. Lungo la passeggiata alcune aree verdi libere suggeriscono la possibilità di articolare interessanti relazioni tra la quota del Canale e quella della città.

  La passeggiata ciclopedonale (ciclovia Adriatica) utilizza la banchina e si sviluppa per circa un chilometro, fino all'area dei Campi sportivi comunali, per poi raggiungere via del Lisert e proseguire verso Trieste. Ai primi di novembre del 2019, dopo due anni dal crollo di una parte della banchina che ne ha precluso l'utilizzo si è concluso l'intervento di rifacimento realizzato dalla Protezione civile.

  Tratti del percorso sono ombreggiati da alberature disposte sul lato verso la città. Lungo la passeggiata, si incontrano alcuni grandi alberi di pregio.

7. ***La banchina est: ormeggio delle barche da diporto, passeggiata ciclopedonale, lavori in corso di rifacimento di un tratto di banchina (completati ai primi di novembre 2019).***

- La sponda a ovest è interamente occupata dal cantiere navale di Fincantieri che definisce un paesaggio di carri ponti, piazzali con lamiere, rimorchiatori e grandi navi in costruzione.

*8. Sponda ovest: il tratto della testata del canale coincide con il piazzale lamiere di Fincantieri ed è scandito dal ritmo dei carriponte, la sponda è occupata da vegetazione spontanea incolta - la foto a destra mostra il controcampo dal tratto finale del canale verso la testata*

Oggi il Canale Valentinis si mostra come una **vera e propria infrastruttura d'acqua** che entra nel tessuto urbano e, nonostante l'evidente degrado che si rileva nelle strutture (banchine, pavimentazioni, pontili ….) e negli elementi che ne compongono il paesaggio (vegetazione, ingressi, accessibilità, spazi di relazione con il tessuto urbano), costituisce una **straordinaria opportunità per innescare un processo di riqualificazione e di rigenerazione urbana** che coinvolge un'area urbana centrale, assai prossima al nucleo storico.

### 2.3 LA COSTRUZIONE DEL CANALE: 1907

Il **paesaggio del Canale sopra descritto è un paesaggio recente**, che appartiene al secolo scorso, ben diverso dalla situazione che viene registrata nella cartografia storica, anche ottocentesca. Nelle mappe catastali del 1825 l'intera area oggetto della progettazione era infatti occupata da paludi e acquitrini.

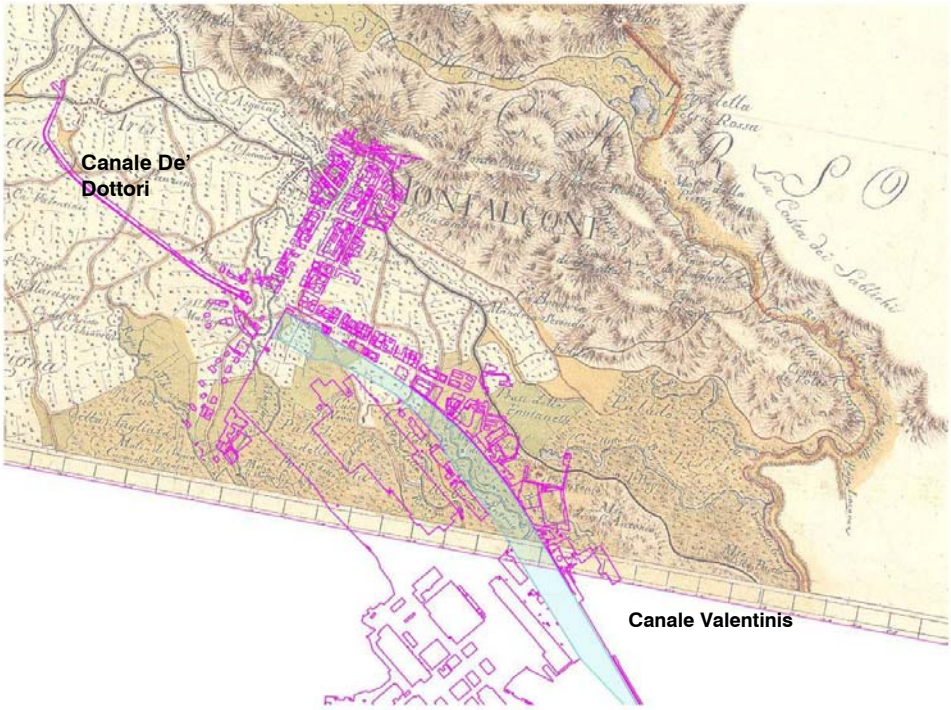
Anche la Kriegskarte, la Carta militare austriaca topografico geometrica del Ducato di Venezia datata 1798-1805, presenta la città murata compresa tra il rilievo dove sorge il castello e la piana agricola che termina nelle valli e nelle paludi. Il territorio era prevalentemente agricolo, i corsi d'acqua (di risorgiva) seguivano un corso naturale da nord-ovest a sud-est ed erano spesso seguiti da vie di comunicazione. Giunti in prossimità del litorale, si formavano paludi (es. Palude della Posta, Lisert, Panzano, Serraglio), luoghi ecotonali di transizione dal punto di vista idrogeologico e ecologico tra la bassa pianura e l'ambiente marino. In questo territorio "di transizione" viene realizzato, nel secolo scorso, il Canale Valentinis.

La costruzione del porto-canale (inaugurato nel 1907), fortemente voluta dal Conte Eugenio Valentinis, imprime un destino industriale alla città estendendo le potenzialità portuali di Monfalcone. La storia del porto canale affonda le sue radici nella realizzazione, promossa dal Consorzio Acque dell'Agro, di un canale d'irrigazione, tra l'Isonzo e il mare, l'odierno Canale de' Dottori (1905), necessario per irrigare le campagne del territorio. Il canale navigabile "Eugenio Valentinis" realizza così la naturale prosecuzione di collegamento al mare del canale de' Dottori e permette l'accesso diretto dal mare ad una zona prossima al nucleo storico.

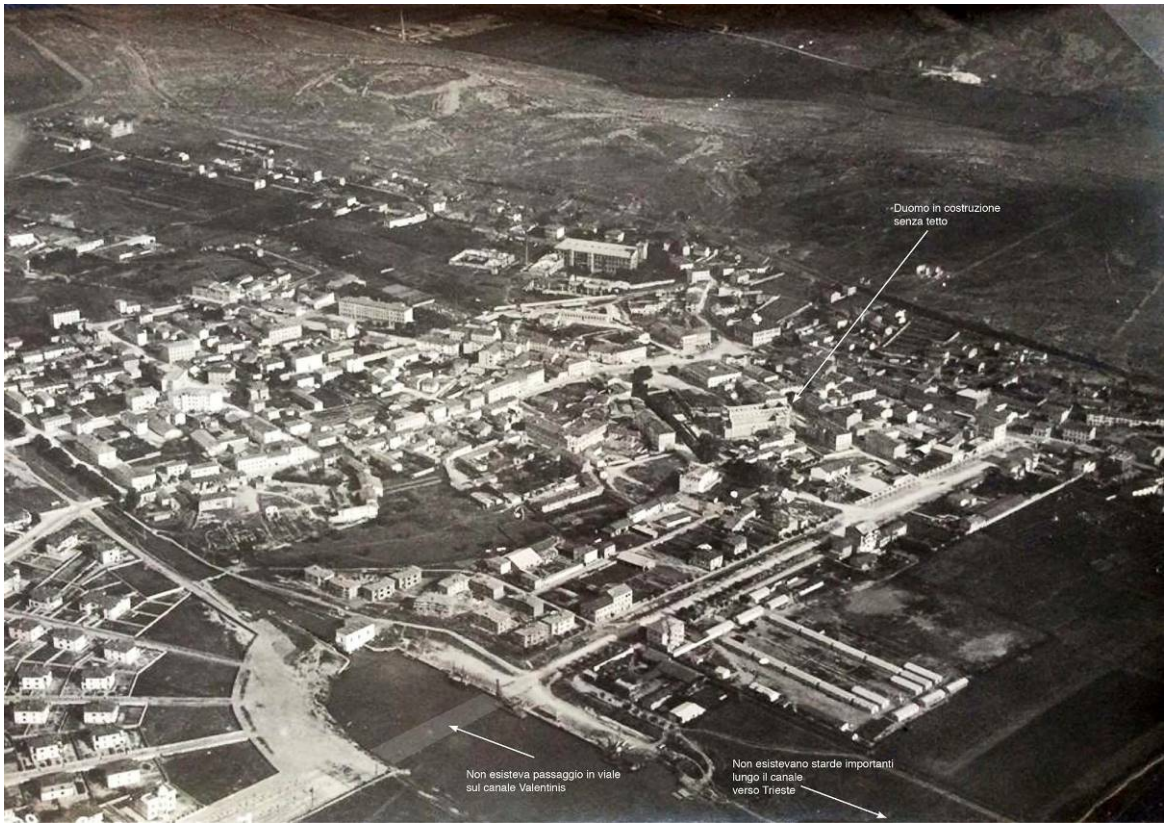
L'arrivo del canale Valentinis in Monfalcone segna geograficamente il **punto più a nord del Mediterraneo**.

Da quel momento, la storia economica della città e di gran parte del suo paesaggio è legata al sorgere dei cantieri navali, impiantati nel 1907 e potenziati nel primo dopoguerra.
La città inizia a disegnarsi attorno a questo luogo di scambio e di traffico e le strade approdano sulle sponde che scendono verso il bacino d'acqua. Il "punto più a nord del Mediterraneo" si configura così in un porto, un luogo di incontro e di lavoro, uno spazio in veloce trasformazione.

La necessità di riconnettere la viabilità ormai consolidata spinge alla costruzione di un ponte di attraversamento del porto canale (1943), ponte che, successivamente, verrà tamponato diventando uno sbarramento. Il “punto più a nord del Mediterraneo” si ferma così contro il muro che separa la zona d’acqua di mare e la città mentre l’acqua del canale de’ Dottori scompare in una condotta sotterranea.




***9. Sovrapposizione dello stato di fatto alla carta topografica storica: il porto – canale realizzato nel 1907 viene a costituire l’approdo a mare della città di Monfalcone e il punto più a nord del Mediterraneo***

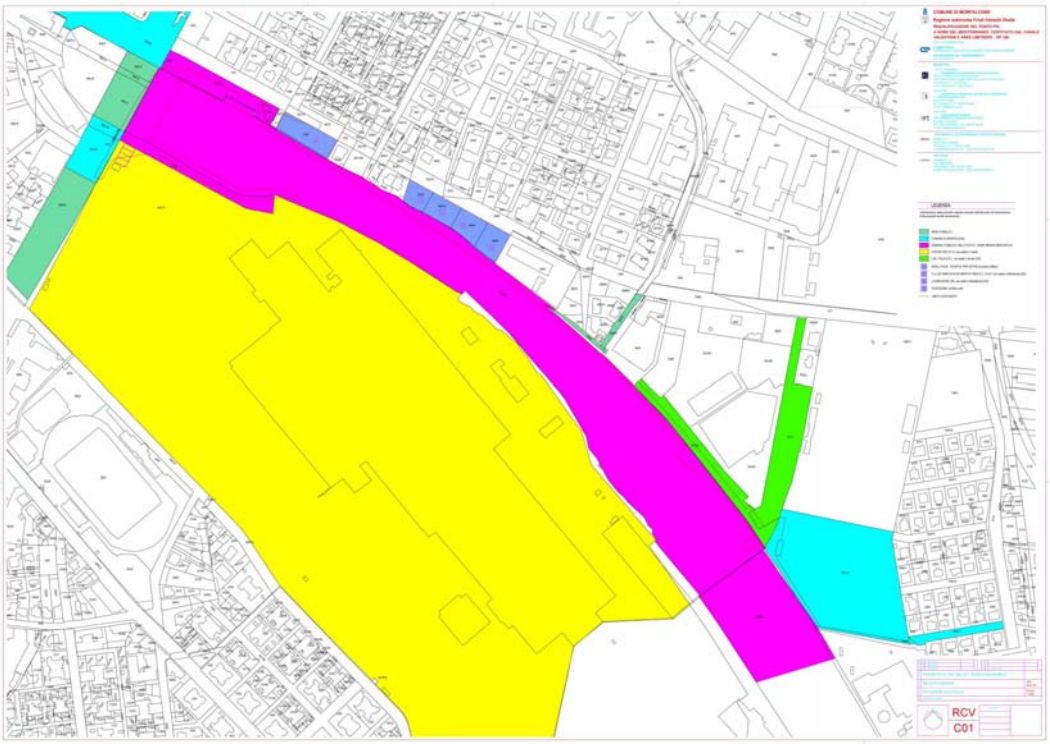



***10. la situazione del porto canale Valentinis prima della costruzione del ponte***

***11. Il ponte che collegava viale San Marco con Viale Cosulich***

## 3 SITUAZIONE CATASTALE

L'analisi dello stato della proprietà ha permesso di individuare, all'interno e in prossimità dell'area progetto, le aree in proprietà pubblica e i lotti privati coinvolti nel progetto di riqualificazione del canale Valentinis.



***12. Stato della proprietà: gli interventi previsti investono prevalentemente proprietà pubbliche****. Le aree verdi che permettono nuove relazioni tra la sponda del canale e la città che si sviluppa lungo via Boito corrispondono a lotti in proprietà privata mentre l'accesso al punto previsto per l'alaggio delle piccole imbarcazioni rientra nelle proprietà di Lidl Italia srl a servizio dei Campi sportivi comunali (oggetto di piano particolareggiato vigente)*

# 4 ANALISI E INDICAZIONE DEI LIVELLI DI TUTELA

L'analisi degli strumenti di pianificazione territoriale è stata condotta al fine di inquadrare l'area di studio all'interno dei ***sistemi ambientali e paesaggistici*** presenti nell'ambito territoriale di riferimento e di verificare l'eventuale presenza di specifici vincoli e/o prescrizioni che interagiscono con le azioni di progetto.

## 4.1 LOCALIZZAZIONE DELL'AREA STUDIO ALL'INTERNO DI AMBITI DI PAESAGGIO

Il **Piano Paesaggistico Regionale** colloca la zona interessata dal progetto nell'area Costiera posta tra Monfalcone e Trieste, denominata **"Laguna e Costa" – Allegato 21, Scheda Ambito di Paesaggio 12**

Per l'area di Monfalcone è messo in evidenza il valore storico della rete delle rogge e dei canali e, nello specifico il canale Valentinis (1907), oggetto del presente studio, e *il giardino storico di viale Oscar Cosulich, affacciato sul canale Valentinis.* Per quanto riguarda il citato giardino "storico" di viale Cosulich, escluso dall'ambito di progetto qui considerato, si tratta dell'area verde sorta in seguito all'interramento del porto che concludeva canale Valentinis, separata da quest'ultimo dalla costruzione del ponte di attraversamento del porto canale (1943).

All'interno della Scheda Ambito di Paesaggio la presenza del Canale Valentinis viene annoverata nei Punti di forza dei ***Sistemi insediativi e infrastrutturali***:

*** Rete delle rogge e dei canali storici (es. roggia di S. Giusto e* ***canale Valentinis a Monfalcone****)*

*(*** Aspetto emerso unicamente dal percorso di coinvolgimento delle comunità locali.)

## 4.2 VALORI AMBIENTALI

Il Piano Paesaggistico Regionale (Art. 21 NTA) riconosce e individua i territori costieri, tutelati ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera a) del Codice, quale componente del paesaggio regionale da tutelare e valorizzare. Sono altresì territori costieri i territori compresi nella fascia di profondità di 300 metri a partire dalla linea di costa delle isole lagunari, individuati dalla pianificazione territoriale ed urbanistica degli Enti locali.

**L'area interessata del presente studio rientra nella definizione dei territori costieri** e, nel paragrafo successivo, viene quindi riportata l'individuazione della linea di costa

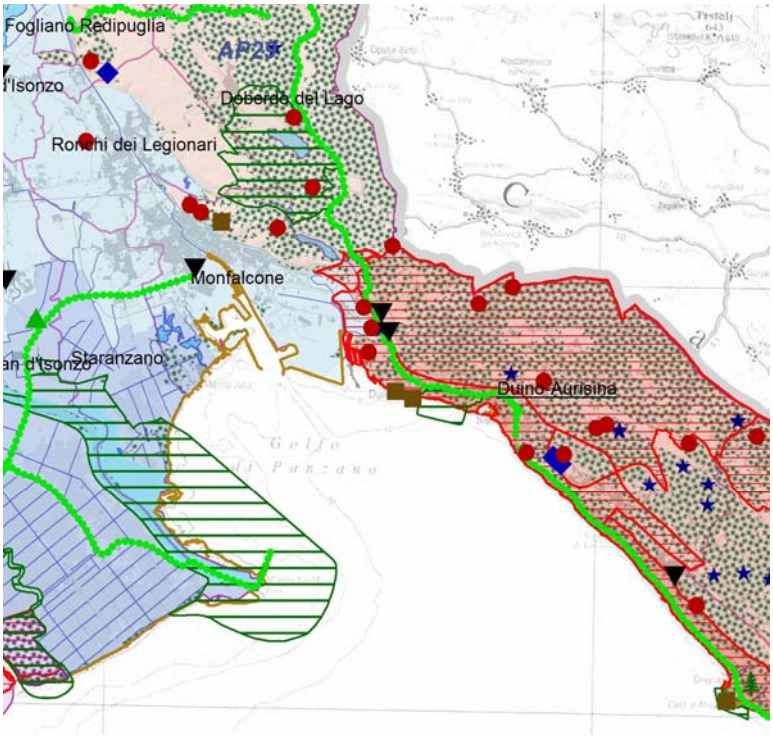
Nella Tabella a seguire sono inoltre evidenziate le indicazioni contenute nell'art. 21 NTA del PPR che riferibili ai luoghi oggetto della presente variante. Infatti, pur nella specificità dell'area progetto, fortemente caratterizzata dalla natura artificiale ed antropica del paesaggio che la identifica e la sua prevalente valenza urbana e storico testimoniale, la proposta progettuale recepita dalla Variante presentata promuove **azioni finalizzate ad una decisa riqualificazione paesaggistica ed ambientale dell'area che trova i suoi punti di forza**:

- nella implementazione della mobilità lenta, ciclabile e pedonale, sia a scala urbana che nella valorizzazione della rete ciclabile territoriale esistente e di progetto;
- nella salvaguardia delle alberature presenti e nell'incremento delle strutture vegetali arboree ed arbustive;
- nella valorizzazione del Porto canale Valentinis nel suo valore storico urbano e simbolico (punto più a nord del Mediterraneo)
- nella realizzazione di nuovi spazi pubblici;
- nell'attenzione al tema del drenaggio dell'acqua piovana e dell'utilizzo di materiali sostenibili all'interno della specificità dell'ambiente in cui si lavora (presenza di acqua salmastra, sicurezza nella percorrenza, …)

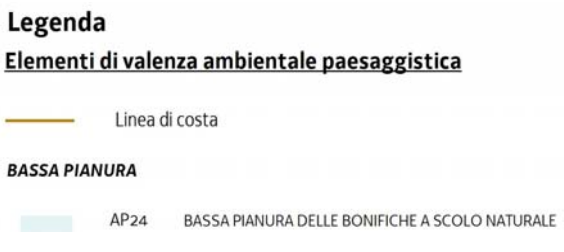
**PPR art. 21 indirizzi – direttive - prescrizioni**
**3.** La pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica recepisce i seguenti **indirizzi:**
a) …favorire il miglioramento dei suoi caratteri naturalistici e paesaggistici*,*
d) …riqualificare gli insediamenti costieri …migliorandone la qualità ecologica, *paesaggistica, urbana e architettonica anche al fine di migliorare la qualità dell'offerta ricettiva e degli spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero;*
h) …promuovere gli interventi *riqualificanti per la qualità paesaggistica* negli agglomerati industriali di interesse regionale negli ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale;
*……*
**4**. Gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione recepiscono le seguenti **direttive**:
***a)*** *interventi di riqualificazione e rinaturazione* adeguatamente volti a:
ii. individuare le zone di criticità paesaggistiche ed ecosistemiche ove prevedere interventi di riqualificazione
ii. riconoscere le aree caratterizzate dalla presenza di valori ecosistemici e paesaggistici, di testimonianza storico-culturale, nelle quali escludere impianti e interventi di trasformazione edilizia e infrastrutturale non compatibili;

***d)*** *interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica del patrimonio turistico ricettivo esistente, e degli spazi aperti,* promuovendone ed incentivandone la riqualificazione attraverso:
i. il corretto inserimento delle opere progettate nello specifico contesto,
ii. utilizzo di pavimentazione negli spazi aperti idonea ad assicurare il drenaggio delle acque, al fine di evitare o ridurre il più possibile l'impermeabilizzazione del suolo;
iii. la scelta dei materiali costruttivi ecosostenibili;
***h)*** *interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica*, promuovendone ed incentivandone la riqualificazione attraverso:
iii) la definizione di fasce perimetrali di transizione e di contorno, da realizzarsi tramite *piantumazioni arboree e arbustive che assicurino l'inserimento dell'agglomerato nel contesto paesaggistico*;
iv) *attenzione alle visuali da e verso il mare, alla copertura vegetale o a eventuali interventi di mitigazione;*
*……*
**5**. I progetti degli interventi si conformano alle seguenti **prescrizioni d'uso:**
**b) Sono ammissibili con autorizzazione paesaggistica,**
3) interventi di nuova realizzazione e interventi di rigenerazione urbana nelle zone già individuate dagli strumenti urbanistici vigenti alla data di adozione del PPR o avviati prima della data di adozione del PPR e vigenti alla data della sua approvazione, a condizione che soddisfino i seguenti requisiti:
ii. comportino la riqualificazione paesaggistica del tessuto edilizio esistente;
iii. garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino delle caratteristiche costruttive, delle tipologie, dei materiali, dei colori tradizionali e dell'edilizia di valore storico testimoniale, evitando l'inserimento di elementi dissonanti;
iv. non interrompano la continuità naturalistica della fascia costiera, assicurando nel contempo il corretto rapporto della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del mare, nonché percorribilità longitudinale della costa;
v. non comportino detrimento dell'integrità percettiva da e verso il mare;
vi. garantiscano sia l'utilizzo per il verde di arredo di essenze vegetali preferibilmente autoctone, e comunque non invasive in relazione alla conservazione degli ambienti circostanti;
4) la realizzazione di parcheggi con rapporti dimensionali coerenti con le strutture servite e non interferenti con visuali panoramiche, e a condizione che siano realizzati con materiali coerenti al contesto paesaggistico, prevedendone la piantumazione con essenze tipiche dei luoghi in misura adeguata alla mitigazione degli impatti e al migliore inserimento e assicurino il corretto rapporto della superficie permeabile, ……
5) la realizzazione di approdi e darsene e l'adeguamento di quelli esistenti, … a condizione che:
i. sia mantenuta l'accessibilità e la fruizione pubblica del fronte mare….
ii. gli interventi concorrano alla qualità del fronte mare e non impediscano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare che si aprono dai tracciati e dai punti di belvedere accessibili al pubblico.

### 4.2.1 PGT: individuazione linea di costa




***13. Individuazione della linea di costa - stralcio PTR – Allegato 10***



### 4.2.2 Idromorfologia

Rispetto alla formazione geomorfologica, l'area oggetto di studio è il risultato di un processo delle recenti trasformazioni antropiche che hanno interessato le aree paludose preesistenti e realizzato un paesaggio che possiamo definire completamente "costruito", cancellando la morfologia che caratterizzava quest'area, geograficamente compresa tra la foce del fiume Isonzo e la pianura paludosa del Lisert.

La Bassa Pianura friulana orientale, compresa fra i fiumi Timavo ed Isonzo, appartenente al complesso sedimentario quaternario, è un'area caratterizzata da depositi sabbioso-argillosi, attraversati da corsi d'acqua a regime fluviale (Torre, Judrio, Versa ed altri rii minori) che via via aumentano la loro portata. La piana Isontina, che segue sostanzialmente il corso del fiume Isonzo, è costituita da depositi fluvio-glaciali ed alluvionali con suolo prevalentemente ghiaioso, salvo che nella sua **parte meridionale presso Monfalcone, ove il suolo è prevalentemente sabbioso-limoso**.

La struttura idrogeologica del territorio di Monfalcone è caratterizzata dalla **coesistenza di due complessi acquiferi intercomunicanti: quello alluvionale e quello carsico.**

**L'area oggetto di studio non è sottoposta a vincolo idrogeologico** (PGT Quadro conoscitivo All.9)

### 4.2.3 – Rete ecologica

Il Piano Paesaggistico Regionale all'art. 43 delle NTA definisce il **sistema della Rete Ecologica Regionale** (RER), con riferimento all'intero territorio regionale e individua *i paesaggi naturali, seminaturali, rurali e urbani ai fini della conservazione, del miglioramento e dell'incremento della qualità paesaggistica ecologica del territorio regionale, e definisce strategie per il potenziamento delle connessioni ecologiche*.

La tabella sottostante riporta la descrizione dell'ambito in cui è inserito l'area oggetto del presente studio

SCHEDA DELLA RETE ECOLOGICA REGIONALE

Area core e fasce tampone – definizione

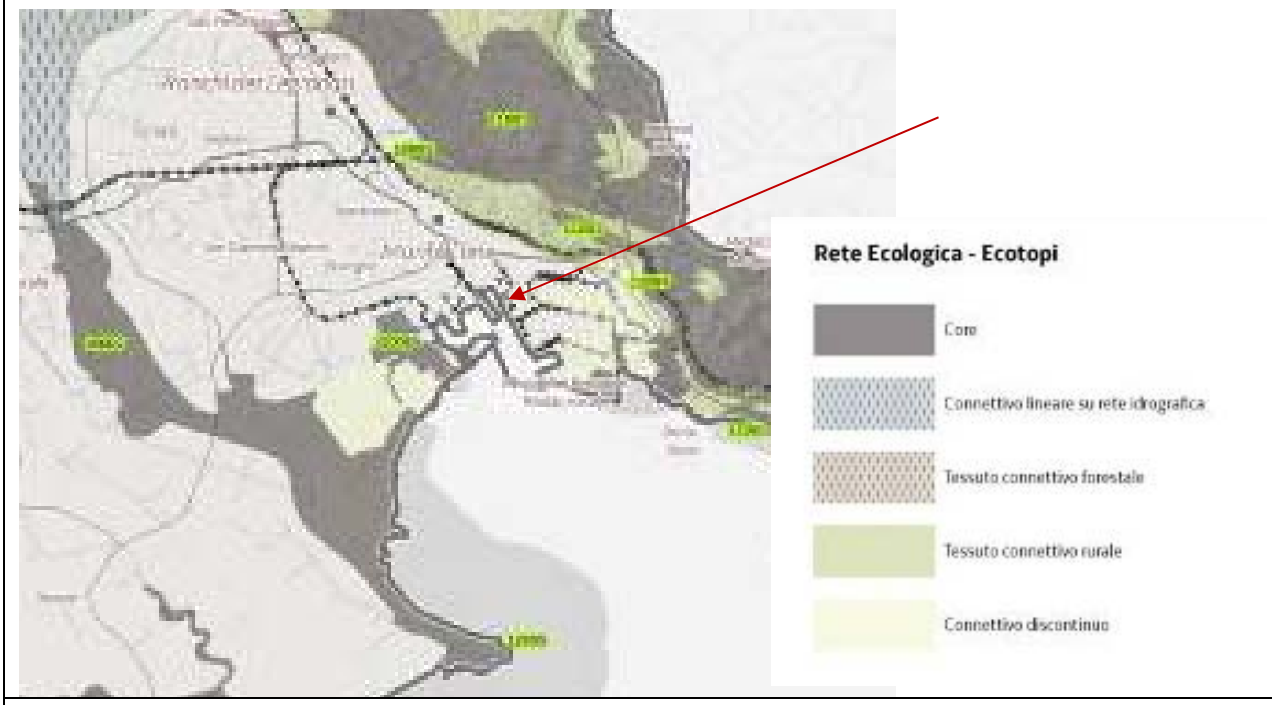
Si tratta di aree prevalentemente naturali di grande dimensione e di alto valore funzionale e qualitativo ai fini del mantenimento delle popolazioni target di habitat e specie di flora e fauna. Costituiscono una sorgente di diffusione per individui mobili in grado di colonizzare o ricolonizzare nuovi habitat esterni. …

1.3.3 Connettivi discontinui di interesse regionale

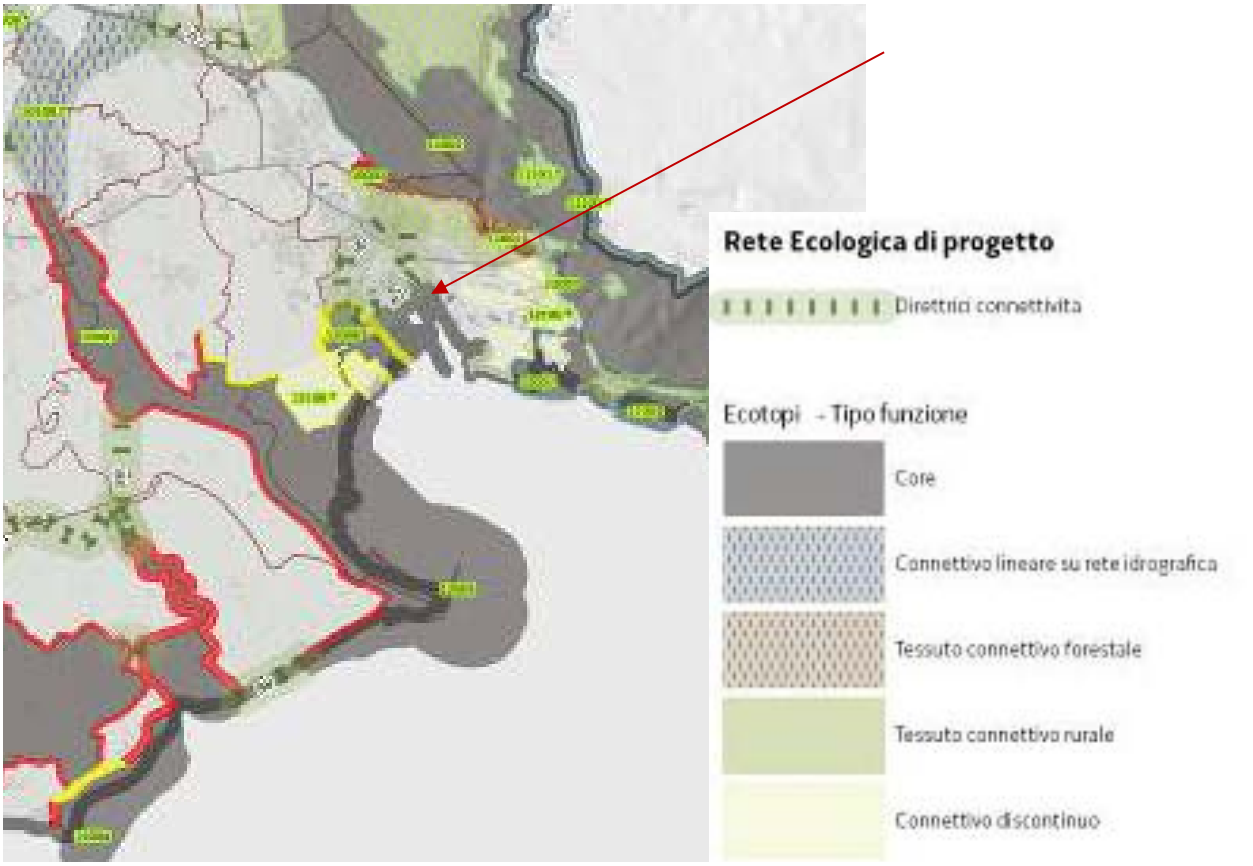
Sistema costiero tra il Lisert e Alberoni (ecotopi 12106 e 12108) ***Area problematica ma di grande interesse per l'alternanza di aree naturali di estrema importanza e insediamenti portuali, industriali, urbani e turistici anch'essi di notevole valenza***. La salvaguardia delle aree core non è sufficiente a garantire una funzionalità complessiva del sistema naturale costiero, in quanto previsioni urbanistiche consolidate e strategiche determinano una possibile perdita di connettivi discontinui che svolgono la loro funzione di connessione in spazi molto limitati. E' necessario quindi agire per un rafforzamento degli elementi naturali e della connettività complessiva intervenendo su quelle aree maggiormente vocate ad una rinaturalizzazione o a una tutela in particolare nell'area tra la foce dell'Isonzo e il sito di Schiavetti/ Cavana di Monfalcone. ***La scala di azione è quella della Rete ecologica locale*** ma vista la valenza regionale delle aree interessate è fondamentale mantenere una visione di scala vasta per comprendere il fenomeno che si estende dall'area lagunare di Grado fino alle prime pendici carsiche tra Monfalcone, Doberdò e Duino…. L'azione di tutela già in corso (individuazione di un parco comunale e di un biotopo naturale a Monfalcone) va integrata con una ridefinizione degli spazi di tutela naturalistica in modo da distinguere e separare le aree di sviluppo industriale e portuale dalle aree dedicate alla conservazione della biodiversità e aumentare la funzionalità del sistema naturalistico costiero…

Ambito 12 – Laguna e costa

81 e 90. Connessioni fra le aree core "Cavana di Monfalcone" e "Aree carsiche della Venezia Giulia". Le direttrici derivanti dalle elaborazioni con le specie target restituiscono ***tracciati che per buona parte si sviluppano in ambito urbano, artigianale e industriale*** a nord e a est dell'area core "Cavana di Monfalcone". Dove l'abitato è denso e continuo non è possibile ipotizzare interventi di ripristino ambientale, ***le residue aree inedificate e le zone di verde urbano possono tuttavia fungere da stepping stones per alcune specie più adattabili lungo le direttrici di spostamento.***




1. Rete Ecologica Regionale (RER) – CARTA DEGLI ECOTIPI – t A5 - – la freccia rossa localizza il porto canale Valentinis




2. Rete Ecologica Regionale di progetto (RER) – Allegato RE4 : L'area oggetto di variante urbanistica rientra in area classificata come ***Area problematica ma di grande interesse per l'alternanza di aree naturali di estrema importanza e insediamenti portuali, industriali, urbani e turistici anch'essi di notevole valenza***

Con la riqualificazione e l'inserimento di nuovi elementi a verde nel progetto sia aiuta, anche se sorse in maniera non sostanziale, la rete (incremento stepping stones).

#### 4.2.3.1 Localizzazione delle Aree protette nel territorio comunale di Monfalcone

Il territorio di Monfalcone è caratterizzato dalla presenza di ZSC e ZPS:

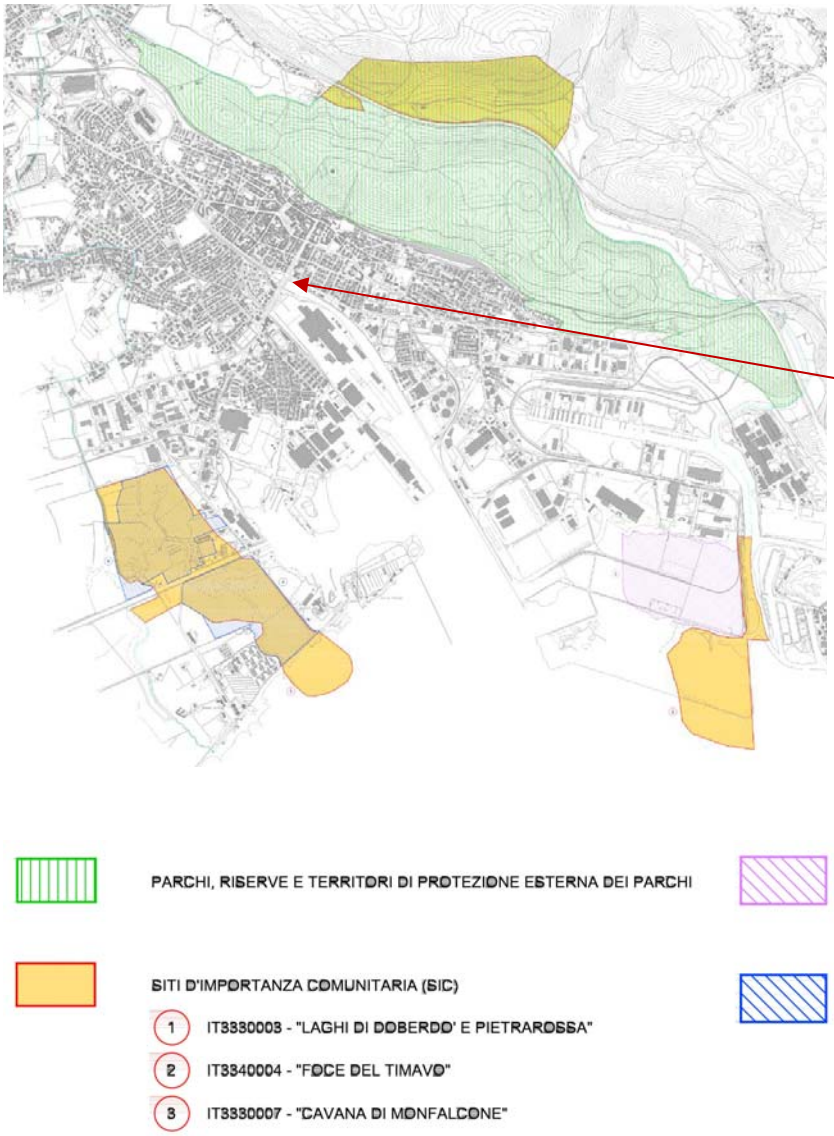
1. ZSC IT 3340006 “Carso Triestino e Goriziano” (comprensivo degli ex SIC IT3330003 “Laghi di Doberdò' e di Pietrarossa” e IT3330004 “Foce del Timavo”);
2. ZSC IT3330007 “Cavana di Monfalcone”;
3. ZPS IT3341002 “AREE CARSICHE DELLA VENEZIA GIULIA”

e i seguenti BIOTOPI:

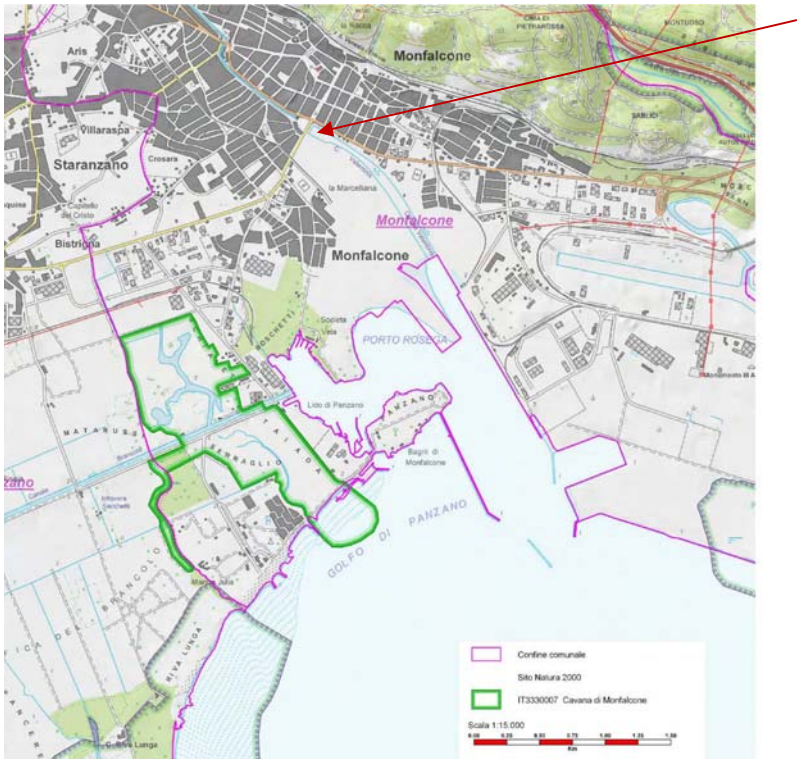
- Biotopo N. 22 Risorgive di Schiavetti, Superficie totale 63,9 ha D.P.G.R. n.0360/Pres. del 28.09.2001 BUR n. 45 del 07.11.2001;
- Biotopo N. 16 Palude del Fiume Cavana, Superficie totale Ha 44,2 D.P.G.R. n. 0237/Pres. del 23.06.1998 BUR n. 33 del 19.08.1998.

Altro riferimento il SIC IT3330007

L’area oggetto di Variante urbanistica **non rientra in Siti Natura 2000** e mantiene una considerevole distanza da zone ZSC e ZPS.




***14. Aree naturali protette all’interno del territorio comunale di Monfalcone – la freccia rossa individua l’area oggetto di studio***




***15. Perimetro verde: ZSC IT3330007 Cavana di Monfalcone - La freccia rossa localizza l'area oggetto di studio e di variante urbanistica***

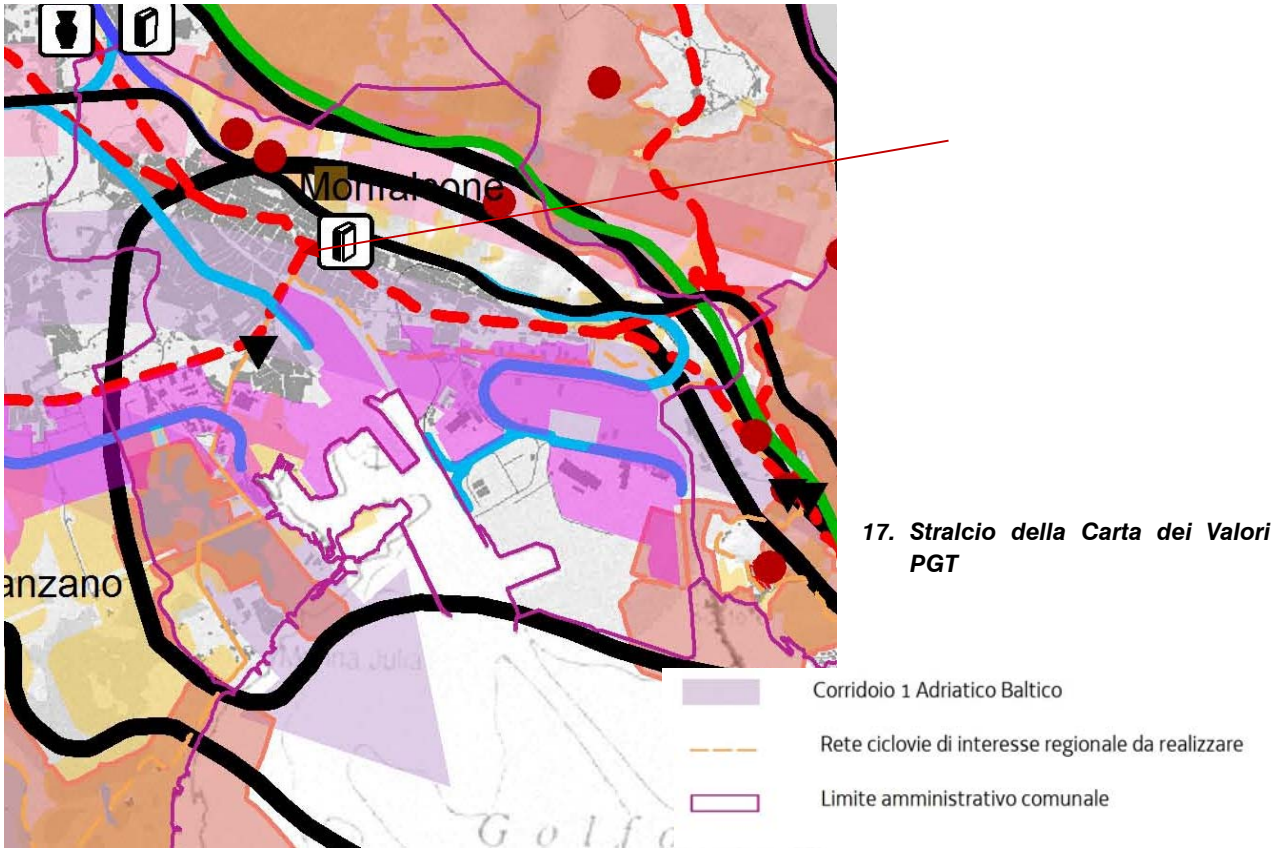
### 4.2.4 - Beni culturali

L'area progetto **rientra nella perimetrazione dei luoghi di interesse storico culturale "Siti Grande Guerra"** e non è interessata dalla presenza di Beni Culturali rientranti nelle tutele previste dal DLgs. 42/2004

***16. PGT Quadro conoscitivo All.10: Paesaggio e cultura – l'area progetto rientra nella perimetrazione dei luoghi di interesse storico culturale "Siti Grande Guerra"***

### 4.3 TRASPORTI E MOBILITÀ LENTA:

In riferimento alla natura del progetto osserviamo che l'elaborato di sintesi: "*Carta dei valori – sintesi delle componenti territoriali. Valore strutturale unitario – valori complessi*" riporta, sull'area progetto, le previsioni del ***Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica*** che riguardano la necessità di realizzare una ciclovia appartenente alla rete d'interesse regionale e l'appartenenza dell'area al Corridoio 1 Adriatico Baltico




***17. Stralcio della Carta dei Valori PGT***

Il tema dello di sviluppo della mobilità lenta risulta centrale anche nella proposta progettuale presentata, viene evidenziato anche nel **Piano Paesaggistico Regionale** (maggio 2018) - cfr. *E3 Schema della Rete della Mobilità lenta* e *Allegato ML10 – Direttrice Adriatica 2.2* nei quali documenti viene affidato alle direttrici ciclabili il ruolo di conoscenza e di motore per lo sviluppo del territorio. Temi questi assunti come prioritari all'interno della proposta progettuale presentata e sviluppati negli aspetti di carattere fruitivo, di interscambio bici/navigazione marittima e come uno degli strumenti necessari per innescare il processo di rigenerazione urbana a cui mira l'intervento progettuale.

***DIRETTICE ADRIATICA***

*La direttrice Adriatica si sviluppa dal segmento terminale del Tagliamento attraverso la gronda lagunare alla foce dell'Isonzo, seguendo poi l'altopiano carsico fra la costa e il confine fino a Trieste. Si struttura in tre componenti principali, su modalità diverse di mobilità lenta. La prima componente è la* ***Ciclovia Adriatica*** *(FVG 2 della ReCIR da Bevazzana al valico di Rabuiese con le sue molteplici diramazioni, parte di Bicitalia 6, parte della Mediterranean Route-Eurovelo 8 per il tratto Venezia-Rijeka), ad oggi non realizzata, che attraversa tutta la parte meridionale della pianura friulana, da Ovest a Est. La seconda componente è costituita da un cammino, la Via Aquileiense ….. La terza componente è la via d'acqua costituita dalla storica Litoranea Veneta …..*

*La direttrice interessa i seguenti Ambiti di paesaggio: 10 Bassa pianura friulana e isontina, 12 Laguna e costa, 11 Carso e costiera orientale.*

*La direttrice Adriatica interseca altri due assi principali della rete della mobilità lenta a scala regionale: la direttrice primaria del Tagliamento e la direttrice primaria Alpe-Adria; presenta inoltre altri livelli di integrazione a scala inferiore, con la direttrice secondaria Basso Isonzo e con sistemi di mobilità lenta a livello d'ambito …. La direttrice Adriatica include …. tre nodi di secondo livello (Lignano Sabbiadoro, Grado, Monfalcone).*

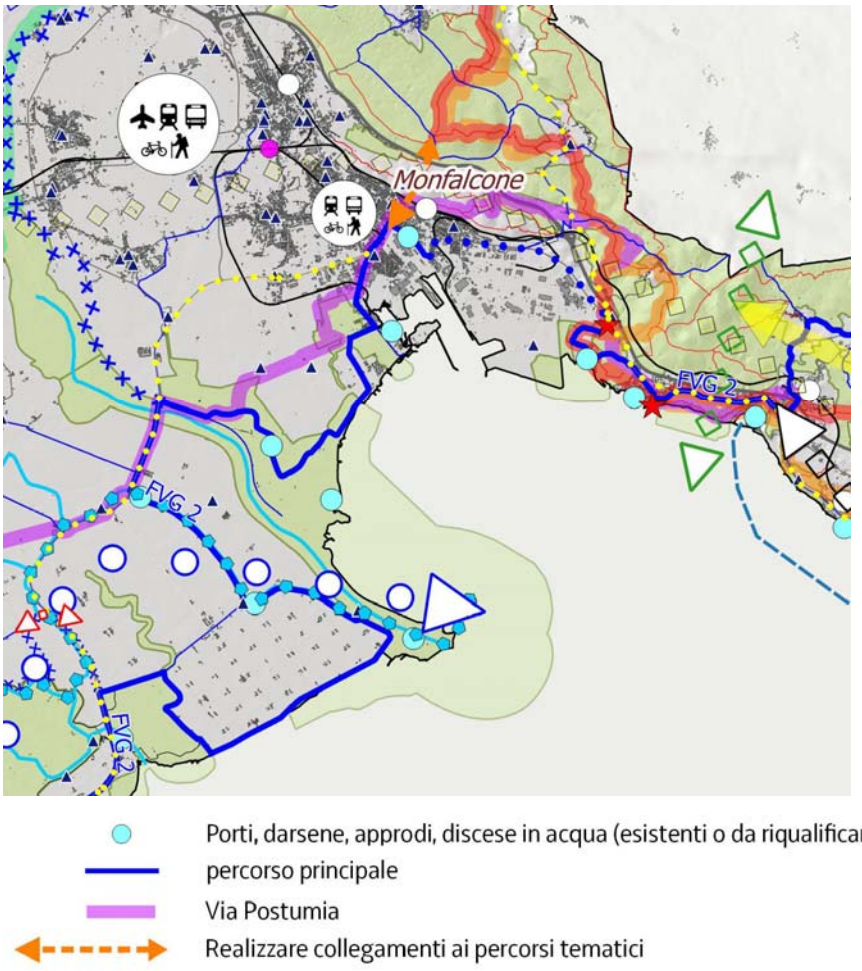
***- indirizzi strategici e progettuali***

***1. Pre-condizione per la fruizione lenta dei beni culturali ed ambientali*** *della direttrice Adriatica è costituita dal completamento, la messa in rete e l'eventuale riqualificazione delle sue diverse componenti. In questo senso è necessario:*

*- identificare come prioritaria la realizzazione della ReCIR FVG 2, Ciclovia del mare Adriatico, nella sua completezza (incluse eventuali opere di connessione con i tratti già realizzati del percorso Bicitalia 6-Eurovelo 8);*
*- creare un percorso ciclabile costiero Trieste-Duino;*
*- completare il percorso ciclabile lungo il Cormor collegando la foce all'esistente FVG 1/c–Ippovia del Cormor;*
*- collegare la ReCIR FVG 2 con i percorsi tematici legati alla Grande Guerra del Carso Goriziano;*
*- porre in rete le diverse proposte di cammino che caratterizzano l'area …..*
*- valorizzare i percorsi campestri ed interpoderali e le strade a bassa densità di traffico come strumento di raccordo fra le diverse modalità;*
*- nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature).*

***2. Un'azione strategica** fondamentale concerne il rafforzamento dell'intermodalità. In questo quadro, è necessario:*
*- aumentare la dotazione e l'efficacia dei nodi di intermodalità esistenti (TPL, ferrovia, aeroporto), pianificando ed implementando servizi pubblici specifici a supporto dei fruitori;*
*- in relazione alle vie d'acqua, ottimizzare la relazione tra mezzi pubblici, privati, aree di parcheggio e di servizio e sistema degli approdi, in modo da consentire un più completo utilizzo della navigazione, includendo i tratti ad alto valore paesaggistico meno noti.*

***3. Elementi fondamentali di attenzione nella progettazione di percorsi nuovi o segmenti da completare** consistono nel:*
*- utilizzare il più possibile la rete esistente di strade bianche, vicinali, poderali e del reticolo centuriale romano per contenere il consumo di suolo, rispettare l'assetto territoriale storico e consentire una fruizione capillare del paesaggio;*
*- per l'attraversamento dei corsi d'acqua indirizzare il più possibile i percorsi verso i ponti esistenti…..;*
*- rispettare le aree sensibili, sia ambientali (aree naturali, zone umide ecc.) che culturali (aree archeologiche) interessate dai percorsi, ……*
*.*
***4. In relazione alle vie d'acqua** indicazioni progettuali riguardano in particolare:*
*- una più efficace integrazione fra Litoranea Veneta e i fiumi di risorgiva da essa intercettati (in particolare lo Stella);*
*- l'opportunità di limitare la realizzazione di nuovi approdi e posti barca recuperando l'esistente;*
*- la necessità di sistematici e costanti interventi di manutenzione dei fondali, degli argini e delle infrastrutture di servizio (approdi, scali);*
*- la conservazione, o riqualificazione, della vegetazione ripariale;*
*- l'allestimento di apposita cartellonistica per segnalare i nodi di raccordo con i percorsi terrestri di mobilità lenta al fine di intensificare le relazioni fra laguna ed entroterra, consentendo quindi l'esplorazione dei paesaggi di transizione.*

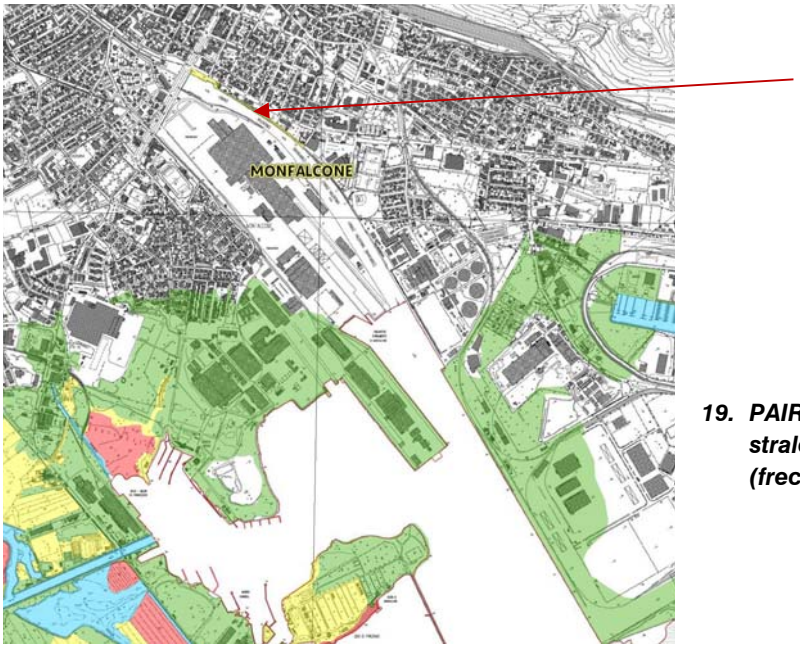



***18. PPR: Allegato ML10 Direttrice Adriatica 2.2 - stralcio***

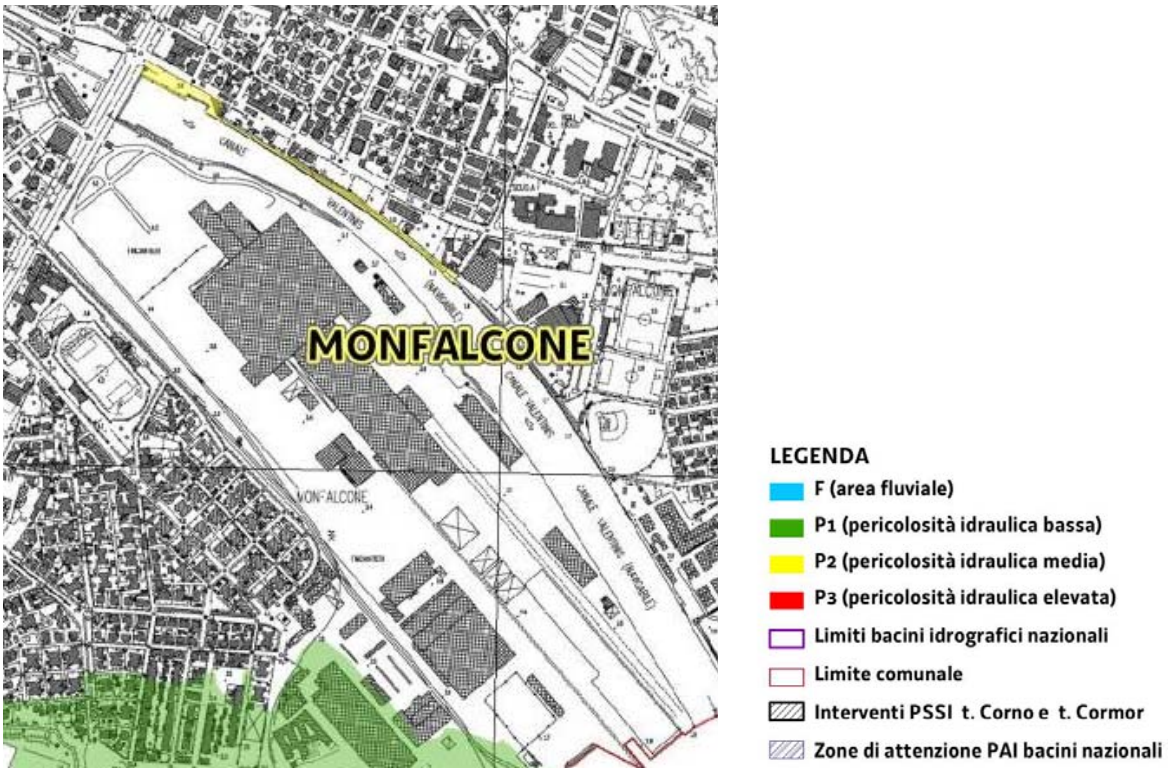
### 4.4 PAIR - PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Nel febbraio del 2017 è stato approvato il **Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAIR)** dei bacini idrografici dei tributari della laguna di Marano - Grado, ivi compresa la laguna medesima, del bacino idrografico del torrente Slizza e del bacino idrografico di Levante.

L'area oggetto d'intervento viene indicata come **zona P2 di colore giallo (rischio medio)**, normata dall'art.11 delle NTA del Piano.




*19. PAIR: Allegato_108_Idraulico_Tavola 70 – stralcio localizzativo dell'area d'intervento (freccia rossa)*




*20. PAIR: Allegato_108_Idraulico_Tavola 70 – - stralcio: la sponda del Canale Valentinis in zona P2*

***ART. 11 - Disciplina degli interventi nelle aree classificate a pericolosità media P2***

*1. Nelle aree classificate a pericolosità idraulica e geologica media P2, possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P4 e P3.*

*2. L'attuazione delle previsioni e degli interventi degli strumenti urbanistici vigenti alla data di approvazione del Piano (8/02/2017) è subordinata alla verifica da parte delle amministrazioni comunali della compatibilità con le situazioni di pericolosità evidenziate dal Piano e deve essere conforme alle disposizioni indicate dall'art. 8.*

*Gli interventi dovranno essere realizzati secondo soluzioni costruttive funzionali a rendere compatibili i nuovi edifici con la specifica natura o tipologia di pericolo individuata.*

*3. Nelle aree classificate a pericolosità media P2 la pianificazione urbanistica e territoriale può prevedere:*

*a. nuove zone di espansione per infrastrutture stradali, ferroviarie e servizi che non prevedano la realizzazione di volumetrie edilizie, purché ne sia segnalata la condizione di pericolosità e tengano conto dei possibili livelli idrometrici conseguenti alla piena di riferimento;*

*b. nuove zone da destinare a parcheggi, solo se imposti dagli standard urbanistici, purché compatibili con le condizioni di pericolosità che devono essere segnalate;*

*c. piani di recupero e valorizzazione di complessi malghivi, stavoli e casere senza aumento di volumetria diversa dall'adeguamento igienico-sanitario e/o adeguamenti tecnico-costruttivi e di incremento dell'efficienza energetica, purché compatibili con la specifica natura o tipologia di pericolo individuata. Tali interventi sono ammessi esclusivamente per le aree a pericolosità geologica;*

*d. nuove zone su cui localizzare impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, non diversamente localizzabili ovvero mancanti di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, purché compatibili con le condizioni di pericolo riscontrate e che non provochino un peggioramento delle stesse.*

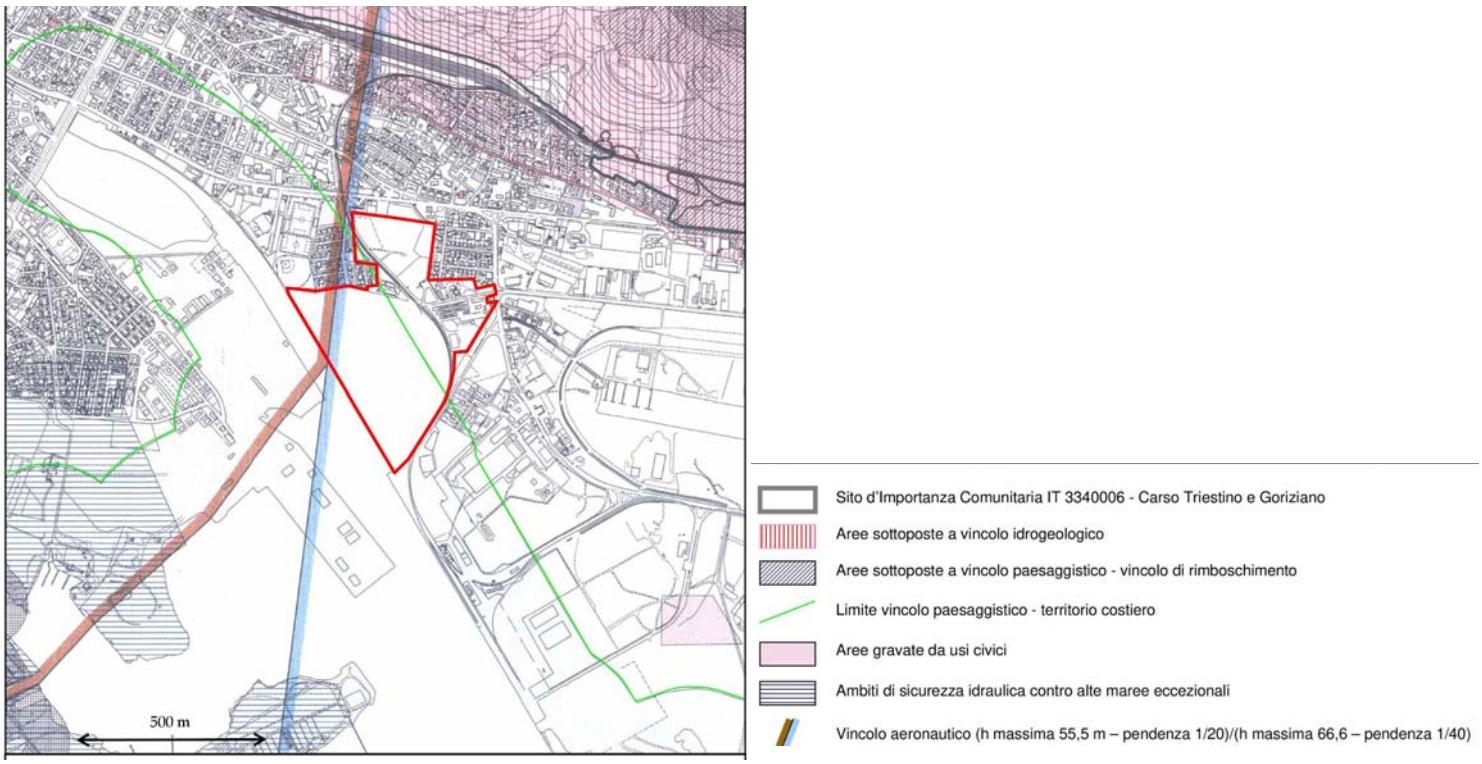
In considerazione della scelta progettuale che prevede la localizzazione, in Piazzale Nazario Sauro, di un edificio a servizio delle nautiche da diporto già presenti lungo Canale Valentinis (uffici e servizi igienici) e all'attracco del Servizio di Linea Delfino Verde (biglietteria e bar) e che, rispetto alle dinamiche del fenomeno di pericolosità per incursione marina evidenziato dal PAIR, non determina alcuna variazione alle condizioni di pericolosità delle aree limitrofe, già in fase preliminare, è stato richiesto alla Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile un **Parere collaborativo in merito alla compatibilità dell'intervento proposto con le previsioni del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini Regionali.**

La Direzione con lettera prot. 0002738, in data, 30.10.2019 ha rilasciato **parere positivo rispetto alla compatibilità del progetto con le previsioni di PAIR**. In fase di progetto definitivo ed esecutivo però dovranno essere attuate le opportune misure mitigative necessarie a fronteggiare il potenziale allagamento mareale.

### 4.5 VINCOLO PAESAGGISTICO

Come si evince dalla Carta dei Vincoli del PRPG sotto riportata**, l'area progetto rientra** nella perimetrazione che definisce il **vincolo paesaggistico** ai sensi del Dlgs. 42/200, art. 142, comma 1 - *a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare*.

Il Comune di Monfalcone rientra nell'elenco dei comuni delegati con deliberazione della Giunta regionale all'esercizio delle funzioni autorizzatorie in materia di paesaggio, ai sensi e nei limiti delle competenze di cui all'articolo 60 della legge regionale 5/2007.




***21. stralcio Carta dei Vincoli: l'area oggetto d'intervento rientra nel limite di vincolo paesaggistico - territorio costiero***

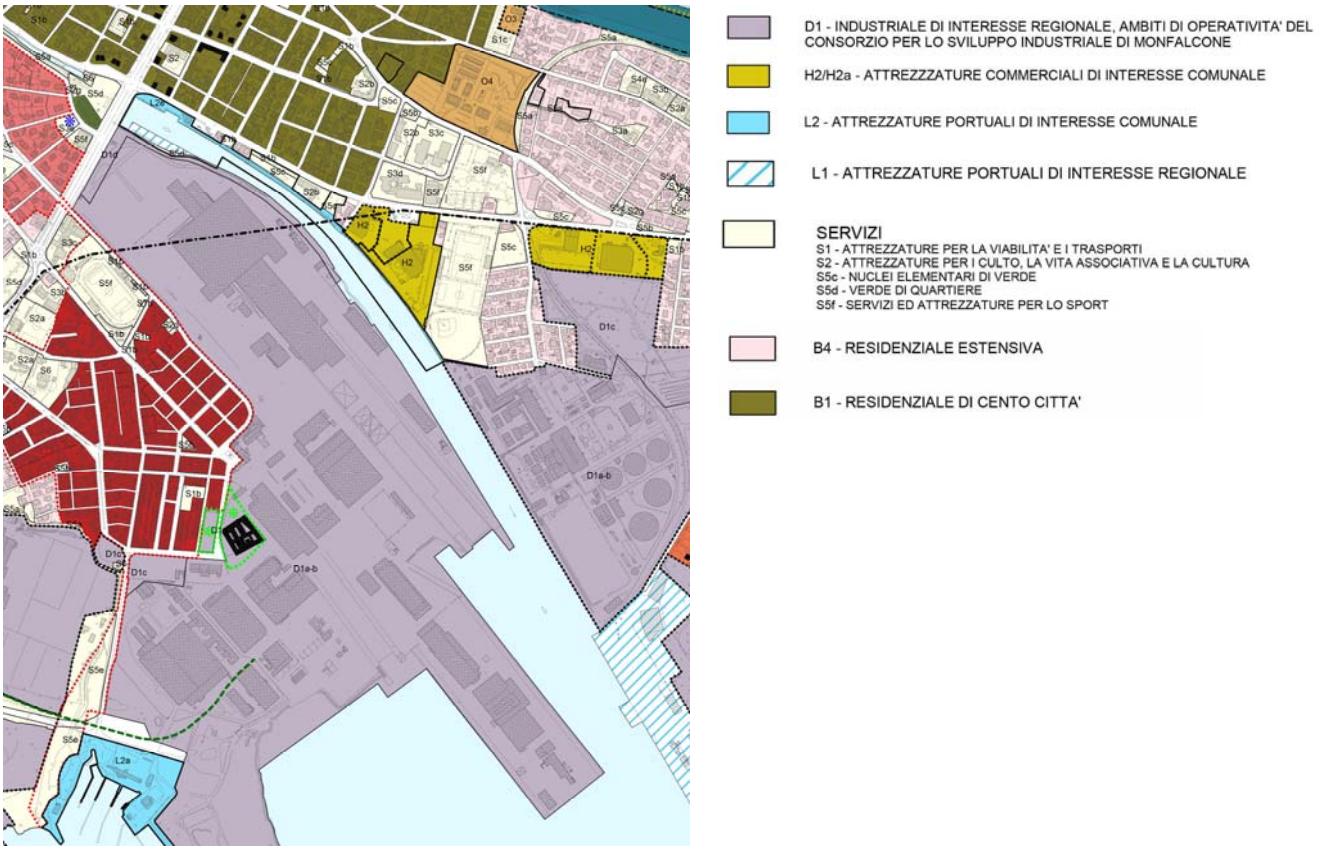
### 4.6 VERIFICA REGIME VINCOLISTICO

A seguito della verifica condotta si può riassumere che l'area in oggetto:

- non appartiene a biotopi
- non appartiene a riserve e parchi naturali
- non rientra nei Siti Natura 2000
- non è interessata da boschi
- nell'area non sono presenti edifici storici o di una certa importanza
- non è un luogo di particolare bellezza panoramica
- PAIR cfr Parere collaborativo positivo espresso in data 30.10.2019 prot. 0002738
- L'area rientra nelle Aree urbanizzate/antropizzate
- L'area è compresa nelle aree tutelate ai sensi del Dlgs. 42/200, art. 142, comma 1, lettera a) - *territori costieri*

## 5 PIANIFICAZIONE COMUNALE

Rispetto agli strumenti di pianificazione locale il progetto di fattibilità tecnico economica e la conseguente variante urbanistica n. 61 proposta rispondono alle linee guida, agli obiettivi e alle strategie espressi negli elaborati del PRGC.




***22. stralcio Carta di PRGC P6_a "Zonizzazione nord" – la linea tratto punto indica "ambito di difesa libero scorrimento delle acque di falda"***

### 5.1.1 – LA VARIANTE n. 61

La Variante oggetto del presente studio recepisce le indicazioni e le modifiche frutto della discesa di scala attuata tramite la progettazione preliminare dell'area, le cui scelte progettuali e linee guida proposte riconfermano gli indirizzi e le finalità indicate negli strumenti urbanistici comunali:

***- riqualificazione ambientale dell'intero ambito e valorizzazione delle potenzialità***

***- localizzazione di attrezzature di interesse pubblico necessarie alla fruibilità urbana e turistico-ricreativa***

***- individuazione di infrastrutture e delle opere di interesse generale necessari***

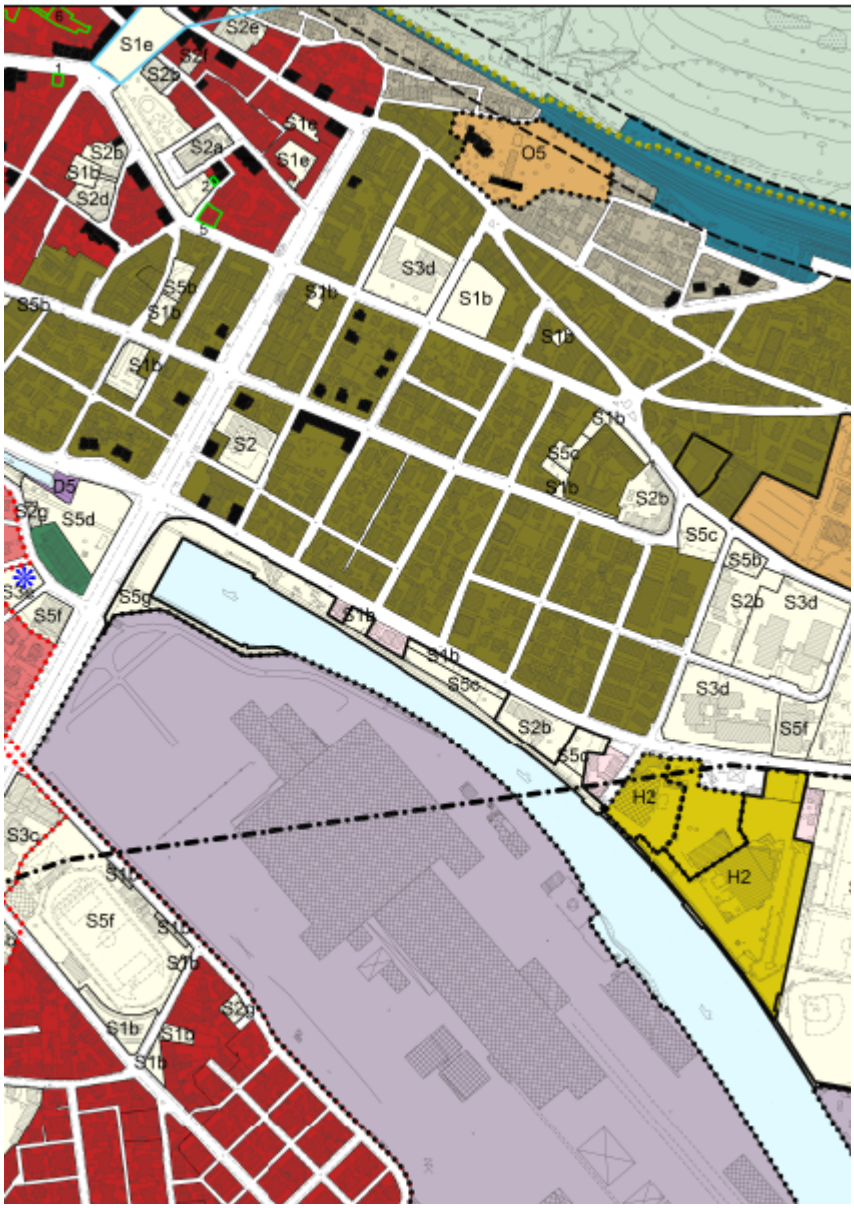



*FIGURA ZONIZZAZIONE DI VARIANTE*

## 6 ELEMENTI DI VALUTAZIONE PAESAGGISTICA

Il paesaggio con cui si confronta il progetto è quindi fortemente caratterizzato **dal tessuto urbano che si affaccia sul canale**. Si tratta di un paesaggio decisamente antropizzato e costituitosi in tempi piuttosto recenti, dagli inizi del secolo scorso.

1. ***Canale Valentinis paesaggio urbano: la testata del canale si chiude su viale Cosulich, l'arteria viaria che conduce verso il mare -***

- viale Cosulich attraversa il canale utilizzando il ponte carrabile che ora è tamponato e costituisce una barriera che divide lo spazio un tempo occupato l'originario porto canale, che oggi si presenta come un'area di verde pubblico su cui si affaccia la Capitaneria di Porto

- viale Cosulich e il muro che chiude la vastissima area del cantiere navale di Fincantieri – Gli ampi marciapiedi sono anche sede di percorrenza ciclabile, assai utilizzata anche per gli spostamenti sistematici e quotidiani

- la banchina si trova a circa -3 metri dal la quota della città –un'edilizia della prima metà del secolo scorso definisce l'arrivo su canale Valentinis di viale San Marco

2. ***Canale Valentinis paesaggio urbano: la città lungo la sponda est***

- l'arrivo di via Boito (SS14) all'incrocio tra viale San Marco e Viale Cosulich. L'asse stradale definisce il margine urbano verso il porto

- tra via Boito (SS14) e il canale si evidenzia una fascia di terreni spesso marginali e irrisolti, intercalati da residenze e attrezzature collegate alle attività diportistiche

- da via Boito (SS14) partono percorsi secondari che possono suggerire interessanti passaggi e collegamenti tra la passeggiata lungo la banchina e la città – la foto rappresenta la viabilità d'ingresso all'area sportiva comunale che segna la conclusione dell'area progetto

### 3. *Canale Valentinis paesaggio urbano: la sponda ovest, il grande Cantiere Navale*

- il muro di recinzione dell'area cantieristica all'arrivo sulla testata del canale - Si segnala la presenza dei platani da tutelare e salvaguardare

- il paesaggio della sponda ovest è scandito dal succedersi dei carri ponte del piazzare lamiere di Fincantieri

- edifici industriali dell'area di Fincantieri verso il mare Adriatico

**La testata del canale Valentinis,** foce del canale di acqua dolce De' Dottori, è chiusa da un muro in c.a. che tampona il ponte costruito sulla prosecuzione del porto ormai completamente interrata ed è

anch'essa occupata da attracchi per imbarcazioni da diporto e per le motovedette della capitaneria di porto.

**4. *Canale Valentinis: l'arrivo del porto canale si infrange contro il muro a chiusura del ponte carrabile***

- la testata del canale contro il muro di tamponamento del ponte – bitte e imbarcazioni

- imbarcazioni attraccate alla stratta banchina di testa – la chiusura della banchina impedisce il passaggio tra le due sponde

- rampa carrabile di accesso alla banchina – la posizione della rampa rispetto all'incrocio a livello della città risulta decisamente problematica – l'impatto visivo verso il muro di chiusura del ponte risulta irrisolto

La lettura dei luoghi condotta evidenzia anche il **paesaggio che appartiene direttamente al canale** in quanto via d'acqua, posto quindi a 3 metri al di sotto della quota della città, costituito dal sistema delle banchine, degli approdi, dalle piccole barche da diporto ormeggiate lungo la sponda est; del muro che chiude la testata del porto canale; dalla vegetazione arborea esistente lungo la banchina/passeggiata sul lato est; dell'attracco della Capitaneria di Porto, e della vegetazione spontanea che occupa la scarpata della sponda ovest, su cui si affacciano gli imponenti carriponte del cantiere navale.

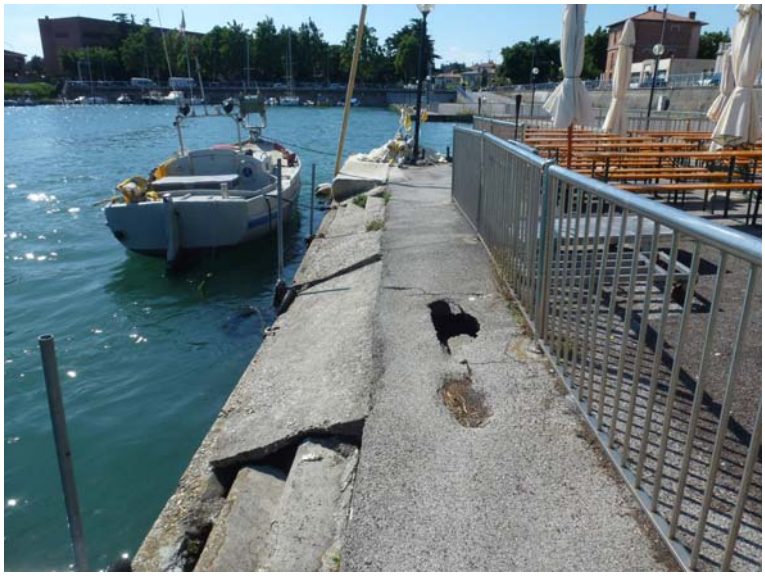
**5.** ***Canale Valentinis: l'arrivo del porto canale si infrange contro il muro a chiusura del ponte carrabile***

- la banchina asfaltata di piazza N. Sauro oggi ospita alcuni posti auto, sullo sfondo l'edificio della Capitaneria di Porto

- l'area di piazza N. Sauro si conclude con il piccolo edificio della Pescheria della Cooperativa dei Pescatori e l'inizio della passeggiata lungo la sponda est del canale
- nei pressi della pescheria si registra la presenza di un tiglio di riguardevoli dimensioni

- il bordo dell'area di piazza N. Sauro verso il canale conserva le grosse pietre di Muggia che costituisco un elemento di interesse da conservare

**6. *Canale Valentinis: la banchina lato est: passeggiata e percorso ciclabile***



- l'arrivo della banchina su piazza Nazario Sauro avviene a lato della Pescheria: una zona attrezzata con tavoli e ombrelloni a servizio della pescheria - qui attracca la barca della Cooperativa dei Pescatori

- la banchina est è utilizzata come passeggiata e percorso ciclabile (rete Ciclovia Adriatica) – da evidenziare la presenza di alberature da tutelare

7. ***Canale Valentinis: la banchina lato est: barche e ormeggi***

- la banchina est ospita, per l'intero tratto inserito nell'area progetto, gli attracchi per imbarcazioni di diporto gestiti dalle due società nautiche presenti

- il sistema di attracco utilizzato prevede la presenza di scalette di due imbarcazioni: si evidenzia la necessità di razionalizzare le modalità d'attracco anche per evitare le chiusure con parapetto oggi presenti che riducono sensibilmente la percorrenza della banchina

- il paesaggio al termine dell'area progetto è prevalentemente legato al movimento delle imbarcazioni e dei rimorchiatori e all'imponente presenza dell'Impianto termoelettrico e degli edifici del Cantiere Navali con, sullo sfondo, il luogo dove avviene il varo delle grandi navi.

## 7 USI ATTUALI E PROPOSTA PROGETTUALE

*23. Delimitazione delle aree d'intervento del progetto complessivo di "Riqualificazione di Canale Valentinis e delle aree limitrofe"*

La proposta progettuale affronta il **tema della riqualificazione e del rinnovo**, architettonico e funzionale, del tratto urbano di canale Valentinis, proponendo nuovi rapporti tra la città costruita e l'ambito del canale:

- La **riqualificazione urbana della testata del porto canale Valentinis** è configurata in una piazza gradonata che risolve il salto di quota e si allarga in un'ampia banchina affacciata sull'acqua. La piazza gradonata è ombreggiata e caratterizzata dalla messa a dimora di alberi e arbusti, appartenenti alla flora mediterranea. Questa scelta progettuale propone di ***evidenziare il "punto più a nord del Mediterraneo" attraverso l'impianto di alberi che parlano del Mediterraneo e delle sue sponde*** e, insieme, del territorio di Monfalcone. La riorganizzazione della testata del porto canale diventa quindi anche occasione di conoscenza: una sorta di ***racconto botanico***. Nella proposta progettuale questo luogo è immaginato come ***uno spazio unico nella città, sospeso tra la storia della via d'acqua, i tragitti delle imbarcazioni, la vita quotidiana dei cittadini e luoghi più lontani.***

- La sistemazione proposta permette la realizzazione di un **nuovo affaccio della città al mare**: il lato di viale Cosulich verso il mare si trasforma in uno spazio urbano da cui osservare il vivace traffico di barche e su cui sostare all'ombra degli alberi. La piazza gradonata viene allestita anche con piccole strutture di servizio (bar, chioschi, ecc.) che possono installare i loro tavolini sui gradoni mentre l'ampia banchina potrà ospitare mercatini, piccoli spettacoli o eventi pubblici. In questo caso la piazza diventa una straordinaria cavea per assistere a spettacoli anche sull'acqua. Nelle successive discese di scala sarà posta la massima attenzione all'individuazione delle ***specie vegetali che concorreranno ad individuare anche simbolicamente "il punto più a nord del Mediterraneo"*** La vegetazione messa a dimora sarà verificata anche rispetto problematiche sanitarie riconducibili agli allergeni vegetali.

***24. Progetto: la città vista dal Canale Valentinis - il "punto più a nord del Mediterraneo" viene evidenziato con l'impianto di alberi che parlano del Mediterraneo e delle sue sponde, uno straordinario racconto botanico***

- L'attuale **Piazzale Nazario Sauro**, dove oggi la banchina si amplia ad accogliere la discesa dalla città e alcuni posti auto, viene trasformata in uno spazio pubblico pedonale a bordo canale, attrezzato con un piccolo **edificio di servizio alla nautica ed alla città**, un padiglione vetrato completamente aperto verso il mare. La nuova struttura potrà ospitare un bar; i servizi di informazione sulla città (bookshop, info point) e di biglietteria per il battello di servizio alle spiagge ("Delfino Verde"); uno spazio al coperto per ospitare incontri, piccole conferenze e presentazioni, dotato di un ampio ripostiglio che ne facilità la plurifunzionalità; i servizi igienici e piccole attrezzature per la fruizione sportiva del porto canale (armadietti); uffici a disposizione delle società nautiche. La copertura "grava" sulle pareti vetrate, ombreggiandole con il suo aggetto e propone, alla quota della città, la realizzazione di un **punto di sosta affacciato sulla testata del canale**, costituito da una lunga seduta che delimita la porzione di tetto giardino la cui vegetazione segnalerà la presenza di questo luogo speciale a chi proviene dalla città e attenuerà l'impatto del rumore e delle polveri proveniente dall'incrocio stradale.
- La nuova sistemazione di Piazza Nazario Sauro potrà ospitare **l'arrivo e la partenza del battello** che serve i centri della costa e un **approdo per le canoe** o altre piccole imbarcazioni mentre, l'attuale pescheria gestita dalla cooperativa dei pescatori, con la possibilità di attrezzare una zona all'aperto con tavolini, ben si inserisce all'interno della riorganizzazione della piazza.
- Il progetto si occupa di fornire una risposta adeguata alla necessità di un **collegamento ciclabile e pedonale**, **privo di barriere architettoniche** tra i viali cittadini e il porto canale. La sistemazione prevista permette di collegare viale Cosulich con una rampa a lieve pendenza (6%) alla nuova banchina prevista in testa al canale e, da qui, passando dal Piazzale Nazario Sauro, al percorso in sponda est del canale, inserito nella Rete Ciclovia Adriatica. **La percorrenza ciclabile di viale Cosulich** è garantita anche in sommità della nuova piazza gradonata, rimanendo quindi sempre **alla quota della città**. Una seconda rampa, ciclopedonale e carrabile, sempre con una pendenza del 6%, permetterà il collegamento di piazza Nazario Sauro con via Boito e, da qui, con il centro città. Il progetto riesce in tal modo a rispondere alle esigenze di una rilevante percorrenza ciclabile con carattere sistematico, già oggi presente ed ai collegamenti ciclabili maggiormente legati al tempo libero ed al turismo. La possibilità infine di realizzare l'attracco per il battello di servizio alle spiagge permette di intensificare l'attrattività turistica e cicloturistica del rinnovato ambito di canale Valentinis.

***25. La proposta progettuale per l'arrivo di Canale Valentinis in città: uno spazio urbano unico in cui si riassumono usi urbani e fruizione del canale***

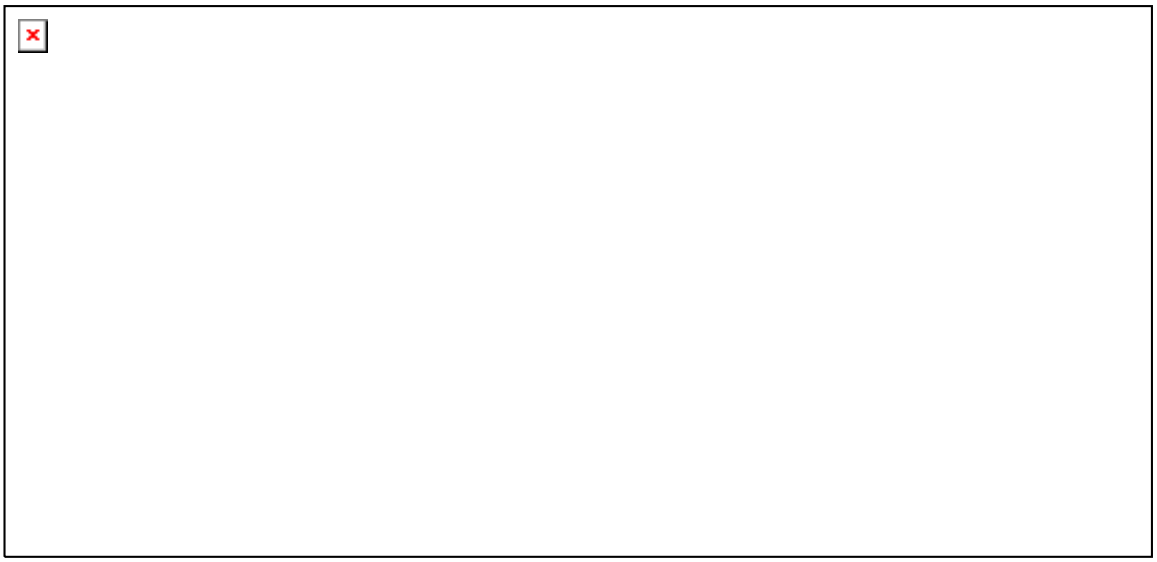
o La discesa da viale Cosulich suggerisce anche una **nuova sistemazione per la sponda ovest –**del Canale, oggi occupata dalla sola banchina per l'attracco dei mezzi della Capitaneria di Porto. La riqualificazione proposta ipotizza la messa a dimora di nuova vegetazione anche con funzione mitigativa di schermo verso l'industriale di Fincantieri. La nuova vegetazione sarà costituita prevalentemente da specie sclerofille e, quindi, prevalentemente sempreverdi, individuate all'interno delle specie arboree ed arbustive che caratterizzano il contesto territoriale e consentirà anche di attutire i rumori provenienti dalle attività del cantiere navale.

***26. la testata del Canale alla quota delle banchine: accesso ciclopedonale da viale Cosulich - riqualificazione della sponda ovest - pontile galleggiante della Capitaneria di Porto e pontili di approdo delle barche da diporto - punto di osservazione sul canale***

o La banchina esistente sul **lato est del canale**, consolidata strutturalmente, sarà riqualificata con una passeggiata a bordo canale che ospiterà la percorrenza ciclabile da e verso Trieste (Ciclovia Adriatica) e l'accesso ai pontili

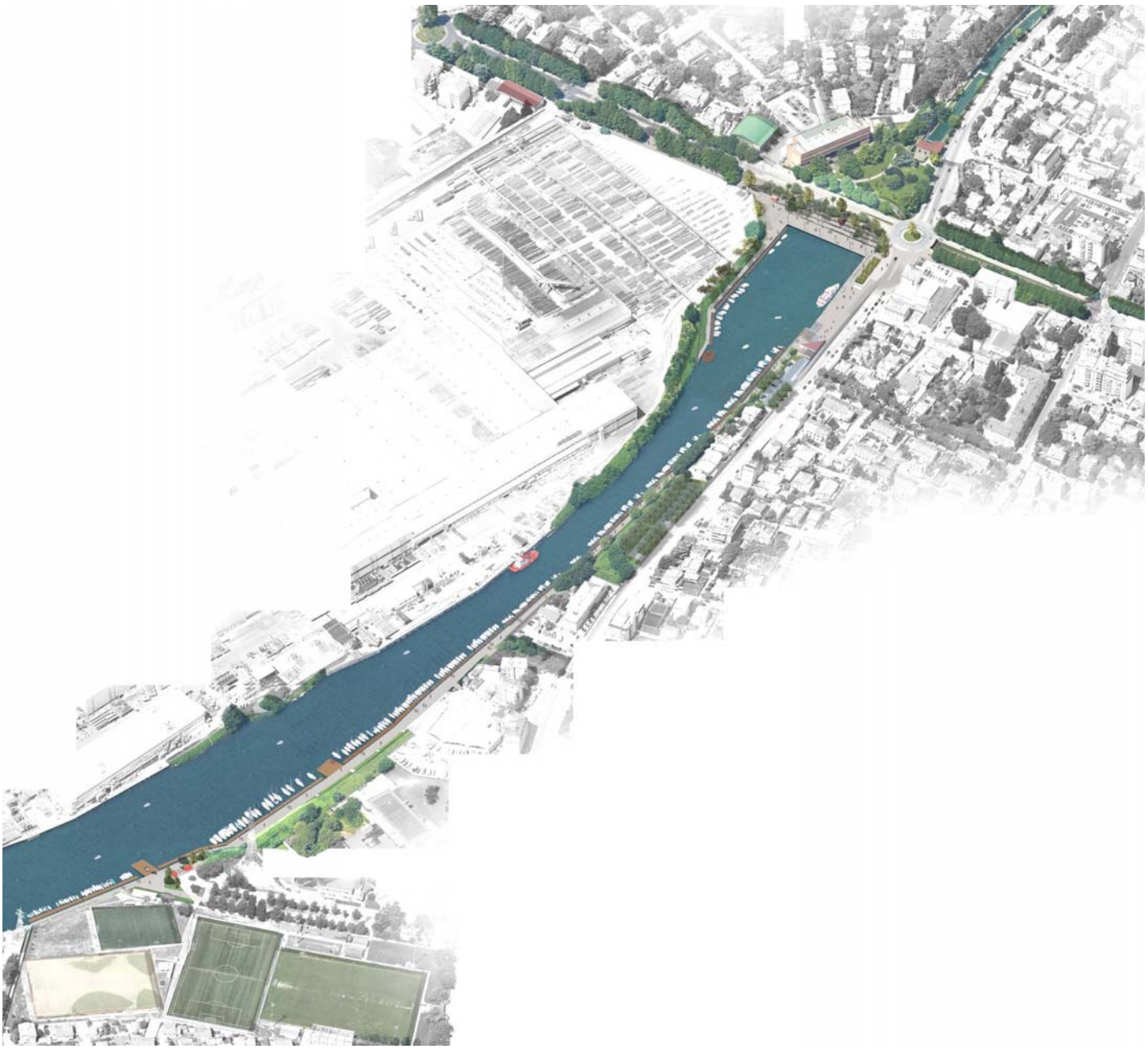
galleggianti a cui verranno ormeggiate le barche di diporto già presenti. La riqualificazione delle aree verdi libere esistenti lungo la banchina permetterà la realizzazione di **nuovi e funzionali collegamenti con la quota della città**, con via Boito e con i servizi e le attrezzature scolastiche che vi si insediano. Lungo la banchina/passeggiata potranno essere localizzati **piccole strutture per servizi e punti di ristoro**. Nell'area limitrofa ai Campi sportivi comunali il progetto prevede la realizzazione di un **punto di alaggio per le imbarcazioni da diporto**, attrezzato con un piccolo chiosco bar con annessi servizi. Questa localizzazione permette di utilizzare la viabilità carrabile ed i posti auto già esistenti.

- Il progetto proposto prevede il **rinnovo degli impianti esistenti**: illuminazione pubblica, fornitura luce e acqua ai pontili galleggianti – forniture ai chioschi e al nuovo edificio – impianto antincendio



***27. Stralcio della "passeggiata Valentinis": percorso ciclopedonale e di accesso ai pontili galleggianti. Le aree libere presenti sul lato di via Boito sono riutilizzate come aree parcheggio alberate, e discese verdi di accesso alla banchina***

***28. Immagine notturna della passeggiata Valentinis***



*29. Progetto complessivo di riqualificazione del Canale Valentinis e delle aree limitrofe*

## 8 GIUDIZIO COMPLESSIVO DI SENSIBILITA' PAESAGGISTICA

A conclusione si riporta una valutazione complessiva dello stato attuale dei luoghi secondo i parametri previsti dalla nota 2 dell'allegato al DPCM del 12/12/05 relativo alla relazione paesaggistica.
Tale valutazione si articola secondo tre parametri: qualità, criticità e rischio.

La sensibilità paesaggistica, quindi, esprimerà un giudizio sintetico multicriteriale per manifestare il grado di vulnerabilità del paesaggio oggetto di studio alle trasformazioni indipendentemente dal progetto oggetto di valutazione.

La valutazione viene condotta rispetto alla scala del territorio di riferimento: ambito urbano (sovralocale) e a rispetto all'ambito oggetto della variante urbanistica proposta (porto canale Valentinis e le sue sponde (locale).

| CATEGORIA | CRITERIO | GIUDIZIO |
|---|---|---|
| QUALITA' | *riconoscibilità di caratteri peculiari e distintivi* | **Sovralocale:**<br>Dalla lettura delle cartografie storiche appare evidente che il territorio oggetto di studio ha subito pesantissime trasformazioni nel corso degli ultimi due secoli, tali da annullare l'originaria configurazione morfologica di laguna e configurare un paesaggio fortemente antropizzato |
| | | **Locale:**<br>Il porto canale Valentinis viene realizzato nel 1907 come infrastruttura d'acqua |
| | *integrità/permanenza dei caratteri distintivi* | **Sovralocale:**<br>Non permangono caratteri riconducibili alla struttura morfologica lagunare. Quali elementi di qualità paesaggistica si possono indicare le strutture arboree che accompagnano viale Cosulich e viale San Marco e l'area verde sorta a seguito dell'interramento del vecchio porto |
| | | **Locale:**<br>Si può affermare che il porto canale Valentinis, pur ella sua recente configurazione, costituisca un elemento di interesse storico testimoniale |
| | *qualità visive, sceniche, panoramiche* | **Sovralocale:**<br>L'area che circonda l'ambito di studio, fortemente caratterizzata da infrastrutture viabilistiche e dalla presenza di impianti produttivi di interesse regionale, non presenta qualità visive o panoramiche |
| | | **Locale:**<br>Anche a livello locale non sono presenti punti di vista di pregio. |
| | *caratteri di rarità* | **Sovralocale:**<br>Nell'area non si evidenziano caratteri di rarità del contesto paesaggistico analizzato sia dal punto di vista storico, che vedutistico, che naturalistico. |
| | | **Locale:**<br>Anche nell'ambito del porto canale non si riconoscono elementi di rarità |
| CRITICITÁ | *degrado: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali* | **Sovralocale**:<br>A scala urbana registriamo una complessiva perdita di qualità paesaggistica e di risorse naturali, ad eccezione delle strutture arboree dei viali e delle aree verdi urbane |
| | | **Locale:**<br>Il percorso del Canale Valentinis risulta fortemente antropizzato anche se si registra la presenza di alcune aree verdi libere che la proposta progettuale coinvolge in quanto aree di verde pubblico attrezzato, aree di arredo e di completamento e di connessione con il tessuto urbano esistente |
| | *disturbo: intrusione di elementi antropici detrattori di qualità paesaggistica* | **Sovralocale:**<br>Gli elementi detrattori più significativi sono legati alla vasta zona industriale-a ovest e alle infrastrutture presenti a est SS14 e a nord. |
| | | **Locale:**<br>La presenza dell'area industriale di interesse regionale di |

| | | |
|---|---|---|
| | | Fincantieri e della Centrale Termoelettrica costituiscono elementi di grande impatto ambientale e visivo. Il traffico viabilistico alla quota della città contribuisce al disturbo della qualità ambientale |
| **RISCHIO** | *sensibilità: capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro centri limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o di degrado della qualità complessiva* | **Sovralocale:** In considerazione della compromissione diffusa dei caratteri paesaggistici ogni intervento può essere occasione per riqualificare i luoghi in oggetto. |
| | | **Locale:** I caratteri riscontrati nell'area oggetto di studio richiedono interventi di riqualificazione in grado di valorizzarne la peculiarità paesaggistica |
| | *vulnerabilità/fragilità: condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi* | **Sovralocale:** Data la scarsa qualità attuale, i pochi caratteri connotativi rimasti sono molto vulnerabili e necessitano di un riconoscimento e di una valorizzazione. |
| | | **Locale:** In considerazione della qualità attuale dell'area studio le aree verdi libere la poca vegetazione esistente presentano un elevato grado di vulnerabilità e fragilità |
| | *capacità di assorbimento visuale: attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità* | **Sovralocale:** Il tessuto urbano di riferimento alla quota della città risulta piuttosto consolidato. La presenza della struttura industriale di Fincantieri connota fortemente il paesaggio visivo. Attualmente l'affaccio verso il mare avviene dal marciapiede di viale Cosulich |
| | | **Locale:** Attualmente le sponde del porto canale, definite da muri di sostegno segnano anche una potente cesura nel rapporto visivo tra mere e città. La quota della banchina consente una visuale concentrata sulla via d'acqua |
| | *stabilità/instabilità: capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate* | **Sovralocale**: Il paesaggio urbano di riferimento risulta strutturalmente consolidato. Gli elementi con potenziale valore naturalistico sono limitati alle aree verdi urbane |
| | | **Locale:** Elementi di potenziale valenza ambientale e paesaggistica sono costituiti dallo stesso canale Valentinis in quanto via d'acqua che entra nel tessuto urbano e le aree verdi libere lungo le sue sponde |

Dalla tabella riassuntiva emerge la forte antropizzazione dell'area oggetto di studio e del contesto di riferimento. La qualità paesaggistica che comunque riscontriamo risiede nella specificità dell'infrastruttura del porto canale Valentinis e nella valorizzazione dei suoi connotati storico testimoniali, geograficamente simbolici in quanto "punto più a nord del Mediterraneo".

Le proposte provenienti dal progetto di fattibilità tecnico economiche, ricomprese nella stesura del Variante urbanistica in oggetto, rispondono quindi alle necessità che emergono anche dalla presente Valutazione degli aspetti paesaggistici, ovvero all'urgenza di intervenire sull'area oggetto di studio con azioni di riqualificazione urbana, funzionale e paesaggistica con il fine di promuovere un reale processo di rigenerazione urbana, capace di valorizzare l'esistente e di implementare le qualità paesaggistiche e ambientali dei luoghi.