



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



## PORTO FRANCO VECCHIO DI TRIESTE



**Variante n. 6 al Piano Regolatore Generale Comunale relativa alla Riqualficazione dell'Area di Porto Vecchio.**

**Adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia.**

**Documento attestante la compatibilità della Variante con i principi della conservazione integrata del patrimonio archeologico in ottemperanza alla Convenzione de La Valletta 1992 (L. 29 aprile 2015 n. 57).**

**A cura di Pietro Riavez\* (ArcheoTest Srl.).**

**ArcheoTest S.r.l.**  
Via Belpoggio, 6A  
34123 Trieste  
C.F. - P.IVA 01176710323

Trieste, 1 marzo 2021.



Comune di Trieste



**Committente:**



Comune di Trieste.  
Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità  
Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto Vecchio  
Passo Costanzi, 2, 34121. Trieste.

**Per:**



Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia.  
Piazza Libertà, 7, 34170, Trieste.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



Testi: P. Riavez.

Tavole di posizionamento delle unità topografiche (UT) e sviluppo degli amplificatori del rischio archeologico: M. Braini, P. Riavez.  
ArcheoTest Srl. Ricerche e Scavi Archeologici. Via Belpoggio 6A, 34123, Trieste.

C.F. e P.IVA: 01176710323.

[www.archeotest.it](http://www.archeotest.it)

[info@archeotest.it](mailto:info@archeotest.it)

In copertina: Il Porto Vecchio di Trieste in una foto dell'Ottocento. Da GODOLI 1984.



Comune di Trieste



## **Indice.**

Introduzione – pp. 6-15.

1. Porto Franco Vecchio. Introduzione storica e descrizione – pp. 16-24.

2. Porto Franco Vecchio. Siti archeologici in prossimità – pp. 25-51.

3. Presenze archeologiche nell'area del Porto Franco Vecchio – pp. 52-64.

4. Posizionamento delle strutture archeologiche presenti nell'area del Porto Vecchio – pp. 65-69.

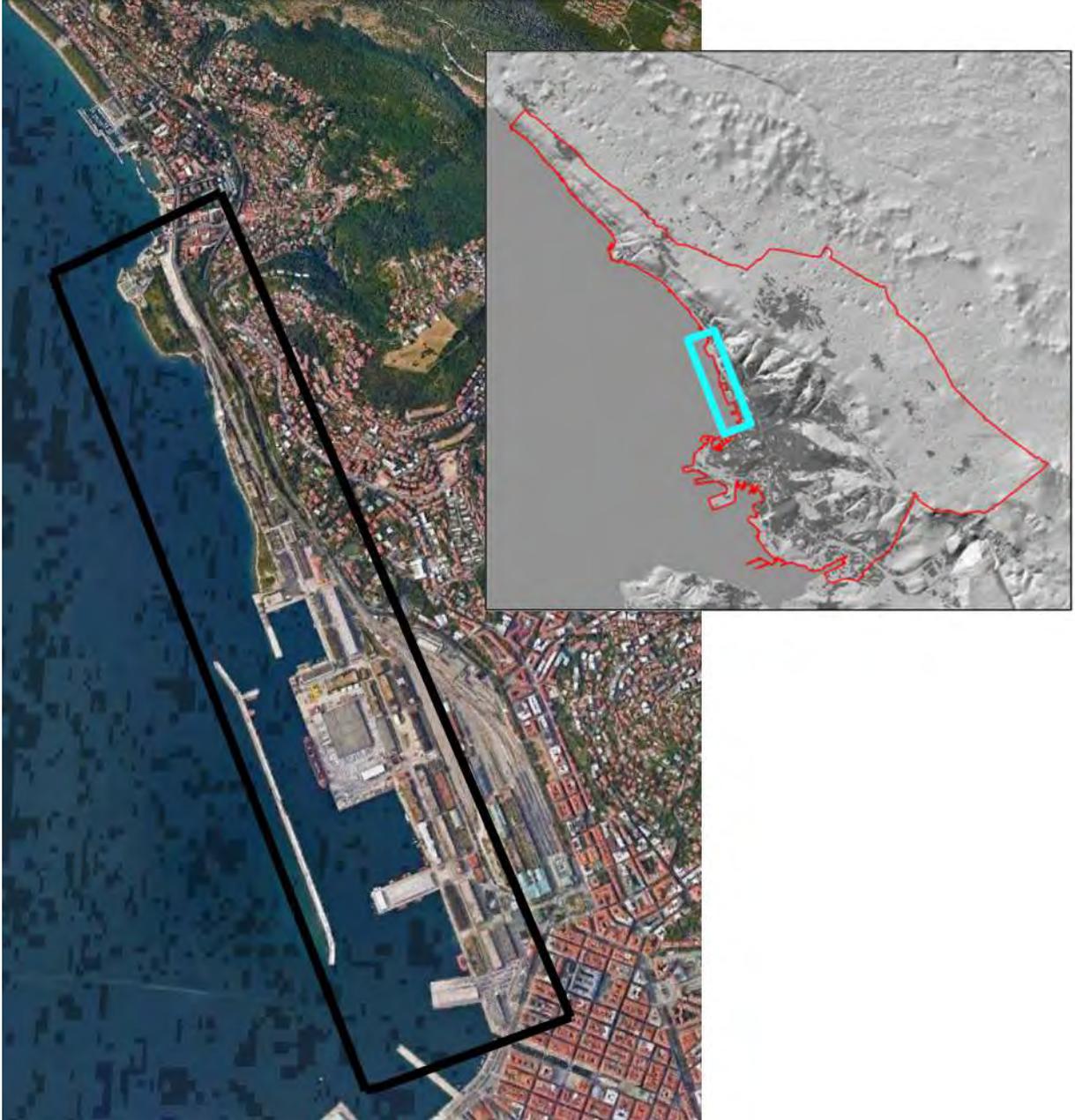
5. Corrispondenze topografiche tra preesistenze archeologiche ed edifici del Porto Vecchio – pp. 70-84.

6. Ambiti di riqualificazione urbana nei quali si collocano gli edifici sovrapposti alle preesistenze archeologiche – pp. 85-89.

7. Suggesti operativi utili a prevenire le interferenze tra gli orizzonti archeologici e la realizzazione di interventi strutturali ed infrastrutturali ad essi corrispondenti o prossimi – pp. 90-91.

Bibliografia – pp. 92-94.

Allegato: Tavola 01 - interazione tra i siti di interesse archeologico censiti e gli edifici del Porto Vecchio.



Il Porto Vecchio di Trieste.



Comune di Trieste



## Introduzione.

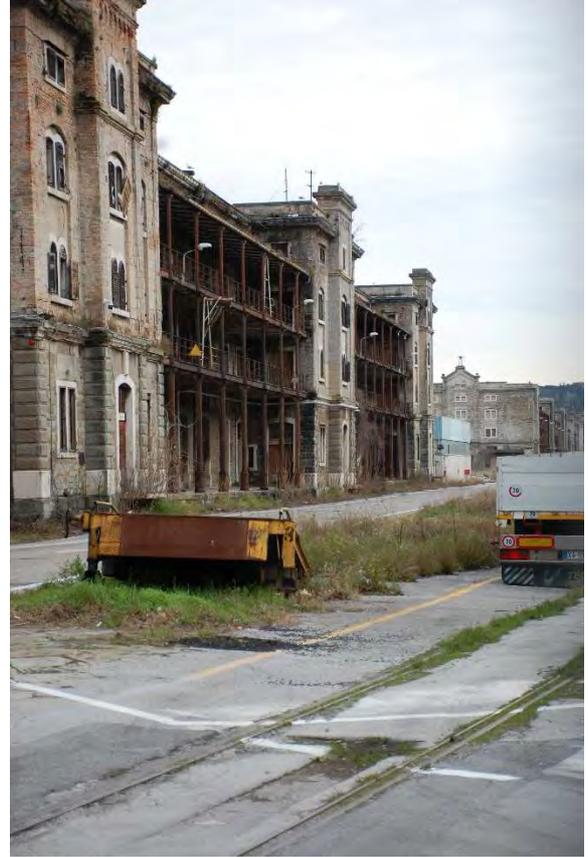
Il Porto Vecchio di Trieste, posto in prossimità del centro storico cittadino, fu costruito per volontà dell'Impero Austroungarico tra il 1868 e il 1887 dopo un'ampia fase progettuale che ebbe origine da un concorso bandito dal Governo di Vienna nel 1863. Estendendosi dallo sbocco del Canale di Ponterosso all'abitato periferico di Barcola, copre una superficie di 66 ha. L'area comprende 5 moli (0; I; II; III e IV), 3.100 metri di banchine, 23 grandi edifici tra hangar, magazzini ed altre strutture ed è protetto da una diga foranea. E' altresì collegato con la vecchia ferrovia (1857).

Nel Porto Vecchio le strutture portuali, magazzini, hangar, la Centrale Idrodinamica con la loro tipologia costruttiva, le gru, le attrezzature elettromeccaniche, gli apparecchi trasportatori ed i silos, sono ancora visibili anche se non più operanti e testimoniano un aspetto essenziale della città e della sua funzione commerciale ed imprenditoriale dell'Ottocento e del primo Novecento.



Veduta del Porto Vecchio dal Molo Audace.

L'avvento di nuove modalità di trasporto delle merci, che prevedono l'utilizzo di sistemi automatizzati, container/TEU, semirimorchi, ecc., ha reso l'area ed i magazzini ottocenteschi non più idonei a rispondere alle nuove esigenze dei traffici commerciali. Perse quindi le originarie funzioni di porto commerciale, l'area è stata nel corso degli anni abbandonata.



Porto Vecchio. Situazioni di abbandono e degrado.



Porto Vecchio. Situazioni di abbandono e degrado.



Fattori quali la vocazione internazionale della città legata al mare con l'incremento progressivo dei traffici commerciali, il *trend* esponenziale nel settore del turismo, l'affermarsi della città quale "distretto della scienza" con lo sviluppo di centri di ricerca ed eventi a scala europea e mondiale nonché l'apertura del Porto Vecchio alla città operata dall'articolo 1, commi 618 e 619, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità 2015), hanno portato a riconsiderare le funzioni di quello che era il primo porto commerciale di Trieste, anche in presenza di diversi, localizzati, interventi di restauro di edifici e della riqualificazione di intere aree.



Porto Vecchio. Esempi di riqualificazione e restauro.



Porto Vecchio. Riqualficazione.

Si è reso quindi necessario attivare un processo di riqualificazione complessiva destinato a recuperare nella sua interezza un'eccezionale testimonianza di architettura dell'Ottocento europeo in una lettura contestualizzata alle nuove opportunità che si aprono alla città di Trieste, in accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Con delibera di consiglio n. 5 dd. 28 gennaio 2019 sono state formulate le linee di indirizzo per la riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio, riconoscendo quale imprescindibile base di partenza il binomio arte – cultura, valorizzando il trascorso storico, simbolico e identitario del Porto Vecchio, cercando di recuperare, conservare e promuovere in chiave turistica e culturale le sue particolari specificità.

Si è deciso di prevedere l'insediamento di funzioni diversificate escludendo in ogni caso destinazioni non compatibili con lo sviluppo e il recupero del patrimonio esistente. Ferme restando le necessità di conservazione dei caratteri storico architettonici, sono state intese come favorite attività ad alto contenuto tecnologico ed è stato sostenuto l'insediamento di operatività legate alla sfera delle industrie culturali e creative a sostegno del comparto turistico e del sistema museale *in fieri*; sono state previste aree per lo sport e gli spettacoli all'aperto ed è stata anche valutata la possibilità di consentire l'ammissibilità della funzione residenziale. Il tutto nell'ambito di un sistema di mobilità improntato alla sostenibilità, disincentivando l'uso delle autovetture private.



Comune di Trieste



Le nuove funzioni previste in ambito comunale sono pensate in rapporto con quelle in ambito portuale anche per quanto riguarda infrastrutture a rete, viabilità, utilizzo del fronte mare, intendendo favorire la continuità e permeabilità tra le stesse e incoraggiando iniziative di riqualificazione e valorizzazione degli spazi fronte mare e non costruiti, pensando a spazi di pubblica fruizione, affacci al mare, zone di svago e divertimento tali da favorire anche l'insediamento commerciale e la vivibilità collettiva degli spazi aperti.

L'originaria vocazione portuale e più in generale marittima è stata mantenuta attraverso lo sviluppo delle aree destinate al diporto nautico sportivo, al turismo nautico e al traffico passeggeri.

E' stata valutata la possibilità per gli edifici privi di valore storico/architettonico testimoniale di demolizione e ricostruzione anche in altro sedime (ristrutturazione urbanistica) stabilendo precisi limiti in termini di altezza e volumetria, nonché l'eventualità di nuove edificazioni nelle aree libere definendone limiti e sviluppi e salvaguardando l'impianto storico.

Con propria deliberazione n. 457 del 16 settembre 2019, la Giunta Comunale di Trieste ha avviato il procedimento di Valutazione ambientale strategica (VAS) della Variante al P.R.G.C. denominata "Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio" ai sensi dell'art.11 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e della L.R. 16/2008, individuando al contempo i soggetti pubblici con competenza ambientale da coinvolgere nel processo di valutazione; tra di essi la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia.

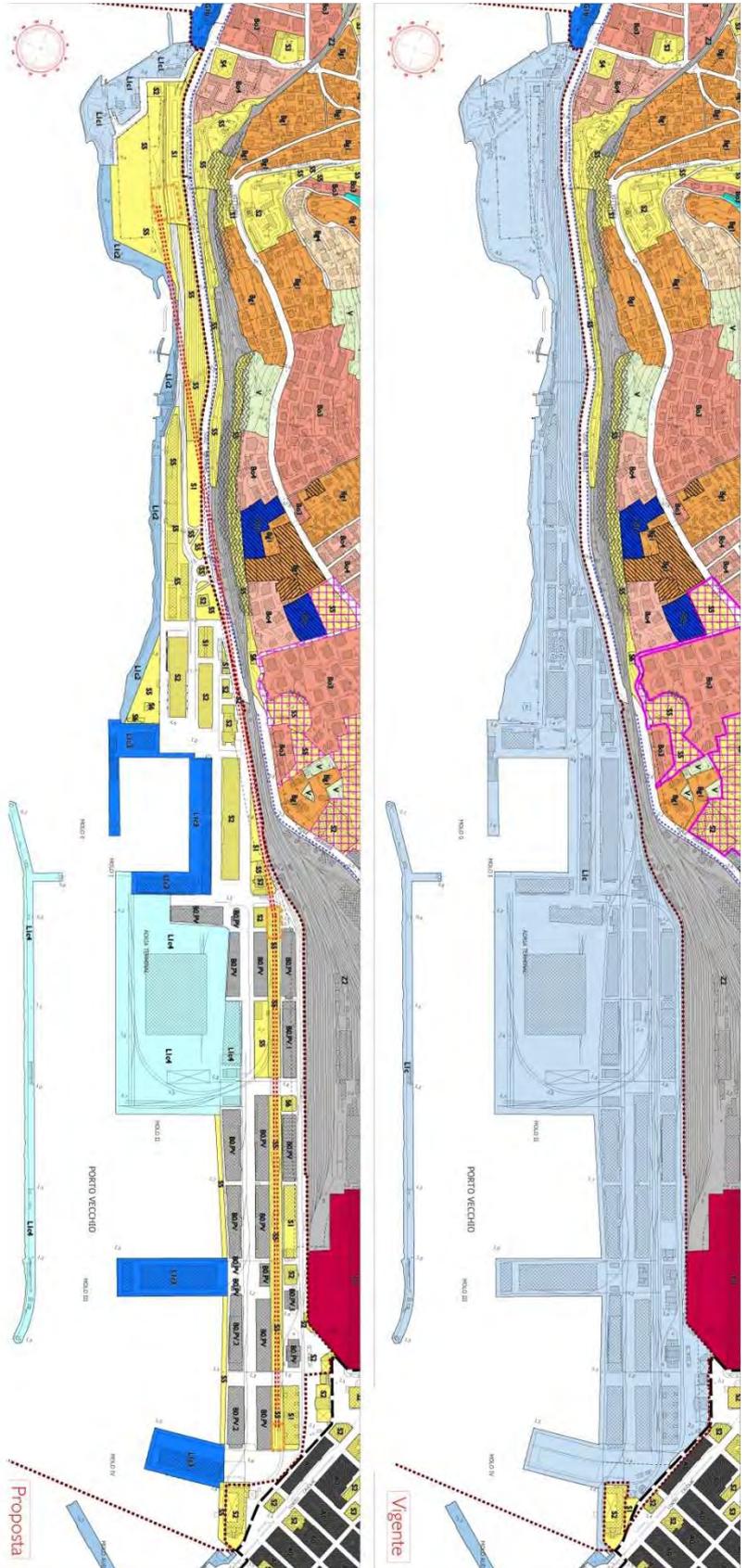
Anche in relazione al fatto che nel documento di VAS non sono affrontate le problematiche archeologiche [a differenza di quanto previsto dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR) approvato con Decreto del presidente della Regione del 24 aprile 2018 n. 0111/Pres ed efficace dal 10 maggio 2018], la Soprintendenza con la missiva Prot. Sabap del 21/12/2020 N. 0020451 avente per oggetto: "Comune di Trieste Lavori di: Variante al Piano Regolatore Generale Comunale relativa alla Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio. Richiedente: Comune di Trieste, Adeguamento al Piano paesaggistico regionale del Friuli Venezia Giulia, PARERE DI COMPETENZA", ha richiesto specifici approfondimenti conoscitivi secondo i criteri di seguito riportati.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



Zonizzazione.

**Legenda Vigente**

**Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo**

Articolo del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata  
Aree dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata

LIc - Porto vecchio

**Legenda Proposta**

**Sistema insediativo**

Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici

80/N - 80/N.1 - 80/N.2 - Corso storico e primo ambiente nel rione del Porto Vecchio

**Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi**

S1 - Attrezzature per la mobilità del trasporto  
S2 - Attrezzature per il calcio, la vela, sci nautica, e la cultura  
S3 - Attrezzature per il tennis, lo sport e gli spazzoli alligato  
S4 - Servizi ricreotici

**Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo**

Articolo del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata  
Aree dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata

LIc - Dipendenza a carattere sportivo

LIc3 - Turismo Nautica

**Sistema della mobilità**

Z1 - Aree riservate alla mobilità  
Aree di partenza linea ferroviaria  
Percorso impianto a linee

**Fasce di rispetto**

LIc4 - Caserma del Porto vecchio

LIc4 - Portualità passeggeri, turistica e servizi connessi



Partendo dal principio che ai sensi dell'art. 5 della Convenzione europea per la protezione del patrimonio archeologico (La Valletta 16 gennaio 1992), ratificata con L. 29 aprile 2015 n. 57, deve essere garantita la compatibilità dell'assetto del territorio con il principio della Conservazione integrata del patrimonio archeologico e tenendo conto che sulla base di un Documento di Valutazione del rischio (trasmesso con nota Comune TS prot. 69868 dd. 3/4/2019, quindi oggetto di valutazione e prescrizioni con note SABAP FVG prot. 15270 dd. 18/10/2018 e prot. 6235 dd. 24/4/2019)<sup>1</sup> è stata rilevata nell'ambito dell'area interessata dalla Variante la preesistenza delle strutture relative al Lazzaretto S. Teresa e degli annessi edifici, nonché considerando che in ogni caso sono previste nell'ambito della variante opere di infrastrutturazione e reti tecnologiche che comportano significativi interventi nel sottosuolo e che parimenti i singoli interventi su specifici ambiti necessiteranno di scavi a fini fondazionali e di collegamento di sottoservizi, con conseguente rischio di interferenza con le evidenze sepolte relative alla stratificazione della morfologia dell'assetto costiero a partire da epoca romana, la Soprintendenza ha richiesto la stesura del presente documento attestante la compatibilità della Variante con i principi della conservazione integrata del patrimonio archeologico, destinato ad evidenziare la conciliazione delle politiche di assetto con la protezione, conservazione e valorizzazione dei siti noti e con il potenziale dell'area, in ottemperanza alla Convenzione de La Valletta 1992 (L. 29 aprile 2015 n. 57).

La Convenzione de La Valletta, stipulata tra gli Stati membri del Consiglio d'Europa e gli altri Stati parti alla Convenzione culturale europea, si occupa della protezione del patrimonio archeologico e all'articolo n. 5 è riportato come "Ciascuna Parte si impegna: I. a ricercare la conciliazione e l'articolazione delle rispettive esigenze dell'archeologia e del riassetto accertandosi che gli archeologi partecipino: a. alle politiche di assetto volte a porre in atto strategie equilibrate per la protezione, la conservazione e la valorizzazione dei siti che presentano un interesse archeologico; b. allo svolgimento delle varie fasi dei programmi di riassetto; II. ad assicurare una consultazione sistematica tra archeologi urbanisti, e specialisti dell'assetto del territorio, al fine di consentire: a. la modifica dei piani di assetto suscettibili di alterare il patrimonio archeologico; b. l'attribuzione di tempi e di mezzi sufficienti per effettuare un congruo studio scientifico del sito e relativa pubblicazione dei risultati; III. a vigilare affinché gli studi relativi all'impatto sull'ambiente e le decisioni derivanti tengano pienamente conto dei siti archeologici e del loro contesto; IV. a prevedere, qualora siano stati ritrovati elementi del patrimonio archeologico in occasione dei lavori di riassetto del territorio, e sempre che ciò sia fattibile, la conservazione *in situ* di tali elementi".

Nello spirito della Convenzione, il presente documento è strutturato come segue.

---

<sup>1</sup> PORTO FRANCO VECCHIO DI TRIESTE. Verifica preventiva del rischio archeologico eseguita ai sensi dell'art. 25 del D.lgs. 50/2016 in merito alle opere di riqualificazione della viabilità e di infrastrutturazione dell'area del Polo Museale - 1° lotto. Cod. opera 17045 - 17046 - 17187 - 17188. A cura di Pietro Riavez\* (ArcheoTest Srl.). Trieste, 19 febbraio 2019. Il documento appena citato è stato oggetto della seguente integrazione: PORTO FRANCO VECCHIO DI TRIESTE. Integrazione alla Verifica preventiva del rischio archeologico eseguita ai sensi dell'art. 25 del D.lgs. 50/2016 in merito alle opere di riqualificazione della viabilità e di infrastrutturazione dell'area del Polo Museale con valutazione del rischio archeologico relativo alle opere di 2° lotto. A cura di Pietro Riavez (ArcheoTest Srl.). Trieste, 21 gennaio 2021.



Un primo capitolo introduttivo è dedicato alla Storia del Porto Vecchio con approfondimenti descrittivi del contesto.

Il secondo capitolo è dedicato al posizionamento e descrizione delle principali presenze archeologiche situate in prossimità dell'area del Porto Vecchio.

Nel capitolo successivo sono posizionate e descritte le componenti archeologiche sepolte presenti all'interno dei confini del Porto Vecchio.

Viene quindi valutato il grado di compatibilità tra le necessità di conoscenza, conservazione e tutela delle componenti archeologiche sepolte e la realizzazione delle future opere di scavo, ristrutturazione, restauro o nuova edificazione conseguenti alle destinazioni funzionali previste nei documenti di riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio delle aree e degli edifici situati in condizione fisica di sovrapposizione alle suddette componenti.

Infine, sono elencati suggerimenti di natura operativa utili a prevenire in fasi progettuali future situazioni di interferenza tra gli orizzonti archeologici e la realizzazione di interventi strutturali ed infrastrutturali ad essi corrispondenti o prossimi<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Documenti consultati per l'elaborazione dell'Introduzione:

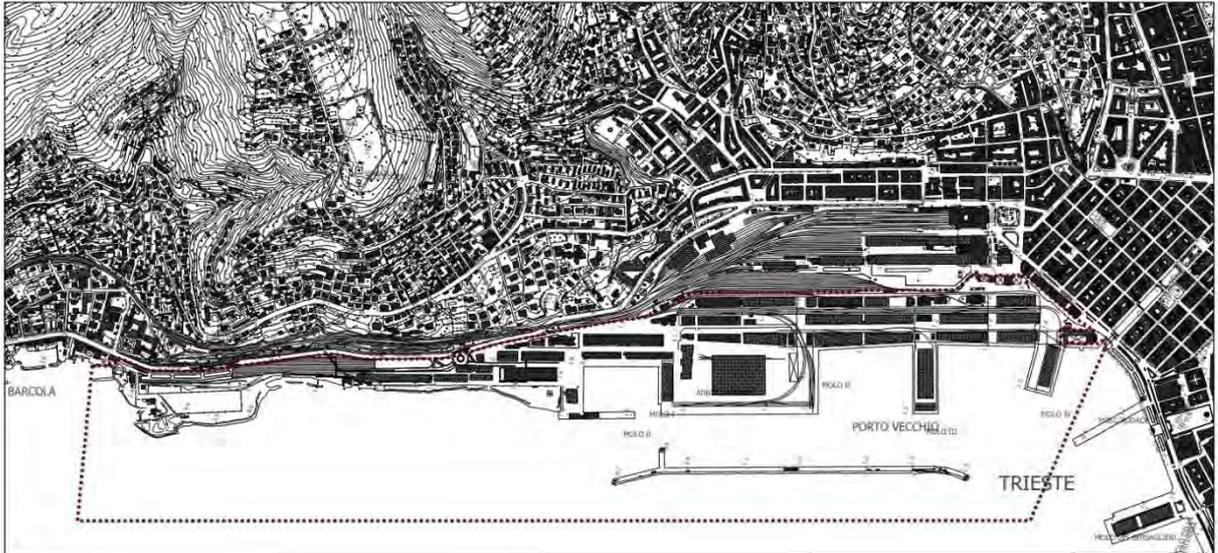
- REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA, COMUNE DI TRIESTE. Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità. Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto Vecchio. VARIANTE N° 6 AL P. R. G. C. ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO. Dirigente Dipartimento e Progettista dott. ing. Giulio Bernetti. Estensori dott. Roberto Prodan, dott.pian. Paolo De Clara, geom. Paolo Cernivani, per.ind. Luca Kerstich, m.o Mauro Pennone, per. ind. Andrea Zacchigna. Norme tecniche di attuazione. Vigente – Proposta. Maggio 2020 - agg. Gennaio 2021. PO1.
- REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA, COMUNE DI TRIESTE. Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità. Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto Vecchio. VARIANTE N° 6 AL P. R. G. C. ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO. Dirigente Dipartimento e Progettista dott. ing. Giulio Bernetti. Estensori dott. Roberto Prodan, dott.pian. Paolo De Clara, geom. Paolo Cernivani, per.ind. Luca Kerstich, m.o Mauro Pennone, per. ind. Andrea Zacchigna. Adeguamento della Variante al PPR. Dicembre 2020. RPPR.
- REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA, COMUNE DI TRIESTE. Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità. Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto Vecchio. VARIANTE N° 6 AL P. R. G. C. ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO. Dirigente Dipartimento e Progettista dott. ing. Giulio Bernetti. Estensori dott. Roberto Prodan, dott.pian. Paolo De Clara, geom. Paolo Cernivani per.ind. Luca Kerstich, m.o Mauro Pennone, per.ind. Andrea Zacchigna. Ambito di Riqualificazione Urbana 1 Porto Vecchio. Schede progetto. Maggio 2020 - agg. febbraio 2021. PO3.1.
- REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA, COMUNE DI TRIESTE. Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto Vecchio. VARIANTE N° 6 AL P. R. G. C. ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO. Dirigente Dipartimento e Progettista dott. ing. Giulio Bernetti. Estensori dott. Roberto Prodan, dott.pian. Paolo De Clara, geom. Paolo Cernivani per.ind. Luca Kerstich, m.o Mauro Pennone, per ind. Andrea Zacchigna. Relazione. Maggio 2020. R.
- REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA. COMUNE DI TRIESTE. VARIANTE AL PRGC "RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI PORTO VECCHIO". VAS - VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA. SNT - SINTESI NON TECNICA. Il professionista incaricato dott. Pian. PAOLO DE CLARA. Consulenti: dott. Arch. EMMA TAVERNA, dott. Arch. PIETRO CORDARA. Data emissione: 29.05.2020 - agg. dicembre 2020.
- REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA. COMUNE DI TRIESTE. VARIANTE AL PRGC "RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI PORTO VECCHIO". VAS - VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA. RA – RAPPORTO AMBIENTALE. Il professionista incaricato dott. Pian. PAOLO DE CLARA. Consulenti: dott. Arch. EMMA TAVERNA, dott. Arch. PIETRO CORDARA. Data emissione: 29.05.2020 - agg. dicembre 2020.
- LEGGE 29 aprile 2015, n. 57. Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea per la protezione del patrimonio archeologico, fatta alla Valletta il 16 gennaio 1992. (15G00069) (GU Serie Generale n.108 del 12-05-2015).  
[https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie\\_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2015-05-12&atto.codiceRedazionale=15G00069&elenco30giorni=true](https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2015-05-12&atto.codiceRedazionale=15G00069&elenco30giorni=true).



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



Perimetro dell'ambito di riqualificazione urbana.



## 1. Porto Franco Vecchio. Introduzione storica e descrizione.

Il Porto Vecchio (originariamente denominato “Nuovo”) fu realizzato sulla base del progetto della Società della Ferrovia Meridionale a firma Paul Talabot, approvato nel 1865 dall’Imperatore Francesco Giuseppe. I lavori iniziarono nel 1868 e furono completati nel 1883<sup>3</sup>. Le opere realizzate comprendono tre moli della larghezza di ca. 80m e della lunghezza di oltre 200 difesi da una diga oltre 1000m. Un terzo bacino separato era destinato al traffico degli olii combustibili. Il metodo di costruzione di moli e banchine prevedeva la sistemazione di blocchi artificiali su uno strato di pietrame. Complessivamente si realizzò un interrimento di oltre 3 milioni e 200 mila metri cubi; vennero sommersi un milione e 400 mila cubi di pietre ricavati dalle cave del carso e in particolare da quelle di Sistiana; vennero gettati oltre 100 mila metri cubi di murature in blocchi; vennero scavati oltre un milione e 200 mila metri cubi di fondale<sup>4</sup>.

Esiste una cospicua documentazione grafica e fotografica di questi interventi, preceduti dalla costruzione della stazione e del parco ferroviario tra il 1842 e il 1857<sup>5</sup>.

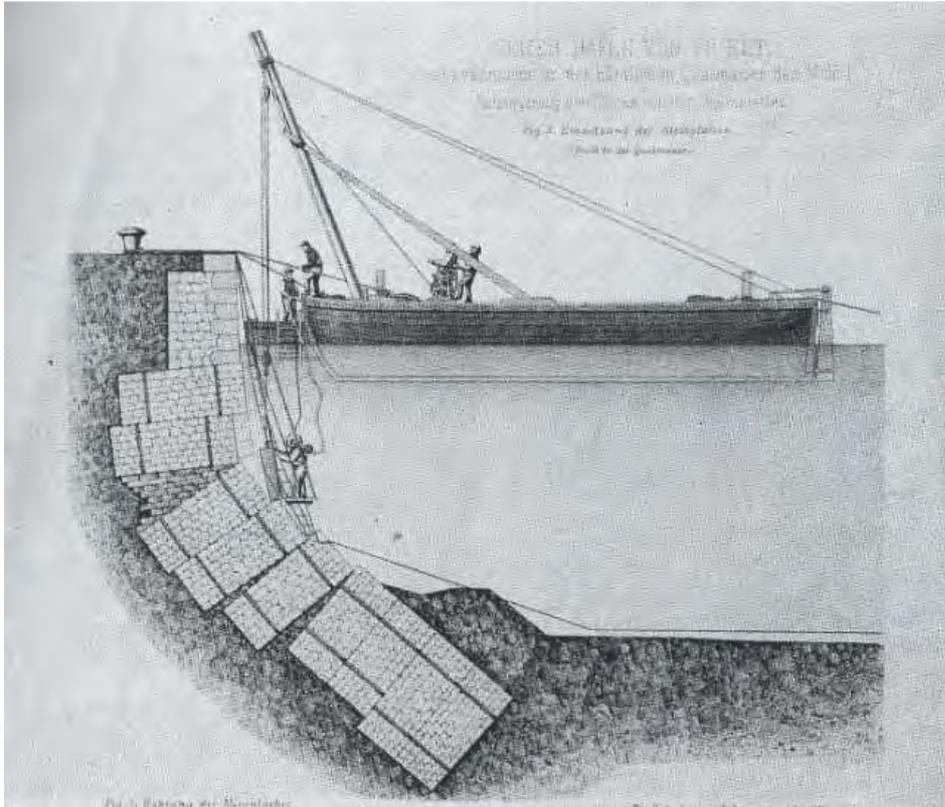
L’escavazione di sbancamento delle falde del colle di Scorcola comportò una radicale trasformazione dell’ambiente naturale. Gli edifici del preesistente Lazzaretto S. Teresa, prima della loro demolizione, vennero separati dal bacino navale da una galleria ferroviaria e i corsi d’acqua a regime torrentizio vennero incanalati nel collettore unico noto come Martesin, dal nome del rio preesistente.

---

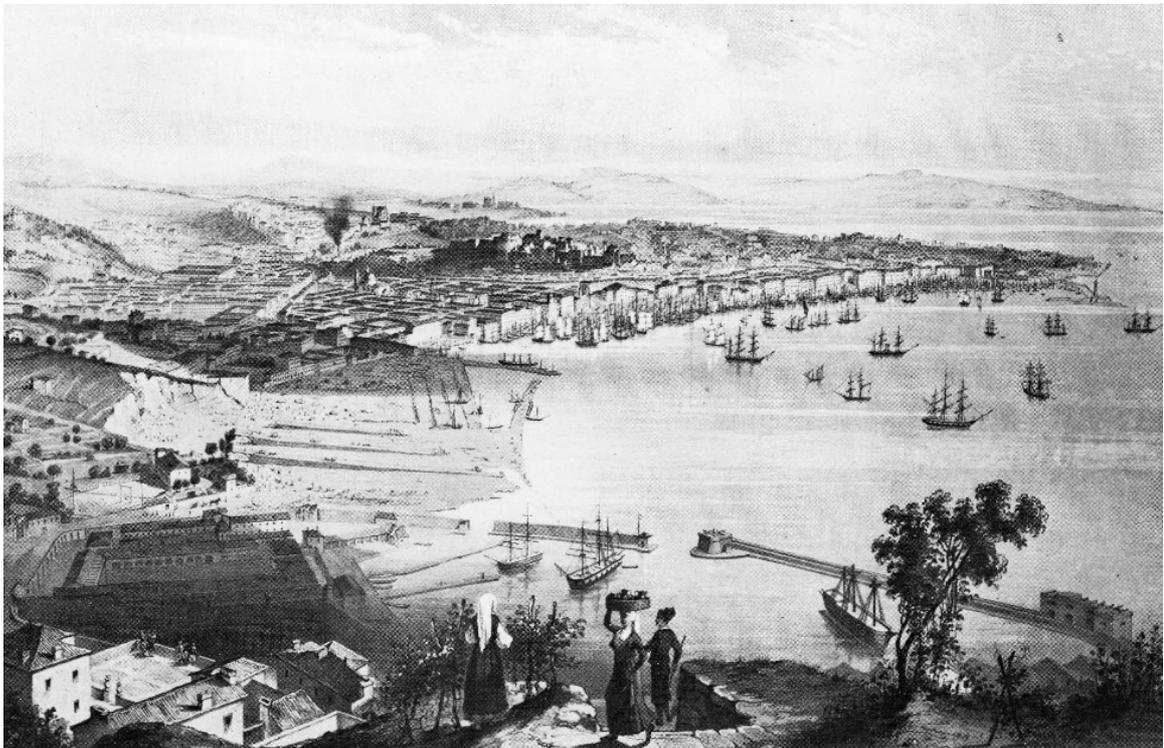
<sup>3</sup> BOTTERI 1988, p. 36.

<sup>4</sup> BOTTERI 1988, pp. 41-42.

<sup>5</sup> GODOLI 1984, pp. 149-150.



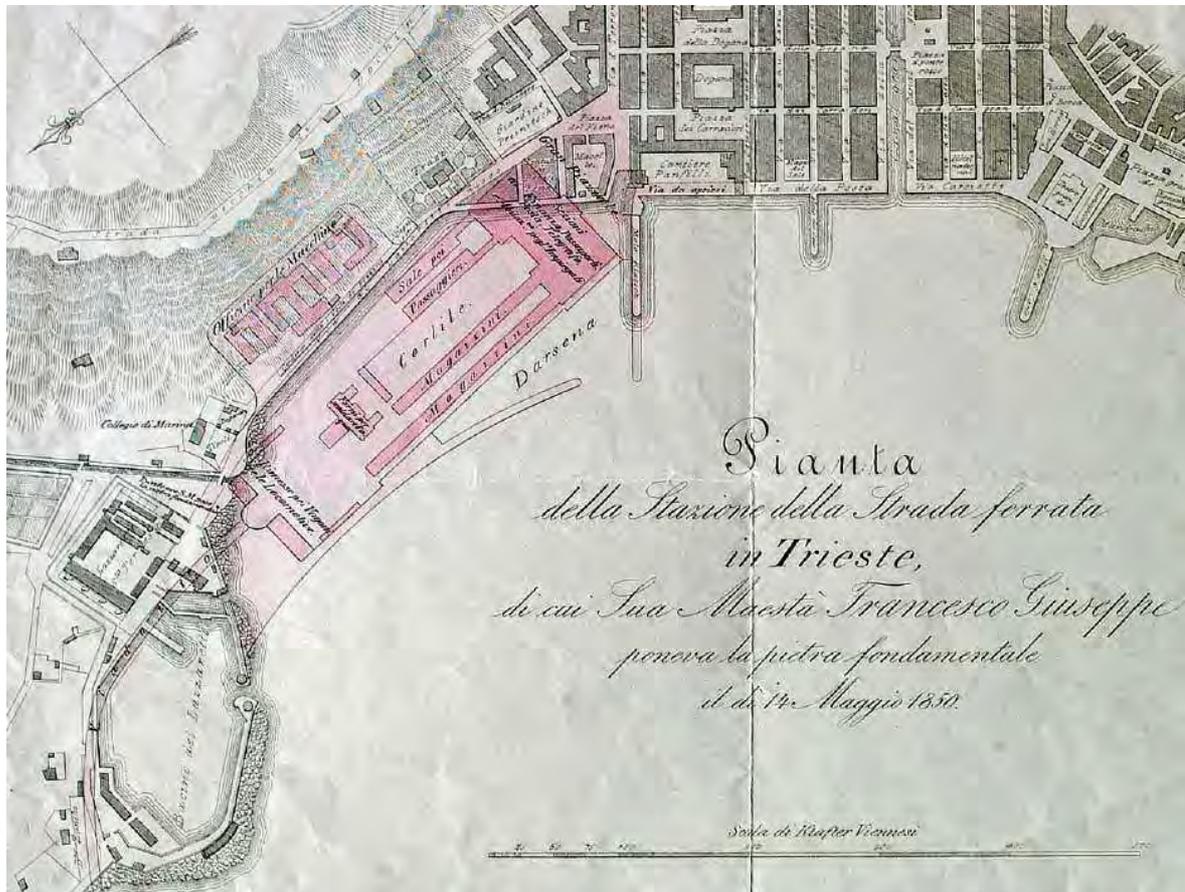
La costruzione dei moli del Porto Vecchio. Da BOTTERI 1988, p. 59.



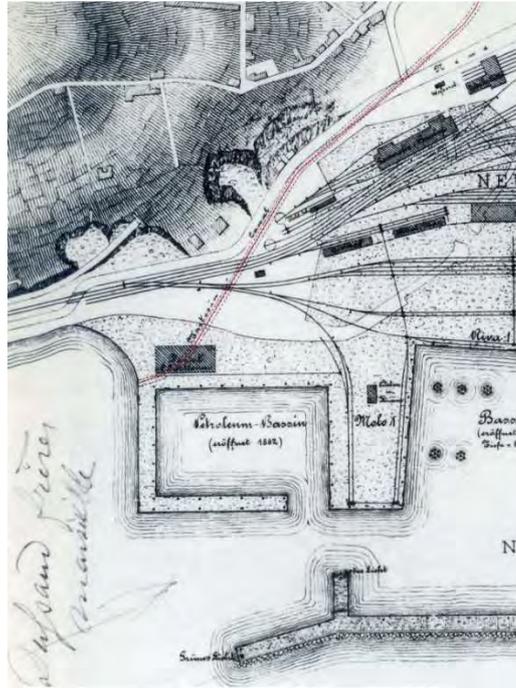
A. Guedson. *Trieste. Vue prise au dessus du Lazaret Neuf*. 1853 ca. Lavori di sbancamento per la costruzione del Porto Franco Vecchio. Da GODOLI 1984, Fig. 103, p. 147. In primo piano il bacino e le strutture del Lazaretto S. Teresa.



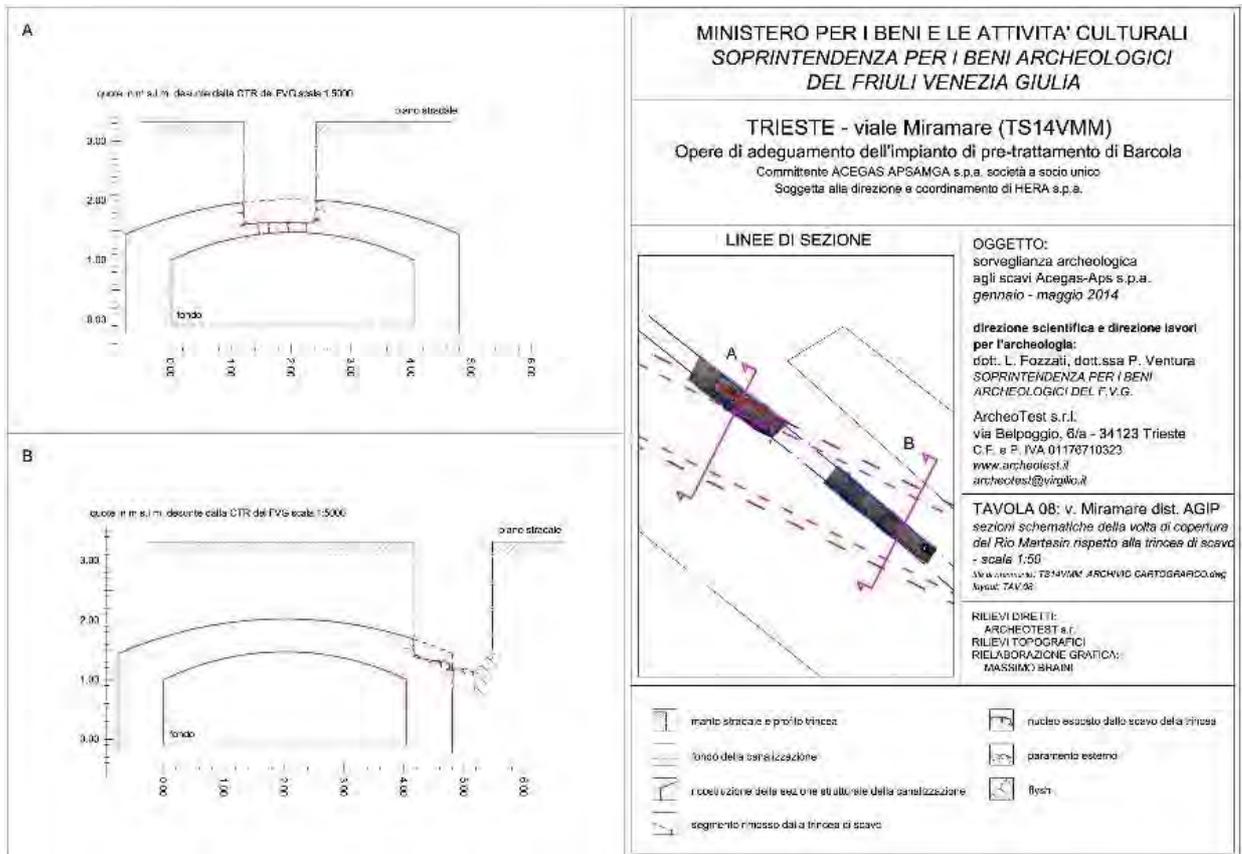
La galleria ferroviaria attraverso il Lazzaretto S. Teresa in una foto dell'Ottocento. Da GODOLI 1984, Fig. 106, p. 150.



Pianta della Stazione della Strada Ferrata in Trieste. 1850. CMSATs. Inv. I/116. Da Piani e progetti 1453-2001.



In rosso il percorso del collettore Martesin su basi cartografiche ottocentesche. Da TS14VMM36.



Sezioni del Rio Martesin. Da TS14VMM.



Il collettore Rio Martesin. Da TS14VMM.

L'aspetto del Porto Vecchio di Trieste è diverso da quello dei porti dell'area mediterranea in quanto riproduce, nell'impianto urbanistico e nelle regole costruttive dei suoi edifici, le caratteristiche dei *Lagerhauser* dei porti del nord-Europa, come la *Speicherstadt* di Amburgo.

Nel Porto Vecchio le strutture portuali, i magazzini, gli hangars, gli edifici speciali (Centrale Idrodinamica e Sottostazione Elettrica di riconversione), con le loro tipologie costruttive, le gru e le attrezzature elettromeccaniche testimoniano un aspetto essenziale della città-porto dell'Ottocento e del primo Novecento.

I magazzini e gli hangars, grandi edifici a uno e più piani, disposti su tre assi paralleli tra loro erano attrezzati con gru, elevatori, montacarichi ed altri arredi per le operazioni di carico e scarico merci; alcuni presentano alla base un "perron" (banchina a terra di movimentazione) adatto per le operazioni dai carri ferroviari o degli autoveicoli.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



La Centrale Idrodinamica.



Il Magazzino 26.



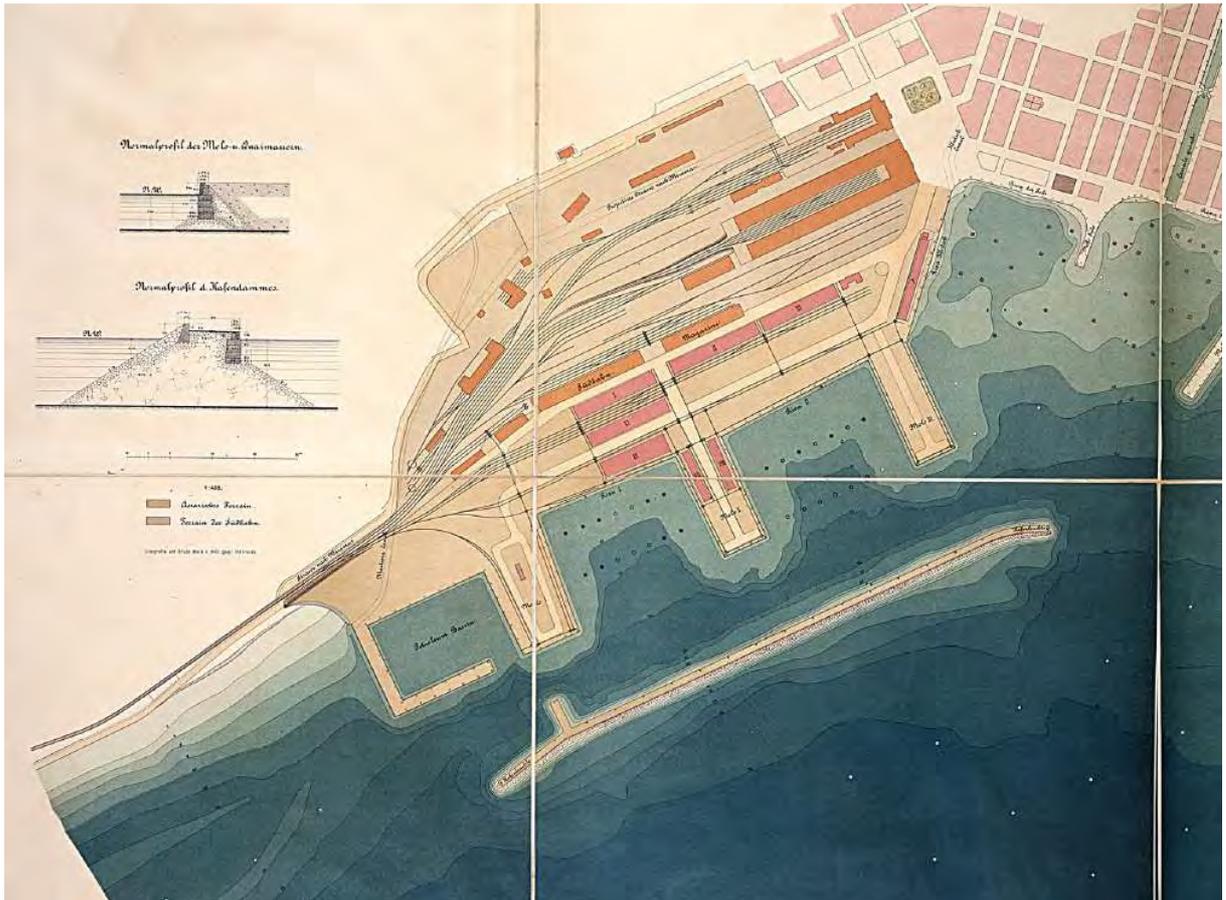
La loro costruzione, che si fondava su progetti di altissima qualità architettonica e su tecniche d'avanguardia nell'uso del cemento armato, è un documento dell'epoca pionieristica dei brevetti detenuti dalle grandi imprese edili europee che avevano le loro filiali a Trieste (brevetto *Hennebique* della Ing. Odorico & C, brevetto viennese Ing. Edmund Ast & Co, brevetto *Wayss* della Wayss, Freitag & Meinog di Innsbruck, brevetto della ditta triestina Ing. Geiringer e Vallon). Il completamento dei magazzini del Porto Vecchio di Trieste si protrasse fino all'inizio del Novecento in quanto richiese interventi straordinari di consolidamento delle fondazioni, delle banchine e dei manufatti.

La Centrale Idrodinamica è l'edificio di maggior valore tecnologico del Porto Vecchio. Il porto di Trieste fu uno dei primi porti al mondo a dotarsi di un tale impianto, assieme ad Amburgo, Buenos Aires, Calcutta e Genova. Realizzata nel 1890, la Centrale è da considerarsi un capolavoro di archeologia industriale; ancor oggi conserva le sue prestigiose macchine (Breitfeld & Danek- Karolinenthal di Praga 1891) per la produzione di energia al servizio dei mezzi meccanici del porto.

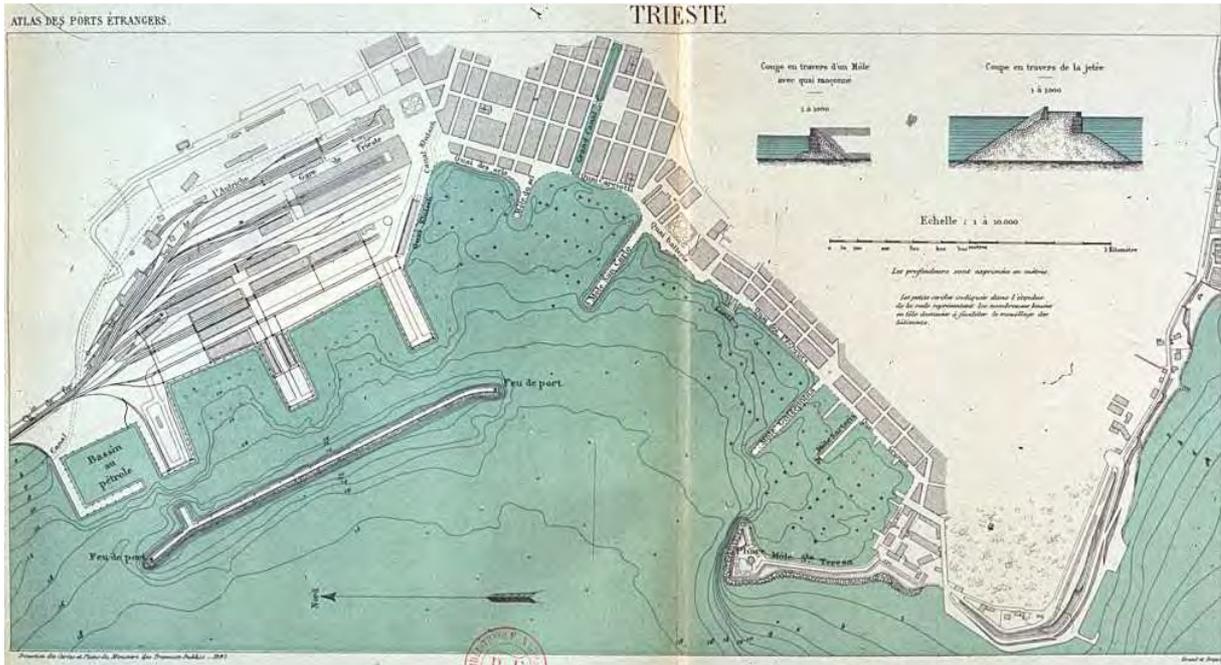
Per il necessario ampliamento della già esistente sottostazione nel complesso della centrale idrodinamica, nel 1913 fu costruita accanto alla centrale, e ad essa collegata, la Sottostazione Elettrica di riconversione. Questo edificio speciale si distingue stilisticamente dalle altre costruzioni perché costruito su disegno dell'architetto Giorgio Zaninovich, secondo i caratteri stilistici della *Wagnerschule* (Vienna). All'interno la sala trasformatori, le gallerie protette, le scale, le guide per gli argani, le apparecchiature elettriche e la disposizione degli arredi confermano ancora oggi la dignità e il prestigio di quell'architettura industriale.



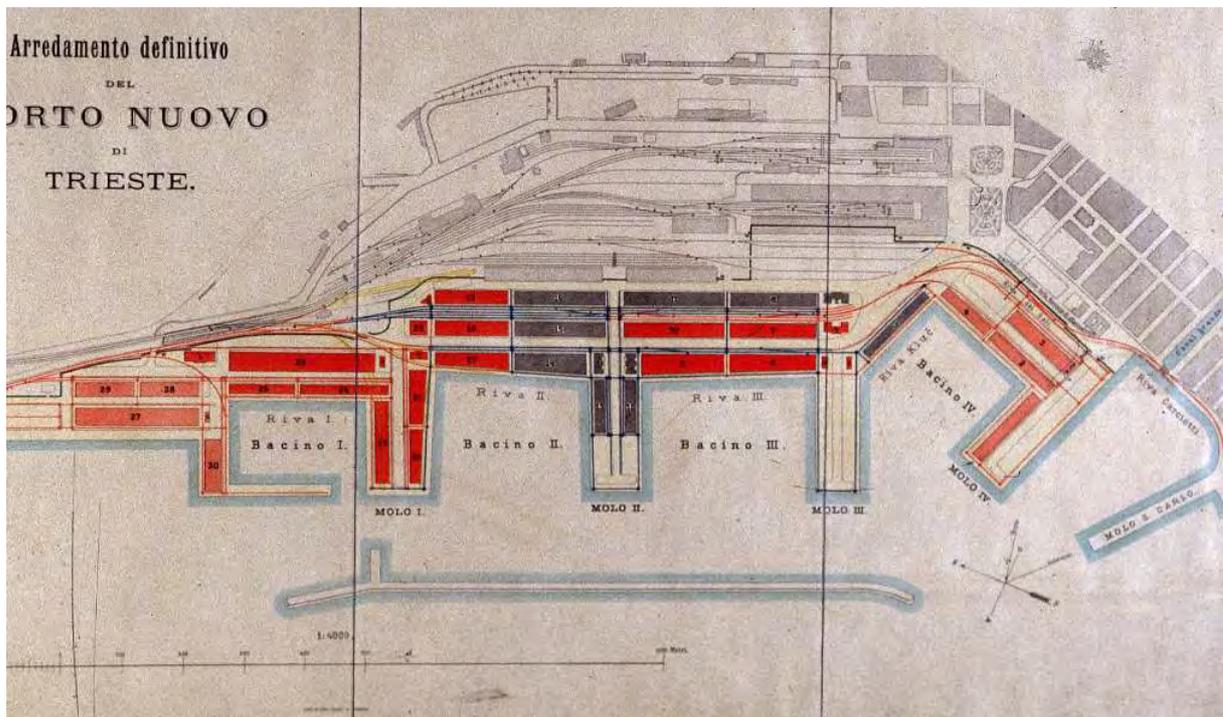
La Sottostazione Elettrica.



E. Michel. Planimetria della costa tra la stazione ferroviaria e l'arsenale austriaco. 1881. Area del Porto Vecchio.  
Da *Piani e progetti* 1453-2001.



Bacquet. Pianta del Porto e due sezioni trasversali. 1884. Da *Piani e progetti* 1453-2001.



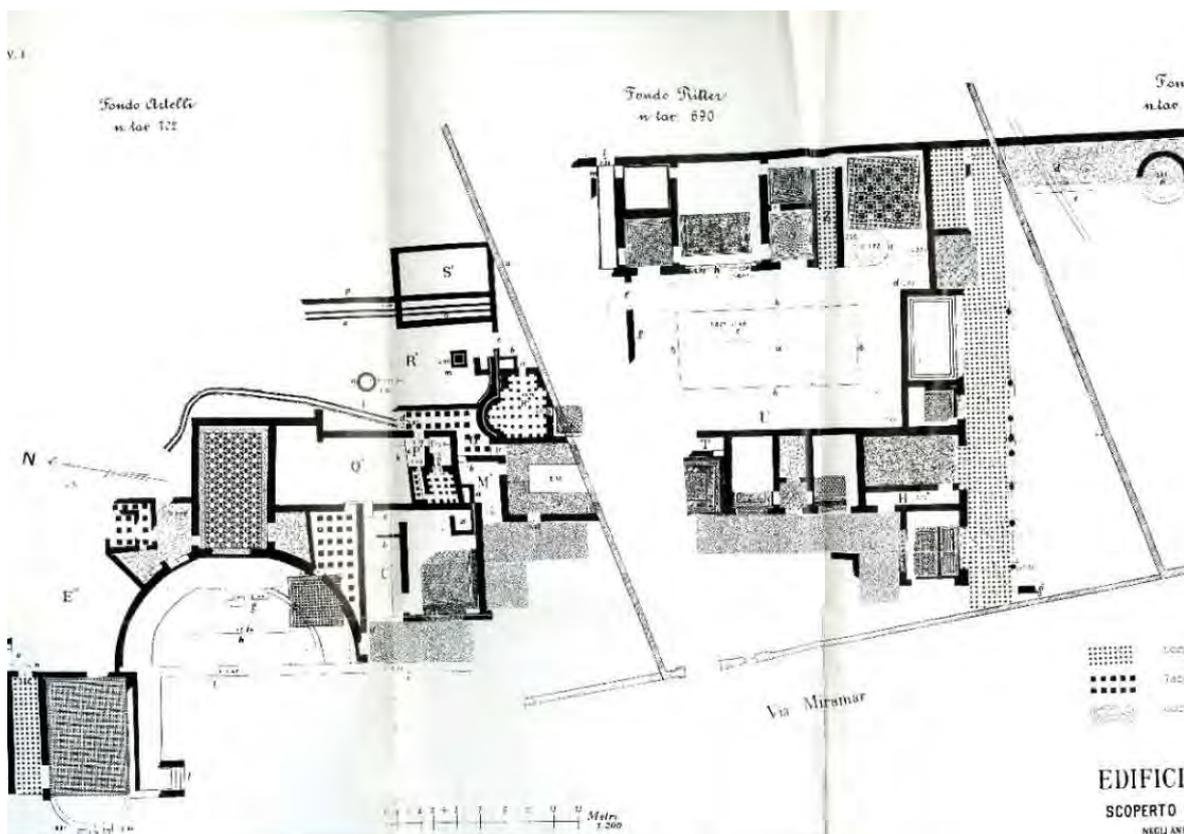
Bacquet. Arredamento definitivo del Porto Nuovo di Trieste. 1887. Da *Piani e progetti* 1453-2001.



## 2. Porto Franco Vecchio. Siti archeologici in prossimità<sup>6</sup>.

Elementi archeologici di epoca romana si collocano in prossimità ma al di fuori dell'area portuale. Nella maggior parte dei casi sono costituiti da edifici di carattere abitativo nei quali sono state riconosciute ville sub-urbane.

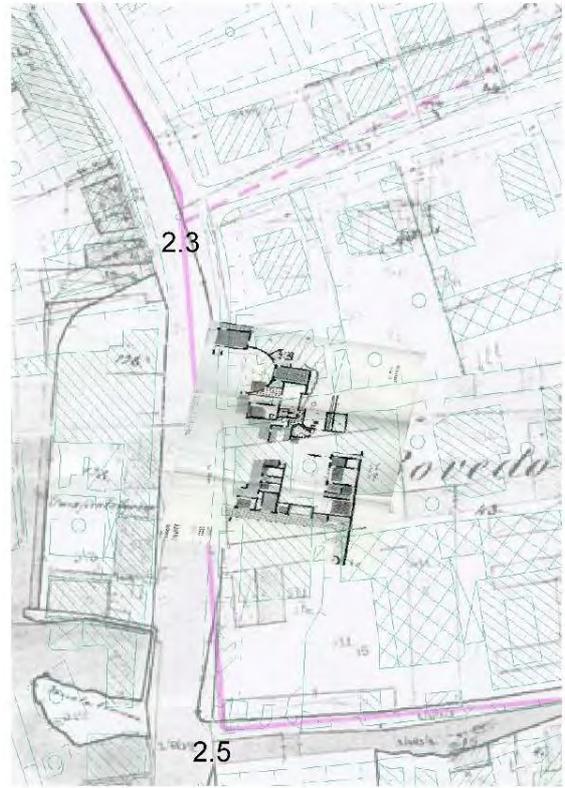
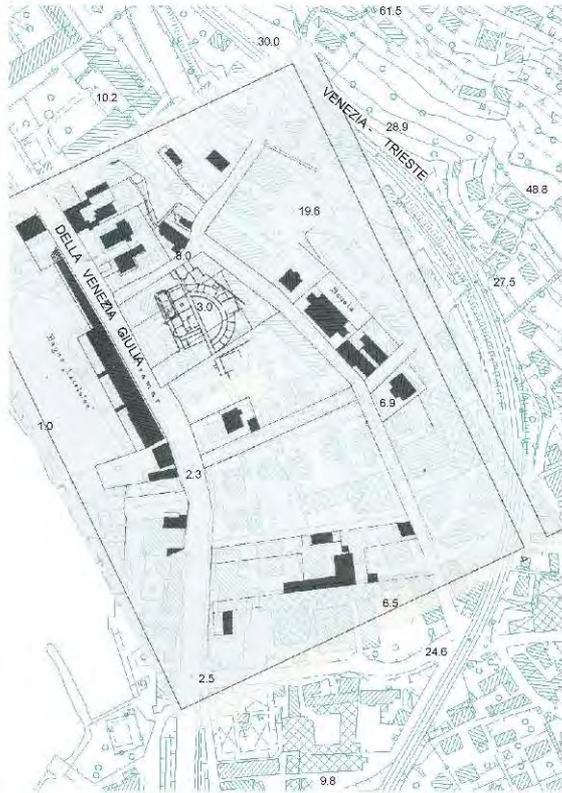
La più importante è la villa romana di Barcola<sup>7</sup>. I suoi resti vennero in luce alla luce alla fine dell'Ottocento estesi sul fronte mare per ca. 200 m. L'edificio, articolato in vari nuclei, comprendeva, oltre a numerosi ambienti residenziali e di servizio, un peristilio, tre impianti termali, un'ampia esedra, un giardino, una palestra e un ninfeo. La grandezza del complesso, disposto su più terrazze, dal forte impatto scenografico, e la ricchezza del suo apparato decorativo, espresso in particolare dai mosaici, indica l'appartenenza della villa a personaggi di altissimo rango. Il complesso sarebbe stato oggetto di tre importanti fasi edilizie: la prima è riferibile al terzo quarto del I s. a.C., la seconda all'età augustea, la terza all'età claudio-neroniana.



Villa romana di Barcola. Scavi di Alberto Puschi. 1888-1889. Da un disegno originale dell'Ing. Carlo Cambiagio. CMSATs. Foto, VIII/715. Da TS14VMM.

<sup>6</sup> Il posizionamento di tutte le componenti archeologiche citate in questo capitolo è ricavabile dalle tre tavole riprodotte alla sua fine.

<sup>7</sup> PUSCHI 1896-1897. FONTANA 1993. *Terre di Mare* 2008, UT 13.



#### Villa romana di Barcola.

A sinistra. Sovrapposizione della planimetria di A. Puschi sul tavolere del 1870, basata sull'identificazione del fondo Ritter. Successivamente l'immagine ottenuta è stata georeferenziata sulla CTR (in verde). Da TS14VMM36.

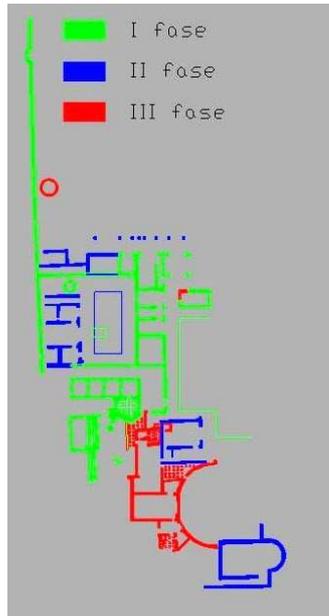
A destra. Gli scavi della grande esedra e delle terme. Sovrapposizione dello schizzo di A. Puschi sulla CTR (in verde). Da TS14VMM36.

Nel corso degli scavi effettuati tra il 1888 e il 1889 venne indagata l'area del giardino, su cui si affacciavano numerose stanze. Presso la parete di fondo di uno di questi ambienti si rinvenne una statua marmorea rovesciata a terra e spezzata in più parti. L'eccezionalità della scoperta valse al complesso il nome di "Villa della Statua". Si tratta di una copia del *Diadoumenos*, l'atleta che si cinge il capo con la benda della vittoria, opera di Policletto, scultore greco del V s. a.C. Sulla base dei confronti e per alcune considerazioni tecnico-stilistiche, la statua può essere datata agli anni centrali del I s. d.C. Tale cronologia sarebbe confermata dall'esistenza, proprio in quei decenni, di una fase di grande ristrutturazione della villa, che comprende anche la costruzione del complesso della palestra in cui il *Diadoumenos* avrebbe trovato un'opportuna collocazione.

Con ogni probabilità l'estensione della villa era di gran lunga maggiore, essendo possibile una connessione con la grande esedra e gli spazi ad essa connessi (un complesso termale) individuati per la prima volta, nel 1890-1891, al di sotto e nell'area circostante l'edificio di viale Miramare 109, attualmente sede dell'Hotel Greif Maria Theresia. Un'altra villa è segnalata presso l'edificio in mattoni rossi di viale Miramare 123, sede della caserma locale dei Carabinieri, presso il piazzale 11 Settembre

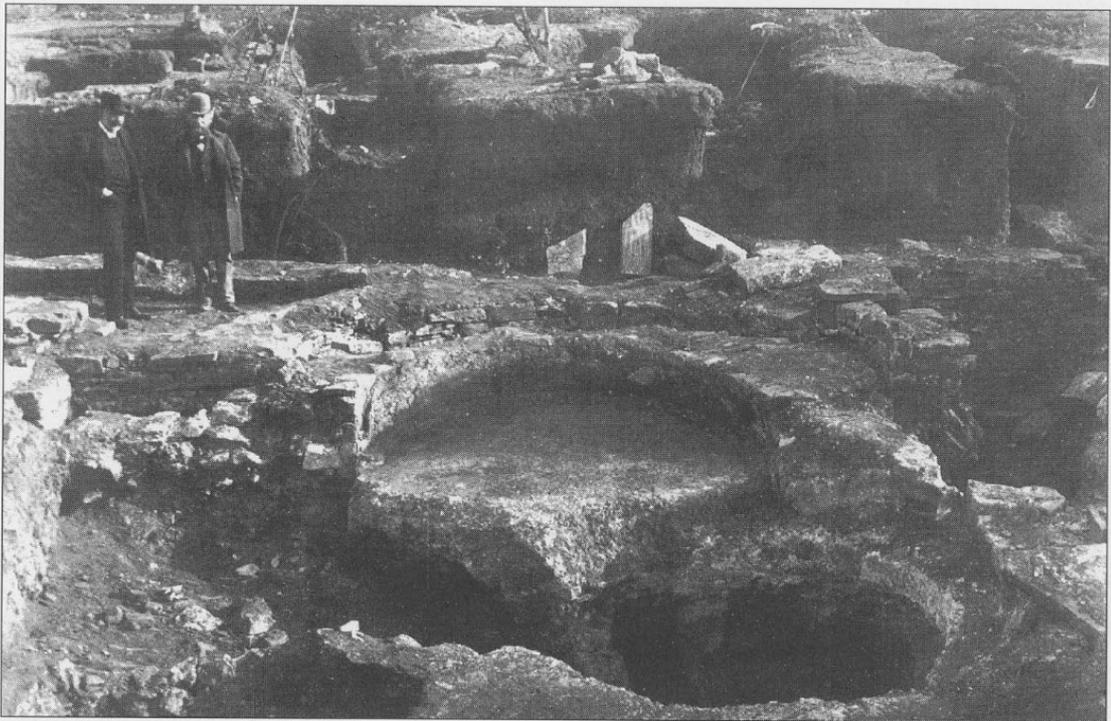


2001. Qui, nel 1949, furono individuate tracce di pavimenti musivi che si estendevano anche nell'area oggi occupata dal n. civ. 127 di viale Miramare, sede della gelateria "Pipolo".

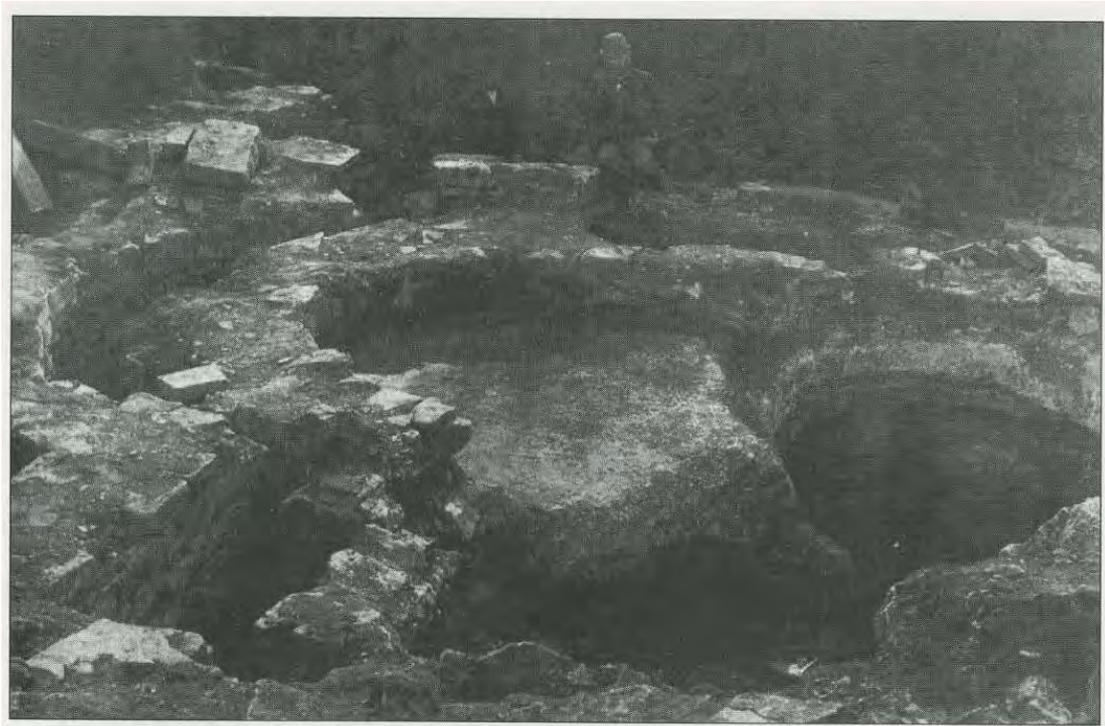


Le fasi della Villa romana di Barcola.

Il *Diadoumenos*. Da MIAN 2008.



Scavi delle ville romane di Barcola. 1890-91. CMSATs. – foto 4/1156. Da ZUBINI 1995, p. 65.

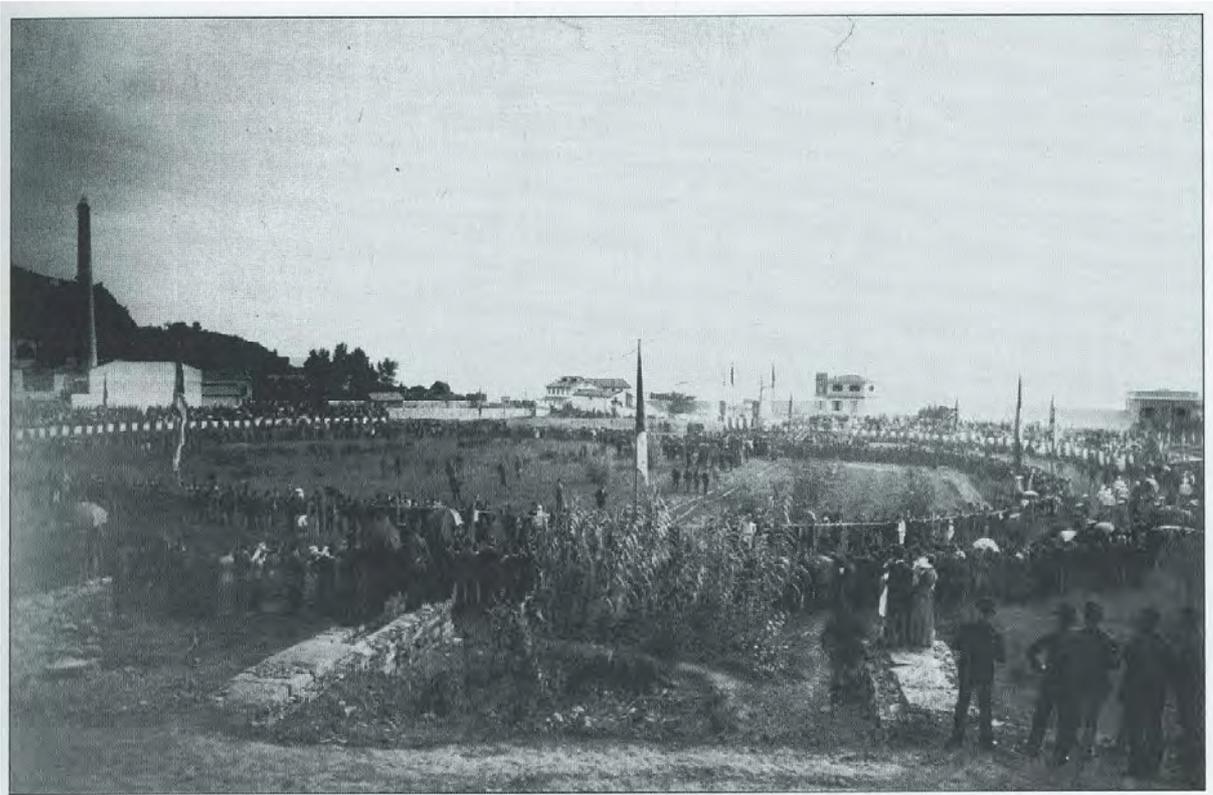


Scavi delle ville romane di Barcola. 1890-91. CMSATs. – foto 4/1157. Da ZUBINI 1995, p. 65.



Lungo via del Cerreto, in corrispondenza de fondo n.tav. 763, adiacente alla strada che dava sull'allora nuovo edificio scolastico, il Puschi nel 1903 rinvenne una grande cisterna (8,2 x 3,8 x 3 m di profondità), riconosciuta come romana per la tecnica costruttiva: pareti in pietra impermeabilizzate in cemento, spesse 0,60 m, con fondo in pietra, ricoperto pure in cemento. Il lato minore presenta una chiavica costituita da una lastra in pietra d'Istria, recante due fori circolari. Da qui l'acqua passava in un canale a sez. quadrata rivestito in laterizio. Puschi rinvenne una moneta in bronzo di Augusto ("bronzo mezzano ... avente al rovescio un'ara e la leggenda provident s-c")<sup>8</sup>.

Alcune strutture forse pertinenti alle ville, posizionabili attorno all'asse di via del Cerreto sono visibili in una fotografia risalente ad un momento immediatamente precedente agli scavi del 1890-91 quando l'area delle ville, sino ad allora ineditata e destinata ad ospitare colture era stata occupata da un rudimentale velodromo.



Il velodromo di Barcola e il primo piano le strutture preesistenti. 1888-1890. CMSATs., foto 21/10605. Da ZUBINI 1995, p. 309.

<sup>8</sup> PUSCHI 1903; Terre di Mare 2008, UT 9.



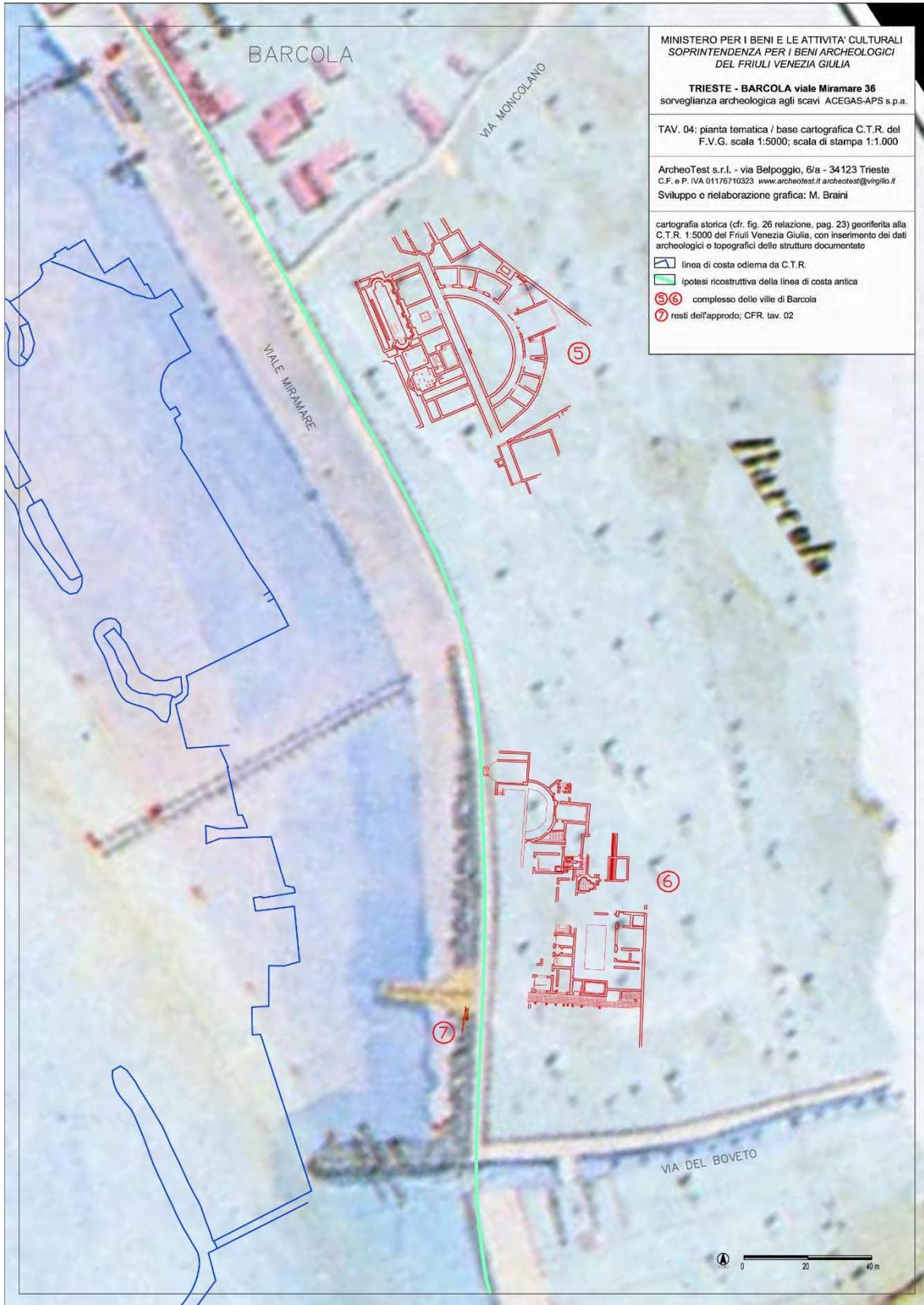
Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



L'area delle ville di Barcola prima degli scavi. 1873. CMSATs., foto 21/11715. Da ZUBINI 1995, p. 70.



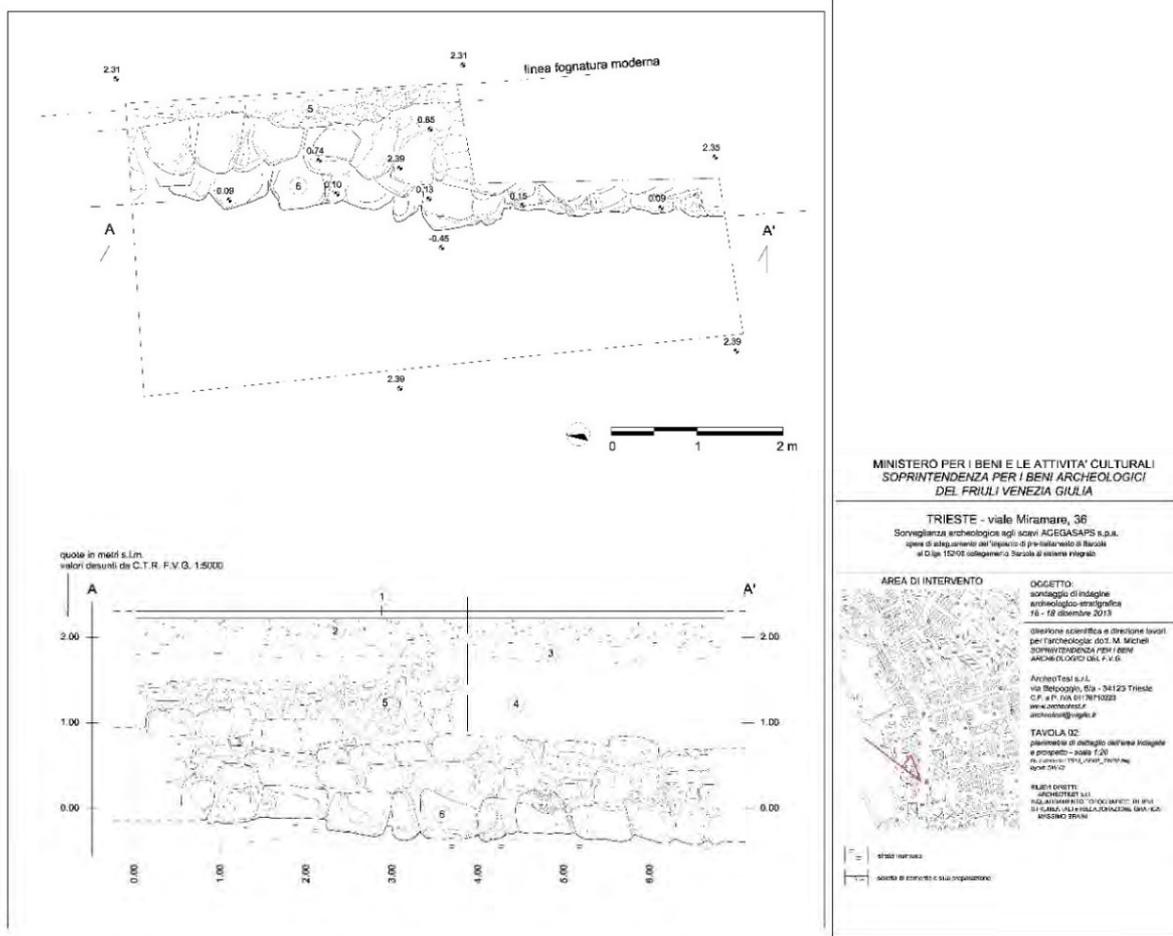


Durante uno scavo recente<sup>9</sup> effettuato al di sotto del selciato di viale Miramare, presso l'incrocio con la via del Boveto è stato individuato un tratto di banchina in grossi blocchi arenacei molto levigati dall'azione marina, con ogni probabilità riferibile all'epoca romana.



La banchina romana di Barcola. Da TS14VMM36.

<sup>9</sup> TS13VMM36.



Rilievo e prospetto della banchina romana di Barcola. Da TS14VMM36.

Va anche annotato che tutta l'area marina antistante Barcola è caratterizzata dalla presenza di una complessa articolazione di strutture marittime (dighe, moli in rovina), su una delle quali sono documentati fotograficamente i resti di una torre a pianta circolare.



In secondo piano, alle spalle del porticciolo e dell'edificio oggi sede della Canottieri Nettuno, le strutture marittime di Barcola e i resti della torre circolare. Da ZUBINI 1995, p. 110.

Altre ville suburbane di epoca romana in prossimità della superficie d'estensione del Porto Franco Vecchio sono state individuate nell'area della stazione ferroviaria.

Tra piazza della Libertà e via S. Anastasio Il Puschi menziona generiche "tracce" di un edificio, individuate durante gli scavi fondazionali per la costruzione del Palazzo Kallister, nel 1881; dal Generini apprendiamo trattarsi di un pavimento a mosaico che non venne recuperato, e frammenti laterizi. Gli scarsi dati disponibili non consentono alcuna proposta di datazione<sup>10</sup>.

In piazza della Libertà in seguito ai lavori per la costruzione di Palazzo Economo, nel 1885, nell'area del giardino, al limite Ovest, vennero in luce alcuni muri ed un pavimento a mosaico bianco; fra i materiali numerose monete, oggetti bronzei e fittili, un mattone bollato Imp(eratoris) Anto(nini) Aug(usti) Pi(i). La datazione del complesso può essere collocata al II secolo d.C.<sup>11</sup>.

In via R. Manna in occasione della costruzione della scuola, intorno al 1910, venne individuato il muro perimetrale, più o meno conservato sui singoli lati, di una corte presumibilmente porticata, forse a due piani, cui sarebbero riferibili le colonne di diverso ordine rinvenute in loco. All'interno del quadrilatero si conservava un tratto di pavimentazione in cocciopesto. Allo stesso complesso,

<sup>10</sup> VENTURA 1996, scheda 104, p. 107. *Terre di mare* 2008, UT168.

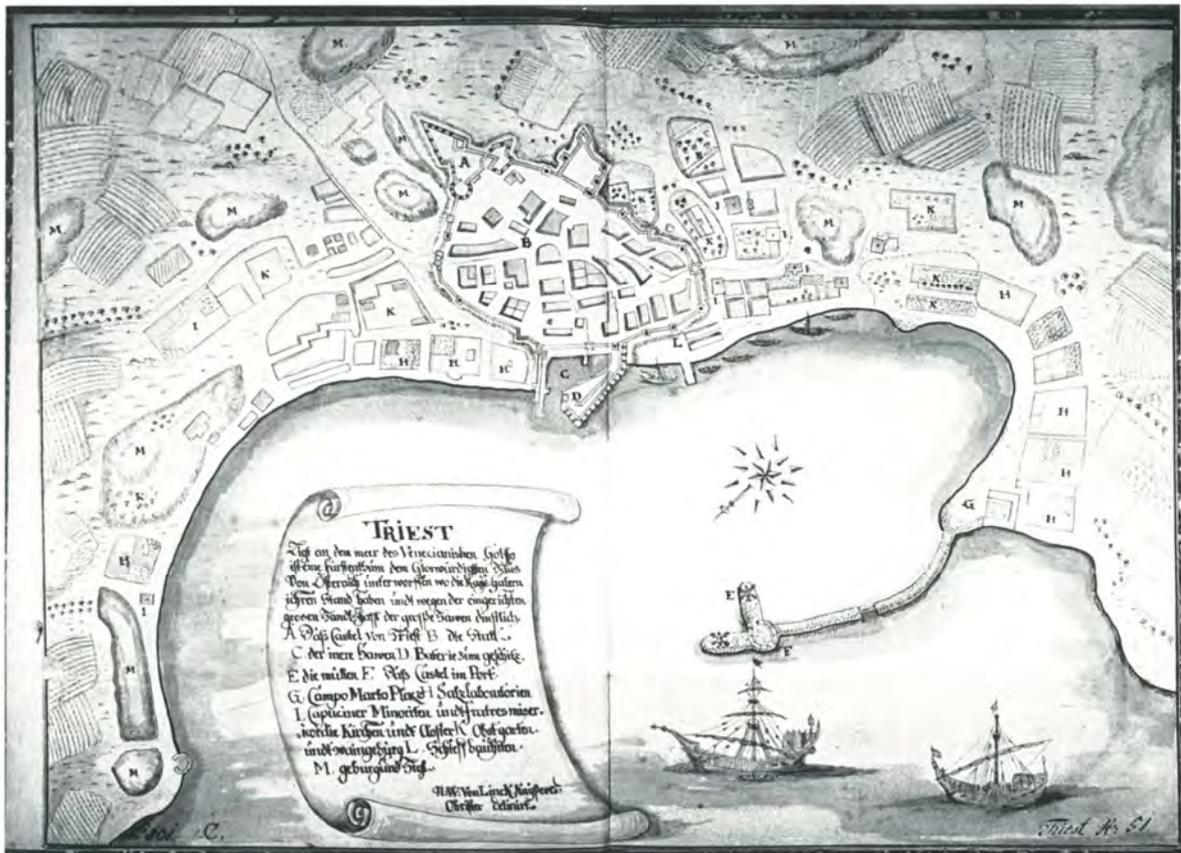
<sup>11</sup> VENTURA 1996, scheda 105, p. 107. *Terre di Mare* 2008, UT 165.



interpretato come villa, apparteneva più ad est un angolo di muratura in pietra calcarea con due basi di colonna in posto. Il materiale comprendeva ceramica, laterizi ed alcune monete di Druso, Adriano e Crispo. In base ai reperti si può proporre una datazione nell'arco cronologico fra il I ed il II secolo d.C.<sup>12</sup>.

In via Belvedere 11, in occasione dello scavo per l'acquedotto di Aurisina, intorno al 1900, ci si limitò al recupero di alcuni pezzi di monumenti sepolcrali, in particolare un cippo con pedatura, un frammento di base, un coronamento di ara ed un acroterio; vennero raccolti inoltre laterizi, di cui si ipotizza, per la particolare conformazione, la pertinenza alla volta di una camera sepolcrale, e due monete di Claudio e di Antonino Pio. La datazione è collocabile fra il I e II secolo d.C.<sup>13</sup>.

Alle spalle del Porto Vecchio, nel rione di Gretta, si colloca un altro ritrovamento antico. E' probabile che il toponimo Gretta derivi da "Creta" o "Creppa", ad indicare rocce che scendono<sup>14</sup> a picco verso il mare, ed in effetti la geomorfologia dell'area vede oggi come nelle prime rappresentazioni cartografiche la presenza di un brusco salto di quota (marcato dal ripido tracciato della salita della Madonna di Gretta) sino alla sottile fascia litoranea dove si trovava la punta della Musella (vd. *infra*).

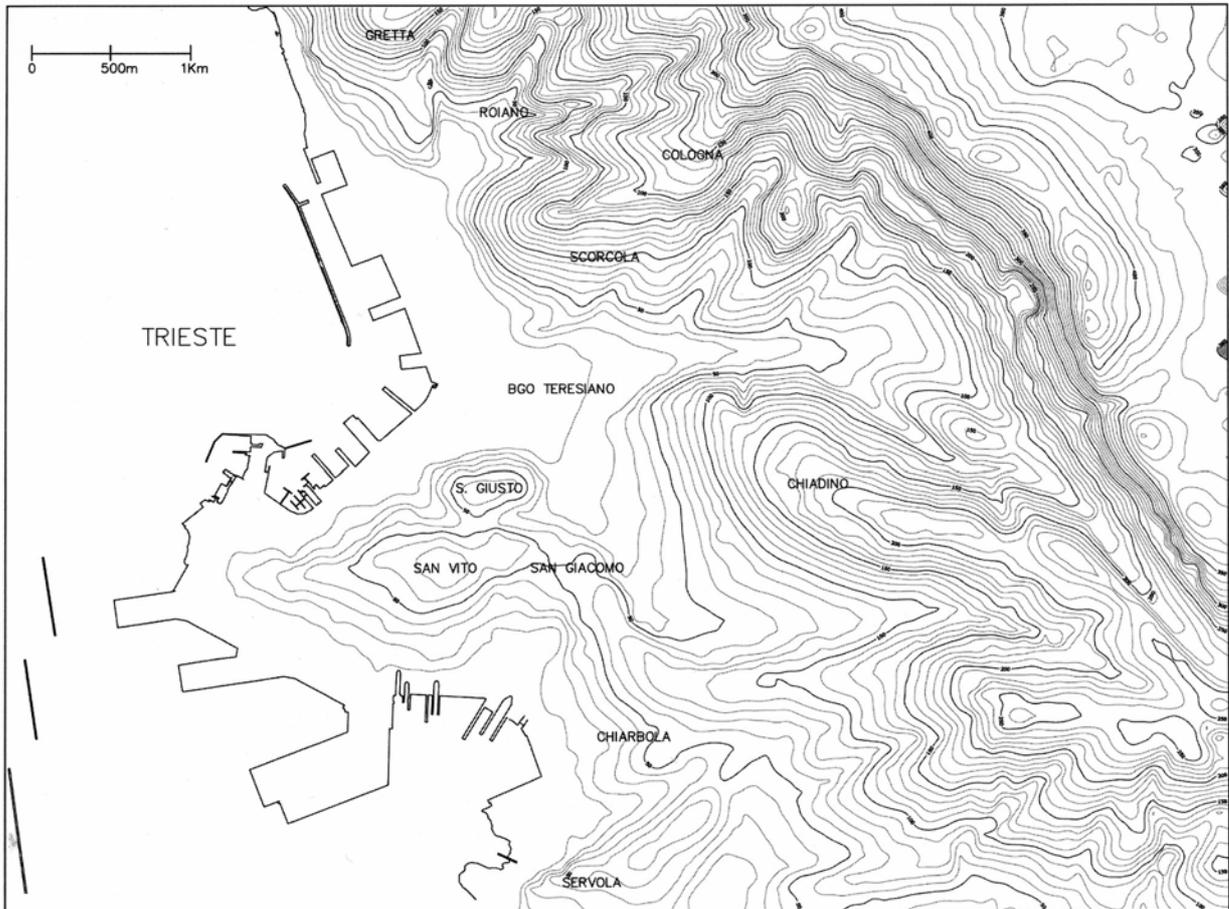


N.W. von Linck. *Triest*. 1718 ca. Da GODOLI 1984, Fig. 25, p. 45.  
In basso a dx i volumi codificati con la lettera M indicano i dirupi o scogliere di Gretta.

<sup>12</sup> VENTURA 1996, scheda 106, p. 107. *Terre di Mare* 2008, UT 199.

<sup>13</sup> VENTURA 1996, scheda 107, pp. 107-108. *Terre di Mare* 2008, UT 201.

<sup>14</sup> UBALDINI 1987, p. 29.



Da MORSELLI 2007, p. 5, Fig. 3. Carta orografica di Trieste (elaborazione di S. Gonizzi Barsanti da CTR).  
In alto a sx il ripido versante di Gretta.

Il ritrovamento di Gretta è costituito dalla stipe emersa nel 1904 da uno sterro per porre le fondamenta di una casa al n. 424 della via di Gretta a un metro di profondità<sup>15</sup>: era formata da una ventina di statuine di Ercole, le più antiche delle quali risalivano ancora al V secolo a. C., mentre le più recenti erano databili alla prima metà del I a. C., epoca in cui probabilmente la stipe fu costituita<sup>16</sup>.

Risulta che poco prima, a qualche distanza, venne ritrovata in un orto contiguo alla casa al n. tav. 424 della via di Gretta "la figura di un'Iside con Horus bambino in grembo, alta m 0,075, ben conservata e con bella patina verde. La figura è cavata da una lamina poco grossa, ripiegata per rappresentare la dea sedente. ... pretta fattura egiziana e di rozzo lavoro riprodotte il solito tipo di Iside madre, è provvista di sotto di un perno da impostare in una base. Essendo stata trovata alquanto

<sup>15</sup> GAHEIS 1908, pp. 239-240: "Nella realtà di Gretta n. tav. 424, ove da poco sorge una casetta sul versante a nord della strada, la quale attraversando questo sobborgo di Trieste conduce a Prosecco, or son tre anni fa, fu trovata dal proprietario Giovanni Bisiak una ventina di statuette in bronzo, di cui ebbi notizia dal di lui cognato". "Secondo le informazioni avute e le ricerche fatte sul luogo, tutte le figurine, eccetto l'Iside, furono scoperte nel sito del muro meridionale della casa: l'Iside invece venne alla luce nell'orto dell'attigua casa segnata col n. tav. 299. La gente di casa non rammenta d'aver visto avanzi in pietra o di qualsiasi costruzione, che potessero permettere di supporre l'esistenza di un qualche edificio antico; anzi quei paraggi al tempo della scoperta erano deserti e le figurine, eccetto l'Iside, erano disperse in un circuito di un metro quadrato all'incirca. Altre indagini per trovare di più sarebbero riuscite vane. Questo è quanto potei rilevare sulla scoperta".

<sup>16</sup> CASSOLA GUIDA 1978, pp. 8-10, 16-29, nn. 1-14. MODUGNO 2000, p. 60. Il 26 dicembre 1907, 13 Ercoli e 1 Iside vennero acquisiti da parte del Museo di Storia ed Arte di Trieste dal signor Giovanni Bisiach (VIDULLI TORLO 2013, nota 4).



discosta dal tesoretto degli Ercoli non starà in relazione con questo ed è senz'altro un idolo importato dall'Egitto"<sup>17</sup>. Secondo M. Vidulli Torlo "si tratta di un amuleto di epoca tarda (VI-III sec. a.C.) che potrebbe essere arrivato a Tergeste nella borsa di un egiziano o in quella di un romano seguace della dea, in un periodo ipotizzabile tra epoca cesariana e primo impero. Di certo può essere arrivata anche con un marinaio o mercante nell'Ottocento, ma è stata smarrita proprio a pochi passi da dov'era sepolto il Tesoretto"<sup>18</sup>.

Il santuario di Ercole doveva collocarsi in posizione scenografica, sul ripido versante della "Gretta" ed era situato in corrispondenza della viabilità (o di un ramo di essa) che in epoca romana conduceva a *Tergeste* verso Aquileia. Secondo V. Degrassi tratta di una "via che si teneva alta, snodandosi lungo il coglione carsico" e passando "obbligatoriamente per Prosecco-Contovello, raggiungendo *Tergeste* e il suo porto attraverso il passo di Moncolano e la direttrice oggi percorsa da Strada del Friuli – via Udine"<sup>19</sup>. Va tuttavia rilevato che non esistono ritrovamenti di porzioni di viabilità antica lungo Strada del Friuli.

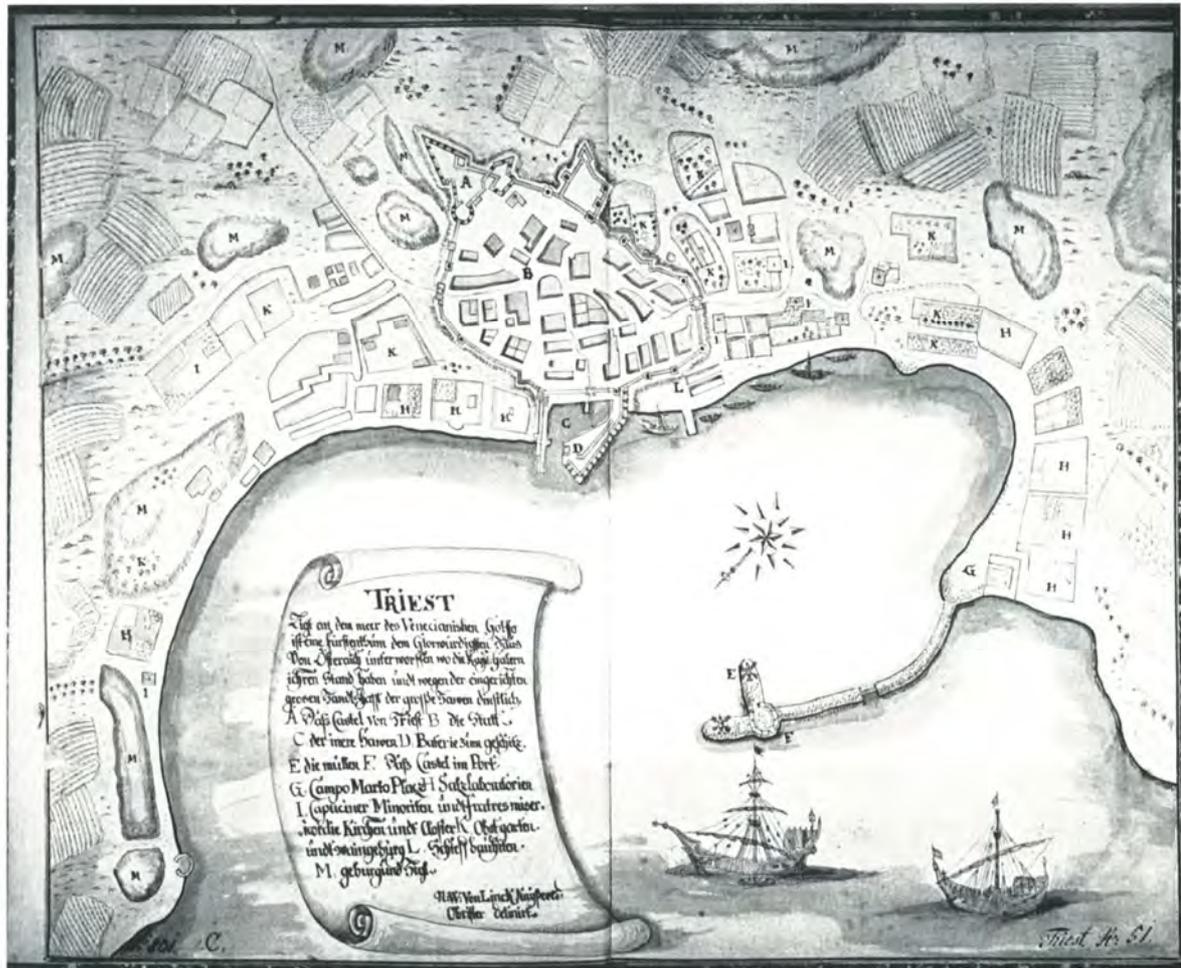
L'area di Gretta cominciò ad essere edificata sistematicamente a partire dalla fine dell'Ottocento mentre precedentemente aveva mantenuto un carattere rurale testimoniato da alcune vedute nelle quali tra l'altro, si notano relitti strutturali e, forse, un percorso tra essi compreso ed evolvente in direzione di Trieste.

---

<sup>17</sup> GAHEIS 1908, p. 246.

<sup>18</sup> VIDULLI TORLO 2013, pp. 9-10.

<sup>19</sup> DEGRASSI 2014, p. 126.



N.W. von Linck. *Triest*. 1718 ca. Da GODOLI 1984, Fig. 25, p. 45.  
In basso a dx i volumi codificati con la lettera M indicano i dirupi o scogliere di Greta.



Bronzetto raffigurante Iside che allatta Horus. Da VIDULLI TORLO 2013.  
Bronzetto di Ercole combattente. Da MODUGNO 2000.

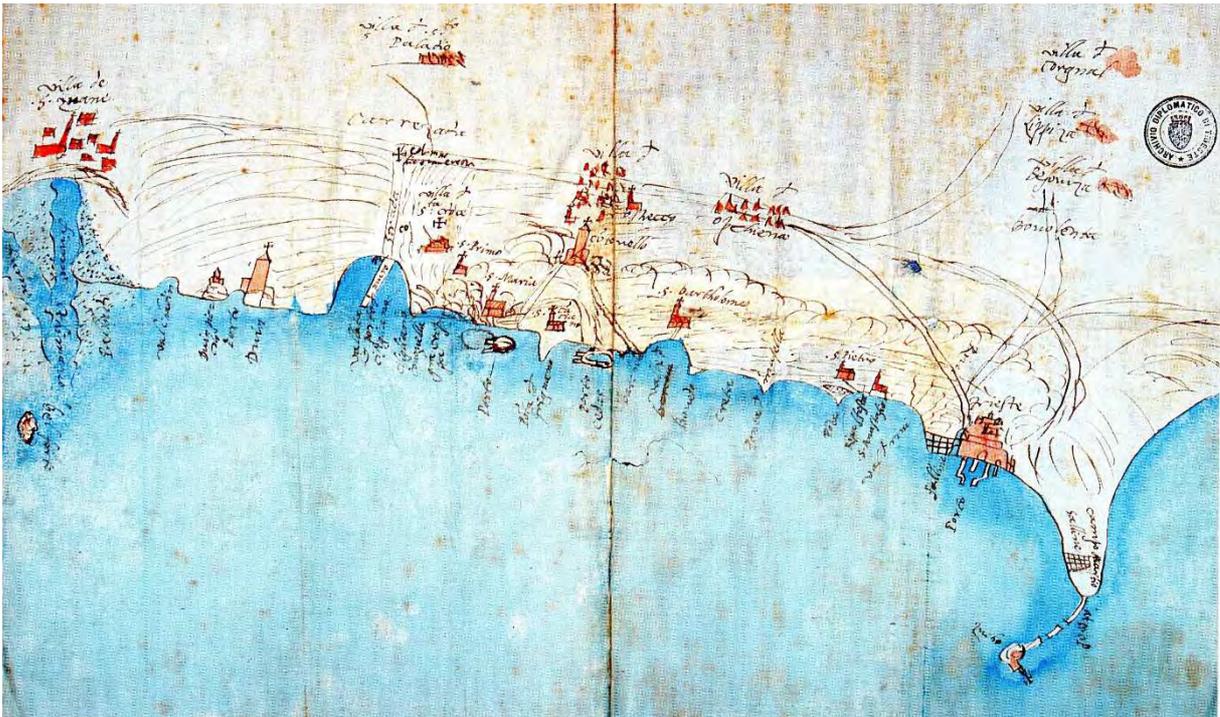


Bronzetti di Ercole combattente. Da <http://www.museostoriaeartetrieste.it/portfolio/sale-romane/#stipe>.





Altre componenti archeologiche di prossimità dell'area del Porto Vecchio, collocate sempre al di fuori del suo perimetro, sono riferibili all'epoca medievale. Molte di esse sono visibili nella più antica iconografia disponibile per la fascia costiera in esame, il disegno opera di Giusto Girardi<sup>20</sup> comprendente il litorale dal Timavo alla Punta di Campo Marzio, databile alla metà del XVI s.



G. Girardi. La fascia costiera e gli insediamenti del primo entroterra tra Trieste e la Punta del Campo Marzio e S. Giovanni del Timavo. Metà del XVI s. ASTs. 12 A 2/16, 1.

Partendo dal nucleo urbano di Trieste, il primo elemento ad essere caratterizzato sono le *Salline* a lato della città, nell'area oggi occupata dal Borgo Teresiano, documentate sin dal 1253<sup>21</sup>.

Dalle saline il profilo costiero descrive una rientranza marcata indicata come *val d(e) riui*, valle dei rivi, segnata dal percorso di quattro torrenti<sup>22</sup>. All'interno di questa rientranza, lungo la fascia costiera, si trova la chiesa di S. Anastasio<sup>23</sup> di cui rimane memoria nella toponomastica cittadina nella via S. Anastasio dove oggi sorge la chiesa del Cuore Immacolato di Maria.

<sup>20</sup> Justus di Girardis o Giusto Girardi o Giraldis, eminente cittadino e consigliere di Trieste morto nel 1563. Nell'Archivio Diplomatico si conservano numerosi suoi scritti ed i registri della Vicedomineria da lui compilati in qualità di Vicedomino negli anni 1559 e 1561 (UBALDINI 1987, p. 32).

<sup>21</sup> ROSSETTI 1884, p. 444, con datazione 1150 corretta al 1253 nella premessa firmata "La Direzione", p. 440.

<sup>22</sup> Sull'idrografia dell'area vd. CAPRIN 1897, p. 10: "Nove rivi scorrevano assidui. Quello di S. Giovanni raccoglieva tutti gli scoli di vene vive che incontrava sulla sua strada ed era attraversato da ponti di legno; si univa al rio delle Sex Fontanis che muoveva le ruote delle concie alle Zudecche in Pondares, o Pontaris, cioè ponte delle aie e quindi tutte e due sotto il nome di rio Grande lambivano la Val de rif o Valdirivo, spartendosi nelle roste di alcuni mulini e sfogando in mare presso il campo dei Sambuchi".

<sup>23</sup> La chiesa ha una matrice trecentesca essendo citata nell'opera di G. Caprin (1897, p. 109): "Fuori porta Riborgo, sulla strada che lambiva i lucidi specchi delle saline, sorgeva S. Nicolò de Marinai; e un po' più in giù St. Anastasio".



In corrispondenza di una *Po(n)ta* si trova quindi la chiesa di S. Pietro<sup>24</sup>, non posizionabile con precisione nella topografia cittadina attuale. Doveva comunque essere prossima alla Torre S. Piero<sup>25</sup> ricordata a livello di toponomastica dalla via Tor S. Piero a Roiano.

L'evoluzione del perimetro costiero vede la *Ponta d(e) musella* seguita da *Creta*, *Gretta*, sino alla punta di *Bouedo* dove sfocia il torrente Boveto in corrispondenza dell'attuale incrocio tra via Boveto e viale Miramare. Quindi, sull'insenatura della *valle d(e) Barcola* si trova la chiesa di S. *Bartholomeo* corrispondente all'attuale, risalente al XIV secolo<sup>26</sup>.

Stando al disegno del Girardi, nel XVI s. non esisteva una viabilità litoranea e le diverse località dovevano essere quindi raggiunte via mare<sup>27</sup> essendo il traffico via terra garantito dalla via carraia dell'altipiano che proveniva da S. Giovanni del Timavo e avanzava in direzione di Trieste passando per Aurisina, S. Pelagio, S. Croce, Prosecco, Opicina, proseguendo poi per Longera<sup>28</sup>. Dalla carraia una serie di percorsi scendeva verso Grignano, Barcola e altri insediamenti costieri, in particolare dallo snodo di Prosecco/Contovello dove dal Trecento è documentato il castello di Moncolano<sup>29</sup>.

Oltre alle presenze riordinate nella pianta del Girardi, vanno segnalate altre componenti di epoca medievale presenti a Barcola. I due più antichi documenti noti nei quali è citato il nome del borgo rivierasco in rapporto a traffici di legnami risalgono al 1325:

“Item soldos octo parvorum datos Jacobo de Ciucha qui ivit Barcolam ad honerandum travibus super palustribus qui portati fuerunt ad castrum Moncholani die eodem (vigesimoquinto mensis novembris)”; “Item soldos vigintiquatuor parvorum datos quatuor hominibus qui conduxerunt trabes ad Barcolam die eodem (quinto mensis januari)”<sup>30</sup>.

In via A. Illersberg 7/1 è situata la casa di proprietà della famiglia Burlo che tra il 1448 e il 1450 ospitò a più riprese il vescovo di Trieste e futuro papa Enea Silvio Piccolomini. Sulla casa era stata murata una lapide con lo stemma dei Burlo, l'anno MDXXII e il motto AMICORUM HOSPITIUM<sup>31</sup>.

In via A. Nicolodi 11 si trova una torre cilindrica a tre piani con balconata in legno, originariamente di proprietà della famiglia dei Giuliani che l'abitavano già verso la metà del Seicento; potrebbe trattarsi di una torre o vedetta oppure di un granaio o un mulino<sup>32</sup>.

<sup>24</sup> In RUTTERI 1950, p. 272 la cappella di S. Pietro viene datata su base documentaria all'XI e al XIV secolo, citando rifacimenti avvenuti in epoca posteriore. Si attesta che fu abbattuta negli anni Sessanta del Settecento per la realizzazione del Lazzaretto S. Teresa. E' riportato anche che “l'unico ricordo superstite di questo tempio sta in quella statuetta di S. Pietro, che, giunta in possesso del negoziante Francesco

*Santo Romano, venne dallo stesso collocata nel 1824 in quella nicchietta all'inizio della strada che portava alla chiesa parrocchiale di Roiano, e che tutt'ora esiste all'ombra degli archi che dalla via Tor San Piero immettono in quella di Montorsino*”.

<sup>25</sup> CAPRIN 1897, p. 32: “Nella valle del Rivo sorgevano due torri isolate, una chiamata Blanca o del Biancol, l'altra Pendola o Pendolati; una terza, la più esposta, detta Tor S. Piero, guardava la strada che scendeva da S.ta Croce, già invigliata sul fianco del monte dal castello di Moncolano (...)”.

<sup>26</sup> NAVARRA 1990, p. 121.

<sup>27</sup> Circostanza parzialmente confermata dal fatto che dopo le processioni medievali dell'Annunziata che per via terra raggiungevano Grignano (dove “eravi concorso e fiera”) da Trieste, percorrendo le vie dell'altipiano, “nobili come plebe”, “ritornavano per via di mare con barche” (GASPARINI 1932, citando P. Kandler).

<sup>28</sup> UBALDINI 1987, p. 12.

<sup>29</sup> Sul castello di Moncolano: COLOMBO 1998.

<sup>30</sup> ZUBINI 1995, p. 24.

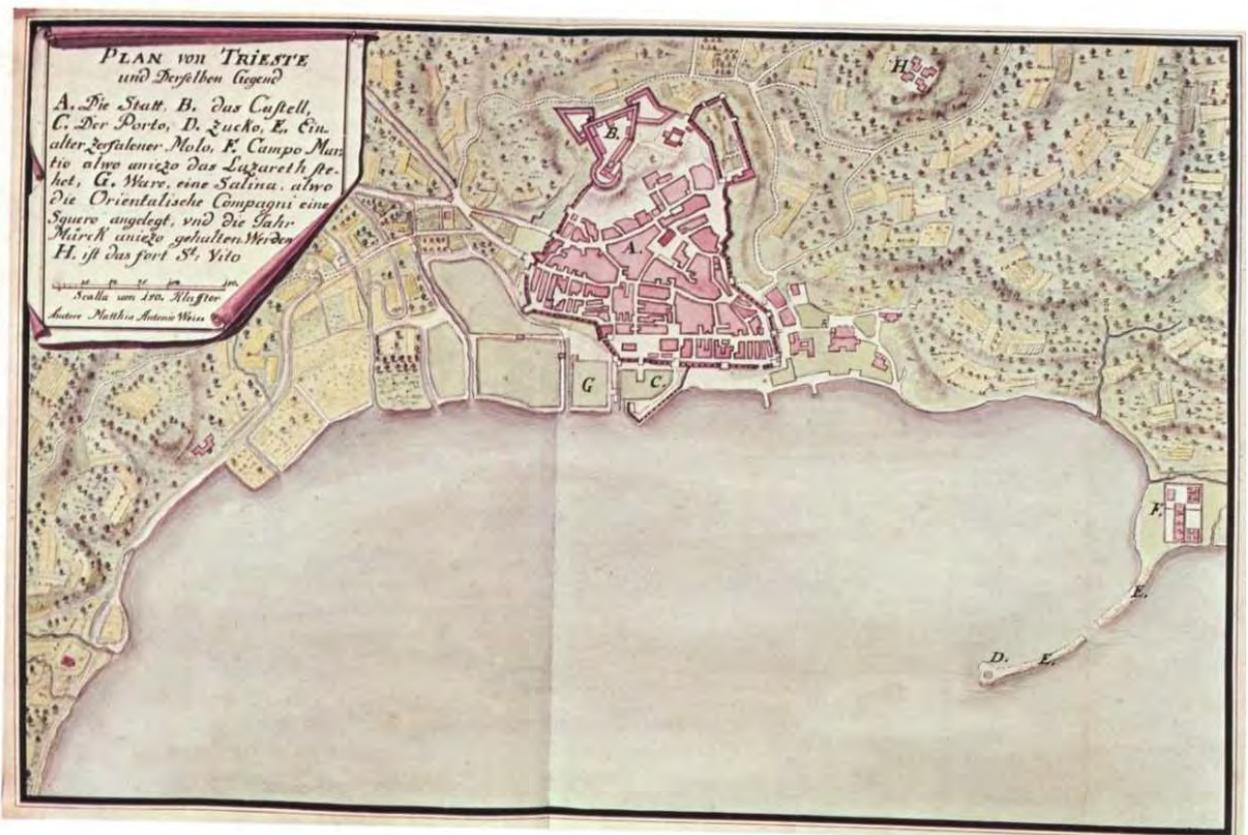
<sup>31</sup> ZUBINI 1995, pp. 24-25.

<sup>32</sup> ZUBINI 1995, p. 25.



Va inoltre aggiunto che la via di Bonafata è un antroponimo trecentesco documentato da un testamento del 1327 nel quale compare “Domina Bonafata”, vedova di Giusto de Leo<sup>33</sup>; anche via Moncolano è un toponimo legato al percorso di raccordo tra Barcola e il sovrastante castello trecentesco di Moncolano presso Contovello<sup>34</sup> e via del Boveto è un idronimo derivante dal “potocco” così denominato che scorre interrato sotto l’asse stradale<sup>35</sup>.

Rispetto al quadro geomorfologico e insediativo riprodotto nel disegno del Girardi, nelle cartografie di epoca successiva, datate entro la prima metà del 1700, intervengono alcune variazioni.



A. Matthia Weiss. *Plan von Trieste*. 1730. Vienna, OFW: C 16/35. Da CAPUTO 1982, p. 16, n. cat. III. A destra si notano la viabilità litoranea, il Belvedere e la chiesa di S. Pietro.

Nella carta del 1730 ad opera di A. Matthia Weiss, *Plan von Trieste* (vd. *supra*), è tracciato con chiarezza un percorso litoraneo che dallo snodo viario al di fuori della torre/porta di Riborgo del centro fortificato di Trieste attraversa l’area a coltivo alle spalle delle saline, percorsa dai vari rivi, e raggiunge la penisola presso la quale è posizionata la chiesa di S. Pietro, apparentemente su un terreno in leggero rilievo tra due torrenti, uno dei quali è noto come rio Martesin (vd. *infra*). Nel punto in cui la strada

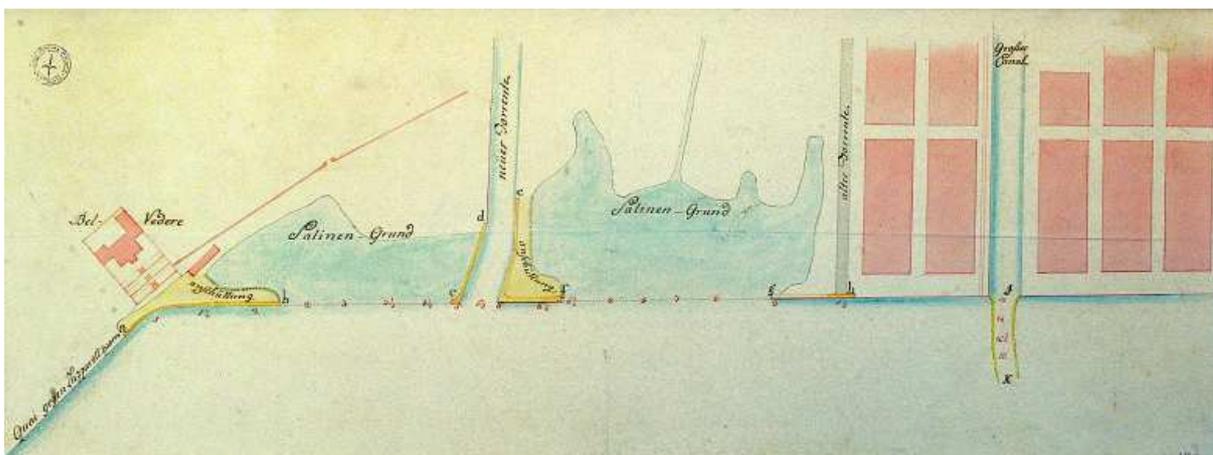
<sup>33</sup> ZUBINI 1995, p. 52.

<sup>34</sup> COLOMBO 1998.

<sup>35</sup> ZUBINI 1995, p. 23.



toccava la linea di costa è collocato il Belvedere, un'architettura di diletto a scopi panoramici documentata già dagli anni Sessanta del Seicento<sup>36</sup> che doveva sorgere presso l'attuale tracciato stradale di via Belvedere, lungo una linea di banchina strutturata.



Allineamento per il lungomare del Borgo Teresiano. 1770. ADTs. n. ingr. 139836. A destra il Belvedere. Da *Piani e progetti 1453-2001*.

Dopo gli anni Trenta del Settecento la fascia costiera in esame è interessata dalla realizzazione di architetture militari, in particolare di batterie di cannoni a difesa del porto di Trieste. La *Pianta della città e del territorio di Trieste* di Giovanni Pallavicini, datata al 1734 è dedicata al posizionamento delle batterie con l'indicazione delle relative linee di fuoco.

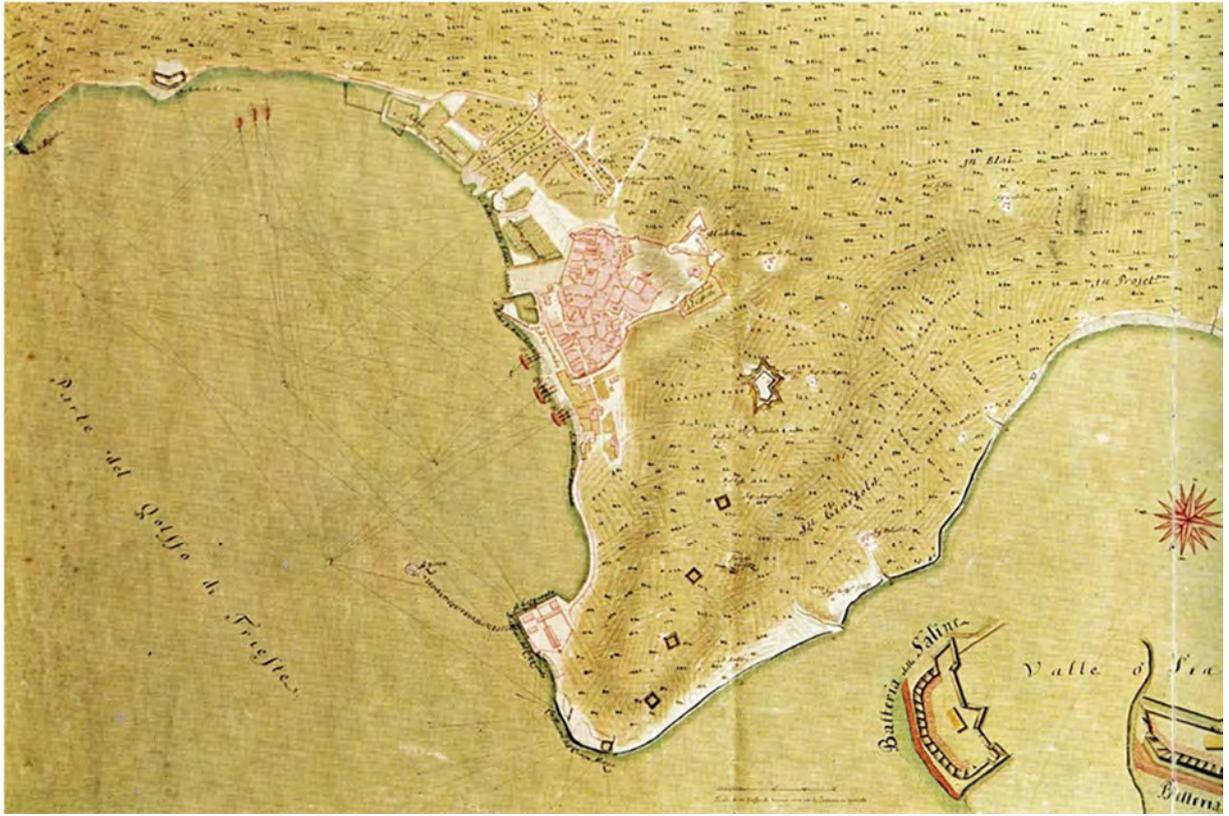
La batteria principale è quella di S. Pietro, realizzata sulla punta accanto all'omonima chiesetta; un'altra batteria minore, forse presente già nel 1718<sup>37</sup>, si trovava in corrispondenza della punta della Musella, collegata alla prima da un percorso litoraneo.

Componenti fondazionali in muratura d'arenaria molto probabilmente riferibili alla batteria della Musella sono state recentemente esposte al di sotto del selciato di viale Miramare, all'altezza dei nn. civv. 71 e 73<sup>38</sup>. E' stata anche identificata la strada costiera che portava alla batteria, con selciato in pietrisco compatto contenuto da una spalla in bozze arenacee a monte e da uno spigolo strutturato di banchina verso il mare.

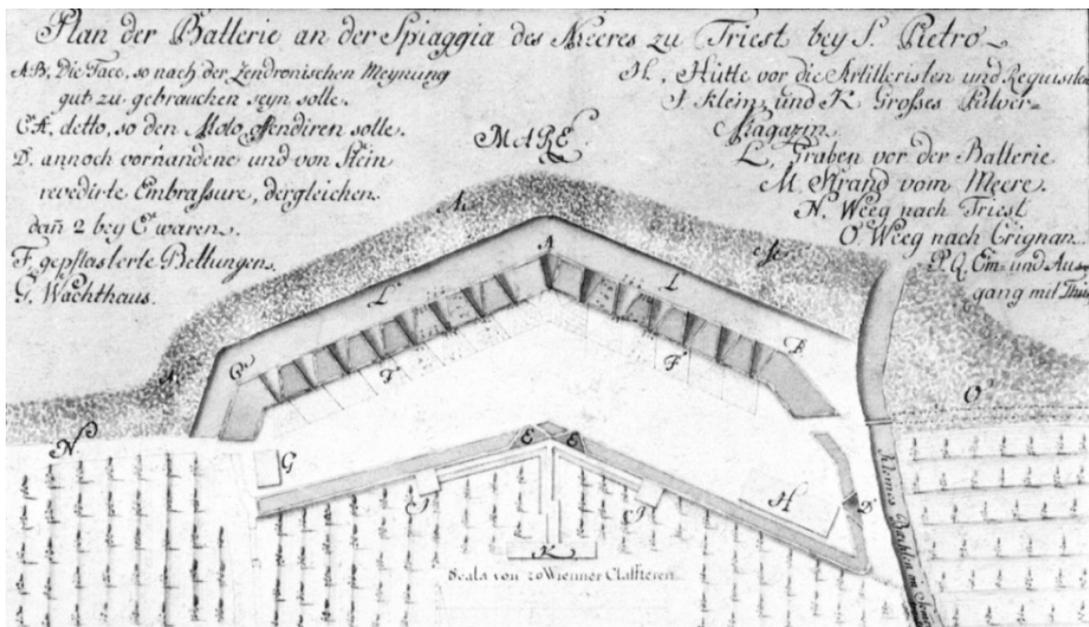
<sup>36</sup> Il Belvedere è riprodotto in KANDLER 1856 alla Tav. XVIII, 1660 Imperatore Leopoldo I.

<sup>37</sup> La batteria compare infatti sotto la lettera M nel noto disegno di Trieste fatto su indicazioni di C. Donadoni e allegato alla Supplica del Porto Franco del 1718, più volte edito (ad es.: *Maria Teresa, Trieste e il Porto* 1980, p. 126).

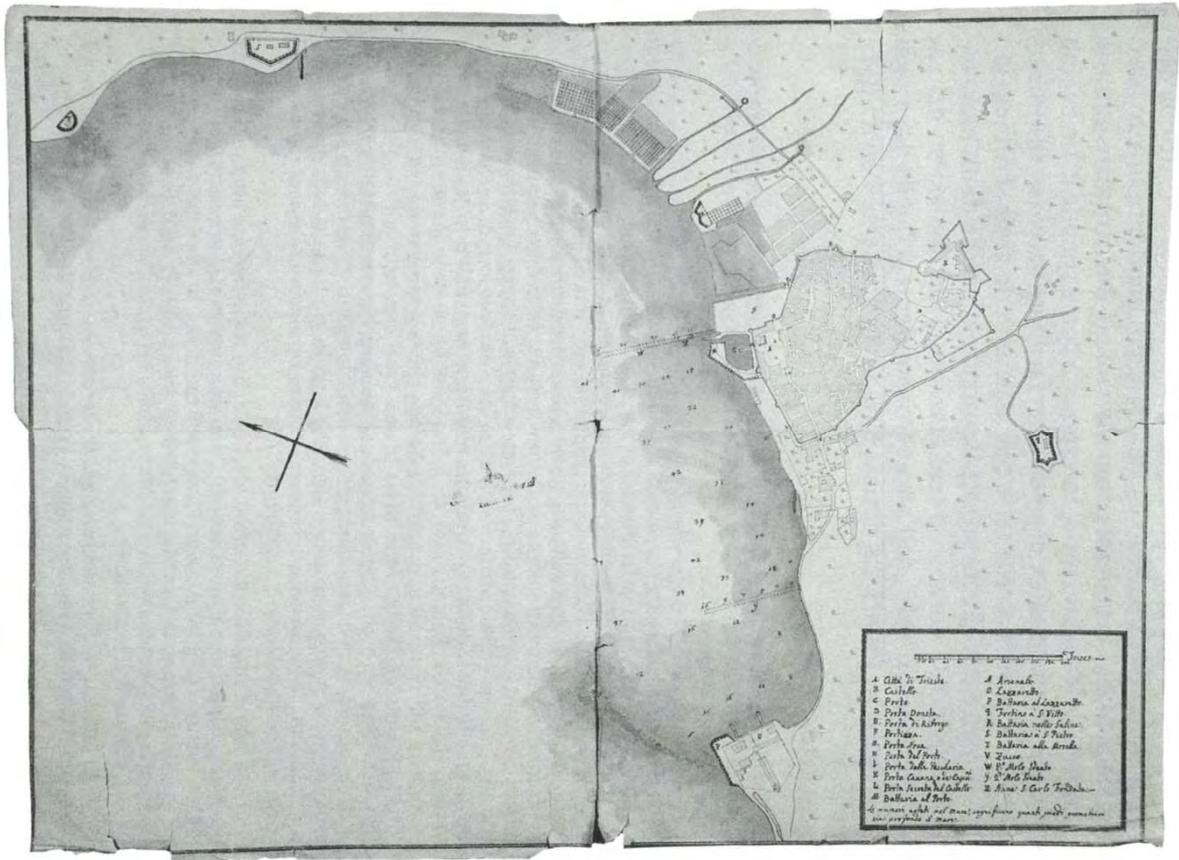
<sup>38</sup> TS14VMM.



G. Pallavicini. *Pianta della città e del territorio di Trieste*. 1734. Vienna, OKW.: Inland C III Enveloppe D; a) Triest n. 12. Da CAPUTO et al. 1982, pp. 38-39. N. cat. XX. In alto a destra, la batteria di S. Pietro.



F.C. de Gerhard. *Batteria di S. Pietro*. 1760. Vienna, OFW.: M 40/3. Da CAPUTO et al. 1982, p. 53, n. cat. 15.



Autore ignoto. Senza titolo. 1740-1750(?). BCTs.: 4 L 1/456. Da RIAVEZ 1995, Tav. 3. In alto, a destra, le batterie di S. Pietro e della Musella.



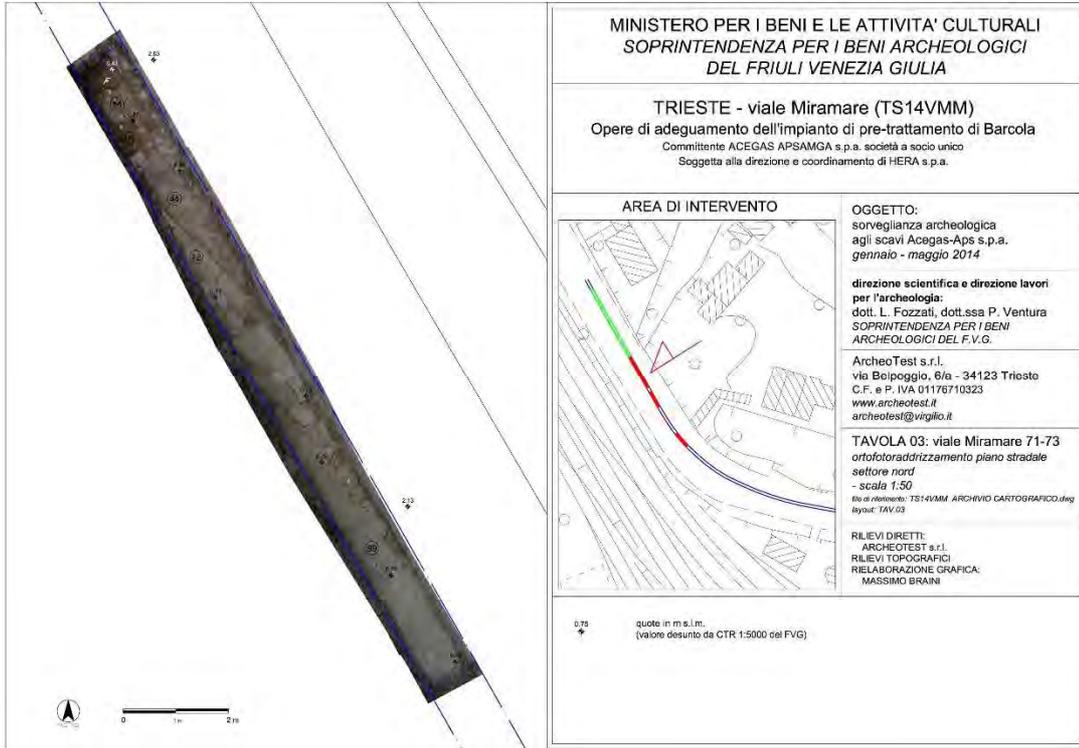
Comune di Trieste



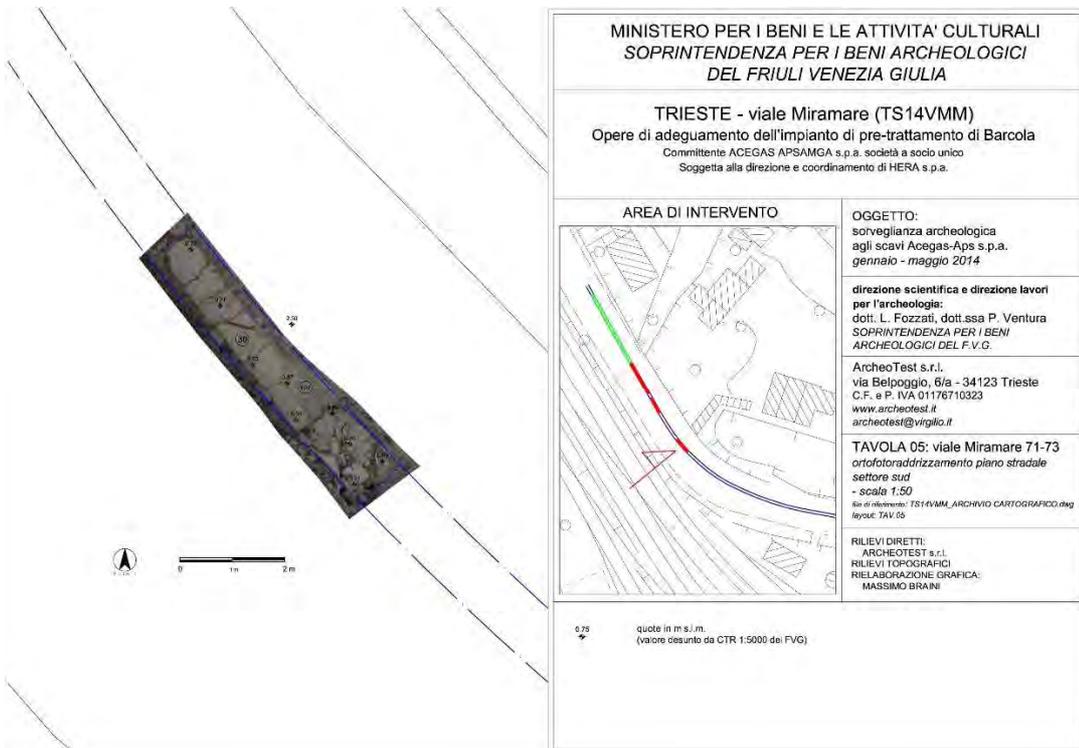
Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



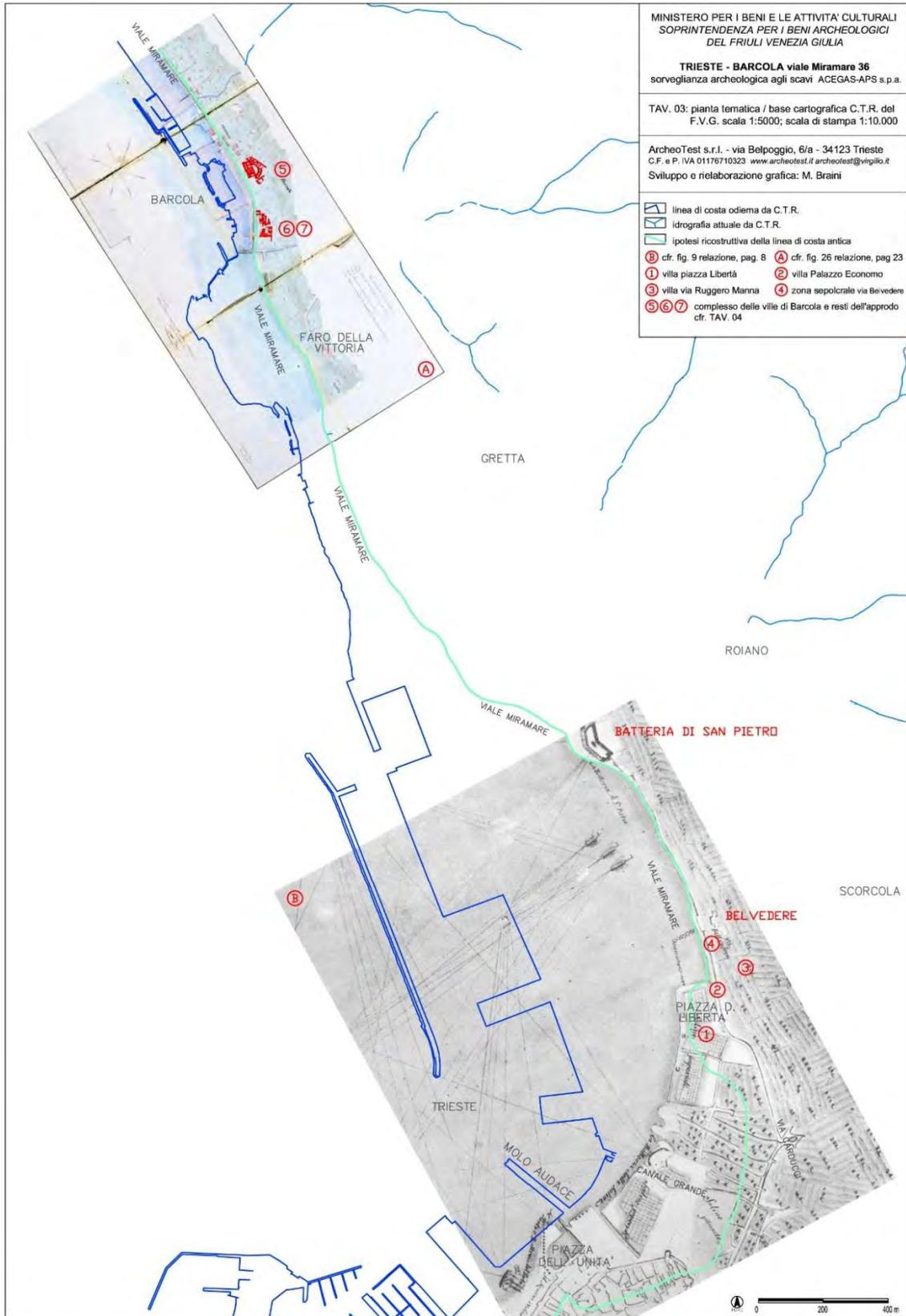
Le componenti fondazionali della batteria della Musella. Da TS14VMM.



Spalla e selciato della strada verso la batteria della Musella. Da TS14VMM.



Limite di banchina e selciato della strada verso la batteria della Musella. Da TS14VMM.

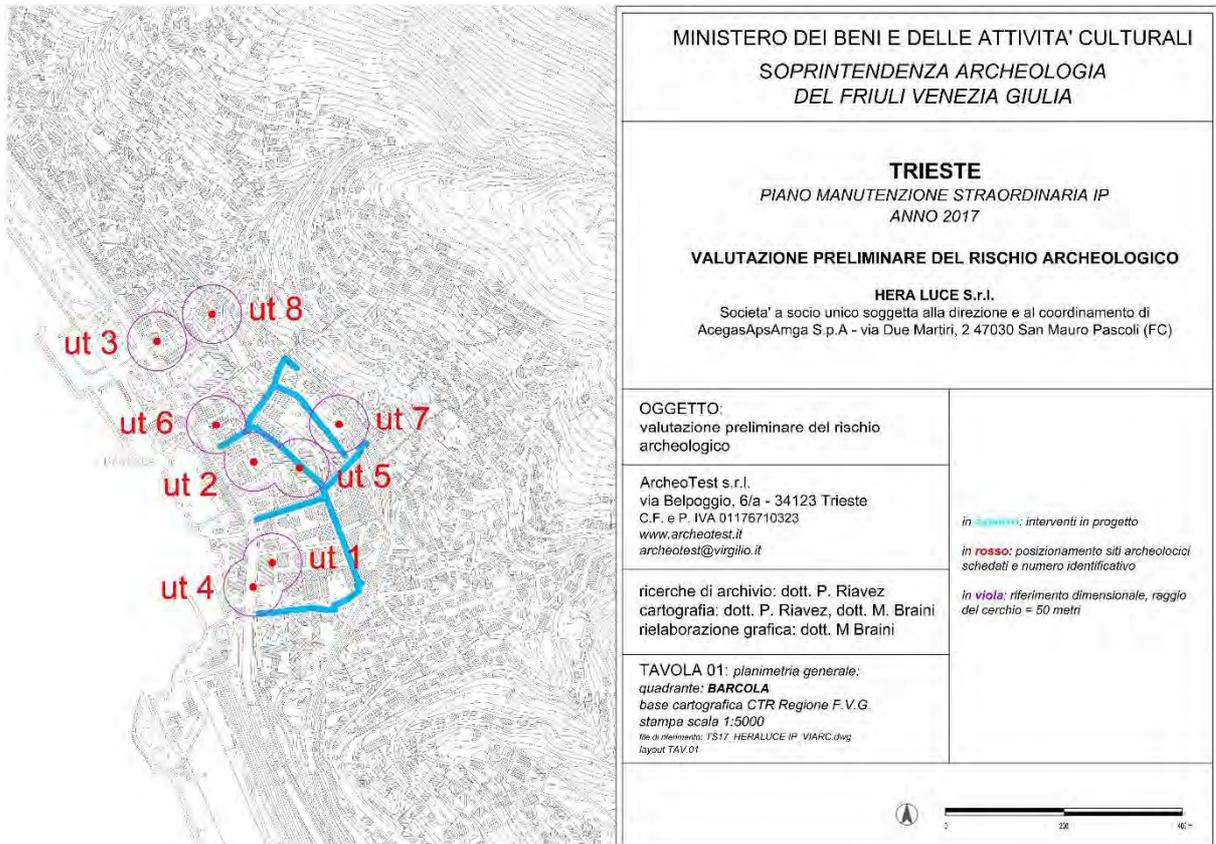


Posizionamento del Belvedere e della Bateria di S. Pietro rispetto all'andamento ipotetico dell'antica linea di costa.

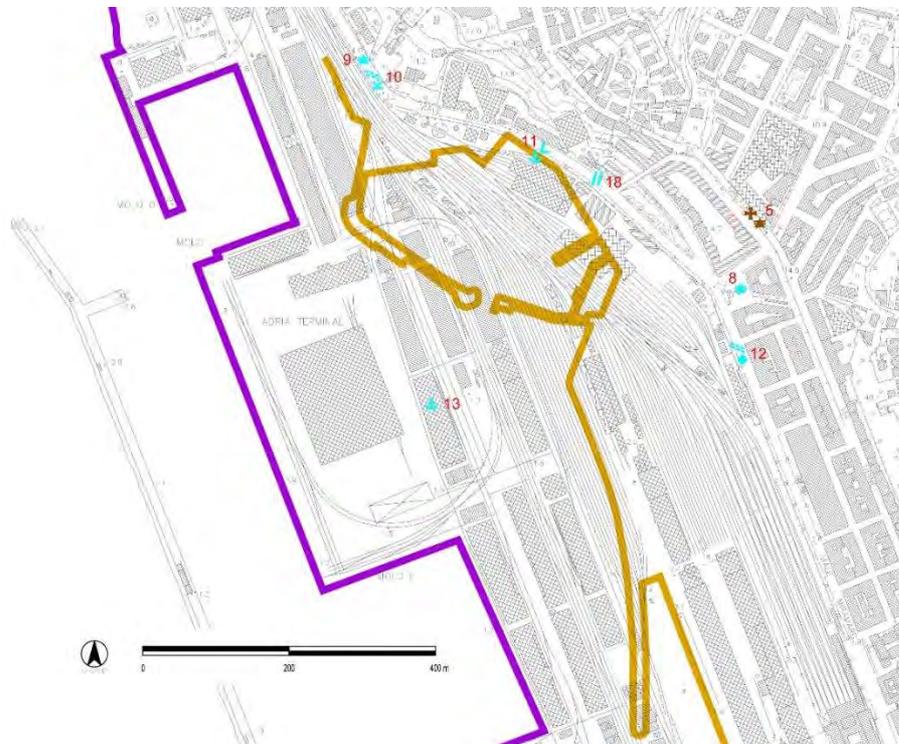
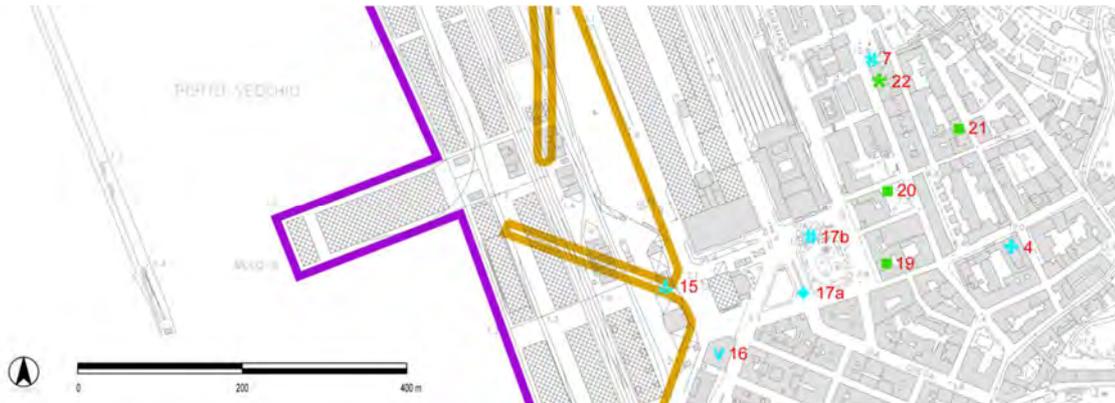
Da: TS14VMM36.



Di seguito: tavole con il posizionamento dei contesti citati, assieme ad altri trattati di seguito (il punto di ritrovamento della stipe di Gretta non è precisabile).



<b>UT1</b>	Villa romana di Barcola al di sotto degli edifici situati ai nn. civv. 97, 91, 91/1 di Viale Miramare e di quello al n. civ. 3 di via del Boveto.
<b>UT2</b>	Villa romana di Barcola al di sotto e nell'area circostante l'edificio di viale Miramare 109.
<b>UT3</b>	Villa romana di Barcola presso di viale Miramare 123, estesa anche nell'area oggi occupata dal n. civ. 127 di viale Miramare.
<b>UT4</b>	Tratto di banchina di epoca romana in Barcola presso l'incrocio tra viale Miramare e via Boveto.
<b>UT5</b>	Cisterna romana di via del Cerreto, Barcola.
<b>UT6</b>	Chiesa di Bartolomeo di Barcola.
<b>UT7</b>	Casa rinascimentale in Barcola, via A. Illersberg 7/1.
<b>UT8</b>	Torre cilindrica (medievale?) in Barcola, via A. Nicolodi 11.



Da Riavez 2018.

<b>UT4</b>	Chiesa di S. Anastasio, via S. Anastasio, area dell'attuale chiesa del Cuore Immacolato di Maria.
<b>UT5</b>	Posizionamento ipotetico della chiesa e torre di S. Pietro.
<b>UT7</b>	Belvedere presso l'omonima via.
<b>UT8</b>	Batteria di S. Pietro, viale Miramare.
<b>UT9</b>	Batteria della Musella, viale Miramare.
<b>UT10</b>	Punto d'individuazione del percorso litoraneo da Trieste verso la batteria della Musella.
<b>UT11</b>	Lazzaretto S. Teresa.
<b>UT12</b>	Punto d'individuazione della strada di collegamento tra il lazzaretto S. Teresa e la città di Trieste.
<b>UT15</b>	Molo Klutsch e darsena.
<b>UT18</b>	Punto d'ispezione del collettore fognario denominato Rio Martesin funzionale all'irregimentazione delle acque da monte nell'area del Porto Franco Vecchio.
<b>UT19</b>	Villa sotto Palazzo Kallister.
<b>UT20</b>	Villa sotto Palazzo Economo.
<b>U21</b>	Villa sotto la scuola di via R. Manna.
<b>UT22</b>	Monumenti sepolcrali. Necropoli di via Belvedere.



### 3. Presenze archeologiche nell'area del Porto Franco Vecchio.

La principale componente archeologica nell'area portuale è costituita dai moli del Lazzaretto S. Teresa o "Nuovo", inaugurato il 26 luglio del 1769. Era destinato a sostituire il precedente Lazzaretto detto S. Carlo (poi detto "Vecchio") e faceva parte del vasto piano di Maria Teresa di potenziamento delle strutture portuali di Trieste. La sua costruzione era stata prevista ancora nel 1749, nella prospettiva di adibire a Dogana il vecchio Lazzaretto (che invece sarà trasformato in arsenale d'artiglieria).

Nel 1764, l'ingegnere G. Baldasseroni, autore del progetto dello stabilimento di contumacia del porto di Livorno, presentò all'Intendenza Commerciale del Litorale Austriaco un preventivo per la realizzazione del nuovo Lazzaretto a cui era allegato un progetto di massima; questo fu poi ripreso da Massimiliano Frémaut e approvato il 15 gennaio 1765<sup>39</sup>.

L'area scelta per la sua costruzione corrispondeva alla fascia costiera compresa tra le due punte delle batterie di S. Pietro e della Musella, che costituirono le radici dei moli principali del nuovo ampio bacino portuale.

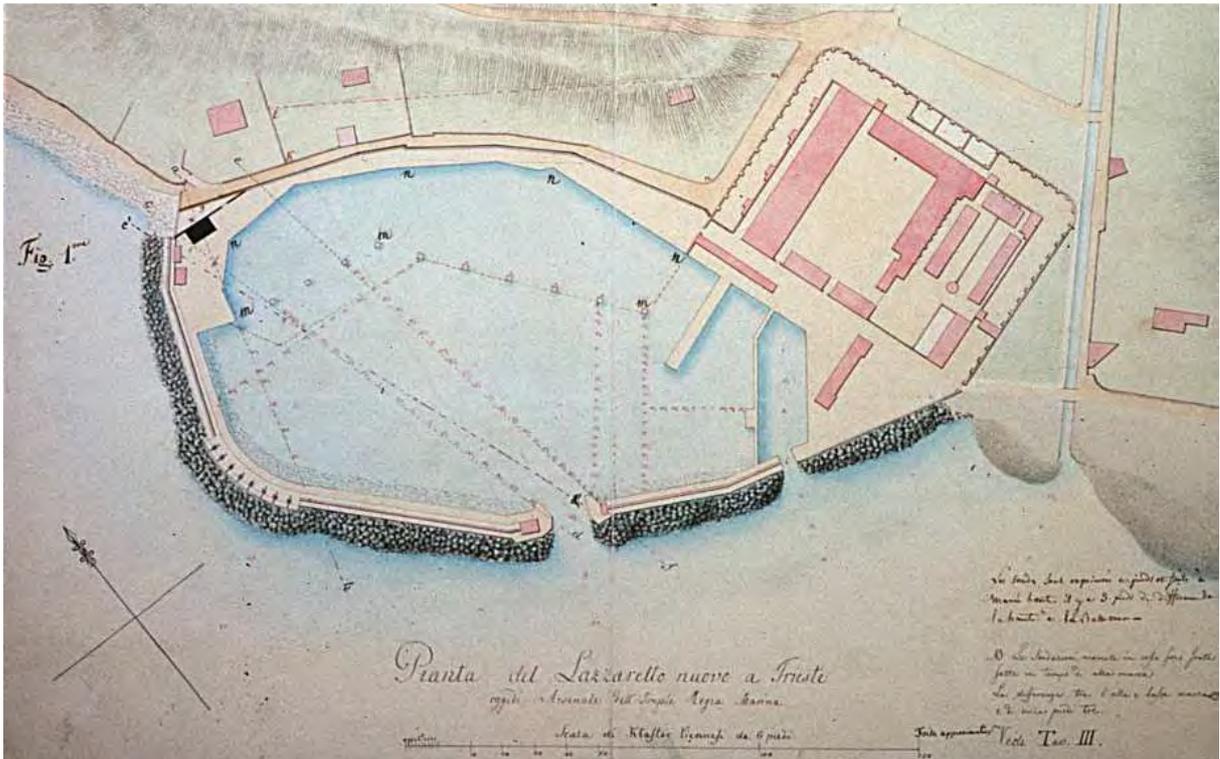
Il complesso del Lazzaretto S. Teresa era delimitato da un potente muro di cinta alto quasi otto metri e comprendeva un bacino portuale detto "Porto Sporco" capace di ospitare fino a sessanta navigli.

All'estremità del Lazzaretto verso Barcola si trovavano i magazzini e le aree aperte per lo sciorino (stesura di vele, cordame, panni); sul lato opposto, verso la città, dove si apriva il portone d'ingresso, un'area a sviluppo rettangolare conteneva i magazzini di espurgo, assieme a case per i contumacianti, i guardiani e i custodi, un ospedale, i depositi di viveri, le stalle, un piccolo camposanto (suddiviso in recinti per ogni confessione religiosa), un edificio di culto e l'abitazione del priore.

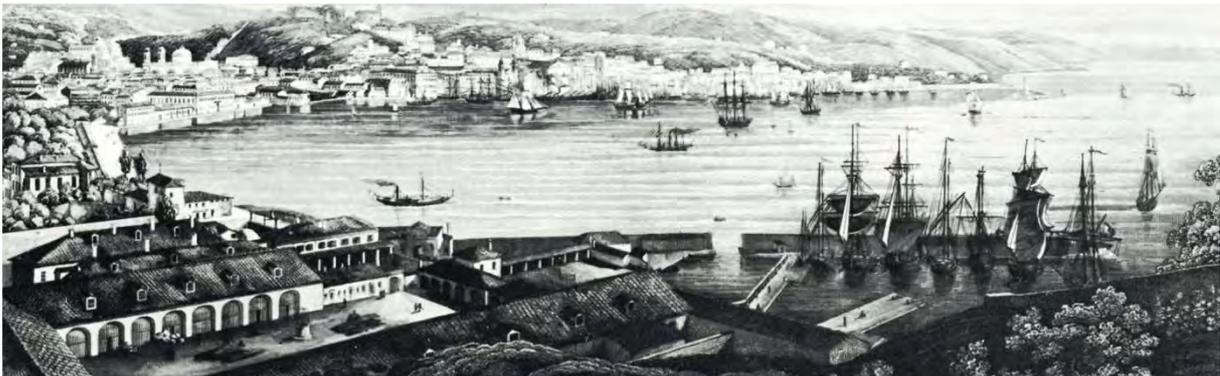
Il Lazzaretto rimase in uso sino al 1869 (anche con cambi di destinazione funzionale<sup>40</sup>) quando fu sostituito da un nuovo complesso nella valle di S. Bartolomeo, in territorio muggesano, per lasciare spazio alle opere di realizzazione del Porto Franco e del parco ferroviario. Ha fama di essere stato uno dei più importanti tra gli istituti di sanità marittima realizzati nella seconda metà del Settecento, come conferma il suo inserimento nella seconda edizione dell'opera di John Howard, *An Account of the Principal Lazarettos in Europe* (Londra 1791).

<sup>39</sup> Sul Lazzaretto S. Teresa: RUTTERI 1950, pp. 219, 272, 275, 314; GODOLI 1984, pp. 69-71; RUARO LOSERI 1980.

<sup>40</sup> I Francesi vi crearono un arsenale al servizio della marina militare: nel 1811 venne impostata la costruzione di una nave di linea e di tre fregate; l'opera non fu portata a termine a causa della disfatta napoleonica.



*Pianta del Lazzaretto nuovo a Trieste, oggi Arsenale dell'Imp.le Regia Marina. 1812. Parigi, Archives Nationales, MAP G 219/11, Trieste n. 2B. Da Piani e progetti 1453-2001.*



J. Hyrtl. *Veduta del porto di Trieste*. 1842 ca. In primo piano gli edifici e il bacino del Lazzaretto S. Teresa. Da GODOLI 1984, Fig. 36, p. 71.



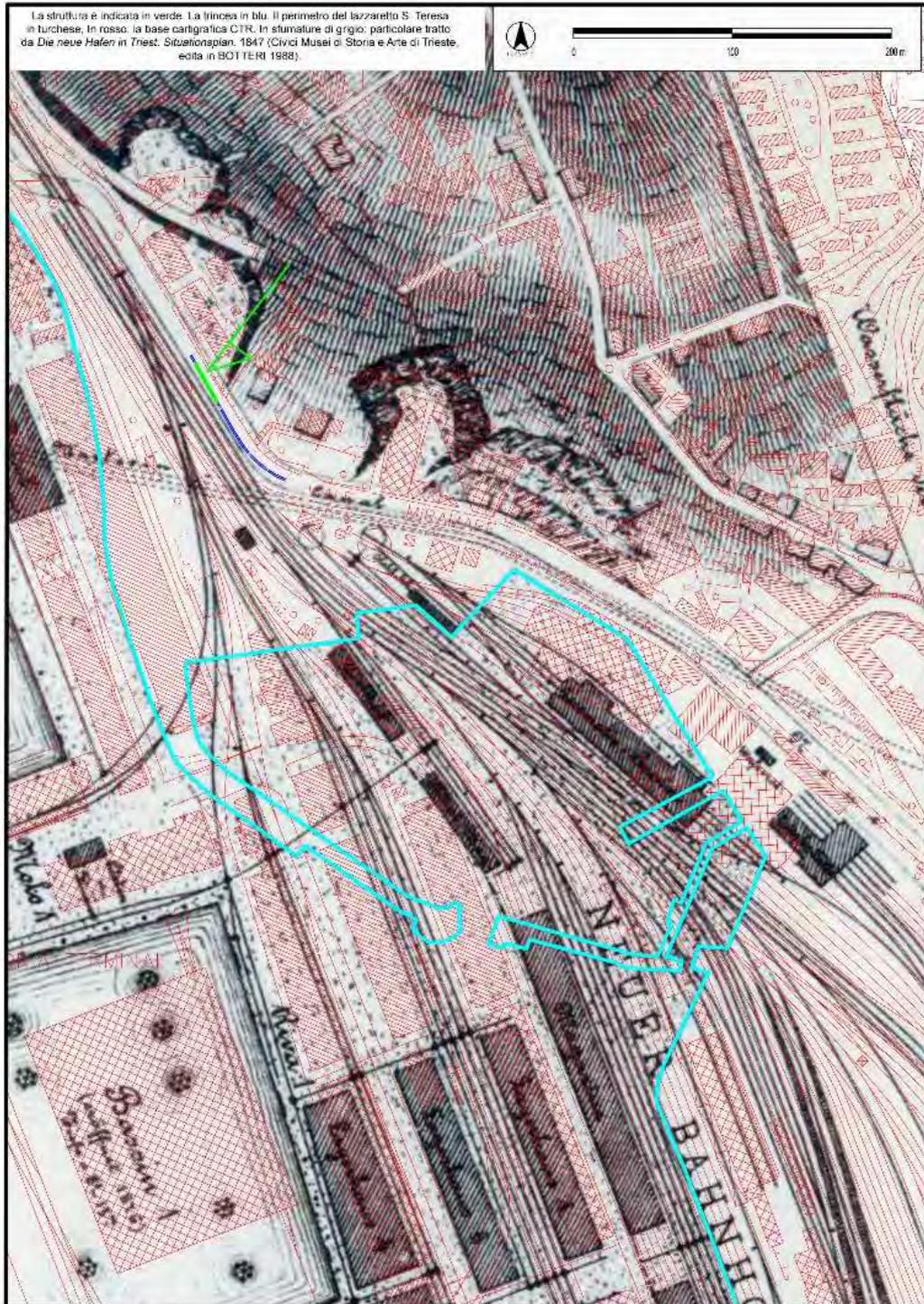
Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



V. Karl F. Schinkel. *Veduta di Trieste e del suo porto dalle Prealpi*. 1803. In primo piano il Lazzaretto S. Teresa. Da CAPUTO et al. 1982, pp. 20-21, n. cat. V.

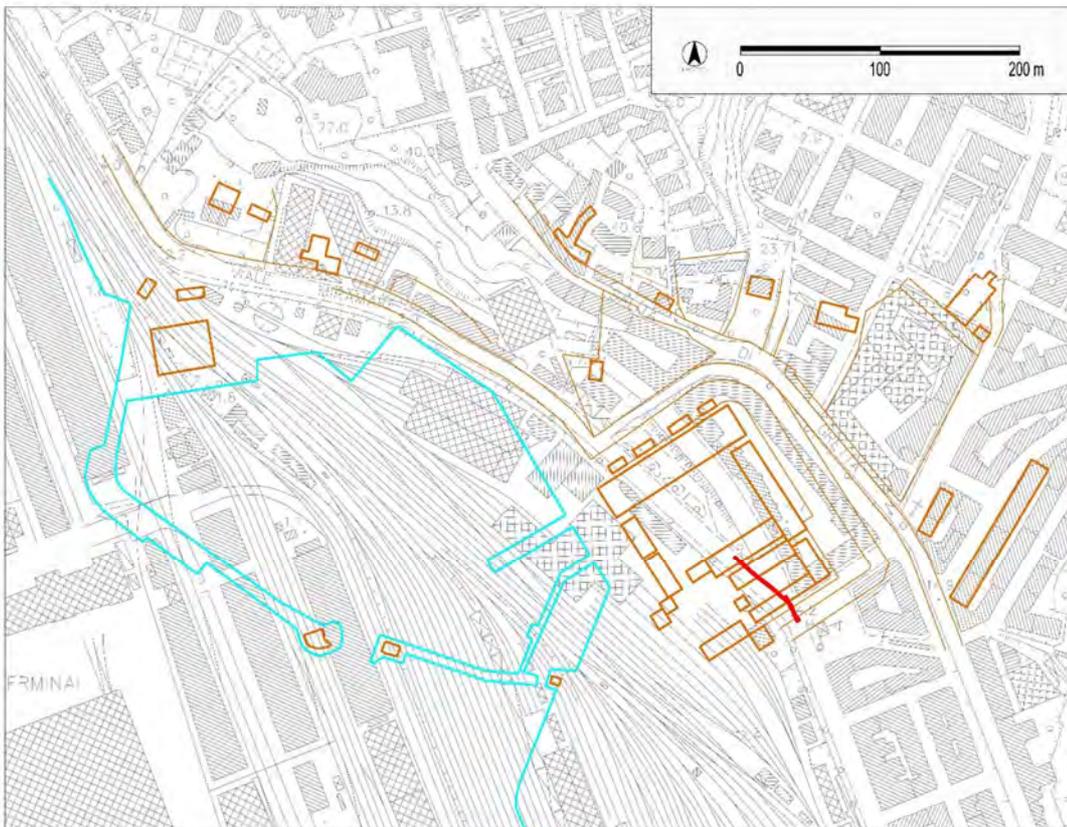


La darsena del Lazzaretto S. Teresa nell'area del parco ferroviario e del Porto Franco vecchio.  
Da TS15VMMLRGRO.



Porzioni strutturali riferibili al complesso del Lazzaretto sono state recentemente individuate durante scavi condotti al di sotto del selciato di via Miramare<sup>41</sup>. Si tratta di componenti fondazionali degli edifici che si estendevano alle spalle della radice del molo che chiudeva a SE il grande bacino per le navi. Questi sono riprodotti in diverse piante, vedute e fotografie sette-ottocentesche. Alcuni, di forma rettangolare allungata, con pianterreno e sottotetto, presentavano in facciata ampie arcate a tutto sesto e copertura a spioventi con abbaini; altri erano semplici porticati, altri ancora si sviluppavano su più piani, con caratteristiche analoghe a quelle dell'edilizia residenziale e commerciale dei borghi neoclassici triestini. Costituivano un isolato quadrangolare ed erano distribuiti attorno ad un'ampia corte centrale con al centro un pozzo. I materiali rinvenuti nei livelli d'uso, abbandono e distruzione sono invariabilmente ascrivibili ad un arco cronologico compreso tra il 1700 e il 1800 e comprendono porcellane, terraglie, invetriate à *taches noires*, maioliche, ingobbiate-invetriate policrome, rare ceramiche con decorazione graffita, vetri -soprattutto frammenti di damigiane.

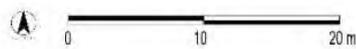
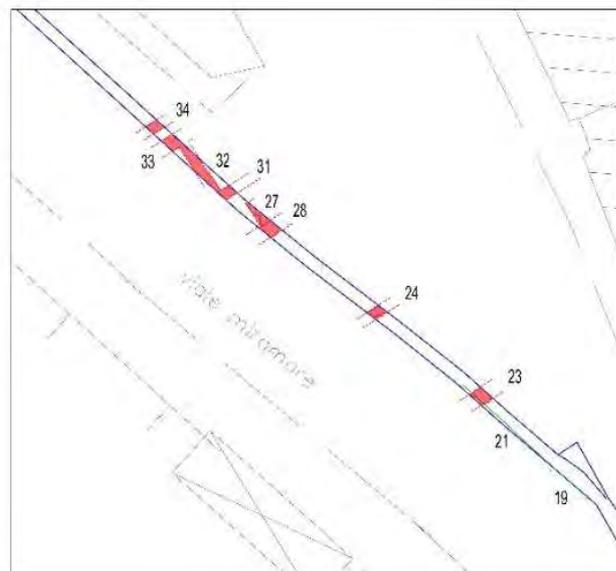
Una strada costiera carrozzabile dotata di banchina, luogo di passeggiate, fiancheggiata dai portici della corderia Bozzini<sup>42</sup>, collegava il Lazzaretto alla città.



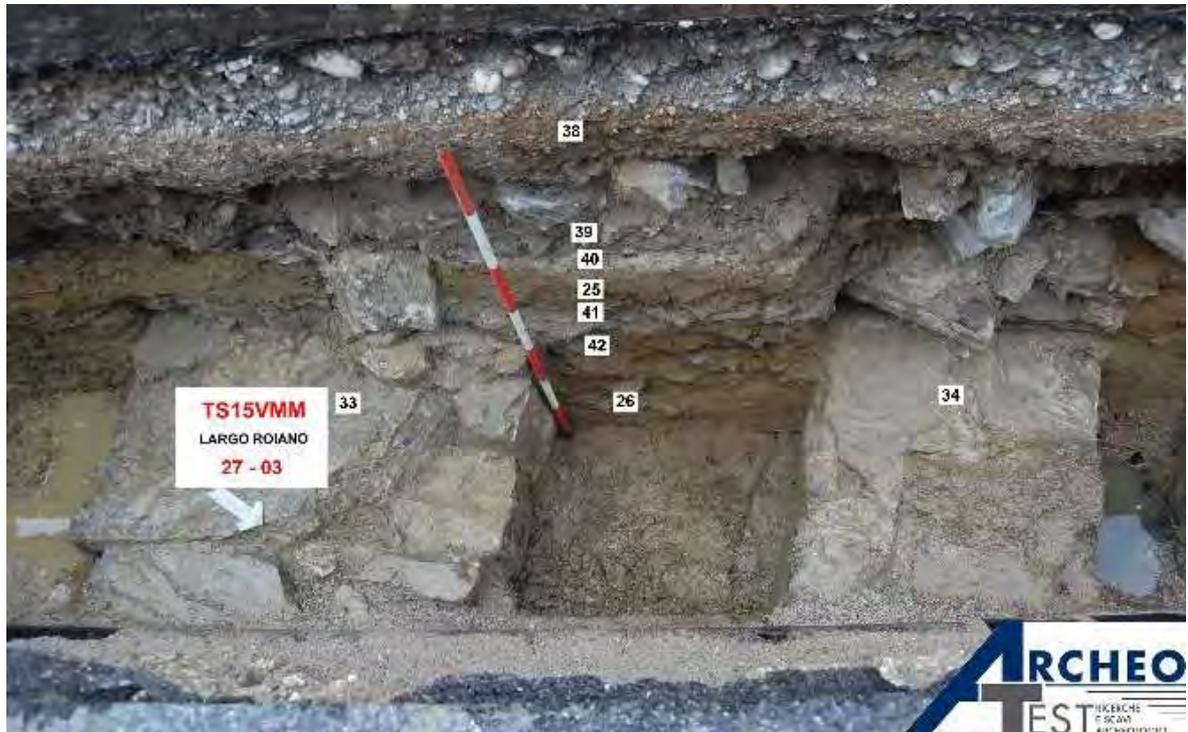
In azzurro: il profilo del bacino del Lazzaretto S. Teresa. In arancio: lo sviluppo degli edifici e della viabilità sette-ottocentesca (il complesso tra salita di Gretta e via Tor S. Lorenzo corrisponde agli edifici del Lazzaretto S. Teresa). In rosso: la trincea di scavo lungo via Miramare. Da TS15VMMLRGRO.

<sup>41</sup> TS14VMM. TS15VMMLRGRO.

<sup>42</sup> CHERINI 1997, p. 2.



Le fondazioni degli edifici del Lazzaretto S. Teresa. Da TS15VMMLRGRO.



Particolare delle fondazioni degli edifici del Lazzaretto S. Teresa. Da TS15VMMLRGRO e TS14VMM36.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



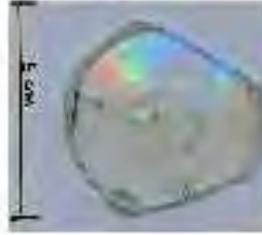
10

Lazzaretto S. Teresa. Reperti di scavo. Da TS15VMMLRGRO



TS  
VMMLR  
G.IER.  
US 31  
15.04.2014  
ARCHEO  
TEST

1



1574  
VMMLR  
G.IER.  
US 31  
15.04.2014  
ARCHEO  
TEST

2



TS  
VMMLR  
G.IER.  
US 31

15.04.2014  
ARCHEO  
TEST

3



TS  
VMMLR  
G.IER.  
US 31  
15.04.2014  
ARCHEO  
TEST

4



5



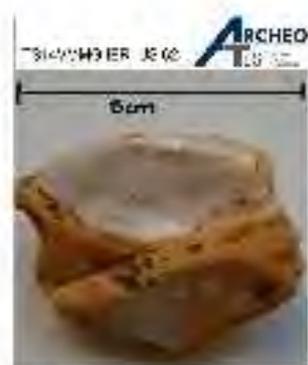
6



7



8



9



TS  
VMMLR  
G.IER.  
US 31

10



TS  
VMMLR  
G.IER.  
US 31

11



TS  
VMMLR  
G.IER.  
US 31

12



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



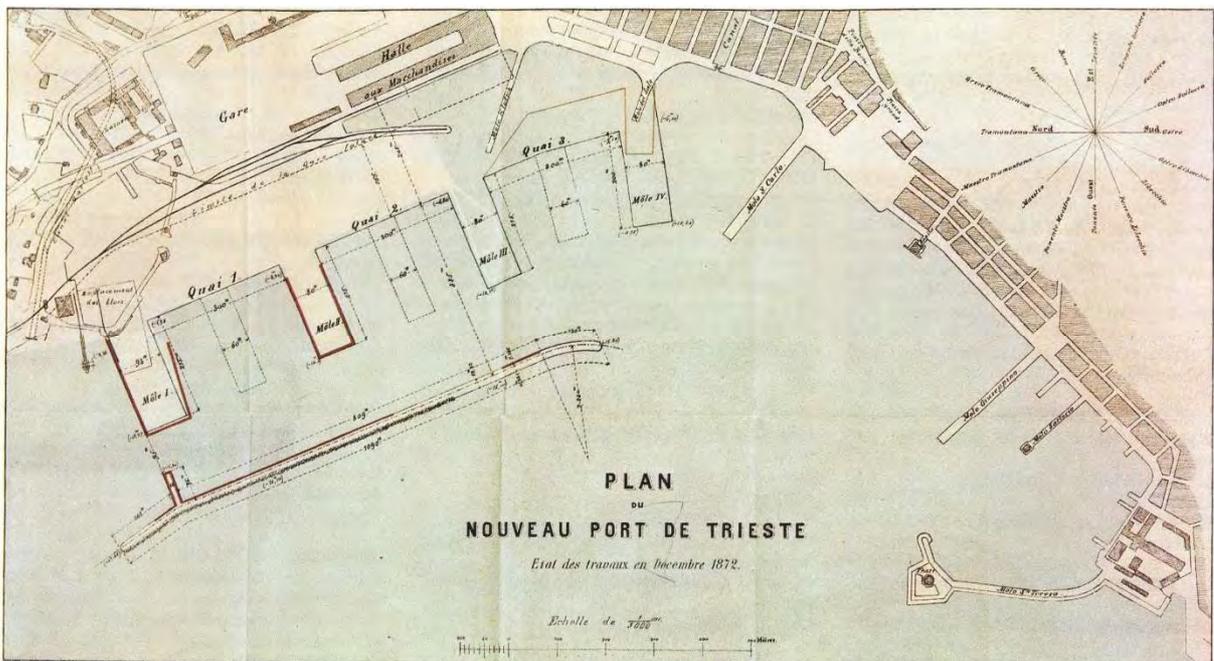
G. Pollencig. *Veduta meridionale della Città e Portofranco di Trieste*. 1801. Da GODOLI 1984, Fig. 80, p. 124.



*Plan der Kaijs Koenig [...] Stadt Trieste*, 1766. ADTs.: n. 3252. Da RIAVEZ 1997.



*Panorama di Trieste, dal Lazzaretto di Santa Teresa. Da Maria Teresa, Trieste e il Porto 1980, p. 139, cat. 430. A destra, lungo la banchina, si notano i portici delle corderie. Da Maria Teresa, Trieste e il porto 1980, p. 139, cat. 430.*



W. Fraisse. *Plan du nouveau port de Trieste*. 1872. Da *Maria Teresa, Trieste e il Porto* 1980, p. 172, cat. 638. Da *Piani e progetti 1453-2001*. A destra si notano le preesistenze del Porto Vecchio costituite dai moli del Lazzaretto S. Teresa. Al centro, in alto, dinnanzi alla stazione ferroviaria si sviluppa il Molo Klutsch; in corrispondenza della radice del Molo IV si nota il Molo del Sale

Nell'Ottocento, lungo la fascia costiera compresa tra il Lazzaretto S. Teresa e il nucleo urbano di Trieste, presso il limite N di estensione del Borgo Teresiano, fu realizzato il Molo Klutsch, appena accennato nella cartografia del 1819-20 e consolidato tra il 1838 e il 1841<sup>43</sup>; sarà poi integrato nella darsena realizzata lungo il lato SO del Silos al momento dell'interro per la realizzazione della stazione e del parco ferroviario. Assieme al Molo del Sale<sup>44</sup> e al Molo S. Carlo<sup>45</sup>, la struttura è riferibile ad

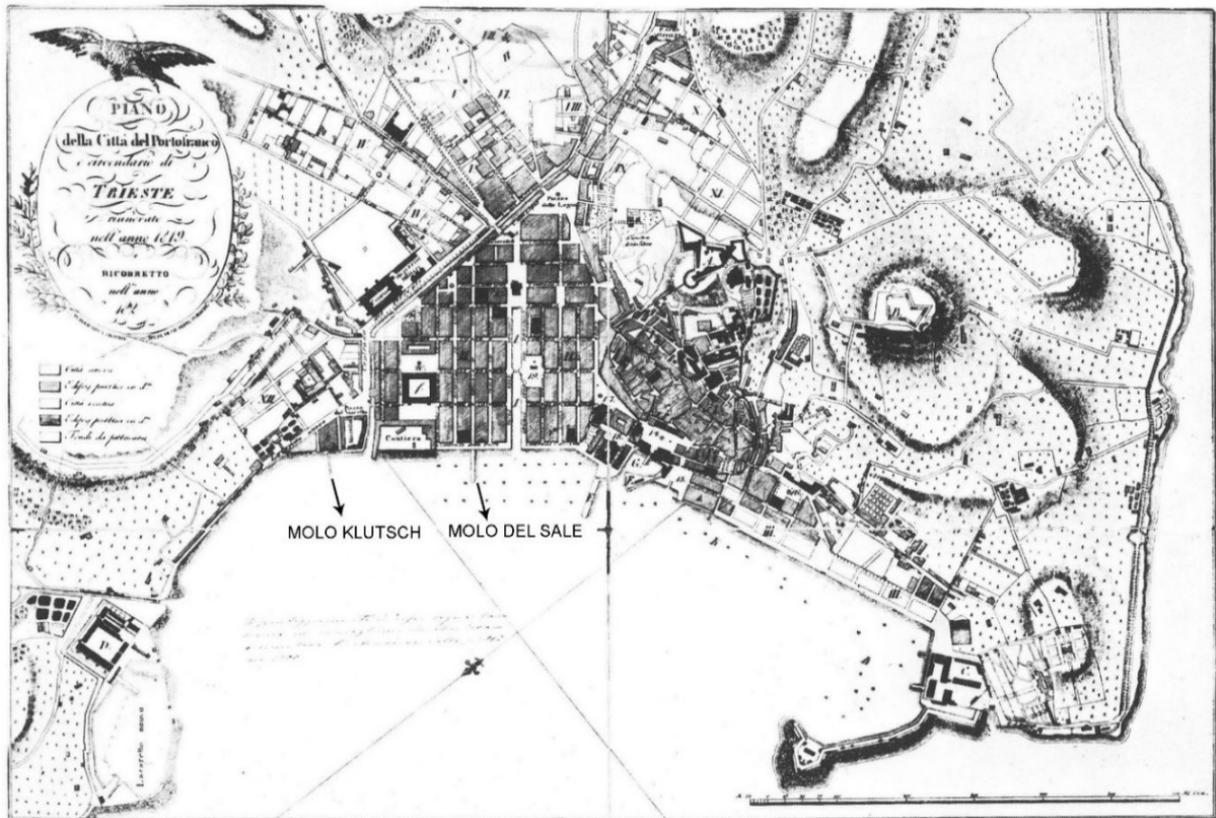
<sup>43</sup> GODOLI 1984, p. 128.

<sup>44</sup> Documentato nei primissimi anni dell'Ottocento; nasce su palificata e tra il 1823 e il 1830 viene consolidato ed allungato GODOLI 1984, p. 128.

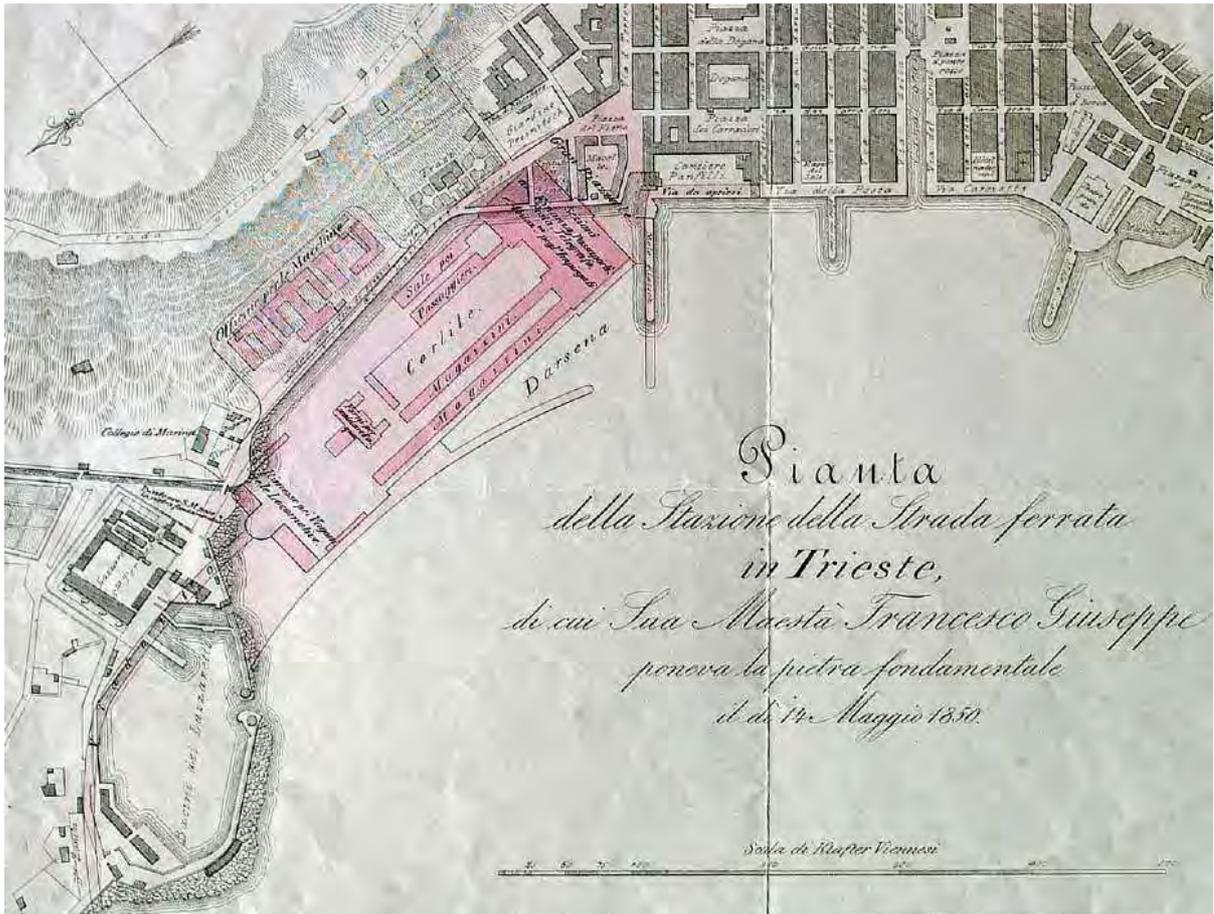
<sup>45</sup> Databile a primo dell'inizio degli anni Cinquanta del Settecento: GODOLI 1984, pp. 67-68.



un'epoca (sino a poco prima della metà dell'Ottocento) in cui lo sviluppo portuale di Trieste e della cantieristica navale si concentrava tra la zona di Piazza Unità e la litoranea del Borgo Teresiano, quando in cui fu realizzato il Canale del Ponterosso.



G. Pessi. *Piano della Città, del Portofranco e del circondario di Trieste rinnovato nell'anno 1819 e corretto nell'anno 1820*. 1819-1920. Da GODOLI 1984, p. 139, Fig. 94.



*Pianta della Stazione della Strada Ferrata in Trieste. 1850. CMSATs. Inv. I/116. Da Piani e progetti 1453-2001. La darsena antistante la stazione ferroviaria.*



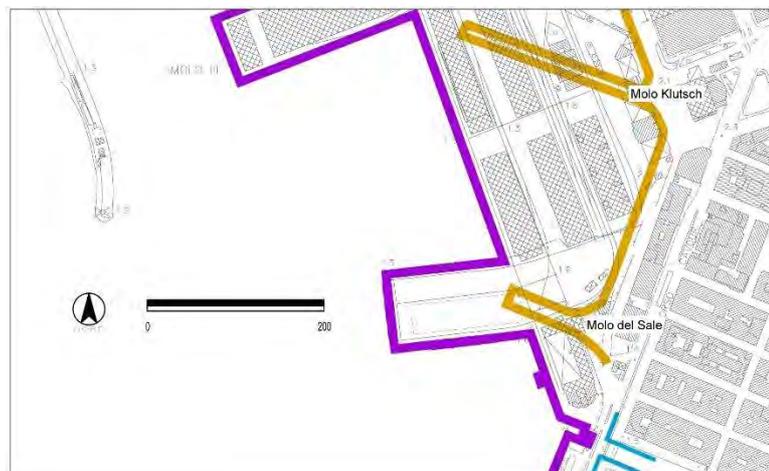
Comune di Trieste



#### **4. Posizionamento delle strutture archeologiche presenti nell'area del Porto Vecchio.**

Tutte le strutture inquadrare nel precedente capitolo furono totalmente obliterate dalla costruzione del Porto Nuovo (ora Vecchio) nel corso delle opere ottocentesche di interrimento e costruzione dei moli; sono con ogni probabilità ancora conservate nel sottosuolo.

Il loro posizionamento, così come ricavabile dalla sovrapposizione alla CTR numerica Regione F.V.G. scala 1:5000 di planimetrie del XXVIII s. (diverse delle quali riprodotte in questo elaborato) e del catasto storico del XIX s., è illustrato nella tavola seguente (vd. anche l'allegata Tavola 01).





Le strutture preesistenti il Porto Vecchio sono costituite invariabilmente da opere portuali: i moli del bacino detto “Sporco” del Lazzaretto S. Teresa, il Molo Klutsch, il molo della darsena realizzata per le opere di costruzione della stazione ferroviaria, il Molo del Sale.

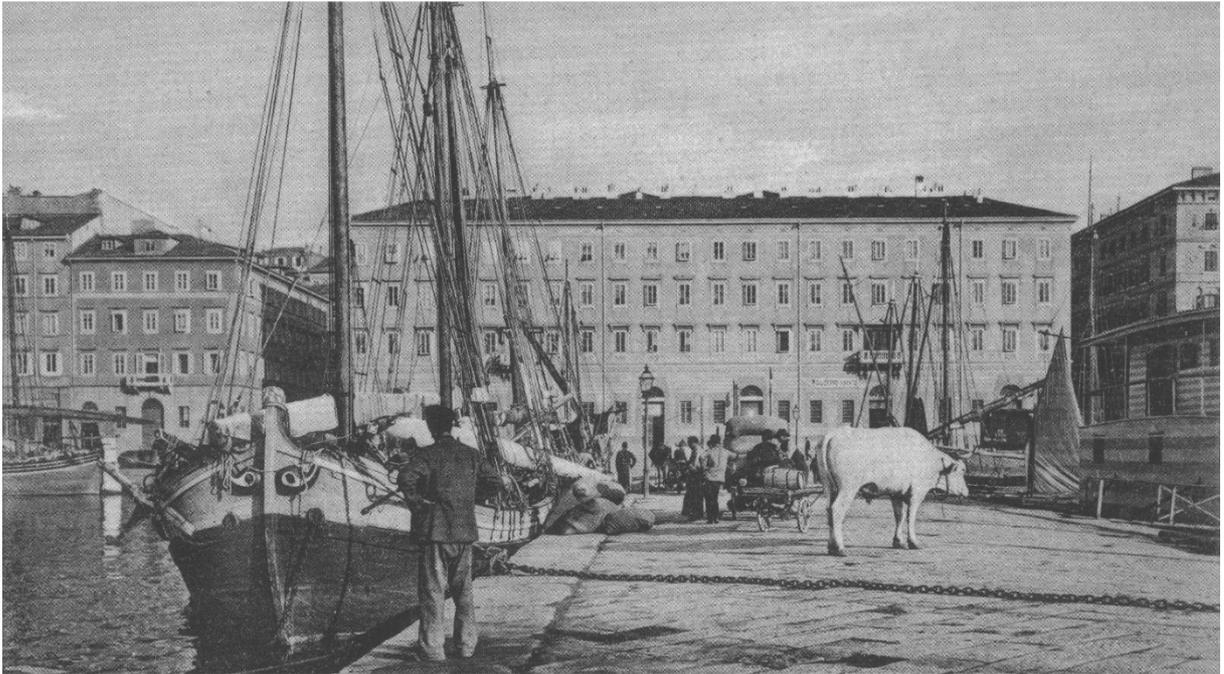
I moli che delimitavano il bacino “Sporco” erano strutture complesse. Erano integrati ad una scogliera artificiale e sormontati da un alto muraglione a protezione dalle mareggiate legato al muro di cinta che precauzionalmente isolava l'intero complesso delle opere del Lazzaretto. La bocca di porto era finacheggiata sui due lati da edifici di guardia e il molo di NO accoglieva una batteria cannoniera. Lungo il molo minore di SE si apriva un'altra bocca di porto che conduceva ad un piccolo bacino detto “Netto” destinato al primo accoglimento dei bastimenti<sup>46</sup>.

Gli altri moli erano strutture più semplici, con spalle in blocchi arenacei e superficie lastricata, così come appaiono oggi il Molo Audace e il Molo Sartorio, con caratteristiche analoghe a quelle dei moli cittadini visibili nelle fotografie d'epoca.



Il Molo Giuseppino. Da ERNE', OSELLADORE 2011, p. 100.

<sup>46</sup> RUTTERI 1950, p. 273.



Il Molo Sartorio. Da ERNE', OSELLADORE 2011, p. 108.

In occasione di uno scavo recente condotto lungo la bretella viaria retrostante il Molo IV, tra Largo Città di Santos e Piazza Luigi Amedeo duca d'Aosta è stata individuata la pavimentazione alla radice del Molo del Sale, conservata in perfette condizioni<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> TS18LCDS, TS18PLAMD.



La pavimentazione alla radice del Molo del Sale, lungo la bretella via Punto Franco Vecchio.



Comune di Trieste



## 5. Corrispondenze topografiche tra preesistenze archeologiche ed edifici del Porto Vecchio.

La sovrapposizione degli edifici in alzato e le sottostanti componenti archeologiche sepolte è illustrata nell'allegata Tavola 01.

I moli del bacino "Sporco" si trovano al di sotto dei seguenti edifici:

### N008\_ED



Stato: rudere.

La banchina alla radice del molo di N-NO corrisponde al perimetrale N dell'edificio.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



26\_MG



Stato: restaurato.

Il gomito del molo N-NO si trova al di sotto dell'ultima porzione S-SE del magazzino.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



125\_ED



Stato: abbandonato.

Una minima porzione di molo corrisponde all'angolo N-NE dell'edificio.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



20\_MG



Stato: abbandonato.

Una sezione di molo corrisponde all'angolo S-SO dell'edificio.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



18\_MG



Stato: abbandonato.

Una sezione del molo si trova al di sotto dell'angolo N-NE dell'edificio.



19\_MG



Stato: abbandonato.

Le porzioni terminali dei moli del bacino "Sporco" costituenti la bocca di porto si trovano al di sotto della porzione centrale del magazzino.



Comune di Trieste



La diga della darsenza realizzata per la costruzione della stazione ferroviaria corre al di sotto dei seguenti edifici.

8\_TT



Stato: in uso.

L'edificio/tettoia si sovrappone nella sua interezza al settore centrale della diga.



Comune di Trieste



## 8\_MG



Stato: rudere.

Componenti della diga sono conservate al di sotto dell'angolo S-SE dell'edificio.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



121\_ED



Stato: in uso.

L'edificio è realizzato in buona parte al di sopra della diga.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



117\_ED



Stato: in uso.

L'edificio è realizzato in buona parte al di sopra del tratto terminale della diga.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



Al Molo Klutsch si sovrappongono i seguenti edifici.

116\_ED



Stato: in uso.

Il molo corrisponde alla porzione centrale dell'edificio.



Comune di Trieste



#### 4\_MG



Stato: abbandonato.

Il molo corrisponde alla porzione centrale del magazzino, leggermente sopostato verso N.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



111.1\_ED, 112.1\_TT, 112\_ED, 112.2\_TT



Stato: in uso.

Al molo si sovrappongono i corpi di fabbrica dell'angolo N-NE del complesso architettonico (111.1\_ED, 112.1\_TT). La tettoia 112.2\_TT si sovrappone parzialmente alla banchina alla radice del molo.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



Al Molo del Sale si sovrappongono i seguenti edifici.

**N0111\_ED, N032\_TT.**



Stato: in uso.

Gli edifici si sovrappongono alla radice N del molo.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



1\_CP.



Stato: in uso.

L'angolo N-NE dell'edificio si sovrappone alla testa del molo.



## 6. Ambiti di riqualificazione urbana nei quali si collocano gli edifici sovrapposti alle preesistenze archeologiche.

Il rudere **N008\_ED** nella Variante al Piano Regolatore è collocato al di fuori degli ambiti specifici di riqualificazione urbana.

Il Magazzino **26\_MG**, assieme alla Centrale Idrodinamica e Sottostazione Elettrica costituisce il polo museale pubblico nel “Sistema di sviluppo museale, scientifico, congressuale” e fa parte del demanio culturale. E' collocato al di fuori degli ambiti specifici di riqualificazione urbana.

L'edificio **125\_ED** rientra nell'ambito PV.7 della riqualificazione del comprensorio del Porto Vecchio<sup>48</sup>.

In quest'ambito sono previsti sugli edifici interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione. Le destinazioni d'uso previste sono: residenziale (nel limite massimo previsto dalle prescrizioni particolari), servizi, alberghiera, direzionale con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione.

Il Magazzino **20\_MG**, nella prospettiva di una sua valorizzazione proposta dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, è collocato al di fuori degli ambiti specifici di riqualificazione urbana.

I Magazzini **18\_MG** e **19\_MG** rientrano nell'ambito PV.6 della riqualificazione del comprensorio del Porto Vecchio.

In quest'ambito sono previsti sugli edifici interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione. Le destinazioni d'uso previste sono: residenziale (nel limite massimo previsto dalle prescrizioni particolari), servizi, alberghiera, direzionale con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione.

L'edificio **8\_TT** è collocato al di fuori degli ambiti specifici di riqualificazione urbana così come il Magazzino **8\_MG**, l'edificio **12\_ED** e la palazzina **117\_ED**, quest'ultima ex Demanio, già “Istituto di Cultura Marittima Portuale”, da destinare a Centro di Formazione Permanente del Comune di Trieste.

Il Magazzino **4\_MG** rientra nell'ambito PV.2 della riqualificazione del comprensorio del Porto Vecchio in cui sono previste opere di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione.

<sup>48</sup> Per la definizione degli ambiti: REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA, COMUNE DI TRIESTE. Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità. Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto Vecchio. VARIANTE N° 6 AL P. R. G. C. ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO. Dirigente Dipartimento e Progettista dott. ing. Giulio Bernetti. Estensori dott. Roberto Prodan, dott.pian. Paolo De Clara, geom. Paolo Cernivani per.ind. Luca Kerstich, m.o Mauro Pennone, per.ind. Andrea Zacchigna. Ambito di Riqualificazione Urbana 1 Porto Vecchio. Schede progetto. Maggio 2020 - agg. febbraio 2021. PO3.1.



Comune di Trieste



Le destinazioni d'uso previste sono: residenziale (nel limite massimo previsto dalle prescrizioni particolari, servizi, alberghiera, direzionale con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione.

L'edificio **116\_ED** rientra nell'ambito PV.3 della riqualificazione del comprensorio del Porto Vecchio in cui sono previste opere di manutenzione ordinaria; – manutenzione straordinaria; – restauro e risanamento conservativo; – ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione.

Le destinazioni d'uso previste sono: residenziale (con i limiti previsti nelle prescrizioni particolari), servizi, alberghiera, direzionale con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione.

Le palazzine dei varchi monumentali del porto, edifici **111.1\_ED**, **112.1\_TT**, **112\_ED**, **112.2\_TT**, da destinare a funzioni pubbliche, sono collocate al di fuori degli ambiti specifici di riqualificazione urbana.

Gli edifici **N0111\_ED**, **N032\_TT**, **1\_CP** sono collocati al di fuori degli ambiti specifici di riqualificazione urbana.



Tabella riassuntiva dei dati esposti ai capitoli 6 e 7.

Edificio	Stato	Preesistenze archeologiche	Ambito riqualificazione PV	Interventi previsti	Destinazioni
N008_ED	Rudere	Banchina alla radice del molo Ovest del Lazzaletto S. Teresa	/	/	/
26_MG	Restaurato	Molo Ovest del Lazzaletto S. Teresa	/	/	/
125_ED	Abbandonato	Molo Ovest del Lazzaletto S. Teresa	7	Manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione	Residenziale, servizi, alberghiera, direzionale (tecnologie abilitanti e ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione
20_MG	Abbandonato	Molo Ovest del Lazzaletto S. Teresa	/	/	/
18_MG	Abbandonato	Molo Ovest del Lazzaletto S. Teresa		Manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione	Residenziale, servizi, alberghiera, direzionale (tecnologie abilitanti e ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione
19_MG	Abbandonato	Moli Ovest ed Est del Lazzaletto S. Teresa	6	Manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione	Residenziale, servizi, alberghiera, direzionale (tecnologie abilitanti e ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione
8_TT	In uso	Molo N della darsena per la costruzione della Stazione Ferroviaria	/	/	/
8_MG	Rudere	Molo N della darsena per la costruzione della Stazione Ferroviaria	/	/	/
12_ED	In uso	Molo N della darsena per la costruzione della Stazione Ferroviaria	/	/	/
117_ED	In uso	Molo N della darsena per la costruzione della Stazione Ferroviaria	/	/	/
4_MG	Abbandonato	Molo Klutsch	2	Manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione	Residenziale, servizi, alberghiera, direzionale (tecnologie abilitanti e ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione
116_ED	In uso	Molo Klutsch	3	Manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione.	Residenziale, servizi, alberghiera, direzionale (tecnologie abilitanti e ICT), commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione
111.1_ED	In uso	Radice del Molo Klutsch	/	/	/
112.1_TT	In uso	Radice del Molo Klutsch	/	/	/
112_ED	In uso	Radice del Molo Klutsch	/	/	/
112.2_TT	In uso	Radice del Molo Klutsch	/	/	/
N0111_ED	In uso	Molo del Sale	/	/	/
N032_TT	In uso	Molo del Sale	/	/	/
1_CP	In uso	Molo del Sale	/	/	/



## **7. Suggerimenti operativi utili a prevenire le interferenze tra gli orizzonti archeologici e la realizzazione di interventi strutturali ed infrastrutturali ad essi corrispondenti o prossimi.**

Nel documento descrittivo degli ambiti di riqualificazione urbana (vd. *supra*), gli unici interventi di scavo prospettati per gli edifici compresi negli ambiti PV.2, 3, 6, 7, sono descritti come segue: “possono essere previsti collegamenti sotterranei tra edifici, nel rispetto delle prescrizioni geologiche previste per l’ambito”. Lo studio geologico della Variante<sup>49</sup> ha tuttavia stabilito che in relazione alle modeste quote topografiche che caratterizzano l’intera area del Porto Vecchio, sussiste un alto grado di pericolosità da ingressione marina e che perciò è dovunque vietata l’edificazione di locali interrati.

Questa circostanza non esclude comunque che debbano essere previsti tutti gli interventi di scavo che sempre si accompagnano alle opere di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia. In casi del genere invariabilmente saranno previste opere di scavo per l’inserimento di sottoservizi (rete fognaria, energia, gas e altro), interventi di consolidamento delle fondazioni, sviluppo di sistemi di drenaggio, oppure ancora realizzazioni di fosse per ascensori o connesse ad altre destinazioni funzionali.

Nel caso degli edifici 18\_MG, 19\_MG, 4\_MG, 116\_ED, almeno nelle loro porzioni corrispondenti alle preesistenze strutturali sepolte costituite dalle opere portuali sette-ottocentesche, sarà dunque auspicabile effettuare interventi di archeologia preventiva, così come previsto dall’art. 25, co. 8 del D.Lgs. 50/2016, co. 8 consistenti in: carotaggi, sondaggi di scavo archeologico, prospezioni mediante l’impiego di georadar. Sarà in tal modo possibile valutare con precisione lo sviluppo planimetrico delle strutture sepolte, il loro stato di conservazione e la loro posizione altimetrica.

I dati acquisiti con queste indagini saranno indispensabili al fine di garantire che le future opere di progettazione legate al recupero dell’edilizia storica tengano nella dovuta considerazione le componenti archeologiche presenti che, pur essendo confinate nel sottosuolo, rappresentano in ogni caso una testimonianza fondamentale della storia del Porto Vecchio e dell’identità culturale della città di Trieste.

La conservazione della memoria dei moli del bacino “Sporco” del Lazzaretto S. Teresa, del Molo Klutsch, della darsena della Stazione Ferroviaria potrà avvenire attraverso la messa in luce e la musealizzazione di loro porzioni strutturali oppure tramite il tracciamento di “segni” all’esterno o all’interno degli edifici storici utili a far percepire la loro presenza ed originaria estensione; “segni” che dovranno essere integrati a momenti informativi su pannelli o pensati su basi multimediali.

Solo così potrà essere compresa pienamente la Storia del Porto Vecchio, inteso non soltanto come una componente essenziale del volto e dell’identità della Trieste dell’800 e del primo 900 ma percepito anche come l’esito ultimo di un’evoluzione della natura del paesaggio che affonda le proprie origini nello sviluppo della fascia costiera di epoca romana, si carica di contenuti medievali, accoglie i

---

<sup>49</sup> REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA. COMUNE DI TRIESTE. Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità. Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto Vecchio. VARIANTE AL P. R. G. C. ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO. Dirigente di Dipartimento: dott. ing. Giulio Bernetti. Geologo incaricato: dott. geol. Carlo Alberto Masoli. STUDIO GEOLOGICO. RELAZIONE GEOLOGICA – PARERE DI COMPATIBILITA’ (L.R. 27/88). NORME GEOLOGICO – TECNICHE. 18 dicembre 2019. RG.



Comune di Trieste



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo



volumi dei primi grandi sviluppi portuali asburgici, integrandosi infine ai momenti delle trasformazioni urbane di epoca moderna.



## Bibliografia.

- G. BOTTERI 1988**, *Il Porto Franco di Trieste. Una storia europea di liberi commerci e traffici*, Trieste.
- P. CÀSSOLA GUIDA 1978**, *Bronzetti a figura umana dalle collezioni dei Civici Musei di Storia e Arte di Trieste*, Milano.
- G. CAPRIN 1897**, *Il Trecento a Trieste*, Trieste.
- F. CAPUTO et al. 1982**, *Le carte dell'Impero. La cartografia tra amministrazione e tecnica: Trieste nel Settecento* (Catalogo della Mostra a cura dei CMTs.), Trieste 1982, Venezia 1982.
- F. COLOMBO 1998**, *Dal castello di Moncholano alla torre di Prosecco. Storia e vicende di una struttura fortificata triestina fra tardo medioevo ed età moderna*, "ATr.", s. 4, 58, pp. 213-256.
- V. DEGRASSI 2014**, *Tergeste profectus... Partire da Trieste in età romana*, "AMSI", n.s. 62, pp. 125-139.
- C. ERNE', T. OSELLADORE 2011**, *La sacchetta. Storie e immagini del cuore marinaro di Trieste*. Trieste.
- F. FONTANA 1993**, *La villa romana di Barcola, a proposito delle villae maritimae della Regio X*, "Studi e Ricerche sulla Gallia Cisalpina" 4, Roma.
- L. GASARINI 1932**, *Miramare e paraggi nelle memorie inedite di Pietro Kandler*, "ATr.", s. 3, 45, pp. 274-299.
- A. GAHEIS 1908**, *Notizie archeologiche. Tesoretto di statuine d'Ercole scoperto a Trieste*, "ATr." s. 3 vol. 4, pp. 239-347.
- E. GODOLI 1984**, *Le città nella storia d'Italia. Trieste*, Bari.
- P. KANDLER 1856**, *Albo storico topografico della città e del territorio di Trieste*, Trieste, ried. 1989 (a cura di S. Zorzon).
- Maria Teresa, Trieste e il porto 1980**, Catalogo della Mostra, Fagagna.
- G. MIAN 2008**, *L'atleta della villa di Barcola*, "Terre di Mare 2008", pp. 486-490.
- I. MODUGNO 2000**, *Alcune considerazioni sul culto di Ercole nel territorio di Aquileia tra Protostoria ed età romana con particolare riferimento al fenomeno della transumanza*, "AQN", 71, pp. 58-76.
- C. MORSELLI 2007**, *Crosada nella topografia urbana di età romana e altomedievale*, "Trieste antica. Lo scavo di Crosada", a cura di C. Morselli, Trieste, pp. 3-18.
- E. NAVARRA 1990**, *Famiglie e terre a Barcola fra '700 e '800*, "ATr."
- Piani e progetti 1453-2001** = *Dalla città medievale alla città contemporanea. Piani e progetti per Trieste, 1453-2001*, Catalogo multimediale (coordinamento scientifico P. Di Biagi, V. Fasoli).
- A. PUSCHI 1896-1897**, *Edificio romano scoperto nella villa di Barcola. Relazione degli scavi eseguiti per cura del Civico Museo di Antichità negli anni 1888 e 1889*, "ATr.", 21, pp. 266-305.
- P. RIAVEZ 1995**, *Il porto antico di Trieste. Osservazioni sulle strutture portuali attestate nella zona di Cavana precedentemente alla costruzione del Borgo Giuseppino*, "AMSIA", n.s., 43, pp. 59-89.
- P. RIAVEZ 1997**, *Introduzione alla storia e archeologia del quartiere dei Santi Martiri a Trieste*, "AMSI", n.s., 45, pp. 47-91.



Comune di Trieste



**D. ROSSETTI 1884**, *Delle saline di Trieste. Considerazioni sulla loro storia e legislazione*, "ATr.", 19, pp. 209-260.

**L. RUARO LOSERI 1980**, *Il momento teresiano e il porto. Tra metà Settecento e primi decenni dell'Ottocento*, "Maria Teresa, Trieste e il porto", Catalogo della Mostra, Fagnana.

**S. RUTTERI 1950**, *Trieste. Spunti dal suo passato*, Trieste.

**Terre di Mare 2008** = *Terre di Mare. L'archeologia dei paesaggi costieri e le variazioni climatiche*, "Atti del Convegno Internazionale di Studi" [a cura di R. Auriemma e S. Karinja], Trieste 2007, Trieste 2008.

Archivio Sistema Informativo Territoriale AltoAdriatico progettato dal gruppo di lavoro responsabile del progetto "I siti costieri dell'AltoAdriatico: indagini topografiche a terra e a mare: R. Auriemma, V. Degrassi, D. Gaddi, S. Mauro, F. Oriolo, D. Riccobono; realizzato da D. Riccobono; contenete dati acquisiti da: R. Auriemma, V. Degrassi, S. Furlani, D. Gaddi, I.M. Hrovatin, F. Oriolo, P. Riavez.

**TS14VMM** = TRIESTE. VIALE MIRAMARE [TS14VMM]. SORVEGLIANZA ARCHEOLOGICA AGLI SCAVI ACEGAS-APS SPA. Gennaio-maggio 2014. Relazione di Scavo. Cantiere: Viale Miramare. Opere di adeguamento dell'impianto di pre-trattamento di Barcola al D.lgs. 152/06. Collegamento Barcola al sistema integrato; collegamento tra gli impianti di sollevamento 19Tb e 20T incis mediante posa di condotta DN 560 pead. III stralcio - viale Miramare cavalcavia ferroviario -L.go Roiano. Committente: Acegas-ApsAmga S.p.A. Direzione lavori: Ing. Andrea Rubin c/o Acegas-ApsAmga S.p.A. Esecuzione sorveglianza e scavi archeologici: ARCHEOTEST SRL. Ricerche e scavi archeologici, via Belpoggio 6A, 34125, Trieste. Direzione scientifica: Dott. Luigi Fozzati, Dott.ssa Paola Ventura, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia. A cura di Pietro Riavez, Marina Baralle. Elaborazioni grafiche: Massimo Braini.

**TS14VMM36** = TRIESTE. VIALE MIRAMARE [TS14VMM]. SORVEGLIANZA ARCHEOLOGICA AGLI SCAVI ACEGAS-APS SPA. Gennaio-maggio 2014. Relazione di Scavo. Cantiere: Viale Miramare. Opere di adeguamento dell'impianto di pre-trattamento di Barcola al D.lgs. 152/06. Collegamento Barcola al sistema integrato; collegamento tra gli impianti di sollevamento 19Tb e 20T incis mediante posa di condotta DN 560 pead. III stralcio - viale Miramare cavalcavia ferroviario -L.go Roiano. Committente: Acegas-ApsAmga S.p.A. Direzione lavori: Ing. Andrea Rubin c/o Acegas-ApsAmga S.p.A. Esecuzione sorveglianza e scavi archeologici: ARCHEOTEST SRL. Ricerche e scavi archeologici. Direzione scientifica: Dott. Luigi Fozzati, Dott.ssa Paola Ventura, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia. A cura di Pietro Riavez, Marina Baralle. Elaborazioni grafiche: Massimo Braini.

**TS15VMMLRGRO** = TRIESTE. VIALE MIRAMARE [TS15VMMLRGRO]. SORVEGLIANZA ARCHEOLOGICA AGLI SCAVI ACEGAS-APSAMGA S.p.A. Cantiere: Viale Miramare. Opere di adeguamento dell'impianto di pre-trattamento di Barcola al D.lgs. 152/06. Collegamento Barcola al sistema integrato; collegamento tra gli impianti di sollevamento 19Tb e 20T incis mediante posa di condotta DN 560 pead. Committente: Acegas-ApsAmga S.p.A. Direzione lavori: Ing. Andrea Rubin c/o Acegas-ApsAmga S.p.A. Esecuzione sorveglianza e scavi archeologici: ArcheoTest S.R.L., ricerche e scavi archeologici. Direzione scientifica: Dott.ssa Paola Ventura, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia, viale Miramare, 9, 34132, Trieste. RELAZIONE SULLE OPERAZIONI DI



Comune di Trieste



SORVEGLIANZA E SCAVO ARCHEOLOGICO. Febbraio-aprile 2015. A cura di Pietro Riavez, Marina Baralle, Masimo Braini, Andrea Janesch.

**TS18LCDS, TS18PLAMD** = TRIESTE. Largo Città di Santos – Piazza Luigi Amedeo Duca degli Abruzzi (via Punto Franco Vecchio) [TS18LCDS, TS18PLAMD]. INTERVENTO ELETTRICO. Sorveglianze archeologiche agli scavi Acegas-ApsAmga S.p.A. Direzione energia elettrica. Ingegneria – opere nuove energia elettrica. RELAZIONE FINALE DI SORVEGLIANZA E SCAVO ARCHEOLOGICO. 28 novembre 2018. A cura di Pietro Riavez, ArcheoTest Srl.

**T. UBALDINI 1987**, *Il Territorium Tergestinum in cinque carte topografiche manoscritte del sedicesimo e diciassettesimo secolo*, "ATr.", s. 4, 47, pp. 5-85.

**P. VENTURA 1996**, *Tergeste romana: elementi per la forma urbis*, "Archeografo Triestino", s. IV, 56, pp. 11-123.

**M. VIDULLI TORLO 2013**, *La città di Trieste e l'Egitto attraverso la Collezione Egizia del Civico Museo di Storia ed Arte di Trieste*, "Collezione egizia del Civico Museo di Storia ed Arte di Trieste" [a cura di F. Crevatin e M. Vidulli Torlo], Trieste, pp. 9-28.

**F. ZUBINI 1995**, *Barcola. Dalla Vallicula delle ville romane, alla contrada San Bartolo, attraverso due Guerre Mondiali, alla Barcolana, regata velica di fama internazionale*, Trieste.