REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

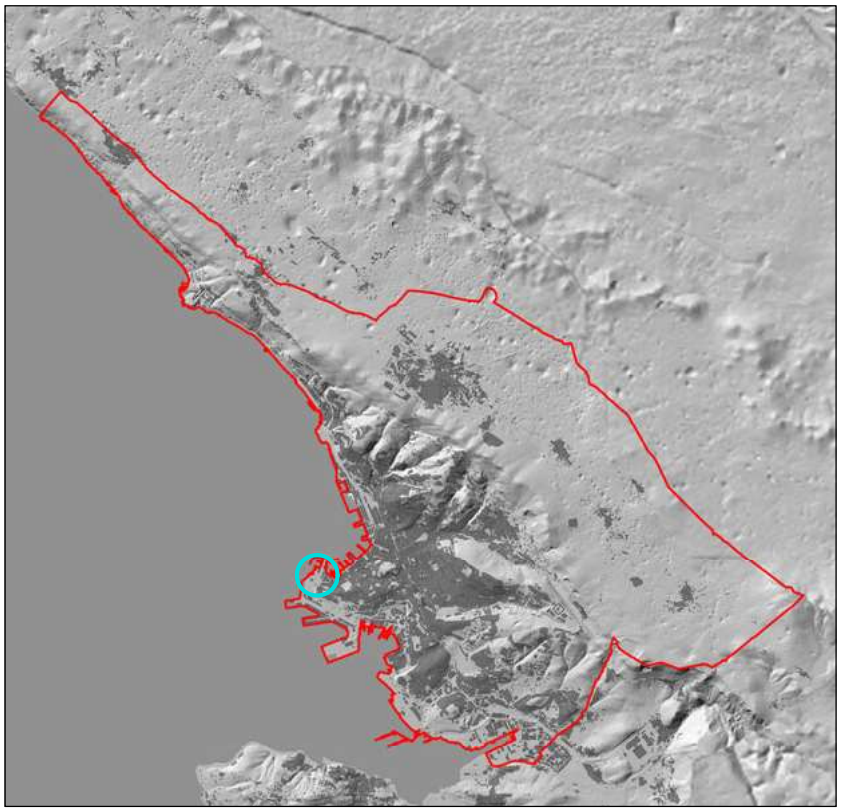
COMUNE DI TRIESTE

Dipartimento Territorio, Ambiente Lavori Pubblici e Patrimonio

Servizio Pianificazione Territoriale e Porto Vecchio

VARIANTE N. AL P.R.G.C.

Riqualificazione della ex Stazione Ferroviaria di Campo Marzio



Direttore Dipartimento
dott. ing. Giulio Bernetti

Progettista
Arch. Andrea Abatecola

Direttore Servizio
dott. arch. Eddi Dalla Betta

Proponente
Fondazione FS Italiane
Ferrovie dello Stato Italiane

Relazione di coerenza col PPR

RC

Luglio 2025

TriesTe

VARIANTE al P.R.G.C. del Comune di TRIESTE

RIQUALIFICAZIONE DELLA EX STAZIONE FERROVIARIA di CAMPO MARZIO

RELAZIONE DI COERENZA COL PPR

Sommario

PREMESSA 2

DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO E DELL'AREA DI INTERVENTO 3

VINCOLI PAESAGGISTICI D'INTERESSE PUBBLICO EX ARTT. 136, 141 E 157 DEL DLGS 42/2004 E/O DEI BENI TUTELATI PER LEGGE EX ART. 142 6

ANALISI DELLO STATO DEL PROGETTO 13

VALUTAZIONE DI CONFORMITÀ PAESAGGISTICA 15

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA CON FOTOMODELLAZIONE REALISTICA 18

MISURE D'INSERIMENTO PAESAGGISTICO 21

CONCLUSIONI 22

Il sottoscritto, arch. Andrea Abatecola nato a Frosinone il 19/06/1975, Codice Fiscale BTCNDR75H19D810Q, iscritto all'ordine degli architetti della provincia di Frosinone al n° 701 libero professionista residente in via Gadames 3 – 00199 Roma Partita IVA 02384900607 in qualità di professionista incaricato della predisposizione della variante urbanistica in oggetto, e progettista degli interventi RIQUALIFICAZIONE DELLA EX STAZIONE FERROVIARIA di CAMPO MARZIO costituenti variante al P.R.G.C. del Comune di TRIESTE redige la seguente relazione di coerenza al PPR della Regione Friuli Venezia Giulia:

PREMESSA

La presente relazione di coerenza col Piano Paesaggistico Regionale (PPR) viene redatta ai sensi dell'articolo 57 quater della Legge Regionale n. 5/2007 e ha l'obiettivo di verificare la coerenza della variante al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) del Comune di Trieste relativa alla riqualificazione della ex Stazione Ferroviaria di Campo Marzio con le previsioni del Piano Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia.

Il progetto oggetto della presente variante è denominato "Valorizzazione della Stazione Museo - Trieste Campo Marzio" ed è inserito nel Piano Nazionale Complementare al PNRR, Missione 1 "Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo", Componente 3 "Turismo e cultura 4.0". L'intervento, identificato con il CUP D63D21003520001, ha come soggetto proponente il Ministero della Cultura e prevede la riqualificazione dell'ex stazione ferroviaria per la creazione di un polo museale integrato con funzioni alberghiere.

L'area di intervento è situata nella zona di Campo Marzio, nel quartiere della Città Vecchia, Circoscrizione n. 4. Il complesso è censito al Catasto Fabbricati del Comune di Trieste al Foglio 19, particella 5770, subalterni 34-39, ed è intestato a Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda la destinazione d'uso attuale del manufatto oggetto di intervento, si specifica che si tratta di una stazione ferroviaria dismessa; l'uso attuale del suolo, essendo l'area inserita in un contesto urbano, è da classificarsi come urbano e l'intervento si colloca all'interno di un contesto paesaggistico storico.

DESCRIZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO E DELL'AREA DI INTERVENTO

Descrizione e Inquadramento Paesaggistico

La Ex Stazione Trieste Campo Marzio è situata all'interno del centro storico di Trieste, in una posizione strategica che si estende verso la propaggine più occidentale della città, adiacente al porto. Questa collocazione la inserisce in un contesto di rilevanza storica, culturale e paesaggistica, caratterizzato da un ambiente urbano fortemente legato alla storia industriale e portuale della città. L'area è marcata dalla presenza di infrastrutture ferroviarie dismesse, tra cui il fascio di binari che servivano la vecchia stazione terminale "di testa", tipica delle stazioni ferroviarie di fine Ottocento.

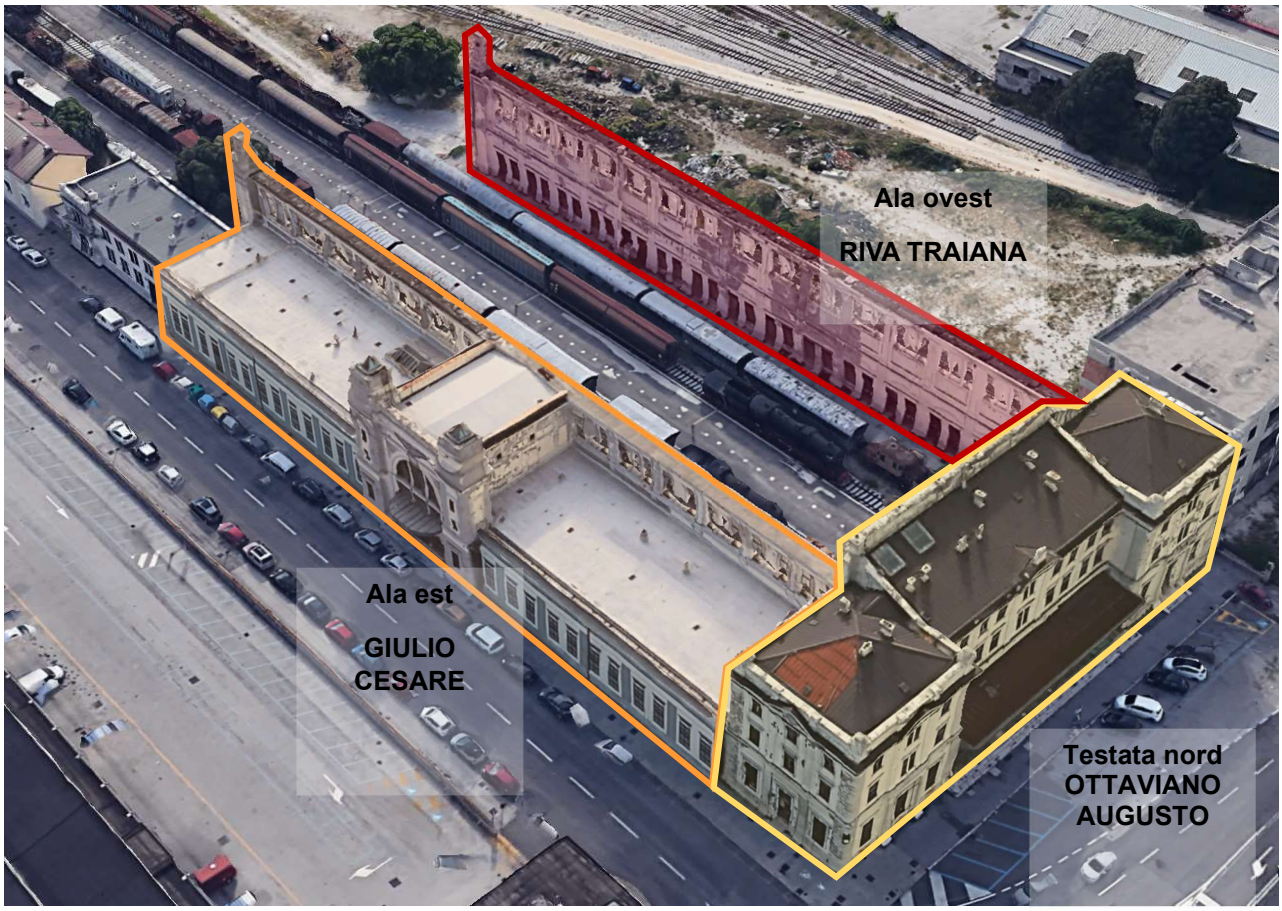


Figura 1- Inquadramento dele zone dell'edificio

Configurazioni e Caratteri Geomorfologici

Dal punto di vista geomorfologico, la stazione si trova in una fascia pianeggiante della città, ai piedi del rilievo carsico che caratterizza l'entroterra triestino. Il terreno pianeggiante e la vicinanza al mare hanno storicamente favorito lo sviluppo di infrastrutture portuali e ferroviarie, rendendo l'area un nodo fondamentale per i collegamenti tra il mare Adriatico e l'Europa centrale. Il porto e le vie d'acqua circostanti definiscono un sistema naturalistico dominato dalla presenza del mare, le cui acque costiere costituiscono una risorsa paesaggistica di rilievo.

Sistemi Naturalistici

Nonostante la forte antropizzazione, l'area conserva collegamenti visivi e funzionali con il sistema naturalistico costiero. Sebbene la zona non sia direttamente inclusa in riserve naturali o biotopi, il vicino ambiente marino del Golfo di Trieste e le vicine aree naturali del Carso triestino offrono

un'importante cornice paesaggistica e rappresentano elementi naturali che incidono sulla percezione del contesto.

Sistemi Insediativi Storici

La stazione si inserisce in un contesto urbano denso di sistemi insediativi storici, con la vicinanza di edifici e infrastrutture di rilevanza storica e culturale. La struttura stessa, costruita nel 1901 su progetto dell'architetto austriaco Robert Seelig, si affianca ad altre opere architettoniche di rilievo nella città di Trieste, come il vicino Porto Vecchio, simbolo dello sviluppo commerciale cittadino a cavallo tra Ottocento e Novecento. L'edificio è inoltre un esempio rappresentativo delle tipologie architettoniche ferroviarie austro-ungariche, caratterizzate da volumi importanti e dalla commistione di materiali locali come la pietra arenaria e il laterizio.

Paesaggi Agrari e Tessiture Territoriali Storiche

L'area non presenta un contesto legato ai paesaggi agrari, ma è parte integrante del tessuto urbano storico della città di Trieste. Tuttavia, la vicinanza del porto e le vie di comunicazione storiche fanno parte delle tessiture territoriali storiche della città, che si sono sviluppate lungo direttrici di traffico commerciale e ferroviario. La stazione era infatti collegata alla storica Linea Transalpina, che attraversava il territorio agrario del Carso e si connetteva con l'Europa centrale.

Sistemi Tipologici di Caratterizzazione Locale

La Stazione di Campo Marzio appartiene a un sistema di caratterizzazione locale tipico delle città portuali e ferroviarie di fine Ottocento. Il complesso architettonico presenta un'architettura in laterizio e pietra, caratteristica degli edifici industriali e infrastrutturali dell'epoca, con una particolare attenzione all'uso di mattoni pieni e blocchi lapidei di pietra arenaria e calcarenitica. La pietra calcarea locale, utilizzata per le scalinate e i dettagli architettonici, rimanda all'uso sistematico di materiali tradizionali della zona, integrandosi perfettamente con il tessuto storico della città.

Percorsi Panoramici e Ambiti di Percezione

L'edificio è visibile da diversi punti panoramici lungo la costa triestina e, in particolare, dalle zone adiacenti al porto e al lungomare. La vicinanza del mare offre scorci suggestivi, dove la stazione diventa parte del paesaggio urbano visibile dalle navi in arrivo e dai punti elevati della città. Sebbene non appartenga a un percorso panoramico codificato, la sua collocazione le conferisce una notevole importanza nella percezione visiva del paesaggio urbano, essendo uno degli edifici storici che accolgono chi arriva via mare.

Vicende Storiche e Caratteri di Degrado

La stazione, inizialmente conosciuta come TriestStaatsbahnhof, rappresentava un simbolo della grandezza dell'impero austro-ungarico. Dopo la Prima Guerra Mondiale e il passaggio di Trieste all'Italia, la sua funzione è gradualmente diminuita, fino alla chiusura definitiva dei servizi viaggiatori nel 1959. Dopo decenni di abbandono e degrado, l'edificio è stato parzialmente restaurato negli anni '80, quando è stato convertito in Museo Ferroviario. Tuttavia, alcune aree del complesso, come la copertura della zona a monte, risultano ancora gravemente deteriorate, con danni strutturali e crolli parziali che richiedono interventi urgenti di restauro.

Conclusione

In sintesi, la Ex Stazione Trieste Campo Marzio è un elemento paesaggistico e architettonico di grande rilievo storico, che si colloca in un contesto urbano legato alla storia portuale e ferroviaria di Trieste. La sua architettura in laterizio e pietra, tipica delle stazioni ottocentesche, e il suo legame con il porto la rendono parte integrante del paesaggio urbano e marittimo della città.

Tuttavia, la presenza di danni strutturali e segni di degrado impone la necessità di interventi conservativi per garantire la valorizzazione di questo importante patrimonio.

Descrizione Architettonica e Caratteri Formali

La Ex Stazione Trieste Campo Marzio è un esempio emblematico di architettura ferroviaria di fine Ottocento, costruita con una pianta a "U", tipica delle stazioni terminali dell'epoca. La sua configurazione volumetrica è composta da un corpo centrale e da due ali laterali che si sviluppano lungo le linee ferroviarie. La scelta dei materiali rispecchia l'influenza dell'architettura austriaca, con una combinazione di mattoni pieni alternati a blocchi di pietra arenaria e calcarenitica, che caratterizzano il complesso.

Lato Via Ottaviano Augusto:

La facciata principale su Via Ottaviano Augusto è suddivisa in tre sezioni principali: il corpo centrale, dotato di ingresso monumentale, e due corpi laterali semi-simmetrici. Il prospetto è scandito da lesene in rilievo, stilate con ricorsi orizzontali che delimitano le finestre e le porte-finestre del piano terreno. L'ingresso centrale è arricchito da una scalinata in pietra calcarea e protetto da una pensilina metallica sorretta da mensole in ferro, elementi che rimandano alla raffinatezza del progetto originario. I decori, presenti negli architravi e nelle mensole sottostanti, si ispirano a motivi vegetali, tipici dello stile floreale diffuso all'epoca. Anche le finestre dei due piani superiori ripropongono questa ricchezza decorativa, con architravi sorretti da mensole ornate. A coronamento del prospetto centrale vi è un grande arco a tutto sesto sormontato da un elemento scultoreo, simbolo della monumentalità dell'edificio.

I corpi laterali presentano una maggiore semplicità rispetto al corpo centrale, pur mantenendo la continuità stilistica grazie alla presenza di lesene, finestre e porte-finestre con elementi decorativi simili. Anche qui il cornicione di gronda sporge, rafforzando l'effetto monumentale della costruzione.

Lato Riva Traiana:

Sul lato orientato verso Riva Traiana, il fabbricato si sviluppa su un piano terra e un piano sottotetto, dove gran parte della copertura è andata persa. Il piano terra è poggiato su uno zoccolo in pietra calcarea e le murature sono caratterizzate dalla stessa scansione a lesene e architravi decorati presenti sulla facciata principale. Questo lato dell'edificio risulta particolarmente compromesso dallo stato di degrado, con evidenti danni alla struttura e alla copertura, richiedendo interventi di consolidamento e restauro. Sul retro del fabbricato, che affaccia sui binari, si trovano elementi meno decorati, ma comunque coerenti con lo stile generale dell'edificio. Un torrino segna la conclusione della facciata, accentuando la verticalità del prospetto.

Lato Via Giulio Cesare:

L'ala sud-orientale, lungo Via Giulio Cesare, presenta una composizione volumetrica articolata, con un corpo centrale in aggetto sviluppato su tre livelli, che ospitava il grande salone d'ingresso per i viaggiatori. Ai lati, due corpi simmetrici a doppia altezza con un piano terreno, scandiscono la facciata con elementi decorativi più sobri. La vela muraria, un tempo destinata a sostenere la copertura in ferro e vetro della zona binari, si erge alle spalle del corpo laterale, suggerendo l'imponente sistema di copertura che caratterizzava l'area retrostante della stazione. Anche qui, le murature in mattoni e pietra sono ripetute con lo stesso schema, conferendo all'intero complesso una forte coerenza stilistica.

VINCOLI PAESAGGISTICI D'INTERESSE PUBBLICO EX ARTT. 136, 141 E 157 DEL DLGS 42/2004 E/O DEI BENI TUTELATI PER LEGGE EX ART. 142

ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO (per immobili o aree dichiarate di notevole interesse pubblico - artt. 136, 141, 157 del D.lgs. 42/04)

☒ cose immobili; ☐ ville, giardini, parchi; ☐ complessi di cose immobili; ☐ bellezze panoramiche.

estremi del provvedimento di tutela e motivazioni in esso indicate:

Art. 142 comma 1 lettera a)

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;

PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del D.lgs. 42/04):

☒ territori costieri; ☐ territori contermini ai laghi (fascia 300 metri);

☐ fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi (fascia 150 metri);

☐ montagne sup. ai 1600 metri; ☐ ghiacciai e circhi glaciali; ☐ parchi e riserve;

☐ territori coperti da foreste e boschi; ☐università agrarie e usi civici;

☐ zone umide; ☐ vulcani; ☐ zone di interesse archeologico.

DESCRIZIONE E ANALISI

Figura 2 – CTR Trieste

Figura 3 - Foto aerea con individuazione dell'area d'intervento

Il fabbricato oggetto del presente studio è identificato al Catasto Fabbricati del Comune di Trieste al Foglio 19, Part. 5770, sub 34, 35, 36, 37, 38, 39. L'intero complesso è intestato alle Ferrovie dello Stato.

Figura 4 – Estratto di mappa catastale

Piano Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia

L'area su cui insiste la Stazione di Campo Marzio è regolata dalle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia, specificamente dall'art. 21

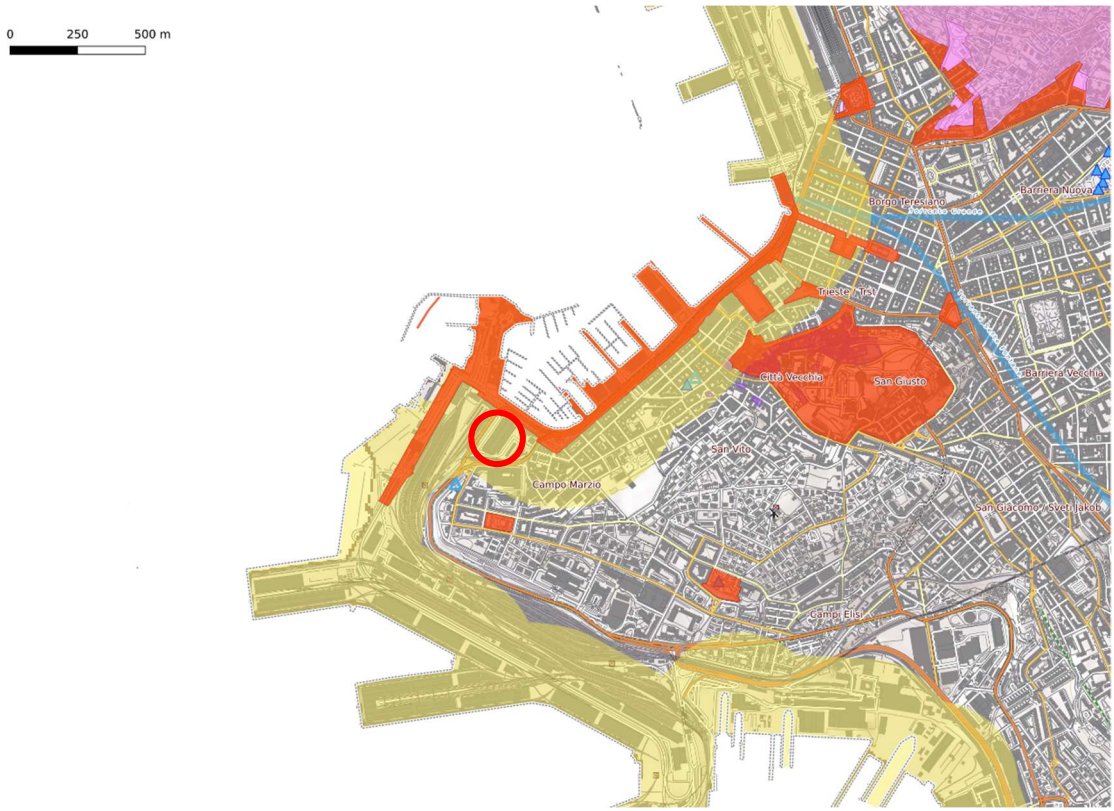


Figura 5- P.P.R del Friuli Venezia Giulia

Strumenti Urbanistici Comunali

A livello comunale, la stazione di Campo Marzio si trova in un'area di rilevante importanza strategica per la città di Trieste, particolarmente coinvolta in un ampio progetto di riqualificazione urbana che interessa il vicino Porto Vecchio, una delle aree costiere più importanti del comune. Questa riqualificazione mira a rivitalizzare la zona, mantenendo un equilibrio tra il rispetto del patrimonio storico e lo sviluppo di nuove infrastrutture e funzioni urbane.

La stazione è localizzata nel quartiere della Città Vecchia, appartenente alla Circoscrizione nr. 4. L'area in cui si colloca il complesso ferroviario è suddivisa in due settori distinti, ciascuno con destinazioni d'uso specifiche definite dalle NTA comunali.

Parte prospiciente via Giulio Cesare e la parte esterna dei binari: quest'area è inclusa nella categoria S2 (art. 87 delle NTA), che comprende zone destinate a servizi pubblici e attrezzature collettive. Queste aree possono ospitare strutture dedicate al culto, alla vita associativa, alla cultura, nonché uffici pubblici e servizi logistici legati agli impianti ferroviari. Per il patrimonio edilizio esistente, sono ammessi interventi di:

Ristrutturazione edilizia;

Demolizione e ricostruzione;

Ampliamenti, entro un limite massimo del 35% del volume utile esistente.

La normativa comunale consente inoltre sopraelevazioni fino a un massimo di due piani, sempre nel rispetto dei vincoli di tutela paesaggistica e storica.

Corpo principale su via Ottaviano Augusto e parte laterale: quest'area è inserita nella categoria O1 (art. 40 delle NTA), che disciplina le aree miste a destinazione commerciale, direzionale e ricettiva. In queste zone sono permesse le seguenti destinazioni d'uso:

Direzionale;

Alberghiero;

Commerciale al dettaglio (con esclusione dei grandi centri commerciali);

Artigianato di servizio;

Servizi e attrezzature collettive.

Queste distinzioni tra le diverse parti del complesso consentono una certa flessibilità d'uso e riorganizzazione funzionale, ma sempre nel rispetto delle prescrizioni delle NTA e dei vincoli paesaggistici e storici imposti dalle normative vigenti.

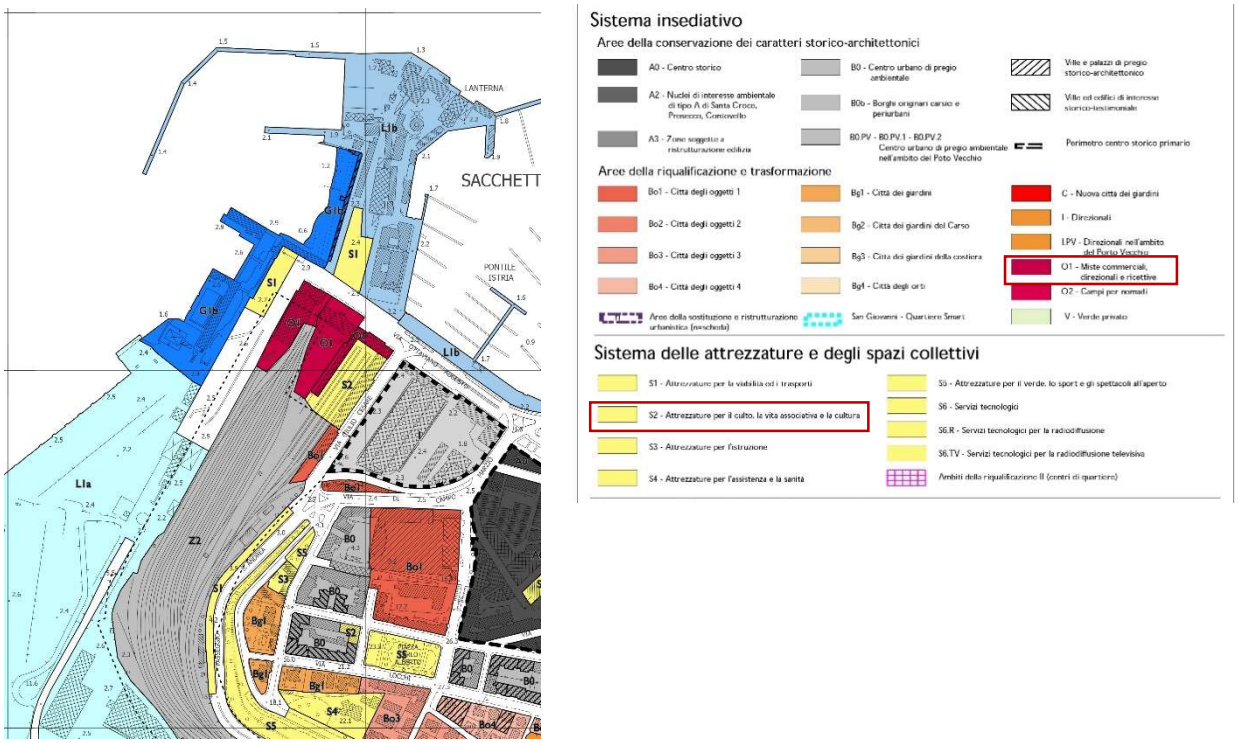


Figura 6 – Stralcio di P.R.G.C. del Comune di Trieste

Vincoli di Tutela Paesaggistica e Architettonica

L'intero complesso della Ex Stazione di Campo Marzio è sottoposto a vincolo ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. 42/2004), Parte II. Questo vincolo è motivato dall'elevato pregio architettonico e dalla rilevanza storica della stazione, che costituisce un esempio significativo di architettura ferroviaria austriaca di inizio Novecento. Il complesso, infatti, non solo ha svolto un ruolo cruciale nello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie transalpine, ma rappresenta anche un patrimonio culturale di valore nazionale.

Secondo quanto stabilito dal D.lgs. 490/1999 (ora sostituito dal D.lgs. 42/2004), la Stazione è tutelata come bene culturale ai sensi dell'art. 2 comma 1 lettera a). Questo impone restrizioni sugli interventi che possono essere effettuati, garantendo che qualsiasi modifica rispetti l'integrità architettonica e il valore storico del sito.

In merito al vicolo riportato il presente progetto è stato già sottoposto alla Soprintendenza ABAP del Friuli Venezia Giulia e alla Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ed è stato rilasciato parere favorevole con prescrizione prot. n° 29233-P del 21/12/2023 che si riporta integralmente di seguito:

Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA

Alla Fondazione Ferrovie delle Stato Italiane
Servizio Infrastrutture e Lavori
infrastrutture@pec.fondazionefs.it

e p.c.

Alla Soprintendenza ABAP del Friuli Venezia Giulia
sabap-fvg@pec.cultura.gov.it

ALL. 1: Parere SABAP-FVG prot. n. 23978 del 30/11/2023

Oggetto: **TRIESTE, Ex Stazione ferroviaria Campo Marzio.**
Tutela ai sensi della Parte Seconda del D. Lgs. n. 42/2004, art. 10, c. 1, e art. 12: Decreto del 05/09/1959.
Piano Nazionale Complementare al PNRR.
Intervento n. 12 – Percorsi nella Storia – Treni storici e itinerari culturali.
Progetto esecutivo sopraelevazione nel lato su Riva Traiana, realizzazione della copertura voltata, realizzazione di una passerella aerea e trasformazione in albergo di parte dell'immobile denominato "Ex Stazione ferroviaria Campo Marzio".
Autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004.
Richiedente: Fondazione Ferrovie delle Stato Italiane.
PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.

Visto il D. Lgs. n. 368/1998, "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59";

Visto il D.L. n. 22/2021, "Disposizioni urgenti in materia di riordino dei Ministeri" (convertito con modificazioni dalla Legge n. 55/2021), con cui, ai sensi dell'art. 6, comma 1, il "Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo" è stato ridenominato "Ministero della cultura";

Visto il D. Lgs. n. 42/2004, "Codice dei beni culturali e del paesaggio";

Visto il D.P.C.M. n. 169/2019, "Regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance";

Visto il D.L. n. 77/2021, "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" (convertito con modificazioni dalla Legge n. 108/2021), e in particolare l'art. 29, comma 2, come modificato dal D.L. n. 13/2023, art. 20, comma 1, per cui: "La Soprintendenza speciale esercita le funzioni di tutela dei beni culturali e paesaggistici nei casi in cui tali beni siano interessati dagli interventi previsti dal PNRR, adottando il relativo provvedimento finale in sostituzione delle Soprintendenze archeologia, belle arti e paesaggio, avvalendosi di queste ultime per l'attività istruttoria";

Visto il D.P.C.M. 1 luglio 2022, con il quale, ai sensi dell'art. 19, c. 4, del D. Lgs. n. 165/2001, è stato conferito l'incarico di direttore della Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio al dott. Luigi La Rocca (registrato dalla Corte dei Conti al n. 1870 del 14/07/2022);

Considerato che ai sensi dell'art. 29, comma 3, del D.L. n. 77/2021 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 108/2021), le funzioni di direttore della Soprintendenza speciale per il PNRR sono svolte dal direttore della Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero della cultura;

In riscontro all'istanza di autorizzazione in oggetto, trasmessa da codesta Fondazione e acquisita dalla Soprintendenza ABAP del Friuli Venezia Giulia con prot. n. 15704, n. 15705, n. 15706, n. 15708, n. 15709 del 07/08/2023;

Visto il parere favorevole con prescrizioni espresso dalla competente Soprintendenza ABAP con nota prot. n. 23978 del 30/11/2023;

Ritenuto di condividere il parere favorevole con prescrizioni espresso dalla competente Soprintendenza ABAP con la citata nota prot. n. 23978 del 30/11/2023, che si acquisisce integralmente e che costituisce parte integrante del presente atto, in quanto le opere previste, allo stato attuale delle conoscenze, risultano compatibili con le esigenze di tutela del bene culturale in oggetto;

QUESTA SOPRINTENDENZA SPECIALE AUTORIZZA

la realizzazione delle opere previste, così come descritte negli elaborati progettuali pervenuti alla competente Soprintendenza ABAP, nel rispetto delle prescrizioni contenute nel menzionato parere della stessa prot. n. 23978 del 30/11/2023, con particolare riferimento alla prescrizione relativa alla "sopraelevazione lato Riva Traiana", per cui:

"*materiali e finiture della nuova 'facciata vetrata di nord/ovest [con] una decorazione che ripropone nelle sue linee essenziali la partizione delle bucature della vela che si va a nascondere' siano oggetto di campionatura e approvazione in sede di cantiere da parte dei tecnici di questo Ufficio*".

Ogni circostanza che, preliminarmente o nel corso dei lavori, venga a modificare i presupposti, progettuali o di fatto, sulla base dei quali è stata rilasciata la presente autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004, dovrà essere tempestivamente comunicata alla Soprintendenza ABAP competente per territorio, contestualmente agli eventuali necessari adeguamenti/aggiornamenti del progetto, per la conseguente autorizzazione.

Resta, altresì, ferma la facoltà della Soprintendenza ABAP di impartire ulteriori prescrizioni e indicazioni durante lo svolgimento dei lavori, per le scelte di carattere esecutivo non già definite nell'ambito del progetto ovvero definibili soltanto in corso d'opera. A tal fine la Direzione Lavori incaricata ai sensi del R.D. 2537/1925 dovrà preliminarmente contattare la Soprintendenza che procederà, secondo i casi, agli opportuni sopralluoghi.

IL SOPRINTENDENTE SPECIALE PER IL PNRR
dott. Luigi LA ROCCA

Firmato digitalmente da

Luigi La Rocca

CN = La Rocca Luigi
O = Ministero della cultura
C = IT

ANALISI DELLO STATO DEL PROGETTO

Il progetto di riqualificazione del complesso della Stazione di Campo Marzio, inserito nel contesto paesaggistico e architettonico della città di Trieste, si sviluppa con un approccio orientato alla valorizzazione e conservazione del patrimonio storico, in armonia con le esigenze contemporanee di utilizzo degli spazi e in conformità con le normative di tutela paesaggistica e urbanistica.

Obiettivi e Coerenza Paesaggistica

L'intervento è finalizzato a conservare e valorizzare il complesso ferroviario, riconosciuto per il suo valore storico e architettonico. La stazione, oltre a essere sottoposta a vincoli ai sensi del D.lgs. 42/2004 e del D.lgs. 490/1999, rappresenta un simbolo del passato ferroviario di Trieste, il cui recupero ha l'obiettivo di restituirlo alla comunità in un contesto di fruizione pubblica e turistica. Il progetto mira a garantire la compatibilità funzionale tra il nuovo uso degli spazi e la conservazione dell'identità storica dell'area, seguendo le linee guida dei piani paesaggistici e urbanistici del Friuli-Venezia Giulia.

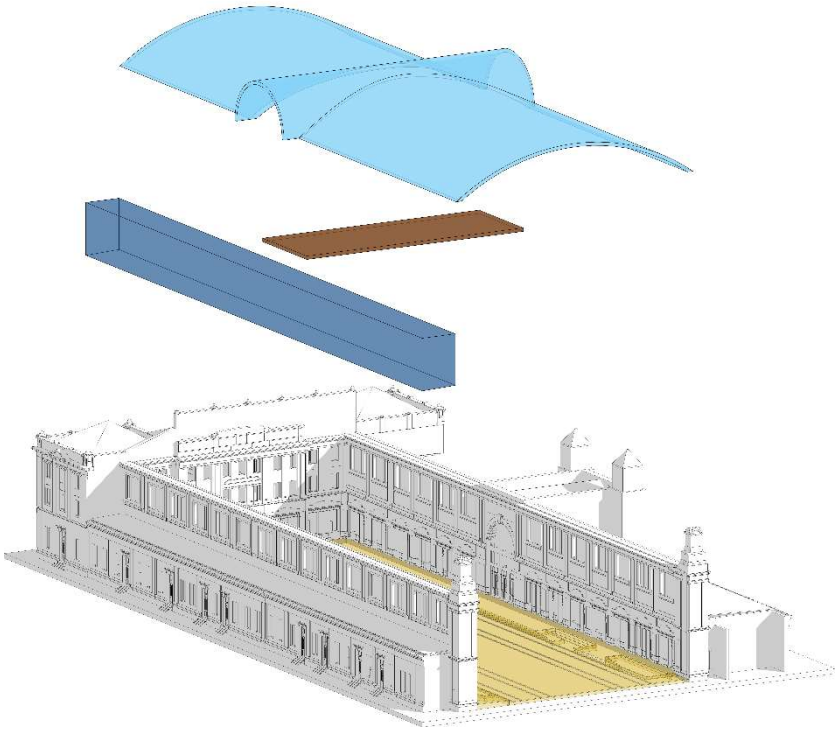


Figura 7 – Modello esploso assonometrico: BLU sopraelevazione; GIALLO piazza; AZZURRO copertura

Motivazioni delle Scelte Progettuali

Recupero Storico e Valorizzazione Paesaggistica: La realizzazione della nuova copertura in vetro e acciaio, ispirata a quella storica rimossa nel 1942, rappresenta un intervento di conservazione e reinterpretazione. Questa scelta si basa su un attento studio degli elementi originari del progetto di Robert Seelig, il quale ha disegnato il piazzale con precise geometrie e materiali. Riproporre tale disegno in chiave contemporanea non solo assicura il rispetto del carattere storico del sito, ma anche l'integrazione armoniosa con il linguaggio dell'architettura contemporanea, basata su trasparenze e leggerezza. La nuova copertura, pur con un forte impatto visivo, rispetta il contesto storico mediante un disegno coerente con il passato, e allo stesso tempo offre un'esperienza spaziale e funzionale moderna.

Compatibilità e Integrazione Funzionale: Il progetto punta a mantenere la compatibilità tra gli spazi espositivi del Museo Ferroviario e la nuova piazza, prevedendo una pavimentazione che,

pur utilizzando materiali moderni come la pietra calcarea e le piastrelle giallo-grigie, segue una griglia a 45 gradi, richiamando fedelmente le linee storiche. Questo garantisce continuità tra gli elementi esistenti e quelli di nuova costruzione, con un'attenzione particolare alla conservazione dei binari storici, che rimarranno in situ e potranno ospitare locomotive storiche. Questa scelta sottolinea l'impegno di mantenere attiva la memoria storica ferroviaria, integrandola con le nuove funzioni collettive del piazzale.

Reversibilità degli Interventi: Un elemento centrale del progetto è l'approccio conservativo e reversibile adottato per tutte le strutture. Le nuove strutture in acciaio e vetro, compresa la copertura e la passerella aerea, sono state progettate con sistemi di inghisaggio puntuali che permettono di evitare modifiche permanenti alle murature storiche. L'intervento si distingue per la sua minima invasività, garantendo la piena reversibilità come richiesto dalla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio del Friuli-Venezia Giulia, in modo che, qualora in futuro si desiderasse ripristinare l'assetto originario, ciò possa avvenire senza danni alle strutture storiche.

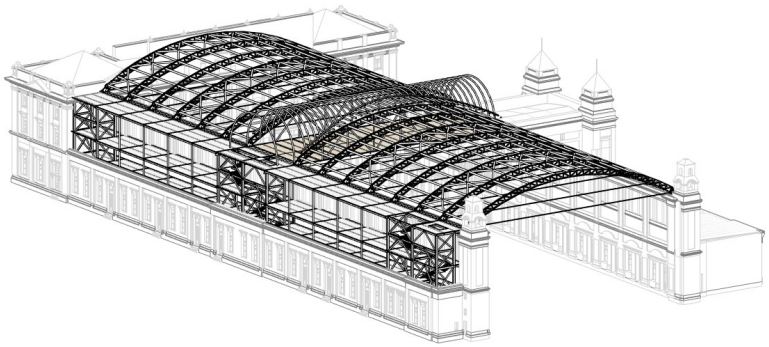


Figura 8 - Vista delle nuove strutture in acciaio

Linguaggio Architettonico, Tradizione e Contemporaneità: Il progetto si muove tra due poli: il rispetto della tradizione architettonica e il dialogo con l'architettura contemporanea. Le scelte stilistiche, come il volume stereometrico della sopraelevazione in vetro, dichiarano con trasparenza l'intervento moderno, in contrasto e al contempo in continuità con l'architettura storica. Questo approccio si collega a un preciso linguaggio architettonico che evita il "falso storico" e si distacca dalle imitazioni del passato, per affermare l'intervento come un'aggiunta rispettosa ma distintamente contemporanea.

Rilettura della Tradizione: La rievocazione delle forme e dei materiali originali non avviene attraverso una riproduzione mimetica, ma con un linguaggio moderno. La copertura e le superfici vetrate della sopraelevazione propongono una sintesi tra passato e presente, dove la leggerezza e la trasparenza del vetro sottolineano la volontà di creare spazi luminosi e aperti, senza alterare il volume complessivo e la percezione dell'edificio storico.

Interventi Contemporanei: L'uso del vetro per la sopraelevazione e la copertura evidenzia l'intento di creare una chiara distinzione tra il nuovo e l'esistente, attraverso una soluzione architettonica che richiama l'idea di leggerezza e innovazione. La scelta di una sopraelevazione lineare e geometrica, rivestita completamente in vetro, rispetta il contesto urbano e paesaggistico, senza competere con le volumetrie storiche, ma arricchendo il complesso con un'interpretazione contemporanea, visivamente impattante ma coerente.

Conclusioni

Il progetto di riqualificazione della Stazione di Campo Marzio si inserisce armoniosamente nel paesaggio urbano di Trieste, rispettando i vincoli imposti dalla normativa di tutela e dalle

indicazioni del piano paesaggistico. Le scelte progettuali puntano alla conservazione del bene storico e alla valorizzazione della sua memoria, senza rinunciare all'uso di un linguaggio architettonico contemporaneo che rispetta le caratteristiche del contesto paesaggistico. La reversibilità degli interventi e l'attenzione alla compatibilità funzionale tra il museo, gli spazi collettivi e le nuove destinazioni d'uso dimostrano un forte impegno nel coniugare innovazione e conservazione.

IL TUTTO COME MEGLIO ESPLICITATO NELLA RELAZIONE TECNICA E NEGLI ELABORATI DI PROGETTO

VALUTAZIONE DI CONFORMITÀ PAESAGGISTICA

Il progetto di riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'ex Stazione di Trieste Campo Marzio, come ampiamente illustrato, mira alla creazione di un nuovo polo ferroviario multifunzionale attraverso interventi complessi che coinvolgono diverse aree del sito storico. Le funzioni previste, tra cui una piazza, un museo e una struttura alberghiera, sono concepite in un sistema integrato, nel quale ciascuna componente interagisce strettamente con le altre, garantendo un'armonia funzionale e tematica.

L'intero intervento è incentrato sulla valorizzazione della tematica ferroviaria, che funge da filo conduttore per tutte le attività e strutture previste. Questa coerenza tematica, orientata alla creazione di un continuum tra passato e presente, assicura che ogni elemento del progetto mantenga un legame diretto con la storicità del luogo, valorizzando le caratteristiche paesaggistiche e urbanistiche della zona, già fortemente segnate dalla presenza della stazione sin dalla sua costruzione alla fine del XIX secolo.

In termini di valutazione di conformità paesaggistica, tale approccio rappresenta un elemento determinante per una valutazione favorevole. L'intervento proposto, infatti, non altera l'identità storico-culturale dell'area, ma anzi la esalta attraverso la conservazione e la reinterpretazione delle sue peculiarità ferroviarie. Il progetto, oltre a mantenere la preesistente configurazione ferroviaria, rafforza il legame con il contesto urbano circostante, che è stato fortemente plasmato dalla presenza della stazione.

Nello specifico, ogni area del complesso sarà trattata nel rispetto del tema centrale. L'area affacciata su via Giulio Cesare ospiterà un museo dedicato alla storia della stazione e delle linee ferroviarie ad essa collegate, mentre la nuova piazza, situata sotto la copertura progettata, includerà i quattro binari originali della stazione, sui quali verranno esposte locomotive storiche, musealizzate per testimoniare l'importanza del sito nel contesto ferroviario. Anche la porzione destinata all'hotel, situata nella testata della stazione e comprensiva della sopraelevazione sul lato di Riva Traiana, seguirà un concept strettamente ferroviario, sia in termini di design che di tematica, in modo da preservare e rafforzare l'identità del luogo.

In sintesi, il progetto non solo rispetta il contesto storico e paesaggistico esistente, ma lo arricchisce attraverso un intervento integrato e tematicamente coerente, favorendo una rigenerazione urbana che conserva e amplifica il valore identitario dell'area.

Di seguito si riportano piante, sezioni e modelli 3D delle destinazioni d'uso.

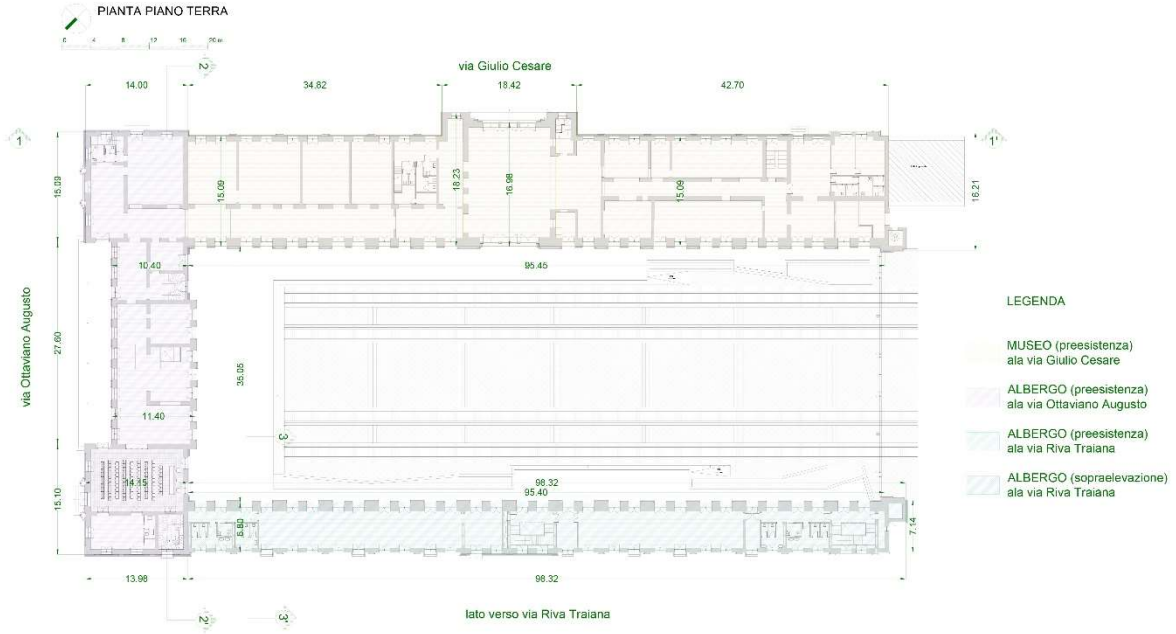


Figura 9 – Piano Terra layout funzionale

Figura 10 – Piano Primo layout funzionale

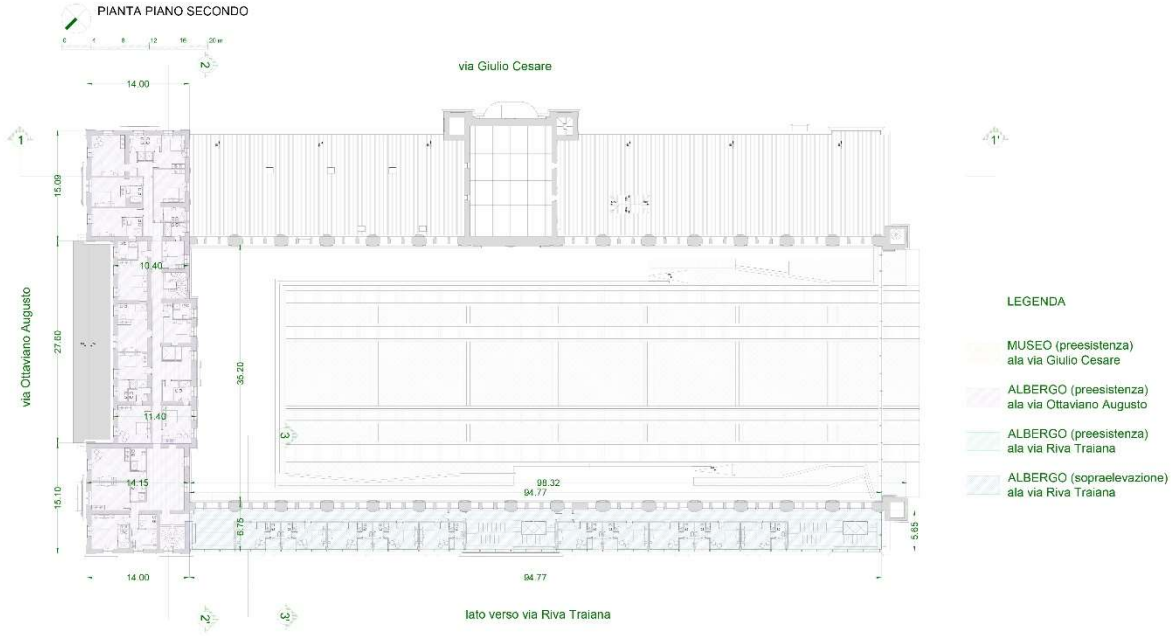


Figura 11 – Piano Secondo layout funzionale

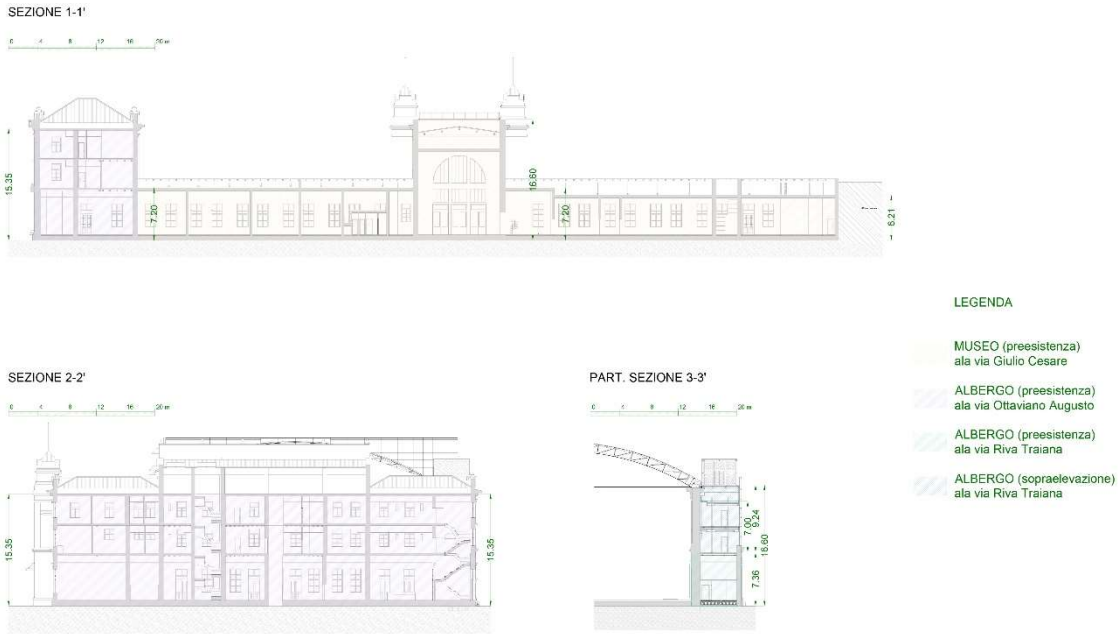


Figura 12 – Sezioni layout funzionale

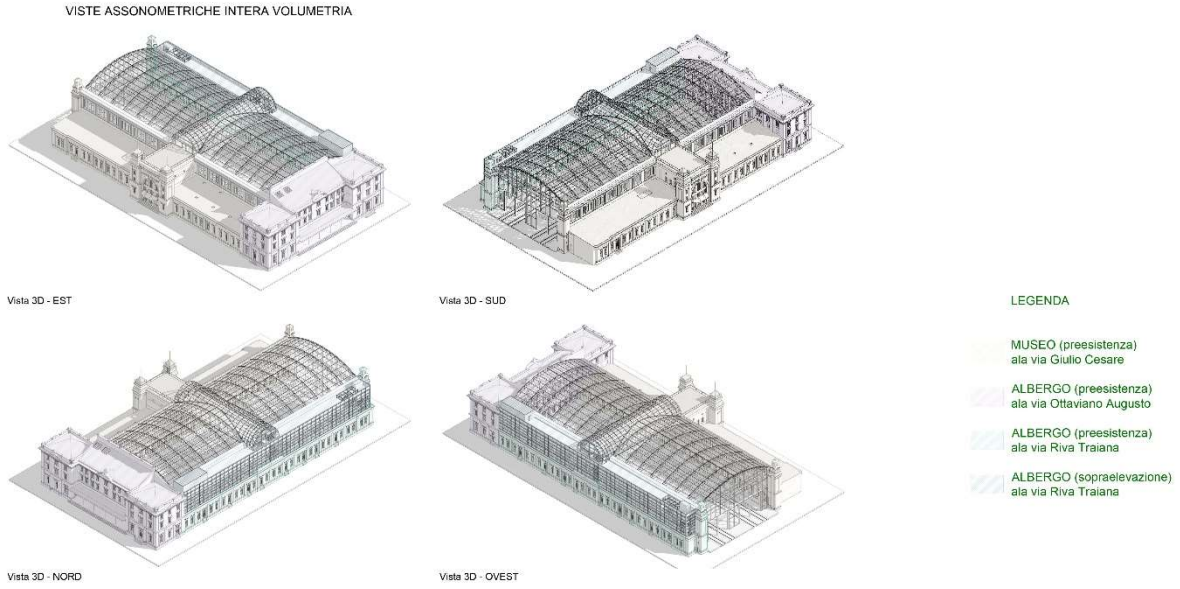


Figura 13 – Modelli Tridimensionali layout funzionale

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA CON FOTOMODELLAZIONE REALISTICA

Valutazione di Compatibilità Paesaggistica

Gli interventi oggetto della valutazione di compatibilità paesaggistica sono principalmente:

1. La realizzazione di una copertura a volta ribassata.
2. La sopraelevazione di due piani del corpo di fabbrica prospiciente Riva Traiana.

Nel primo caso, la copertura a volta ribassata riprende, sia dal punto di vista geometrico che formale, le caratteristiche della vecchia copertura in ferro e vetro rimossa nel 1942. La nuova struttura si inserisce nel contesto in modo coerente, mantenendo un dialogo con gli elementi storici dell'edificio senza alterarne la percezione complessiva. I materiali impiegati (ferro e vetro) rievocano quelli originari, garantendo continuità visiva e storica, mentre la scelta di una forma ribassata, adottata anche nella passata copertura, minimizza l'impatto visivo sulla skyline esistente, preservando la percezione complessiva del complesso architettonico.

Nel secondo caso, la sopraelevazione si configura come un volume stereometrico che, pur distinguendosi nello stile formale rispetto alla stazione ottocentesca, risulta in continuità con il piano terra esistente. La nuova costruzione si sviluppa in altezza senza superare l'altezza complessiva dell'edificio e utilizza, la vela muraria esistente, come parete verso la piazza, integrandosi armoniosamente con il profilo urbano esistente. Anche se di linguaggio contemporaneo, il volume sopraelevato mantiene proporzioni equilibrate, rispettando i rapporti volumetrici, cromatici e materici del contesto.

La simulazione dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto evidenzia che l'intervento, sia in termini di copertura che di sopraelevazione, non compromette l'intervisibilità con i principali punti panoramici e i beni paesaggistici circostanti. I render allegati dimostrano l'inserimento armonico delle nuove strutture nel contesto urbano, rispettando la morfologia del paesaggio storico e valorizzando il legame tra antico e contemporaneo.

La nuova sopraelevazione, pur distinguendosi per la sua modernità, rispetta la vista complessiva del complesso storico dalla Riva Traiana e dalle altre prospettive di maggiore rilevanza paesaggistica. L'effetto complessivo rafforza l'identità storica della stazione, grazie all'intervento di restauro delle facciate, che aumenta il valore estetico e culturale del complesso, in dialogo con le aggiunte contemporanee.

Il posizionamento delle strutture metalliche è pensato per garantire la massima reversibilità e smontabilità, senza demolire elementi strutturali esistenti, preservando l'integrità delle murature storiche.

A medio termine, una volta completate le opere, gli effetti saranno prevalentemente di valorizzazione del complesso architettonico, con un incremento della sua leggibilità storica. L'inserimento di elementi di architettura contemporanea, come la sopraelevazione, sarà percepito come un dialogo tra passato e presente, contribuendo alla stratificazione storica e culturale del sito.

Figura 14 – Render lato via Giulio Cesare

Figura 15 – Render lato Riva Traiana

Figura 16 – Render 1 interno Piazza

Figura 17 – Render 2 interno Piazza

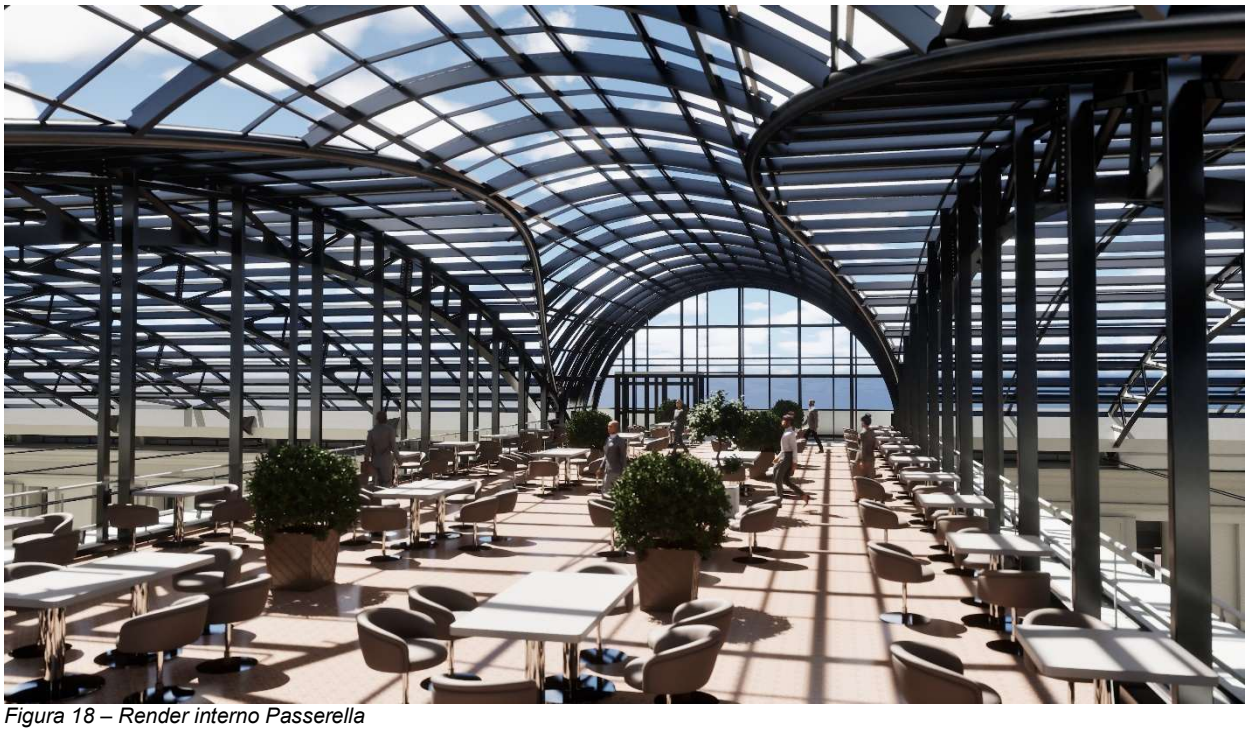


Figura 18 – Render interno Passerella

MISURE D'INSERIMENTO PAESAGGISTICO

L'intervento è stato progettato seguendo criteri di congruità paesaggistica, con una particolare attenzione alle forme, ai rapporti volumetrici, ai colori e ai materiali, coerenti con le indicazioni del Piano Paesaggistico Regionale (PPR FVG) vigente. Sono state adottate soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica. Tuttavia, vengono identificate le opere di mitigazione visiva che riguardano la scelta di materiali leggeri e trasparenti, come l'acciaio e il vetro per le nuove strutture, che permettono di ridurre l'impatto visivo e rispettare la

monumentalità dell'edificio. La sopraelevazione è progettata con volumi sobri e lineari, minimizzando l'effetto di contrasto con l'edificio storico.

A regime, l'intervento produrrà un effetto positivo grazie al recupero delle facciate storiche e alla nuova copertura, che ripristinerà l'aspetto originario della stazione. Le strutture contemporanee, grazie alla loro trasparenza, garantiranno un'integrazione paesaggistica discreta e armoniosa, evitando impatti negativi rilevanti.

Le soluzioni proposte rispettano i criteri di congruità paesaggistica. L'uso di materiali come vetro e acciaio si armonizza con quelli storici, creando un contrasto che non disturba ma arricchisce il contesto. Inoltre, la reversibilità degli interventi garantisce che il sito mantenga il suo valore storico nel tempo.

In sintesi, l'intervento rappresenta un'operazione di valorizzazione e restauro che, attraverso misure di mitigazione e compensazione, si integra armoniosamente nel contesto paesaggistico, preservando l'identità storica dell'edificio e minimizzando gli impatti ambientali e visivi.

CONCLUSIONI

La presente relazione ha verificato che la variante:

- Non implica effetti negativi dal punto di vista paesaggistico
- Non richiede consumo di suolo né perdita di habitat o valori naturali
- Persegue l'obiettivo di rigenerare un'area degradata, migliorandone la sostenibilità
- Favorisce la valorizzazione del patrimonio storico-culturale

Il progetto si configura come un'operazione di valorizzazione e restauro che si integra armoniosamente nel contesto paesaggistico, preservando l'identità storica dell'edificio e contribuendo alla rigenerazione urbana di un'area di particolare valore strategico per la città di Trieste.

La variante non risulta in contrasto con gli obiettivi della parte statutaria del PPR, con gli obiettivi di qualità dell'ambito di paesaggio interessato, né con gli indirizzi e le direttive dei beni paesaggistici coinvolti. Per quanto espresso, si determina la coerenza della variante urbanistica al PPR.