



Via Karl Ludwig von Bruck, 3
34143 TRIESTE
www.porto.trieste.it

PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TRIESTE

Studio Ambientale Integrato Quadro di Riferimento Strategico

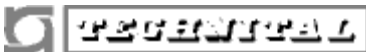
Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

dal 2011 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

il Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

fino al 2010 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale il Segretario Generale dott. Martino Conticelli



**ACQUA
TECNO**

Dott. Ing. Francesco Mattarolo

Dott. Ing. Paolo Turbolente



Luglio 2013

Aggiornamenti:

Delibera n.36 dd.27.04.2009 Intesa tra Comune di Trieste e Autorità Portuale, Delibera n.35 dd.30.04.2009

Intesa tra Comune di Muggia e Autorità Portuale, Deliberazione di Comitato Portuale n.7/2009

dd.19.05.2009, Voto n.150 dd.21.05.10 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

DATA			
Luglio 2013	ELABORATO	CONTROLLATO	APPROVATO
SIGLA	F. Amoriggi S. Graziano C. Paneghetti A. Pomes	A. Bettinetti V. Biego	F. Mattarolo P. Turbolente
REVISIONE	1		
	2		
	3		

NOME FILE
MI026S-STR020-SAI Quadro Strategico.doc

AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE

PIANO REGOLATORE PORTUALE

- STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO-

Quadro di Riferimento Strategico

Luglio 2013

INDICE

1. PREMESSA.....	6
2. INTRODUZIONE.....	13
3. ANALISI DI COERENZA INTERNA.....	14
3.1 Analisi di coerenza interna degli obiettivi del Piano.....	14
3.2 Analisi di coerenza interna delle azioni di Piano.....	19
4. ANALISI DI COERENZA ESTERNA.....	23
4.1 Analisi di coerenza esterna verticale.....	24
4.1.1 Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica.....	24
4.1.2 Piano Regionale della Viabilità.....	28
4.1.3 Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste.....	32
4.1.4 Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani.....	35
4.1.5 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione rifiuti speciali non pericolosi e rifiuti speciali pericolosi, nonché Sezione rifiuti urbani pericolosi.....	39
4.1.6 Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario.....	43
4.1.7 Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria.....	46
4.1.8 Piano Regionale di Tutela delle Acque.....	51
4.1.9 Piano di Azione Regionale.....	54
4.1.10 Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali.....	58
4.1.11 Piano Urbanistico Regionale Generale.....	60
4.1.12 Piano Urbanistico Infra-regionale per il Comprensorio della Zona Industriale Trieste (EZIT).....	69
4.1.13 Piano Energetico Regionale.....	79
4.2 Analisi di coerenza esterna orizzontale.....	84
4.2.1 Piano Regolatore Generale Comune di Trieste – Variante Generale N. 66.....	84
4.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia.....	88
4.3 Obiettivi di protezione ambientale a livello nazionale, internazionale e comunitario - Analisi di coerenza esterna verticale.....	93
4.3.1 Piano d’Azione del Summit Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (Johannesburg).....	93
4.3.2 Sesto Programma Comunitario di Azione in Materia di Ambiente.....	98
4.3.3 La Strategia d’Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia.....	103

INDICE DELLE FIGURE

Figura 4-1 – Piano Regionale della Viabilità (PRV)	31
Figura 4-2 – Ambiti Territoriali individuati dal Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)	68
Figura 4-3 – Legenda degli Ambiti Territoriali individuati dal Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG) (Schema di Assetto Territoriale)	69

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 3-1 – Obiettivi del Piano per ciascun settore territoriale individuato	14
Tabella 3-2 – Analisi di coerenza interna degli obiettivi del Piano	17
Tabella 3-3 – Analisi di coerenza interna delle azioni di Piano	20
Tabella 4-1 – Obiettivi del PRITMML	25
Tabella 4-2 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRITMML	25
Tabella 4-3 – Obiettivi del PRV	28
Tabella 4-4 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRV	29
Tabella 4-5 – Obiettivi del PGTU	32
Tabella 4-6 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PGTU T	33
Tabella 4-7 – Obiettivi del PRGRU	35
Tabella 4-8 – Obiettivi strategico Gestionali e Ambientali del PRGRU	35
Tabella 4-9 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRGRU	36
Tabella 4-10 – Obiettivi del PRGRS	40
Tabella 4-11 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRGRS	41
Tabella 4-12 – Obiettivi del PRSA PCB	44
Tabella 4-13 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRSA PCB	44
Tabella 4-14 – Obiettivi del PRMQA	48
Tabella 4-15 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRMQA	48
Tabella 4-16 – Obiettivi del PRTA	51
Tabella 4-17 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRTA	52
Tabella 4-18 – Obiettivi strategici del PAR	54

Tabella 4-19 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PAR	55
Tabella 4-20 – Obiettivi del PGBAO	58
Tabella 4-21 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PGBAO	59
Tabella 4-22 – Obiettivi del PURG	62
Tabella 4-23 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PURG	65
Tabella 4-24 – Obiettivi del EZIT	71
Tabella 4-25 – Sintesi obiettivi del EZIT	76
Tabella 4-26 – Analisi di coerenza esterna verticale per il EZIT	76
Tabella 4-27 – Obiettivi del PER	79
Tabella 4-28 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PER	82
Tabella 4-29 – Obiettivi Generali e Specifici del PRGC T	84
Tabella 4-30 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRGC T	86
Tabella 4-31 – Obiettivi della Variante al PRGC di Muggia	89
Tabella 4-32 – Analisi di coerenza esterna orizzontale per la Variante al PRGC di Muggia	91
Tabella 4-33 – Obiettivi del Piano di Azione di Johannesburg	94
Tabella 4-34 – Analisi di coerenza esterna verticale per il Piano di Azione di Johannesburg	95
Tabella 4-35 – Obiettivi del Sesto PCAMA	98
Tabella 4-36 – Analisi di coerenza esterna verticale per il Sesto PCAMA	100
Tabella 4-37 – Obiettivi della SNSS	103
Tabella 4-38 – Analisi di coerenza esterna verticale per il SNSS	105

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce lo Studio Ambientale Integrato (SAI) del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Trieste, ai sensi dall'Art. 6, comma 3-ter, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm.ii, redatto sulla base delle linee guida fornite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) in data Settembre 2011. Sono inoltre state considerate le indicazioni con carattere prescrittivo espresse dalla Commissione VIA/VAS in sede di consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI).

Il Piano Regolatore Portuale è stato redatto nel corso dell'anno 2008, sulla base degli indirizzi di Piano forniti dall'Autorità Portuale, e adottato dal Comitato Portuale con Deliberazione n° 7 del 14 Maggio 2009. Il Piano è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'ottenimento del parere previsto dalla Legge 84/94 (Articolo 5, Comma 3). Il CSLPP ha reso parere favorevole (n° 150/2010) in data 21 Maggio 2010 (lettera Prot. n° 0010695/A del 3 Agosto 2010).

Relativamente ai dati dello stato attuale, considerato il tempo intercorso tra l'elaborazione del documento di Piano originario, il 2008, e quello di redazione del SAI, si è proceduto come di seguito indicato a:

- aggiornamento dei dati dello stato attuale al 2011-2012 per l'elaborazione del Quadro di Riferimento Progettuale;
- aggiornamento dei dati dello stato attuale al 2011-2012 per l'elaborazione del Quadro di Riferimento Ambientale, componenti:
 - Atmosfera;
 - Suolo e sottosuolo;
 - Rumore;
 - Ambiente idrico – acque interne superficiali e sotterranee;
 - Ambiente idrico marino;
 - Vegetazione, flora e fauna terrestri;
 - Paesaggio;
 - Rumore;
- utilizzo dei dati originari di Piano (stato attuale al 2008) per l'elaborazione del Quadro di Riferimento Ambientale, componenti:
 - Traffici e infrastrutture di trasporto;
 - Aspetti socio-economici;

per le ragioni di cui al seguito.

Traffici e infrastrutture di trasporto

La documentazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste contiene l'analisi approfondita del traffico portuale nel Volume C degli Studi Specialistici propedeutici al Piano, con dati di traffico marittimo allo stato attuale riferiti all'anno 2007, nonché la previsione di sviluppo dei suddetti traffici nella configurazione di Piano. Tale documento è parte integrante del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

Il 09 Giugno 2011 con lettera Prot. n. 0007114/P, l'Autorità Portuale di Trieste avvia la procedura di VIA integrata VAS presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il Ministero dell'Ambiente trasmette con nota n. DVA 2012 8987 del 16 Aprile 2012 il parere della Commissione VIA/VAS relativo alla fase di consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato (parere n. 897 del 23 marzo 2012, prot. DVA 2012 0007814 del 30 Marzo 2012), nel quale inizialmente si richiede l'aggiornamento dei dati di traffico relativi allo stato attuale.

A seguito della richiesta di incontro espressa dall'Autorità Portuale in data 11 Ottobre 2012 (prot. N. 12121/p), si svolge presso la sede del Ministero in data 08 Novembre 2012 un incontro nel quale sono discussi i contenuti e definite le attività da intraprendere per la redazione dello Studio Ambientale Integrato, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel parere del 30 Marzo 2012. Nell'incontro la Commissione ritiene, come riportato nel verbale della riunione, non necessario aggiornare i dati di traffico navale dello stato attuale a base del Piano, in quanto ritenuti cautelativi rispetto all'odierno quadro economico.

Nel Dicembre 2012 l'Autorità Portuale di Trieste comunica con una nota al Ministero dell'Ambiente l'incompatibilità dell'impianto di rigassificazione di Zaule con le previsioni di traffico nella configurazione di Piano. Sulla base di tale notifica il Ministero dell'Ambiente ha riaperto la procedura VIA per un supplemento istruttorio del progetto del terminal GNL.

Nella consapevolezza del mutato scenario dei traffici marittimi, caratterizzato dal progressivo impiego di navi di dimensioni via via crescenti e della necessità di favorire la competizione all'interno dei porti, l'Autorità Portuale, focalizzando l'attenzione sul Canale Sud, ha predisposto uno studio intitolato "Porto di Trieste: Compatibilità della domanda di trasporto al 2020" commissionato al Prof. Gori, Preside vicario della Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi Roma Tre, nel quale, tenuto conto delle previsioni di sviluppo relative alle diverse categorie merceologiche individuate nel Volume C-Traffici Portuali

del PRP, è stato aggiornato il traffico marittimo sulla base della domanda relativa all'anno 2011.

Nel Gennaio 2013 lo studio sulla compatibilità della comanda di trasporto al 2020 è adottato dal Comitato Portuale e consegnato al Ministero dell'Ambiente la valutazione dell'effettiva compatibilità tra il progetto del rigassificatore e le previsioni di sviluppo del traffico marittimo nel Porto di Trieste. Tale studio, nella versione definitiva, è consegnato al Ministero dell'Ambiente in data 22 Marzo 2013.

Con parere n. 1193, prot. DVA-2013-0007990 del 03 Aprile 2013, la Commissione Tecnica VIA, nel sostenere che l'indicato aumento del flusso di traffico conseguente al verificarsi delle previsioni delle attività commerciali del Porto di Trieste al 2020 comporterebbe il superamento dell'indice di impegno dello specchio acqueo del Canale Sud, rimanda ogni valutazione sulla compatibilità ambientale degli aumenti di traffico e sul nuovo PRP alla procedura integrata VIA-VAS. Relativamente al suddetto aumento dei flussi di traffico dichiara, inoltre, la necessità che siano confermati e documentati lo scenario, i parametri e i dati da ultimo prefigurati dall'Autorità Portuale "fermo restando quanto sopra rappresentato nel RILEVATO PRELIMINARMENTE (pag.6) e nei VALUTATO (in particolare, pagg. 15,16, 21 e 22)" nei quali elenca le considerazioni sulla base delle quali lo studio sulla compatibilità della domanda di trasporto al 2020 è dichiarato discutibile ed incongruente.

A valle di ciò l'Autorità Portuale di Trieste non reputa opportuno apportare ulteriori non concordate modifiche alle valutazioni sul traffico del Porto.

Pertanto nel presente Studio Ambientale Integrato:

- relativamente ai traffici allo stato attuale, non sono state aggiornati i dati secondo quanto concordato con la Commissione VIA/VAS e trascritto nel verbale dell'incontro del 08 Novembre 2012;
- relativamente alle prospettive di sviluppo, si è fatto riferimento a quanto riportato nel Volume C – Traffici portuali allegato al Piano Regolatore del Porto di Trieste.

Aspetti socio-economici

Gli impatti di natura socio-economica sono ascrivibili all'andamento dei flussi di traffico generati ed attratti dal Porto. Pertanto l'inquadramento socio-economico dell'area di riferimento deve essere correlato temporalmente con lo studio dei traffici (2007-2008) al fine di evitare asimmetrie informative potenzialmente fuorvianti dei risultati di impatto.

Lo Studio Ambientale Integrato (SAI) mantiene gli elementi caratterizzanti e maggiormente stringenti di ciascuna delle due procedure, i cui contenuti sono ottenuti confrontando l'Allegato VII e l'Allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006 e ss. mm.ii, introducendo nello Studio di Impatto Ambientale gli aspetti tipici del Rapporto Ambientale; in particolare, è stato articolato nei tre Quadri che tipicamente compongono un SIA, integrati da un Quadro Strategico, specifico della VAS.

Il Quadro di Riferimento Strategico esamina la coerenza tra le strategie del nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste (azioni e obiettivi) rispetto allo scenario complessivo di programmazione e pianificazione in termini di compatibilità ambientale e territoriale.

Nel Quadro Strategico sono presentate:

- le analisi della coerenza interna, per verificare l'esistenza di possibili contraddizioni all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni previste dal Piano;
- le analisi della coerenza esterna verticale, per controllare la coerenza tra gli obiettivi e le azioni del piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti da documenti programmatici sovracomunali;
- le analisi della coerenza esterna orizzontale, per esaminare la compatibilità con gli obiettivi dei piani o programmi comunali.

Il Quadro di Riferimento Programmatico verifica la correttezza programmatica del Progetto, verificando che esso sia congruente con gli atti di programmazione e di pianificazione approvati, adottati o in itinere; fornisce, quindi, gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra le opere previste dal PRP e gli atti di pianificazione e programmazione, mettendo in evidenza, qualora presenti, eventuali difformità tra le azioni di Piano e le destinazioni d'uso e le trasformazioni previste.

Il Quadro di Riferimento Progettuale illustra i contenuti del nuovo Piano Regolatore Portuale sia in termini di obiettivi di sviluppo che di azioni necessarie a raggiungere i suddetti obiettivi. Il Quadro fornisce inoltre la descrizione degli ambiti portuali e dell'articolazione del territorio portuale nello stato attuale e nell'assetto di Piano, il bilancio dei materiali con le opere di piano e l'analisi del traffico marittimo e terrestre del porto di Trieste attuali e nello scenario di Piano.

Sono stati considerati i due scenari di realizzazione delle Opere previste, secondo lo schema individuato dal Piano e corrispondenti allo scenario di Breve Periodo ed allo scenario di completamento. Ad ognuno degli scenari sono state attribuite alcune categorie di opere come indicato nel Piano stesso.

Poiché il Piano Regolatore Portuale, non affronta esplicitamente il tema della cantierizzazione, per ottemperare alle richieste della Commissione VIA/VAS di stimare gli effetti della realizzazione delle opere, è stato necessario integrare il contenuto del Piano con un'ipotesi di cantierizzazione.

Tale ipotesi ha un carattere esemplificativo e non può essere considerata vincolante rispetto alle opere che potranno essere realizzate dai singoli operatori.

Sempre in ottemperanza alle prescrizioni espresse dalla Commissione, nel quadro progettuale è stata inserita una sezione dedicata alla descrizione delle caratteristiche planimetriche delle reti idrauliche per il collettamento delle acque meteoriche, nonché delle reti di fognatura, sulla base delle ipotesi non vincolanti di sistemazione a terra, e delle principali tecnologie disponibili per il risparmio energetico in ambito portuale.

In merito all'analisi delle alternative progettuali si precisa che nella predisposizione del piano sono state prese in considerazione diverse ipotesi di localizzazione della funzione commerciale (Container e Ro-Ro), allo scopo di individuare la conformazione ottimale dal punto di vista tecnico-operativo.

Queste soluzioni sono state presentate e discusse con le Autorità Pubbliche gli operatori portuali e da questo dibattito è emersa la soluzione finale adottata.

Tuttavia nel Piano non è stato effettuato un vero e proprio studio delle alternative progettuali così come inteso dalla procedura VIA/VAS, ossia come confronto ambientale tra configurazioni ed assetti di Piano rispondenti agli obiettivi di sviluppo, e conseguentemente lo Studio Ambientale Integrato considera solo gli impatti dell'Alternativa di Piano già approvata dal Consiglio Superiore LL.PP., confrontandoli con quelli indotti dall'Alternativa di non Intervento. Questo tema era stato affrontato e condiviso dall'Autorità Portuale e dalla Regione Friuli Venezia Giulia, autorità competente nell'ambito della procedura VAS intrapresa in precedenza; infatti, l'Autorità Portuale aveva interrogato la Regione FVG circa l'opportunità di rimandare l'avvio della procedura VAS successivamente all'espressione del parere da parte del CSLP, con l'intenzione di sottoporre a valutazione ambientale scelte progettuali condivise e riconosciute a livello locale e nazionale. Con nota n. 13816/P del 3 Ottobre 2008, l'Autorità Portuale di Trieste aveva sottoposto all'attenzione della Regione tale scelta procedurale che riteneva opportuno intraprendere e quest'ultima, con foglio n. 31424 del 22 Ottobre 2008, ne aveva condiviso l'iter.

Nel Quadro di Riferimento Ambientale si individuano, analizzano e quantificano tutte le possibili interazioni delle opere previste dal nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste con l'ambiente ed il territorio circostante. Sono dapprima analizzate in dettaglio nello stato attuale le componenti ambientali identificate nella fase preliminare, utilizzando le più aggiornate informazioni rese disponibili dagli Enti di controllo (ARPA, Regione, ecc) e dalla documentazione scientifica.

L'ambito territoriale di riferimento considerato per la valutazione degli impatti non è definito in modo univoco per tutte le componenti ambientali, ma per ognuna di esse coincide con le aree di influenza potenziale derivante dalla realizzazione delle opere, considerando sia gli effetti diretti che gli effetti indiretti.

La metodologia di valutazione degli impatti prevede la distinzione degli effetti generati durante la realizzazione delle opere (fase di cantiere) da quelli generati durante l'esercizio, in virtù della diversa natura che li contraddistingue. La stima degli impatti, e dunque la definizione della loro significatività, è eseguita rispetto alla qualità dell'ambiente nello stato attuale ed eventualmente a soglie di riferimento, considerando gli effetti indotti dalle azioni di piano sugli indicatori individuati come rappresentativi di ogni comparto ambientale. Ove possibile, mediante l'utilizzo di supporti modellistici e numerici, sono confrontati quantitativamente i livelli di qualità e criticità dell'ambiente sia in assenza delle opere (stato attuale o "opzione zero") che in presenza dei stesse.

Il Piano non specifica il programma di realizzazione delle diverse opere previste, quindi oltre alla cantierizzazione sono formulate ipotesi sulla tempistica, sia nel caso della realizzazione delle opere di breve periodo sia nel caso delle opere di completamento.

Per massimizzare i potenziali effetti cumulati sull'ambiente, si è adottata cautelativamente l'ipotesi che il maggior numero possibile delle opere previste sia realizzato contemporaneamente, ad eccezione delle opere che sono condizionate dalla realizzazione di altri interventi e quindi che non possono ragionevolmente essere incluse in una medesima fase costruttiva.

Tale ipotesi, può essere considerata per certi versi irrealistica, perché trascura volutamente gli eventuali limiti imposti dalla disponibilità di finanziamenti e dalla necessità di non impegnare con cantieri tutte le aree portuali, tuttavia è quella che produce i massimi impatti sull'ambiente, visto che massimizza il numero di mezzi d'opera in funzione nel medesimo tempo ed il loro effetto sulle diverse componenti ambientali.

Il Piano Regolatore del Porto di Trieste non contiene, tra le sue previsioni, l'impianto di rigassificazione di Zaule. Nel parere espresso a conclusione della fase preliminare della Procedura Integrata VIA-VAS, la Commissione Tecnica ha richiesto la valutazione delle interferenze del Piano Regolatore con i progetti che insistono nell'ambito portuale e che sono in corso di autorizzazione, in particolare il nuovo terminale GNL di Zaule. Pertanto nella valutazione degli impatti nello scenario di esercizio si tiene conto delle alterazioni attribuibili ad azioni sinergiche indotte sia dalle previsioni di Piano che da forzanti esterne, quali l'operatività del rigassificatore di Zaule.

Nella valutazione degli impatti si è tenuto conto anche degli effetti di tipo transfrontaliero delle azioni di Piano sulla Slovenia, in particolare il Porto di Capodistria, sia nello scenario di breve periodo che nello scenario di lungo periodo.

Completano il Quadro di Riferimento Ambientale alcune linee guida relative alle misure di mitigazione e/o compensazione e ad attività di monitoraggio, emerse come necessarie a valle dei processi di analisi condotti per confermare le valutazioni previsionali da esse derivanti e per consentire il controllo dei parametri più critici.

2. INTRODUZIONE

La verifica di sostenibilità degli obiettivi del piano verte sugli aspetti ambientali potenzialmente penalizzati dall'attuazione del piano e sui temi ambientali potenzialmente implementati e migliorati dalle azioni di piano.

I risultati della verifica supportano la scelta degli obiettivi e delle azioni di piano.

Al fine di esaminare la coerenza tra le strategie del Piano Regolatore Portuale di Trieste (azioni e obiettivi) rispetto allo scenario complessivo di programmazione e pianificazione, sono state condotte, in termini di compatibilità ambientale e territoriale, le seguenti analisi:

- analisi della coerenza interna, per verificare l'esistenza di possibili contraddizioni all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni previste dal Piano
- analisi della coerenza esterna verticale, che verifica l'esistenza di relazioni di coerenza tra gli obiettivi generali e specifici del piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti da documenti programmatici sovracomunali;
- analisi della coerenza esterna orizzontale, che verifica la compatibilità con gli obiettivi dei piani o programmi comunali.

3. ANALISI DI COERENZA INTERNA

L'analisi di coerenza interna è stata condotta al fine di verificare l'esistenza di possibili contraddizioni all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni previste dal Piano; in particolare consente di effettuare la verifica della corrispondenza tra gli obiettivi di Piano e le azioni previste.

Lo studio della coerenza è stato eseguito mediante matrici che pongono in relazione sia gli obiettivi fra di loro sia gli obiettivi e le azioni. Il giudizio sarà espresso su una scala a quattro categorie:

- coerente: relazione priva di contraddizioni fra gli elementi considerati;
- parzialmente coerente: relazione in cui si possono evidenziare parziali contraddizioni fra gli elementi considerati;
- non coerente: relazione in cui si possono evidenziare contraddizioni fra gli elementi considerati;
- non giudicabile: non si evidenziano relazioni dirette fra gli elementi considerati.

3.1 Analisi di coerenza interna degli obiettivi del Piano

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio degli obiettivi del Piano, suddivisi per i 6 settori territoriali individuati.

A seguire è riportata la matrice di valutazione interna tra gli obiettivi di Piano.

TABELLA 3-1 – OBIETTIVI DEL PIANO PER CIASCUN SETTORE TERRITORIALE INDIVIDUATO

Settori	Obiettivi
Barcola - Bovedo	Riuso urbano del territorio per portualità allargata.
	Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio.
Porto Doganale e Rive	Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti attraverso opportuni interventi condivisi in grado di mobilitare risorse da parte di soggetti pubblici e privati.
	Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando da un punto di vista urbano aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai da tempo estranee ad usi portuali commerciali prevedendo in esse funzioni che non pregiudicano ma anzi valorizzano la fruibilità e la godibilità del territorio da parte dei cittadini (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).
	Incrementare la fruibilità, da un lato da parte dei residenti e dei visitatori “da terra”, dall'altro da parte dei turisti “da mare”, anche attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc.
	Risolvere l'assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da

Settori	Obiettivi
	<p>diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero individuando un modello di sviluppo coerente con gli interessi portuali ed urbani.</p> <p>Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili.</p>
Riva Traiana e Porto Franco Nuovo	<p>Conferma delle funzioni assunte nella aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato.</p> <p>Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali.</p> <p>Recupero della funzione emporiale nell'ambito di attività di logistica integrata con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione.</p> <p>Sviluppo e crescita della funzione passeggeri peraltro presente fino al 2004 con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57.</p> <p>Riconversione della Riva Traiana zona dedicata al traffico commerciale multipurpose con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila.</p>
Arsenale San Marco, Scalo Legnami e Molo VIII	<p>Insediamiento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso.</p> <p>Realizzazione del Molo VIII.</p> <p>Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste.</p> <p>Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale.</p> <p>Mantenimento della funzione industriale.</p> <p>Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori, in particolare o con opere integrative e migliorative da realizzare nell'area stessa (ex Gaslini) o individuando una nuova zona per il mercato ittico ed i relativi ormeggi.</p> <p>Realizzare, all'estremità meridionale dell'attuale area della Ferriera, il Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi.</p>
Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère	<p>Insediamiento di bacini di futura espansione della attività portuali commerciali in zone più periferiche, sgravando quindi l'area urbana dai traffici operativi, e meglio dotate dal punto di vista infrastrutturale (nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila, direttamente raccordato al nuovo collegamento stradale Lacotisce - Rabuiese).</p> <p>Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso, precedentemente deposito di prodotti petroliferi ed ex Aquila, precedentemente sede di raffineria).</p> <p>Il banchinamento di tutte queste aree è inoltre funzionale al conseguimento di un ulteriore obiettivo, quello della conterminazione dell'area a terra retrostante che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste, evitando lo sbocco in mare della acque di falda potenzialmente inquinate.</p> <p>Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali.</p>

Settori	Obiettivi
Litorale di Muggia	Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare.
	Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia.
	Riqualficazione del waterfront di Muggia, con l'utilizzo e valorizzazione delle aree per usi urbani e di portualità allargata (ambito di integrazione città-porto)
	Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia.

TABELLA 3-2 – ANALISI DI COERENZA INTERNA DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO

Obiettivi	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	aa	bb
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola - Bovedo).																											
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola - Bovedo).																											
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).																											
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).																											
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).																											
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).																											
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).																											
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																											
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																											
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																											
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																											
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																											
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																											
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																											
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																											
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																											
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami,																											

Obiettivi	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y	aa	bb
Piattaforma Logistica e Molo VIII).																											
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																											
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																											
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell’area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																											
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																											
v. Conterminazione dell’area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																											
w. Miglioramento sostanziale dell’accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																											
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).																											
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).																											
a.a. Riqualficazione del “waterfront” di Muggia (Settore Litorale di Muggia).																											
b.b. Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).																											

Legenda: Coerente
 Parzialmente coerente
 Non coerente
 Non giudicabile

Non sono riscontrabili situazioni di incoerenza. Precisamente gli obiettivi dei singoli settori territoriali, evidenziati nella prima colonna con colori differenti, risultano coerenti tra di loro o al limite non presentano una relazione diretta.

In generale, infatti, gli obiettivi del Piano per ciascun settore territoriale, risultano indipendenti gli uni dagli altri (aspetto peraltro intrinseco nella definizione di settore territoriale definita dalla Legge 84/94), fatta eccezione per il Settore 3 (Riva Traiana e Porto Franco Nuovo) ed il Settore 6 (Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère), relativamente alla realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro.

3.2 Analisi di coerenza interna delle azioni di Piano

Le azioni di Piano individuate sono le destinazioni d'uso previste dal Piano e le opere di grande infrastrutturazione. Per una descrizione più approfondita di entrambe si rimanda al Quadro Progettuale e alle relative tavole allegate al presente studio. Nella Tabella 3-3 le azioni vengono relazionate con gli obiettivi di Piano per verificare eventuali situazioni di incompatibilità.

TABELLA 3-3 – ANALISI DI COERENZA INTERNA DELLE AZIONI DI PIANO

Azioni	Destinazione d'uso prevista da PRP*	Prolungamento Molo Bersaglieri	Porto Lido	Molo V Riva VI Molo VI	Molo VII	Nuovo Molo VIII	Nuovo Centro Operativo Servizi	Terminal portuale industriale energetico	Banchinamento sponde Canale Industriale	Nuovo Terminal Ro-Ro Noghère	Nuovo bacino nautica diporto Muggia	Canali navigazione	Connessioni stradali e raccordi ferroviari
Obiettivi													
a Riutilizzo urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).													
b Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).													
c Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).													
d Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).													
e Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).													
f Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).													
g Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).													
h Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).													
i Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).													
j Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).													
k Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).													
l Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).													
m Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).													

Azioni	Destinazione d'uso prevista da PRP*	Prolungamento Molo Bersaglieri	Porto Lido	Molo V Riva VI MoloVI	Molo VII	Nuovo Molo VIII	Nuovo Centro Operativo Servizi	Terminal portuale industriale energetico	Banchinamento sponde Canale Industriale	Nuovo Terminal Ro-Ro Noghère	Nuovo bacino nautica diporto Muggia	Canali navigazione	Connessioni stradali e raccordi ferroviari
Obiettivi													
n Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).													
o Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).													
p Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).													
q Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).													
r Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).													
s Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).													
t Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère).													
u Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère).													
v Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère).													
w Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère).													
x Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).													
y Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).													
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).													
b.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).													

Legenda: Coerente Parzialmente coerente Non coerente Non giudicabile

L'analisi condotta dimostra che le azioni di Piano non sono in conflitto con i suoi obiettivi; non si sono infatti rilevate situazioni di parziale coerenza ne tantomeno di incoerenza; si sottolinea inoltre che le destinazioni d'uso previste risultano sempre compatibili con gli obiettivi di ciascun settore territoriale.

4. ANALISI DI COERENZA ESTERNA

Gli strumenti di pianificazione presi in esame per le analisi di coerenza esterna, verticale e orizzontale, sono i seguenti:

- Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (PRITMML)
- Piano Regionale della Viabilità (PRV)
- Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste (PGTU)
- Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU)
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione rifiuti speciali non pericolosi e rifiuti speciali pericolosi, nonché Sezione rifiuti urbani pericolosi (PRGRS)
- Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario (PRSA PCB)
- Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria (PRMQA)
- Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA)
- Piano di Azione Regionale (PAR)
- Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali (PGBAO)
- Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)
- Piano Territoriale Regionale (PTR)
- Piano Urbanistico Infra-regionale per il Comprensorio della Zona Industriale Trieste (EZIT)
- Piano Energetico Regionale (PER)
- Piano Regolatore Generale Comune di Trieste – Variante Generale N. 66 (PRGC T)
- Piano Regolatore Generale Comune di Muggia (PRGC M)

Per quanto riguarda gli obiettivi di protezione ambientale a livello nazionale, internazionale e comunitario (analisi di coerenza esterna verticale), sono stati presi in esame i piani di seguito riportati:

- Piano d’Azione del Summit Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (Johannesburg);
- Sesto Programma Comunitario di Azione in Materia di Ambiente;
- La Strategia d’Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia.

Le analisi di coerenza esterna sono state condotte considerando delle *matrici di coerenza* in cui gli obiettivi del Piano, riportati sulla colonna di sinistra, vengono comparati con gli obiettivi dei piani - programmi considerati, riportati sulla prima riga.

Infatti, viste le pregresse verifiche di compatibilità tra azioni e obiettivi del PRP effettuate in sede di “analisi di coerenza interna” e vista la loro totale coerenza, per questa analisi

sono stati considerati solamente gli obiettivi del PRP, per non incorrere in situazioni di ridondanza.

Dal confronto si ottiene una griglia con tre possibilità:

- verde se si individua coerenza;
- rosso nel caso si evidenzino poca coerenza;
- nulla in caso di mancanza di relazione tra obiettivi.

Di seguito vengono brevemente illustrati i piani presi in esame, estrapolando gli obiettivi di sostenibilità pertinenti con il Piano in esame.

4.1 Analisi di coerenza esterna verticale

4.1.1 Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica

La legge regionale n. 16/2008, che modifica ed integra la legge regionale n. 23/2007 “Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità”, all’art. 54 individua e organizza il Sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica attraverso la redazione di strumenti di pianificazione.

Alla base della pianificazione regionale di settore si pongono specifiche linee di indirizzo, definite con la deliberazione della Giunta regionale n. 1250 del 28 maggio 2009. Da tali linee sono scaturiti gli obiettivi generali e le azioni del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (*PRITMML*); il Piano è stato approvato con Decreto del Presidente n. 300 del 16 dicembre 2011 previa DGR n. 2318 del 24 novembre 2011.

Il *PRITMML* è finalizzato a mettere a sistema le infrastrutture puntuali e lineari nonché i relativi servizi, nel quadro della promozione di una piattaforma logistica integrata che garantisca l’equilibrio modale e quello territoriale, nonché a predisporre, in attuazione del Piano Regionale Integrato del Trasporto delle Merci e della Logistica, i programmi triennali di intervento per l’utilizzo delle risorse finanziarie comunque disponibili.

TABELLA 4-1 – OBIETTIVI DEL PRITMML

Obiettivi prioritari del PRITMML	
1	Costituire il quadro programmatico per lo sviluppo di tutte le iniziative sul territorio regionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica
2	Costituire una piattaforma logistica a scala sovra regionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infraregionale
3	Promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello di sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarità rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva
4	Promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile, dell'intermodalità e della co-modalità
5	Perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto mediante la riqualificazione della rete esistente per la decongestione del sistema viario, in particolare dal traffico pesante
6	Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo "sviluppo sostenibile" e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità
7	Valorizzare la natura policentrica della rete insediativa regionale e le sue relazioni con le realtà territoriali contermini, anche realizzando reti sussidiarie che favoriscano l'interconnettività dei servizi economico-sociali
8	Costituire un sistema di governance condiviso per le competenze in materia di pianificazione, programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto attualmente parcellizzate tra diversi soggetti

TABELLA 4-2 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRITMML

Obiettivi PRP	Obiettivi PRITMML							
	1	2	3	4	5	6	7	8
a. Riutilizzo urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).								
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).								
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).								
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).								
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori "da terra" e dei turisti "da mare", attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).								
f. Risolvere l'assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di								

Obiettivi PRP	Obiettivi PRITMML							
	1	2	3	4	5	6	7	8
tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).								
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).								
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								

Obiettivi PRP	Obiettivi PRITMML							
	1	2	3	4	5	6	7	8
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
t. Inseadimento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).								
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).								
z. Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).								
aa. Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).								

4.1.2 Piano Regionale della Viabilità

La redazione del Piano Regionale della Viabilità (PRV) è avvenuta in forza dell'Art. 2 della LR 22/1985; è stato approvato con DPGR n° 0167/Pres del 06/04/1988, pubblicato sul BUR della Regione autonoma FVG del 19/06/1989. Il suddetto Decreto stabilisce che il Piano costituisca variante al Piano Urbanistico Regionale Generale per quanto attiene nelle sue indicazioni nel settore della viabilità.

Il Piano doveva rappresentare il provvedimento normativo finalizzato a costituire un quadro di riferimento unitario per gli enti pubblici e privati che operano nell'ambito del settore della viabilità.

E' diretto ad individuare tutti gli interventi infrastrutturali necessari al potenziamento organico della viabilità regionale attraverso la massima integrazione del trasporto su strada con il trasporto ferroviario, marittimo e aereo (

Figura 4-1).

Di seguito si riporta la tabella di sintesi degli obiettivi generali e specifici del PRV e la verifica di coerenza esterna verticale.

TABELLA 4-3 – OBIETTIVI DEL PRV

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N° obiettivo
Realizzare una rete regionale di viabilità, autostradale ed ordinaria, che sia in grado di assicurare un sufficiente livello di servizio per i flussi di traffico e, contemporaneamente, in linea con le indicazioni del PURG, in grado di svolgere un ruolo di riequilibrio delle realtà territoriali interessate, sia a livello regionale che a livello comprensoriale.	sviluppare il ruolo del sistema autostradale e parallelamente quello di un sistema di assi fondamentali di riferimento costituiti dalla viabilità di grande comunicazione	1
	aumentare il livello di servizio sulla viabilità congestionata da flussi di traffico troppo elevati, favorendo il drenaggio dei traffici sugli assi fondamentali	2
	procedere ad interventi di ristrutturazione sulla viabilità a insufficiente livello di servizio nei tratti più critici solo qualora non sia possibile intervenire come al punto precedente	3
	realizzare interventi di ristrutturazione per quanto possibile in sede evitando il duplicamento di arterie su una sola direttrice	4
	stabilire un sistema di interesse regionale che sia di riferimento nei confronti della rete di viabilità minore, locale e comprensoriale	5

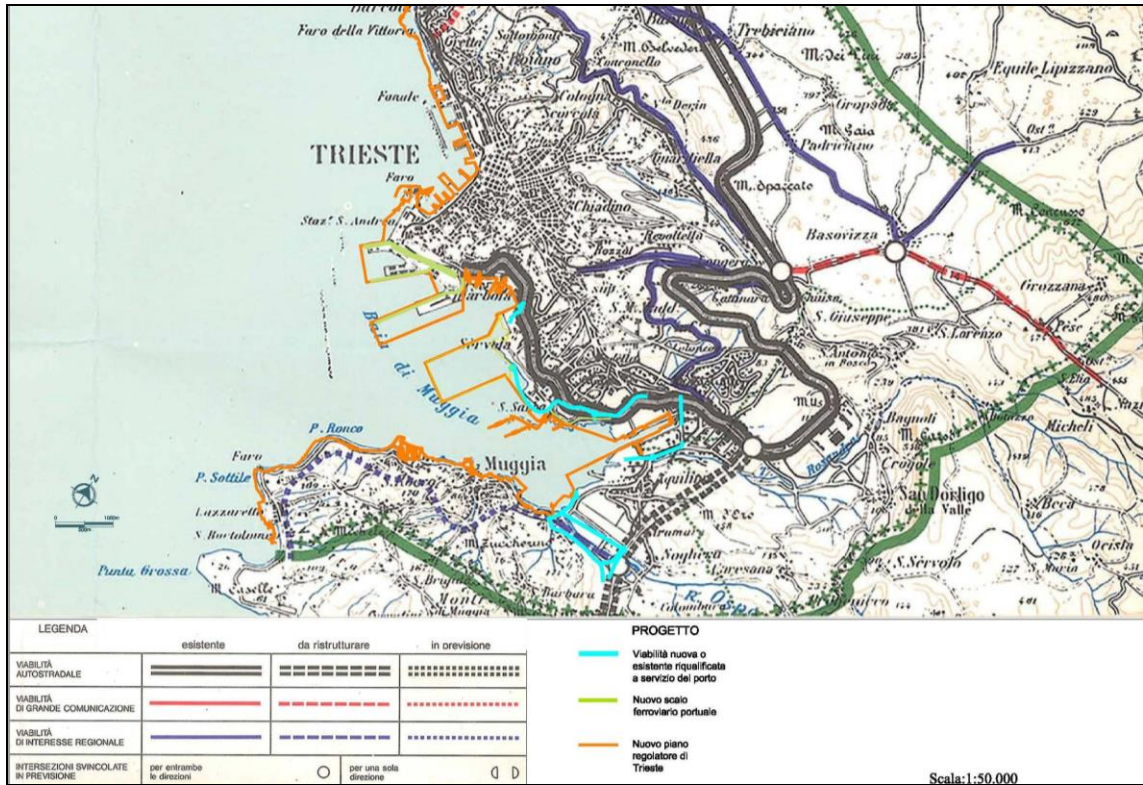
TABELLA 4-4 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRV

Obiettivi PRP	Obiettivi PRV				
	1	2	3	4	5
a. Riutilizzo urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).					
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).					
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).					
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).					
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRV				
	1	2	3	4	5
f. Risolvere l'assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).					
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).					
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRV				
	1	2	3	4	5
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).					
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).					
z. Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					
aa. Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					

FIGURA 4-1 – PIANO REGIONALE DELLA VIABILITÀ (PRV)



4.1.3 Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste

Il Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste (PGTU) è una costola del sovraordinato Piano urbano del Traffico (PUT), il quale è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati.

Il Piano risulta tuttora in fase di approvazione; il 15 novembre 2012 è stato rilasciato parere favorevole sul Rapporto Ambientale e il 29 novembre 2012 è stato trasmesso dalla Giunta ai lavori del Consiglio Comunale.

Il PGTU mira ad agevolare i seguenti segmenti di mobilità: mobilità pedonale, ciclabile e dell'utenza debole, mantenendo come obiettivo prioritario il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico, mentre, per quanto riguarda la circolazione con veicoli privati, definisce come fondamentali la revisione ed il miglioramento della rete infrastrutturale, minimizzando le attuali situazioni di criticità, regolarizzando le occasioni di sosta e relative tariffe soprattutto nel centro storico.

Di seguito si riportano gli obiettivi generali e prioritari evinti dal PGTU :

TABELLA 4-5 – OBIETTIVI DEL PGTU

Obiettivi generali		Obiettivi specifici	
1	Miglioramento delle condizioni della circolazione (movimento e sosta)	Aumento velocità	<ul style="list-style-type: none"> · Soddisfazione domanda · Riduzione tempi di spostamento · Riduzione disagi Incremento utilizzo TPL e/o mezzi di mobilità alternativi · Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia
		Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	<ul style="list-style-type: none"> · Decongestione traffico · Riduzione tempi ricerca parcheggio · Maggior fruibilità pedonale
2	Miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali)	Riduzione degli incidenti stradali	<ul style="list-style-type: none"> · Riduzione dei punti di conflitto · Riduzione incidenti · Miglioramento della sicurezza complessiva
3	Riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico	Riduzione inquinamento atmosferico	· Riduzione delle emissioni dei veicoli
		Riduzione inquinamento acustico	· Riduzione inquinamento acustico
4	Risparmio energetico	Riduzione tempi di viaggio	· Risparmio consumi energetici

TABELLA 4-6 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PGTU T

Obiettivi PRP	Obiettivi PGTU T			
	1	2	3	4
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).				
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).				
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).				
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).				
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).				
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).				
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).				
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e				

Obiettivi PRP	Obiettivi PGTU T			
	1	2	3	4
Molo VIII).				
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
t. Inseadimento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).				
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).				
z. Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).				
aa. Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).				

4.1.4 Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRGRU) è stato approvato con decreto del Presidente della Regione n° 0278/Pres. in data 31/12/2012.

La parte progettuale del Piano si incentra su obiettivi generali che traggono origine dalle indicazioni normative di settore e dal riconoscimento dell'importanza degli aspetti comunicativi anche nell'ambito delle politiche attinenti alla gestione dei rifiuti.

Tali obiettivi sono elencati nella seguente tabella:

TABELLA 4-7 – OBIETTIVI DEL PRGRU

Obiettivi generali del PRGRU	
prevenzione e riduzione della produzione di rifiuti urbani e promozione del riutilizzo	1
potenziamento dei sistemi di raccolta differenziata	2
massimizzazione del recupero di materia	3
recupero di energia dalle frazioni non recuperate come materia	4
minimizzazione dello smaltimento in discarica	5

Gli obiettivi generali dovranno essere raggiunti attraverso l'analisi delle tre specifiche tematiche seguenti:

- raccolta differenziata;
- nuove tecnologie;
- informazione, comunicazione ed educazione.

A partire da questi, il Piano mette in campo obiettivi specifici, suddivisi in obiettivi strategico-gestionali (SG) ed obiettivi ambientali (A), i quali sono riportati di seguito.

TABELLA 4-8 – OBIETTIVI STRATEGICO GESTIONALI E AMBIENTALI DEL PRGRU

Obiettivi Strategico-Gestionali	
SG1	Attuazione di politiche pianificatorie atte a garantire l'autosufficienza della gestione dei rifiuti urbani nell'Ambito territoriale ottimale regionale, nel rispetto dei criteri di libero mercato e dei principi del Protocollo di Kyoto
SG2	Attuazione di una gestione dei rifiuti urbani unitaria sul territorio regionale
SG3	Contenimento dei costi complessivi del sistema di gestione dei rifiuti urbani, comprensivi dei costi "ambientali"

SG4	Continuità al processo di presa di coscienza da parte dei cittadini, della necessità di una gestione sostenibile dei rifiuti urbani
SG5	Attuazione del principio di corresponsabilità sul ciclo di vita dei rifiuti urbani
SG6	Riqualificazione, adeguamento e ruolo degli impianti esistenti nel nuovo assetto impiantistico regionale
SG7	Messa in rete del sistema impiantistico di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani
SG8	Attuazione di campagne di formazione e informazione sulle tematiche ambientali, con particolare riferimento alla prevenzione della produzione dei rifiuti urbani e alla raccolta differenziata
SG9	Incremento dell'attività di recupero energetico dei rifiuti urbani indifferenziati e dei rifiuti del loro trattamento
SG10	Avvio, presso gli impianti industriali insediati sul territorio regionale, di politiche incentivanti il riciclaggio, il recupero e il riutilizzo della materia recuperata.
Obiettivi Ambientali	
A1	Ricorso a sistemi di recupero energetico tecnologicamente evoluti in grado di ridurre le emissioni inquinanti .
A2	Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti urbani.
A3	Riduzione della produzione dei rifiuti e della loro pericolosità
A4	Aumento dei livelli di intercettazione delle frazioni recuperabili dai rifiuti attraverso una riorganizzazione dei servizi di raccolta differenziata
A5	Riduzione dello smaltimento finale in discarica
A6	Localizzazione prioritaria delle attività di trattamento dei rifiuti urbani in prossimità ai luoghi di produzione

TABELLA 4-9 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRGRU

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGRU				
	1	2	3	4	5
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).					
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).					
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).					
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).					
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).					
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).					
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGRU				
	1	2	3	4	5
alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).					
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila)					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGRU				
	1	2	3	4	5
(Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).					
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).					
z. Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					
aa. Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					

4.1.5 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione rifiuti speciali non pericolosi e rifiuti speciali pericolosi, nonché Sezione rifiuti urbani pericolosi

Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione rifiuti speciali non pericolosi e rifiuti speciali pericolosi, nonché Sezione rifiuti urbani pericolosi (PRGRS), approvato con D.P.Reg. n. 0357 del 20 novembre 2006, ha il compito principale di puntare alla valutazione della sostenibilità ambientale ed economica del sistema di gestione adottato, tenendo in giusta considerazione gli impatti complessivi generati dagli impianti ed il sistema economico e sociale esistente.

Tutto ciò al fine di promuovere “la riduzione delle quantità, dei volumi e della pericolosità dei rifiuti”, come definito dall’art. 22, comma 2, del D.Lgs. 22/97 e il rispetto, per quanto possibile, del principio di prossimità.

I principi e le finalità che il Piano deve rispettare per il raggiungimento di questo obiettivo primario vengono riportati nei primi 5 articoli del D.Lgs. 22/97 e coincidono con gli scopi fondamentali dei principali atti strategici e regolamentari, nonché normativi, elaborati in sede europea e volti a disciplinare il settore dei rifiuti.

Il PRGRS persegue i seguenti obiettivi specifici:

- la determinazione di un quadro di conoscenze relative alla definizione qualitativa e quantitativa della produzione dei rifiuti nel territorio regionale, anche attraverso ulteriori verifiche da effettuarsi in occasione della predisposizione dei programmi provinciali di attuazione del piano regionale;
- il perseguimento dell’obiettivo di prevenzione sia qualitativa che quantitativa dei rifiuti prodotti in Regione attraverso l’indicazione delle modalità e dei processi di riduzione alla fonte della produzione e della pericolosità dei rifiuti;
- lo sviluppo di azioni di recupero e riutilizzo all’interno dei cicli di produzione, anche attraverso incentivi all’innovazione tecnologica;
- l’innescio di rapporti orizzontali fra industrie e attività economiche diverse, finalizzati a massimizzare le possibilità di recupero reciproco degli scarti prodotti all’interno di ogni Ambito territoriale, secondo i principi dell’Ecologia Industriale;
- lo sviluppo di strumenti trasversali di supporto all’avvio di programmi di prevenzione e minimizzazione dei rifiuti prodotti;
- l’implementazione, l’adeguamento e/o la realizzazione di una adeguata impiantistica di smaltimento tesa a minimizzare il trasporto dei rifiuti, a ridurre gli impatti e a offrire servizi economicamente vantaggiosi all’apparato produttivo della regione;
- la definizione dei criteri di localizzazione per la realizzazione di eventuali nuovi impianti di trattamento.

Di seguito si riportano gli obiettivi generali, azioni e strumenti evinti dal Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti - sezione rifiuti Speciali non pericolosi, rifiuti speciali pericolosi ed urbani pericolosi:

TABELLA 4-10 – OBIETTIVI DEL PRGRS

Obiettivi		Azioni	Strumenti
1	Prevenzione e riduzione della quantità e pericolosità dei rifiuti	Promozione di comportamenti pro-attivi nei diversi settori industriali	Stipula di Accordi di Programma e/o Protocolli d'Intesa con le Associazioni Artigiane/Industriali al fine di individuare i produttori di rifiuti pericolosi e valutare soluzioni per ottimizzare la gestione di tali rifiuti a livello provinciale
2	Riduzione dello smaltimento finale di rifiuti	Promuovere il Green Public Procurement (GPP) ovvero gli acquisti verdi nelle Pubbliche Amministrazioni al fine di favorire il riutilizzo, il reimpiego, il riciclaggio e le altre forme di recupero dei rifiuti, nonché l'utilizzo di materie prime secondarie, di prodotti ottenuti dal recupero dei rifiuti	Stipula di Accordi di Programma con le Pubbliche Amministrazioni per incentivare il ricorso al GPP (Green Public Procurement)
2		Diffusione di standard per l'assimilazione da parte dei Comuni dei rifiuti derivanti dalle attività artigianali/industriali	La Provincia predisporrà un Protocollo al fine di diffondere gli standard per l'assimilazione da parte dei Comuni dei rifiuti derivanti dalle attività artigianali/industriali
		Recupero ambientale delle aree dimesse dalle attività estrattive	Accordi di Programma con i Comuni e Protocolli d'Intesa con le Associazioni Artigiane/Industriali per l'attivazione del recupero dei siti dimessi con l'impiego di terre e rocce da scavo e di prodotti dagli impianti di recupero degli inerti.

3	Limitazione e contenimento della movimentazione dei rifiuti	Analisi dei principali motivi che determinano l'entrata e l'uscita di determinate tipologie di rifiuti per grandi produttori, grandi gestori e particolari realtà al fine di un possibile contenimento	Attivazione dell'Osservatorio Provinciale dei rifiuti quale strumento necessario ai fini dell'analisi, della verifica e del controllo dei flussi dei rifiuti speciali
			Accordi di collaborazione con i Comuni per favorire l'attività di ripristini ambientali, con particolare riferimento alle ex cave, mediante l'utilizzo diretto di terre e rocce da scavo tenendo conto delle disposizioni del DLgs 117/08
			Accordi di Programma con i Comuni e ARPA per favorire i recuperi ambientali delle ex cave con materiale inerte recuperato
		Attivazione di impianti di recupero di terreni inquinati	Incentivazione della realizzazione di impianti destinati al trattamento dei terreni inquinati provenienti dalla Provincia di Trieste, tramite il ricorso al finanziamento di cui alla LR 30/87 e LR 24/06

TABELLA 4-11 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRGRS

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGRS		
	1	2	3
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).			
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).			
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).			
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).			
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).			
f. Risolvere l'assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).			
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla			

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGRS		
	1	2	3
Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).			
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).			
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).			
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).			
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).			
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).			
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).			
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).			
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).			
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).			
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).			
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).			
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).			
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère).			
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère).			
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di			

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGRS		
	1	2	3
Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).			
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).			
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).			
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).			
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).			
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).			

4.1.6 Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario

L'articolo 4 del Decreto Legislativo n. 209 del 22.05.1999, concernente l'attuazione della direttiva 96/59/CE relativa allo smaltimento dei policlorodifenili e dei policlorotrifenili, prevede che le Regioni e le Province autonome adottino e trasmettano al Ministero dell'Ambiente, oltre che un programma per la decontaminazione e lo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB per un volume superiore a 5 dm³, soggetti ad inventario, un programma per la raccolta ed il successivo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB per un volume inferiore o pari a 5 dm³.

Il Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario (PRSA PCB) costituisce parte integrante del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti previsto dalla legge regionale 7 settembre 1987, n.30 e ss. mm. ii. e dal decreto legislativo 05.02.1997 n. 22 e ss.mm.ii.

Il presente Piano, tenendo conto dell'obiettivo di assicurare la decontaminazione o lo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB per un volume inferiore o uguale a 5 dm³ provenienti da elettrodomestici e veicoli non soggetti ad inventario entro il 31 dicembre 2005, definisce le azioni da intraprendere per favorire il raggiungimento di tale obiettivo. Al fine di attuare il presente Piano ai sensi dell'art. 23 della L.R. 7 settembre 1987, n°30, le Amministrazioni provinciali, nell'ambito delle proprie competenze, predispongono un proprio programma di attuazione per:

TABELLA 4-12 – OBIETTIVI DEL PRSA PCB

Obiettivi generali	
1	provvedere a sensibilizzare tutti i soggetti interessati, anche attraverso delle Associazioni di categoria, ad effettuare una corretta compilazione del Modello Unico di dichiarazione Ambientale (MUD) di cui alla legge 25 gennaio 1994, n. 70
2	richiamare tutti i soggetti interessati, anche per il tramite delle Associazioni di categoria, alla necessità di effettuare la rimozione ed lo stoccaggio dei condensatori contenenti PCB, come stabilito dal D. Lgs. 24 giugno 2003, n. 209, attuativo della direttiva 2000/53/CE relativa ai veicoli fuori uso
3	individuare le condizioni e le prescrizioni integrative necessarie per garantire una corretta gestione dei rifiuti contenenti PCB da parte dei soggetti autorizzati ai sensi degli articoli 27 e 28 del D. Lgs. 22/1997 e successive modifiche ed integrazioni nonché definire le modalità per il loro recepimento nelle autorizzazioni vigenti
4	richiedere ai soggetti gestori interessati la trasmissione, con cadenza annuale, di una relazione contenente i dati relativi al numero di elettrodomestici dismessi e dei veicoli a motore rottamati, immatricolati prima del 1988, evidenziando inoltre le quantità di rifiuti contenenti PCB raccolti e smaltiti
5	stabilire criteri di gestione dei rifiuti provenienti dalle operazioni di costruzione e demolizione in modo da poter selezionare quelli contenenti PCB individuabili con il codice CER 170902

TABELLA 4-13 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRSA PCB

Obiettivi PRP	Obiettivi PRSA PCB				
	1	2	3	4	5
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).					
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).					
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).					
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).					
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).					
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).					
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).					
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRSA PCB				
	1	2	3	4	5
Traiana e Porto Franco Nuovo).					
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRSA PCB				
	1	2	3	4	5
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).					
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).					
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					

4.1.7 Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria

Il Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria (PRMQA) ottempera a uno specifico obbligo della Regione Friuli Venezia Giulia (LR 16/2007). La vigente normativa nazionale assegna infatti alle Regioni e alle Province Autonome le competenze di monitoraggio della qualità dell'aria e della pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiori ai valori limite.

Con la Delibera 244/09 sono stati avviati i lavori per l'elaborazione del PRMQA e la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.; con Delibera n° 913 del 12 Maggio 2010, tali documenti sono stati approvati in via preliminare dalla Giunta Regionale, mentre con Decreto del Presidente della Giunta n° 124 del 31 Maggio 2010 è avvenuta l'approvazione definitiva.

Il PRMQA è stato elaborato sulla base di tre elementi portanti:

- conformità alla normativa nazionale: il Piano è stato redatto secondo quanto indicato nell'Allegato 3 del D.M. 261/02 "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del Decreto Legislativo 4 Agosto 1999, No. 351". La scelta di redigere un documento pienamente rispondente al dettato normativo discende dalla necessità di programmare azioni che si inseriscano nel quadro delle iniziative condivise, a livello nazionale e comunitario, in materia di inquinamento atmosferico;
- principio di precauzione: tutte le scelte fatte nel PRMQA sono segnate da un approccio volto alla salvaguardia della salute umana e degli ecosistemi;

- completezza e accessibilità delle informazioni: il PRMQA contiene tutte le informazioni inerenti lo stato della componente ambientale aria nella Regione Friuli Venezia Giulia che oggi è possibile ottenere con i diversi strumenti d'indagine (reti di qualità dell'aria, inventari delle emissioni, simulazioni modellistiche).

Obiettivo principale del PRMQA è il conseguimento del rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti (PM₁₀, NO₂, Ozono) per i quali nel periodo di riferimento sono stati registrati superamenti. Questo obiettivo è raggiunto con una pianificazione a medio e lungo termine che prevede specifiche azioni mirate a diminuire ulteriormente la concentrazione di quegli inquinanti che, sulla base dello scenario di riferimento, evidenziano maggior criticità in ambito regionale.

La nuova legislazione sulla qualità dell'aria a livello europeo pone una crescente attenzione verso la pianificazione di lungo termine oltre che verso la sola prevenzione degli episodi acuti di inquinamento; infatti, nel piano sono state individuate strategie e scenari per la riduzione delle emissioni ponendo particolare attenzione alle zone di miglioramento risultanti dalla zonizzazione del territorio regionale, in particolare per quelle zone ove lo scenario di riferimento evidenzia future criticità.

In particolare, le misure permettono di:

- conseguire o tendere a conseguire, nelle zone definite di risanamento, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria, stabiliti dalle più recenti normative;
- conseguire una considerevole riduzione delle emissioni dei precursori dell'Ozono e porre le basi per il rispetto degli standard di qualità dell'aria per tale inquinante;
- contribuire con le iniziative di risparmio energetico, di sviluppo di produzione di energia elettrica con fonti rinnovabili e tramite la produzione di energia elettrica da impianti con maggiore efficienza energetica per conseguire la percentuale di riduzione delle emissioni prevista per l'Italia in applicazione del Protocollo di Kyoto;
- proseguire nello sforzo della Regione Friuli Venezia Giulia nelle linee dello sviluppo sostenibile verso il raggiungimento di un livello ottimale di qualità dell'aria.

Le misure di Piano sono articolate in misure a breve medio e lungo termine e sono suddivise, in base alla tipologia delle sorgenti emmissive prese in considerazione, in:

- misure riguardanti il settore dei trasporti;
- misure riguardanti il settore dell'energia;
- misure riguardanti la comunicazione, la gestione del Piano e le attività conoscitive dello stato della qualità dell'aria.

Nel seguito si riportano gli obiettivi generali e specifici del Piano, relativi al territorio interessato dal nuovo Piano Regolatore Portuale, e la verifica di coerenza esterna verticale.

TABELLA 4-14 – OBIETTIVI DEL PRMQA

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N° obiettivo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ risanamento, miglioramento e mantenimento della qualità dell'aria ▪ diminuzione del traffico veicolare ▪ risparmio energetico ▪ rinnovo tecnologico ▪ applicazione del Piano secondo criteri di sostenibilità complessiva ▪ applicazione e verifica del Piano 	riduzione delle emissioni	1
	riduzione delle emissioni dei porti	2
	riduzione percorrenze auto private	3
	formazione tecnica di settore	4
	coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico	5
	verifica efficacia delle azioni di Piano	6
	controllo delle concentrazioni di inquinanti	7

TABELLA 4-15 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRMQA

Obiettivi PRP	Obiettivi PRMQA						
	1	2	3	4	5	6	7
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).							
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).							
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).							
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).							
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).							
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).							
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri							

Obiettivi PRP	Obiettivi PRMQA						
	1	2	3	4	5	6	7
(crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).							
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							

Obiettivi PRP	Obiettivi PRMQA						
	1	2	3	4	5	6	7
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).							
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).							
a.a Riqualificazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).							
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).							

4.1.8 Piano Regionale di Tutela delle Acque

Con delibera 2000 del 15.11.2012, la Giunta regionale ha adottato il progetto di Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA) e le misure di salvaguardia e protezione della risorsa idrica.

Il provvedimento ha il preciso scopo di accogliere in via definitiva il PRTA ai fini della trasmissione dello stesso al Consiglio regionale per il parere della competente Commissione consiliare, chiamata ad esprimersi in merito entro sessanta giorni.

Il Piano Regionale di Tutela delle Acque è lo strumento tramite il quale le Regioni, in un quadro pianificatorio coerente con la direttiva comunitaria 2000/60/CE, individuano gli interventi volti a garantire il mantenimento e il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici superficiali e sotterranei, nonché le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.

L'Autorità di Bacino evidenzia la necessità del raggiungimento dei seguenti macro obiettivi:

- obiettivo di qualità ambientale;
- obiettivo di deflusso minimo vitale;
- obiettivo di qualità ambientale per specifica destinazione.

Nella tabella seguente sono riportati la totalità degli obiettivi posti alla base del Piano, il quale, strategicamente li suddivide in qualitativi e quantitativi:

TABELLA 4-16 – OBIETTIVI DEL PRTA

Obiettivi generali qualitativi	
mantenimento o raggiungimento per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei dell'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono" entro il 22 dicembre 2015	1
mantenimento, ove già esistente, dello stato di qualità ambientale "elevato"	2
mantenimento o raggiungimento per i corpi idrici a specifica destinazione (quelli cioè destinati ad un uso specifico) degli obiettivi di qualità per specifica destinazione previsti dall'allegato 2 alla parte terza del decreto legislativo 152/2006	3
conformità delle acque ricadenti nelle aree protette (per le quali cioè è stata attribuita una protezione speciale in base ad una specifica normativa comunitaria) agli obiettivi e agli standard di qualità di cui all'Allegato 1 alla parte terza del decreto legislativo 152/2006	4
raggiungimento dell'equilibrio del bilancio idrico osservanza delle condizioni di deflusso minimo vitale nell'ambito della rete idrografica superficiale	5

TABELLA 4-17 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRTA

Obiettivi PRP	Obiettivi PRTA				
	1	2	3	4	5
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).					
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).					
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).					
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).					
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).					
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).					
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).					
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRTA				
	1	2	3	4	5
espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).					
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).					
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).					
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).					
z. Riqualificazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					

Obiettivi PRP	Obiettivi PRTA				
	1	2	3	4	5
aa. Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).					

4.1.9 Piano di Azione Regionale

Il Piano di Azione Regionale (PAR), ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della Legge Regionale n. 16 del 18.06.2007, persegue l'obiettivo di conseguire sull'intero territorio regionale la prevenzione, il contenimento ed il controllo, nel breve periodo, del rischio di superamento dei valori limite degli inquinanti e delle soglie di allarme dei livelli di ozono. Il Piano stabilisce che le azioni indicate dovranno essere puntualmente individuate nei singoli Piani d'azione comunali e messe in atto nelle situazioni critiche dagli Enti locali.

E' opportuno sottolineare che il Piano agisce sulle cause inquinanti (combustione domestica della biomassa legnosa, riscaldamento domestico, traffico, industrie ecc..).

Gli studi di sensibilità realizzati a supporto del Piano d'Azione Regionale hanno mostrato come le cause del superamento dei limiti di legge siano molteplici e distribuite sull'intero territorio del Friuli Venezia Giulia. Su tutto il territorio Regionale, pertanto, vi può essere il rischio di superamento dei limiti di legge previsti per i diversi inquinati (PM₁₀, O₃, NO₂) inteso come possibilità d'insorgenza di concentrazioni elevate a seguito della combinazione dei determinanti meteorologici (condizioni atmosferiche favorevoli al ristagno degli inquinanti) con le pressioni emmissive, in particolare antropiche.

Al fine di aumentare la semplicità di applicazione del Piano d'Azione Regionale, si è provveduto ad accorpare, ove possibile, gli inquinanti sia in funzione delle rispettive caratteristiche stagionali che in funzione delle relative fonti emmissive che maggiormente contribuiscono all'insorgenza dei picchi di inquinamento atmosferico.

TABELLA 4-18 – OBIETTIVI STRATEGICI DEL PAR

Obiettivi	
Assicurare tutta l'energia necessaria alle famiglie ed alle imprese del territorio in modo ambientalmente sostenibile	1
Incrementare in modo diffuso l'innovazione tecnologica e gestionale, favorendo la riduzione dei consumi energetici e l'uso razionale dell'energia nei settori trasporti, produttivo, civile e terziario	2
Ridurre i costi dell'energia	3
Minimizzare l'impatto ambientale delle attività di produzione, trasporto, distribuzione e consumo di energia, nonché la sostenibilità ambientale e l'armonizzazione di ogni infrastruttura energetica con il paesaggio e il territorio	4

Sostenere l'attività delle imprese e dei centri di ricerca, quelli universitari in primis	5
Promuovere la produzione dell'energia da fonti rinnovabili, in particolare lo sfruttamento delle biomasse, delle fonti idroelettriche, del solare termico e fotovoltaico, della geotermia, della fonte eolica e dei rifiuti	6

TABELLA 4-19 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PAR

Obiettivi PRP	Obiettivi PAR					
	1	2	3	4	5	6
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).						
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).						
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).						
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).						
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).						
f. Risolvere l'assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).						
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).						
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						

Obiettivi PRP	Obiettivi PAR					
	1	2	3	4	5	6
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).						
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).						

Obiettivi PRP	Obiettivi PAR					
	1	2	3	4	5	6
a.a Riqualificazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).						
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).						

4.1.10 Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali

La Direttiva 2000/60/CE, più nota come “Direttiva Quadro Acque”, recepita successivamente a livello Nazionale dal D.Lgs. 152/2006, nasce dall’esigenza di stabilire i principi base per una politica sostenibile delle acque a livello comunitario.

Lo strumento operativo attraverso cui gli Stati membri devono applicare i contenuti della Direttiva a livello locale è il Piano di Gestione.

Il predetto Decreto istituisce dei macro ambiti detti Distretti idrografici, per i quali deve essere adottato un piano di gestione, “che rappresenta articolazione interna del Piano di bacino distrettuale” e costituisce pertanto piano stralcio del piano di bacino.

Le Autorità di Bacino di rilievo nazionale del fiume Adige e dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione comunicano che sulla Gazzetta Ufficiale n. 75 del 31.03.2010 è stato pubblicato l’avviso relativo all’adozione del Piano di gestione, avvenuto con Delibera n. 1 del Comitato Istituzionale del 24.02.2010.

La definitiva approvazione del Piano avverrà con la pubblicazione del relativo DPCM, attualmente in fase di perfezionamento.

In sintesi il Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali (PGBAO) è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le misure finalizzate a garantire, per l’ambito territoriale interessato, la corretta utilizzazione delle acque ed il perseguimento degli scopi e degli obiettivi ambientali stabiliti dagli articoli 1 e 4 della Direttiva 2000/60/CE.

Per una successiva facile lettura degli obiettivi primari e secondari si è ritenuto opportuno, schematizzare gli obiettivi di piano come segue.

TABELLA 4-20 – OBIETTIVI DEL PGBAO

Obiettivi		
1	Fruibilità risorsa idrica	OB1a – Qualitativa
		OB1b – Quantitativa
2	Riqualificazione ecosistema acquatico	OB2a – Protezione degli ecosistemi
		OB2b – Miglioramento della funzionalità degli ecosistemi
3	Gestione del rischio e delle emergenze	OB3a – Gestione Piene
		OB3b – Gestione siccità
4	Uso sostenibile della risorsa idrica	OB4a – Management dei costi della risorsa
		OB4b – Sviluppo e gestione attività produttive legate alla risorsa

TABELLA 4-21 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PGBAO

Obiettivi PRP	Obiettivi PGBAO			
	1	2	3	4
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).				
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).				
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).				
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).				
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).				
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).				
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).				
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e				

Obiettivi PRP	Obiettivi PGBAO			
	1	2	3	4
Molo VIII).				
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).				
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).				
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).				
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).				
a.a Riquilificazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).				
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).				

4.1.11 Piano Urbanistico Regionale Generale

Il Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG) della Regione Friuli Venezia Giulia, è stato approvato con DPGR n° 0826/Pres. del 15/09/1978 . Con LR 22/09 è stato dato avvio alla procedura di formazione del nuovo Piano di Governo del Territorio che sostituirà il PURG.

Il PURG definisce le linee di sviluppo del Friuli-Venezia Giulia, l'armatura infrastrutturale, le emergenze ambientali e detta le linee guida per la redazione degli strumenti urbanistici di scala comunale.

Infatti, le previsioni del PURG sono state acquisite per la quasi totalità del territorio regionale dai PRGC comunali, che quindi di fatto costituiscono specificazione dello strumento medesimo.

Gli obiettivi territoriali del Piano possono essere così sintetizzati:

- perseguimento della massima occupazione;
- eliminazione degli squilibri territoriali, produttivi e sociali all'interno dell'area regionale e nei confronti delle regioni più progredite del Paese;
- sviluppo dei servizi sociali ed efficiente e razionale organizzazione del territorio;
- vocazione internazionale della Regione Friuli-Venezia Giulia.

L'area interessata dal Piano Regolatore Portuale ricade all'interno degli "Ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale" e degli "Ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale" (Figura 4-2, Figura 4-3).

Il PURG per quanto attiene le attività industriali e in particolare il settore manifatturiero ricerca una convergenza con gli obiettivi della programmazione economica regionale che poggia le principali prospettive di sviluppo economico e occupazionale in questo settore. Sotto il profilo territoriale il Piano propone un'individuazione delle aree da destinarsi alle attività industriali in base a una serie di criteri che delineano, nel complesso, la tendenza alla formazione di un numero definito di aree specializzate opportunamente distribuite sul territorio regionale; la finalità è quella di evitare la proliferazione diffusa degli insediamenti industriali e di promuovere invece la concentrazione degli investimenti in numero limitato e controllato di aree attrezzate, all'interno delle quali incoraggiare e conseguire una serie di economie esterne.

Ciò in considerazione della convinzione che lo strumento urbanistico comunale sia inadeguato alla gestione di tale tipologia di insediamenti e che, in realtà, lo strumento generale di pianificazione tenda al sovradimensionamento delle aree industriali, ponendo così i presupposti per la congestione di vaste aree del territorio, in particolare in quelle limitrofe ai grandi centri e lungo le direttrici di traffico.

Il procedere per aree compatte e attrezzate dimensionate in relazione a effettive esigenze occupazionali e attendibili previsioni di sviluppo, viene ritenuto maggiormente opportuno al fine di evitare tali conseguenze negative. Inoltre la concentrazione di attività in poli

attrezzati può attivare economie di agglomerazione che consentano la predisposizione di servizi e attrezzature specifiche per gli addetti.

Questo tipo di argomentazioni, largamente diffuse negli anni '70, se hanno mostrato in parte la loro inadeguatezza in gran parte dell'ambito regionale (si pensi alla proliferazione di piccole attività al di fuori di ogni controllo e pianificazione territoriale in particolare nell'udinese e nel pordenonese) mantengono invece attualità nell'area della Bassa Friulana (oltre che nell'area giuliana e triestina) caratterizzate dalla presenza di insediamenti di notevoli dimensioni, basati in parte sulla grande industria chimica, navalmeccanica e siderurgica a partecipazione statale (SNIA, Ansaldo, ENEL, ecc.).

In tal senso il PURG ha confermato i grandi agglomerati del sistema industriale della Regione, per i quali ha prescritto l'elaborazione, anche attraverso piani particolareggiati di attuazione, di specifiche norme concernenti le caratteristiche tecniche degli insediamenti produttivi sotto il profilo della protezione ambientale e della prevenzione degli inquinamenti.

Di seguito si riporta la tabella di sintesi degli obiettivi generali e specifici del PURG, relativi al territorio interessato dal presente rapporto e la verifica di coerenza esterna verticale.

TABELLA 4-22 – OBIETTIVI DEL PURG

Tematismo	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N° obiettivo
Difesa del suolo e delle risorse ambientali regionali: - difesa del suolo - difesa dagli inquinanti - parchi e riserve naturali	difesa delle componenti ambientali naturali: - tutela dell'ambiente storico e sociale - corretta pianificazione e gestione dei contenuti naturali del territorio regionale - considerare le azioni di tutela ambientale come aspetto essenziale	difesa del suolo: manutenzione e conservazione delle opere esistenti	1
		difesa del suolo: per le opere di nuovo impianto, gli interventi dovranno essere di tipo preventivo, prevedendo la realizzazione di opere idraulico-forestali, idraulico-agrarie e idraulico-fluviali	2
		difesa dagli inquinanti: rimanda ad appositi interventi di settore volti al controllo degli agenti inquinanti ed alla rimozione degli elementi alterativi dell'ambiente, proponendo azioni e normative per lo studio e il controllo	3

Tematismo	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N° obiettivo
	ed inscindibile delle azioni finalizzate all'equilibrio e allo sviluppo del territorio	parchi e riserve naturali: il Piano suddivide il territorio in ambiti di tutela ambientale e parchi regionali, operando un primo riconoscimento e fornendo delle indicazioni di priorità a breve termine per le zone soggette a particolare pericolo di degrado	4
Struttura produttiva regionale: - attività agricole e forestali - servizi turistici - servizi commerciali	- razionale utilizzazione delle risorse regionali - utilizzare pienamente e completamente i vari aspetti della tipicità della situazione territoriale della regione - tutela del territorio e salvaguardia delle sue caratteristiche ambientali	organizzare il territorio al fine di promuovere una stretta integrazione tra le attività turistiche e la fruizione dei beni naturalistici di interesse storico-culturale, ampiamente presenti in regione	5
		disincentivare l'accrescimento del patrimonio ricettivo nelle zone balneari esistenti	6
		creare nuovi porti adibiti esclusivamente al turismo nautico (in relazione alla crescente domanda)	7
		rafforzare la strutture industriale esistente	8
		infrastrutturazione degli agglomerati industriali di interesse regionale	9
		incoraggiare l'insediamento di industrie ad alto contenuto tecnologico	10
Sistemi relazionali: - sistema portuale - sistema aeroportuale - sistema ferroviario - sistema viario - rete idroviaria - infrastrutture energetiche	- la Regione deve assumere la funzione di coagulo e smistamento del crescente flusso di interscambio tra l'Italia e i paesi dell'Est europeo - potenziamento delle principali linee di transito internazionale - promuovere trasferimento del traffico merci dall'autotrasporto al settore ferroviario	accelerare il processo di specializzazione nella movimentazione delle merci varie in colli, dei contenitori e delle rinfuse specializzate	11
		completamento degli impianti del Molo VII (ferroviari e logistici)	12
		ammodernamento e completamento del parco gru sia in relazione al traffico contenitori che per la necessità del Punto Franco Nuovo	13
		ristrutturazione del Punto Franco Vecchio	14
		allestimento di rampe per navi Ro-Ro	15

Tematismo	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N° obiettivo
	- realizzazione di un sistema portuale integrato (potenziamento delle attrezzature portuali degli scali di Trieste e Monfalcone)		

TABELLA 4-23 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PURG

Obiettivi PRP	Obiettivi PURG														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a. Riutilizzo urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).															
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).															
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).															
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).															
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).															
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).															
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).															
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															

Obiettivi PRP	Obiettivi PURG														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
m. Inseadimento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															

Obiettivi PRP	Obiettivi PURG														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell’area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
v. Conterminazione dell’area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
w. Miglioramento sostanziale dell’accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).															
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).															
a.a Riquilificazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).															
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).															

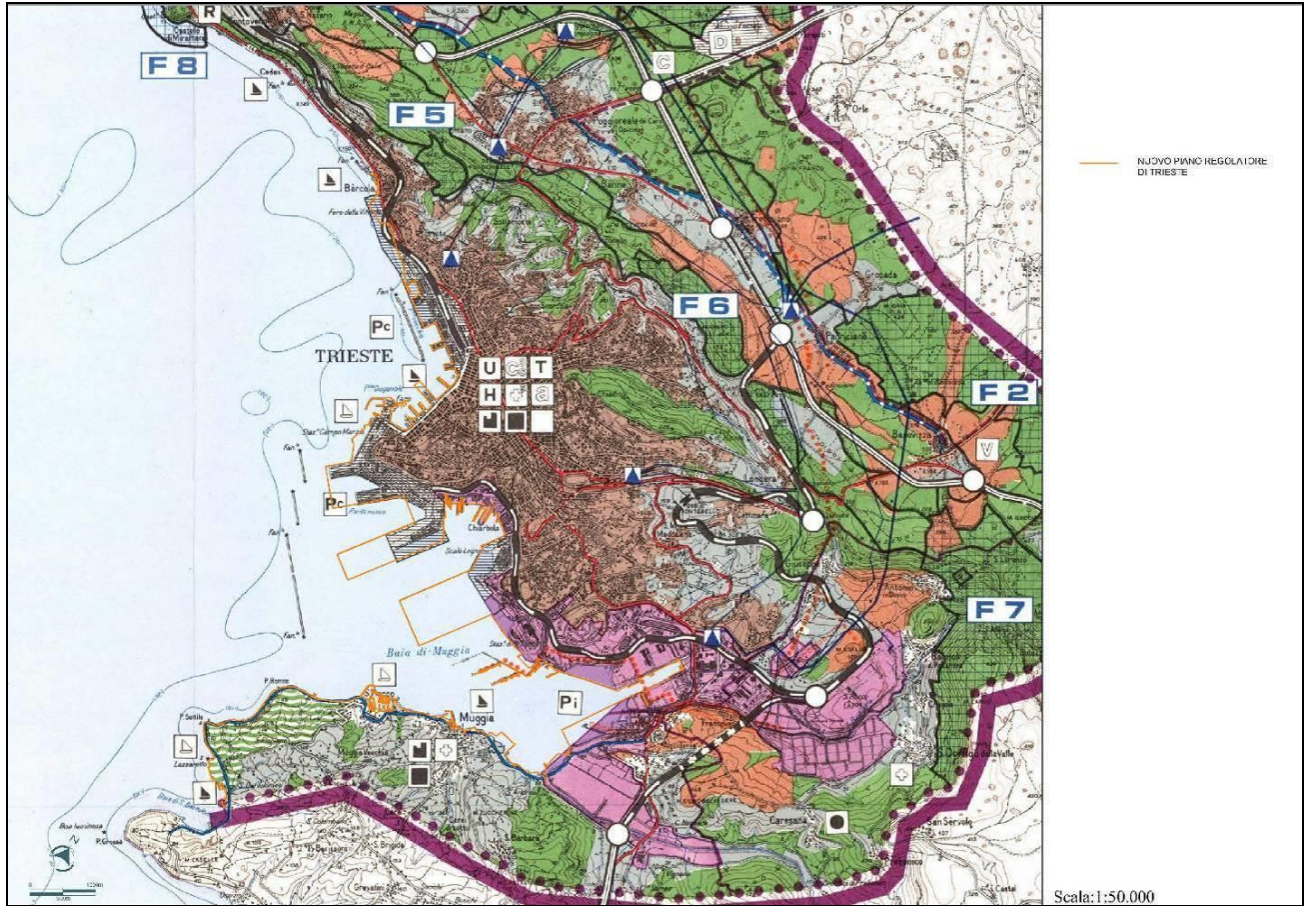


FIGURA 4-2 – AMBITI TERRITORIALI INDIVIDUATI DAL PIANO URBANISTICO REGIONALE GENERALE (PURG)

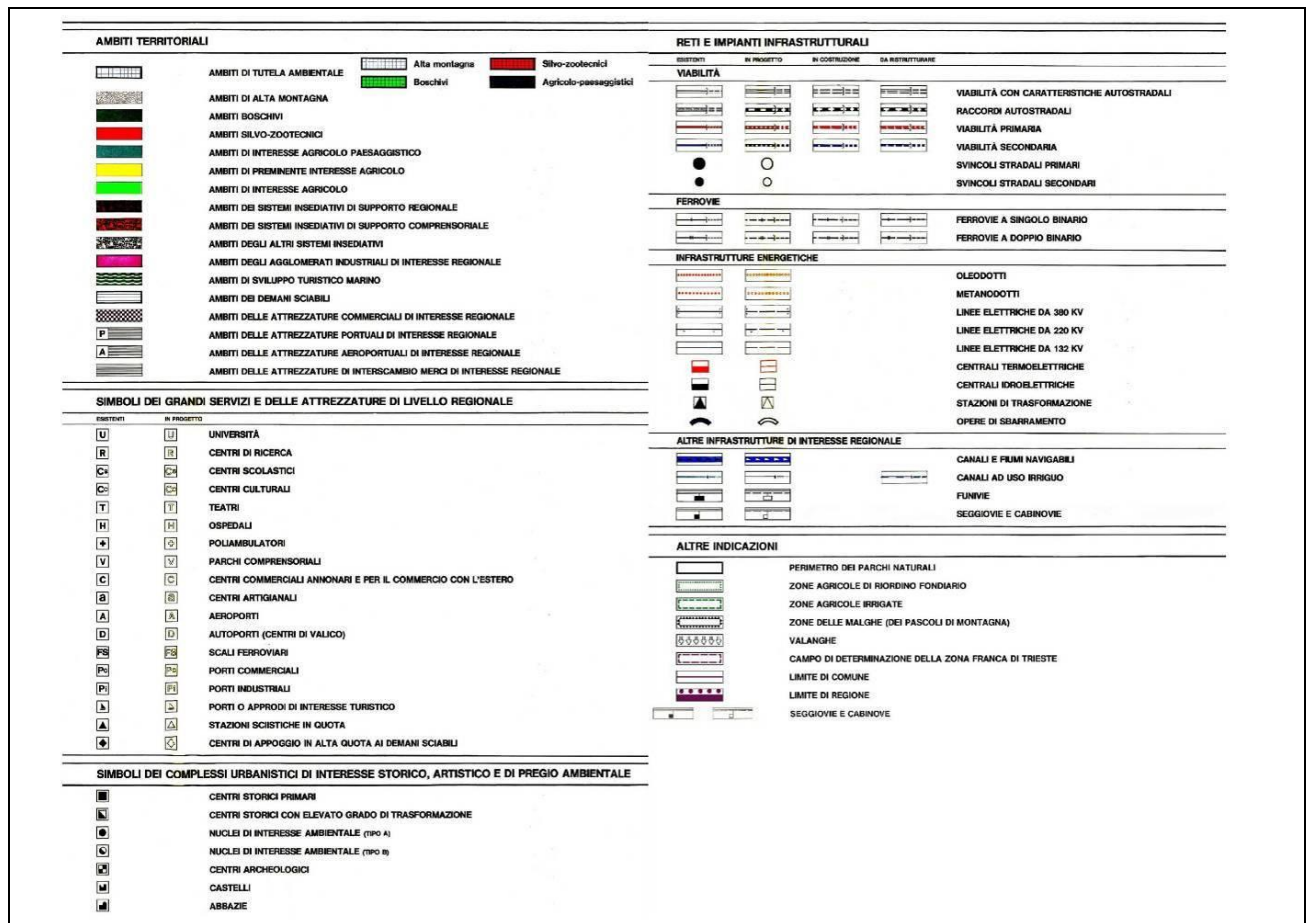


FIGURA 4-3 – LEGENDA DEGLI AMBITI TERRITORIALI INDIVIDUATI DAL PIANO URBANISTICO REGIONALE GENERALE (PURG) (SCHEMA DI ASSETTO TERRITORIALE)

4.1.12 Piano Urbanistico Infra-regionale per il Comprensorio della Zona Industriale Trieste (EZIT)

Con delibera n. 54 del 18/07/2011 il CdA dell'EZIT ha approvato il “Progetto per l’aggiornamento ed il completamento del Piano speciale a livello Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste” e i collegati elaborati relativi alle procedure ambientali, nello specifico la Valutazione Ambientale Strategica e la Valutazione di Incidenza.

Con delibera n. 68 dd. 25/10/2012 sono stati adottati, in via preliminare, la proposta di Piano Territoriale a livello Infraregionale (PTI) per la Zona Industriale di Trieste, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica inerenti al Piano, ai fini dell’espletamento della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il Consiglio di Amministrazione dell'EZIT, durante la seduta del 10.01.2013, ha adottato il Piano; manca l'approvazione della Regione.

Il piano si articola su un doppio livello:

- livello "base" (o primario), che riguarda l'insieme delle previsioni urbanistiche che possono essere formulate in coerenza con gli strumenti di pianificazione agenti sulla medesima porzione territoriale (in primis quelli dei Comuni e dell'Autorità Portuale), sostanzialmente consiste in un "collage" dei vigenti PRGC.
- livello "alto" (o secondario), contiene (a partire dalle analisi e dalle valutazioni espresse per la predisposizione del livello "base") le proposte di pianificazione individuate come funzionali al quadro strategico di maggior sviluppo del comprensorio ma che comportano un adeguamento degli altri strumenti di pianificazione.

Di seguito si riportano gli obiettivi e le azioni individuate dal Piano:

TABELLA 4-24 – OBIETTIVI DEL EZIT

Obiettivo	Strategia	Azione	
U1	Riorganizzazione e riqualificazione del sistema produttivo esistente	Valorizzazione delle potenzialità d'integrazione delle funzioni (produttive, logistiche distributive e di servizio) secondo un modello insediativo che riproduca i caratteri organizzativi del "distretto produttivo integrato"	1 Assegnazione di un grado di trasformabilità: <ul style="list-style-type: none"> • ai lotti attualmente occupati secondo le caratteristiche funzionali, infrastrutturazione e dimensioni, in funzione delle necessità di sviluppo, riorganizzazione e/o riqualificazione espresse dalle aziende; • alle aree già urbanizzate, ma non ancora compiutamente insediate, per le quali definire la funzione e le modalità di attuazione in dipendenza, alternativamente: della loro collocazione strategica ai fini dell'efficienza del sistema, della loro collocazione marginale di contatto con componenti territoriali esterne da tutelare/riqualificare, della loro collocazione "indifferente"; • alle aree dismesse o in via di defunzionalizzazione, per le quali occorre tenere conto di eventuali progetti già in essere o in corso di definizione (cfr. per es. le aree comprese all'interno del Piano del Porto in fase di approvazione), ma che normalmente propongono la necessità di regole appropriate (sotto il duplice profilo: funzionale ed economico) per una riconversione organica agli obiettivi ed alle prestazioni precedentemente indicati, • alle aree libere con destinazione urbanistica per insediamenti produttivi, per le quali occorre verificare attentamente le condizioni di compatibilità al contorno (contesto urbanistico, infrastrutturale, ambientale e paesaggistico) per definirne modalità appropriate di trasformazione/conservazione;
		Valorizzazione delle aree di proprietà pubblica	2 Omogeneizzazione dei dispositivi regolamentari, da sviluppare in accordo con i Comuni interessati;
		Valorizzazione delle aree dismesse di proprietà privata	
U2	Incremento del livello di utilizzo del territorio	Organizzazione del PTI in due livelli: un livello strutturale che definisca l'assetto strategico e un livello operativo adattabile alle esigenze	3 Formazione del PTI secondo un livello Strategico-Strutturale che definisca l'ossatura portante delle principali infrastrutture di comunicazione, logistiche e tecnologiche, lo schema dei principali poli di aggregazione e l'eventuale articolazione di massima in sub-aree di specializzazione, le soglie di sostenibilità ambientale generale e specifica, i sistemi, le zone e gli elementi da sottoporre a tutela e valorizzazione ambientale e paesistica;
		Assegnazione di un ruolo strategico alla valorizzazione funzionale delle aree dismesse (pubbliche e private) ed alla loro conduzione a sistema.	4 Definizione delle "regole della flessibilità" volte ad assicurare efficacia ed efficienza operativa nelle successive fasi di programmazione dello sviluppo del sistema insediativo (livello Operativo), nel rispetto dell'assetto strategico definito per l'area tramite il livello Strutturale del Piano sopra indicato;
		Massimizzazione delle economie di scala e di agglomerazione per la realizzazione e gestione dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti tecnologici in rete.	5 Riconversione aree ed edifici con specifiche "leve" mirate ad incentivarle;

		Promozione della riconoscibilità esterna dell'area, con evidenziazione intenzionale delle caratteristiche sopra indicate, anche grazie ad un impianto urbanistico chiaramente impostato su "poli" o "fuochi" di funzioni (es.: concentrazioni di servizi e funzioni direzionali) e aggregazione delle attività produttive in sub-aree razionalmente organizzate ed attrezzate (sub-aree di specializzazione per filiere produttive, per dimensioni d'impresa, per disponibilità economica d'impresa, ecc.).	6	Individuazione di strumenti appropriati di intervento, in particolare per il recupero delle aree dismesse o in via di defunzionalizzazione, per le quali occorre progettare e sperimentare anche forme innovative di concertazione e interazione fra pubblico e privato, onde conseguire soglie accettabili di convenienza all'insediamento, tenuto conto dei maggiori oneri indotti dalla sostituzione edilizia e dai necessari interventi di bonifica;
			7	Promozione e incentivazione micro distretti (logistica/alimentare/..) all'interno del comprensorio;
U3	Completamento e razionalizzazione gerarchica del sistema infrastrutturale	Valorizzazione delle positive condizioni di centralità infrastrutturale e accessibilità territoriale potenzialmente conseguibili con il completamento delle reti di grande comunicazione, lo sviluppo delle funzioni logistiche, un assetto della mobilità interna improntato a criteri di efficienza e sicurezza.	8	Definizione di uno schema infrastrutturale portante (schema direttore della mobilità) che identifichi chiaramente, in via prioritaria: <ul style="list-style-type: none"> • i nodi di accesso sulle linee di grande comunicazione viaria, ferroviaria, marittima; • la rete primaria di distribuzione interna al sistema (viabilità, raccordi ferroviari); • i nodi di interscambio modale.
			9	Adeguamento degli svincoli di accesso alle aree EZIT dalla GVT (Grande Viabilità Triestina) e verifica dei nodi di connessione con la viabilità di accesso alle aree EZIT;
		Massimizzazione delle economie di scala e di agglomerazione per la realizzazione e gestione dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti tecnologici in rete.	10	Interventi di riorganizzazione dei flussi di traffico e di potenziamento della dotazione viaria all'interno dell'area;
			11	Razionalizzazione delle infrastrutture energetiche con costituzione di impianti disseminati in grado di garantire autonomia energetica al comprensorio;
			12	Progettare interventi in grado di relazionarsi al collegamento ferroviario con Capodistria;
			13	Coerenza con il sistema infrastrutturale previsto dal PRP

Obiettivo		Strategia	Azione	
E1	Facilitare lo sviluppo delle possibili sinergie interne al sistema produttivo	Razionalizzazione dell'attuale varietà ed indifferenza delle funzioni produttive e commerciali presenti nell'area, che rappresenta un ostacolo per l'efficienza di insieme e per la sua riconoscibilità esterna.	14	Creazione di un tavolo permanente di concertazione con i diversi soggetti coinvolti nei progetti di sviluppo infrastrutturale e della intermodalità che, direttamente o indirettamente, interessano l'area;
		Incentivazione all'insediamento di funzioni produttive, commerciali e di servizio con caratteristiche di interazione e complementarietà reciproca, favorendo la formazione di veri e propri segmenti di filiera	15	Sostegno all'insediamento ed allo sviluppo di servizi qualificati alle imprese ed alle persone, magari all'interno di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate;
		Valorizzazione delle potenzialità connesse alla presenza delle grandi infrastrutture di comunicazione e trasporto (esistenti e previste) ed allo sviluppo dell'intermodalità (stradale, ferroviaria e marittima) anche come motore delle opportunità localizzative e settore delle iniziative imprenditoriali, privilegiando funzioni produttive legate alle reti di trasporto e ai servizi connessi	16	Incentivazione di una polarità dedicata alla logistica (Terminal RO-RO e piazzali movimentazione, in area TESECO);
		Integrazione alla piattaforma logistica prevista dal Piano e piazzali movimentazione, in area TESECO); Piano Regolatore del Porto come fattore di promozione ed organizzazione spaziale di funzioni e attività interconnesse dal punto di vista produttivo o interagenti sul mercato esterno.		
		Sviluppo di nuove funzioni e servizi qualificati, come connettivo strategico per l'attività e la competitività delle imprese.		
		Individuazione di una "posizione di mercato", chiaramente riconoscibile in ambito nazionale e comunitario.	17	Verifica sistematica e definizione delle strategie di connessione sinergica e di integrazione con altre strutture dinamiche in ambito locale e regionale (es.: Area di ricerca, Autoporto, Scalo di Prosecco, Monfalcone, ecc.)
E2	Migliorare il livello di competitività del comprensorio EZIT	Contestuale promozione all'interno del sistema EZIT di funzioni di interfaccia promozionale/commerciale riconoscibile ("show room" tipicizzata) del retroterra produttivo presente nel Nord-Est Giuliano-Veneto;	18	Definizione programmatico-progettuale di un sistema della logistica integrata alla funzioni portuali con identificazione preliminare dei sistemi di funzioni ed attività che, integrate fra di loro, concorrono alla sua qualificazione e sua promozione strategica nell'ambito delle iniziative di marketing d'area;
		Valorizzazione del sistema EZIT come nodo qualificato di infrastrutture di comunicazione, materiale ed immateriale, e servizi avanzati di interscambio modale, in posizione di Mediterraneo e UE-Area Balcanica; principali direttrici commerciali UE-Area Balcanica	19	Sostegno all'insediamento ed allo sviluppo di servizi qualificati alle imprese ed alle persone, quali Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate
			20	Connessione a sistema delle reti di comunicazione telematica e riattivazione

				delle reti di cablaggio;
			21	Attivazione di interventi di formazione mirata in funzione della crescita di imprenditorialità locale.

Obiettivo	Strategia	Azione
A1	Protezione efficace dell'ambiente, al fine di ridurre limitare i rischi ambientali.	22 Promozione di progetti di valorizzazione dell'ambiente fisico e del paesaggio sia a livello di singola impresa che nel complesso dell'area EZIT;
	Incremento della compatibilità ambientale delle attività esistenti.	23 Definizione di criteri guida per un corretto inserimento dei nuovi insediamenti e degli interventi di recupero delle aree dismesse, attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • zone "verdi" di protezione verso le zone residenziali; • una idonea conformazione delle strutture edilizie e delle opere di urbanizzazione; • mascherature perimetrali a verde con funzione paesaggistica verso le aree agricole/forestali; • la cura delle soluzioni architettoniche per gli elementi di affaccio sugli spazi pubblici; • la definizione degli elementi di arredo e di segnaletica finalizzati a dare riconoscibilità all'area;
		24 Valutazione preventiva del tipo e della portata della contaminazione, relativamente ai siti dismessi potenzialmente contaminati, mediante specifici approfondimenti e indagini storiche integrate da analisi sul sito, al fine di classificare le aree in base al livello di rischio ambientale;
	Promozione dei procedimenti di certificazione di qualità delle aziende insediate.	25 Introduzione di criteri APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) all'interno del sistema di gestione dell'area EZIT: <ul style="list-style-type: none"> • incoraggiare i settori economici a basso impatto ambientale e le tecnologie e i prodotti puliti, • attivare una strategia per il riciclo per tutti i rifiuti di produzione industriale; • migliorare il trattamento delle acque di fognatura e reflue, • controllare le emissioni in atmosfera, il rumore e gli odori, • incoraggiare un uso efficiente dell'energia e dei rifiuti nei sistemi di produzione di energia, • assicurare la disponibilità di infrastrutture ecologiche adeguate (piattaforma depurativa, ecc.), • incrementare il sistema di trasporto integrato (con la promozione dell'uso del trasporto ferroviario, marittimo e l'uso di autobus, tram, piste ciclabili, ecc.), • fornire informazione ed assistenza alle politiche ambientali delle aziende (per esempio raccomandazioni/istruzioni per l'utilizzo efficiente dell'energia, linee guida per una corretta prassi di smaltimento, ecc.);
	Priorità nell'indirizzare le esigenze di insediamento alla rigenerazione ed al riuso di contenitori edilizi non utilizzati.	26 Previsione di Normative specifiche sulle aree oggetto di interventi di bonifica suoli inquinati (aree S.I.N.) finalizzate a prefigurare il sistema degli usi una volta completata la bonifica, tenendo conto anche delle relazioni fra usi e costi di bonifica;
A2	Integrazione Individuazione dei valori ambientali e paesistici	27 Definizione di criteri guida per: <ul style="list-style-type: none"> • la cura delle soluzioni architettoniche per gli elementi di affaccio

		presenti all'interno ed al contorno come risorsa strategica per la qualificazione del sistema EZIT e della sua immagine.		sugli spazi pubblici, • la definizione degli elementi di arredo e di segnaletica finalizzati a dare riconoscibilità all'area;
		Mitigazione sistematica delle diverse forme di impatto ambientale e paesistico anche attraverso la promozione di un'APEA, con lo sviluppo di servizi di supporto e sistemi di gestione ambientale di agglomerato.	28	Definizione normativa di requisiti fondamentali di qualità insediativa e tolleranza ambientale, quali in particolare: - accessi su viabilità pubblica regolamentati, - dotazione di percorsi pedonali/ciclabili, - verde di mitigazione al contorno, - servizi agli addetti ed alle imprese, - servizi di trasporto collettivo, - rispetto dei limiti imposti dalla zonizzazione acustica, - allacciamento a rete fognaria con recapito a impianti di depurazione adeguati a sopportare i carichi incrementali di adduzione inquinante previsti, - organizzazione dello smaltimento dei rifiuti, - idoneo dimensionamento delle reti tecnologiche;
			29	Definizione normativa dei principali fattori limitanti, che possono inibire/condizionare in forma specifica previsioni di nuovo insediamento di certe attività, in certe zone piuttosto che in altre: - disponibilità di risorse idriche, - idoneità del corpo ricettore ad ospitare gli scarichi, - indici di congestione del traffico, - vicinanza a zone residenziali,
		Conseguimento di un elevato grado di riconoscibilità dell'area come percezione d'insieme e successione di sequenze interne, tramite unificanti l'immagine complessiva (il "biglietto da visita" della zona) e differenziazione dei caratteri distintivi propri delle singole sub-aree di specializzazione, congruente ed armonica con il contesto.	30	Definizione di interventi di recupero e valorizzazione per zone ed elementi specifici di valenza ambientale e paesistica in connessione con i programmi di sviluppo insediativo dell'area e delle relative fasi di attuazione;
			31	Definizione normativa dei criteri di tutela delle aree interstiziali di valenza paesistico-nauralistica e di quelle con prevalente valenza agricolo-paesistica;
A3	Qualificazione/riqualificazione dei progetti di intervento	Conseguimento di un apprezzabile grado di qualità insediativa e "vivibilità" della zona, connessa alla efficienza e sostenibilità delle dotazioni infrastrutturali e alla qualità dei servizi (alle imprese ed alle persone).	32	Definizione, localizzazione e progettazione, con criteri e standard di elevata efficienza tecnologica ed a seguito di specifico approfondimento di fattibilità, di adeguate dotazioni ecologiche quali: - impianti di raccolta e trattamento dei rifiuti (per tipologia), - impianto di trasformazione dei rifiuti in energia, - struttura centralizzata per il riciclo dei rifiuti (da identificare secondo le tipologie prevalenti), - impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.
		Limitazione dell'uso di risorse naturali, valorizzazione dell'uso		

	corretto delle risorse energetiche e promozione del riciclo e del riuso.	
--	--	--

Di seguito si riporta la sintesi degli obiettivi del Piano EZIT.

TABELLA 4-25 – SINTESI OBIETTIVI DEL EZIT

Livello urbanistico-infrastrutturale (U)

1	U1	Riorganizzazione e riqualificazione del sistema produttivo esistente
2	U2	incremento del livello di utilizzo del territorio
3	U3	Completare e razionalizzare il sistema infrastrutturale

Livello economico (E)

4	E1	Facilitare lo sviluppo delle possibili sinergie interne al sistema produttivo
5	E2	Migliorare il livello di competitività del comprensorio EZIT

Livello paesaggistico-ambientale (A)

6	A1	Creare un sistema di controllo e certificazione ambientale del sistema produttivo
7	A2	Integrazione del sistema di regole con gli obiettivi di sostenibilità ambientale
8	A3	Qualificazione/riqualificazione dei progetti di intervento

TABELLA 4-26 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL EZIT

Obiettivi PRP	Obiettivi EZIT							
	1	2	3	4	5	6	7	8
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).								
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).								
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).								
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).								
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).								
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di								

Obiettivi PRP	Obiettivi EZIT							
	1	2	3	4	5	6	7	8
costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).								
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).								
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).								
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore								

Obiettivi PRP	Obiettivi EZIT							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).								
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).								
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).								
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).								
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).								

4.1.13 Piano Energetico Regionale

Il Piano energetico regionale (PER), approvato con Decreto del Presidente della Regione 21 maggio 2007, n. 0137/Pres., è il principale e fondamentale strumento di pianificazione e di indirizzo per le politiche energetiche regionali, attraverso il quale si tratteggia un progetto complessivo di sviluppo dell'intero sistema energetico, coerente con lo sviluppo socio-economico e produttivo del territorio regionale.

Gli obiettivi di incremento e di sviluppo delle fonti rinnovabili e di un uso più razionale dell'energia sono affiancati dall'attenzione verso le questioni relative alla tutela e salvaguardia dell'ambiente, allo sviluppo sostenibile ed ai temi del Protocollo di Kyoto.

Il PER, conseguentemente, si configura come uno strumento di programmazione strategico e interdisciplinare.

Di seguito si riassumono gli obiettivi strategici del PER:

TABELLA 4-27 – OBIETTIVI DEL PER

Obiettivi strategici	Obiettivi operativi
1 A. Il PER si prefigge, anche in un orizzonte temporale di medio e lungo termine, di contribuire ad assicurare tutta l'energia necessaria alle famiglie ed alle imprese del territorio per mantenere e migliorare i tassi di crescita economica di una regione europea avanzata e ricca quale è il Friuli Venezia Giulia. Rientrano pertanto fra gli obiettivi della politica regionale anche le infrastrutture di interconnessione tra sistemi energetici di Paesi diversi, finalizzate ad incrementare la sicurezza e l'efficienza del sistema nazionale, quindi anche del Friuli Venezia Giulia, e che la Regione giudichi ambientalmente sostenibili.	A1. Favorire lo sviluppo della generazione distribuita (impianti di microgenerazione di energia elettrica o cogenerativi di potenza non superiore a 1 MW ai fini della riduzione degli impatti ambientali e dell'incremento dell'efficienza del sistema energetico.
	A2. Favorire l'installazione di nuovi impianti e depositi energetici di oli minerali, gas naturale, ecc.
	A3. Favorire l'installazione di nuove centrali produttive da fonti convenzionali, tenendo conto del criterio della diversificazione delle fonti, della minimizzazione degli impatti e del massimo contributo alle ricadute economiche per la regione
	A4. Incentivare la produzione energetica dalle fonti rinnovabili individuate dal Piano, anche per il miglioramento dell'ambiente, la diversificazione e la sicurezza delle fonti di approvvigionamento e la crescita economica e sociale.
	A5. Costituzione di una banca dati per il monitoraggio della domanda e della offerta di energia e relativo sistema informativo che raccolga notizie e dati e costituisca punto di riferimento per i temi energetici
	A6. Favorire gli interventi di sviluppo e razionalizzazione delle infrastrutture energetiche lineari, con particolare riguardo a quelle elettriche.

2	<p>B. Il PER si prefigge di aumentare l'efficienza del sistema energetico del Friuli Venezia Giulia riducendo l'assorbimento per unità di servizio mediante l'incremento diffuso dell'innovazione tecnologica e gestionale, e di favorire la riduzione dei consumi energetici e l'uso razionale dell'energia nei settori trasporti, produttivo, civile e terziario.</p>	<p>B1. Favorire la progressiva sostituzione degli impianti e centrali produttive esistenti con realizzazioni a maggiore efficienza e minor consumo, con interventi di ripotenziamento e ristrutturazione, anche tenendo conto del criterio della diversificazione delle fonti</p> <p>B2. Favorire la realizzazione di nuovi impianti e centrali produttive con le migliori e più innovative tecnologie e metodologie gestionali, caratterizzati da alti rendimenti, bassi consumi e ridotti impatti ambientali.</p> <p>B3. Favorire gli interventi di sviluppo e razionalizzazione delle infrastrutture energetiche lineari, con particolare riguardo a quelle elettriche.</p> <p>B4. Favorire lo sviluppo della generazione distribuita (impianti di microgenerazione di energia elettrica o cogenerativi di potenza non superiore a 1 MW ai fini della riduzione degli impatti ambientali e dell'incremento dell'efficienza del sistema energetico</p> <p>B5. Favorire l'attuazione di campagne di informazione, formazione, sensibilizzazione e promozione di risparmio energetico come misure di sostegno ai progetti di cui ai Decreti ministeriali del 20 luglio 2004.</p> <p>B6. Promuovere la riduzione dei consumi energetici presso gli utilizzatori finali dell'1% annuo anche in relazione agli specifici settori di intervento di risparmio energetico indicati dal PER e di cui ai due Decreti ministeriali del 20 luglio 2004.</p>
3	<p>C. Il PER si prefigge ogni azione utile a ridurre i costi dell'energia sia per le utenze business che per quelle domestiche. Per tale scopo si ritiene essenziale contribuire al massimo sviluppo della concorrenza. Rientrano in tale contesto politiche volte a favorire la diversificazione delle fonti di approvvigionamento del gas. Rientrano altresì in tale ambito le infrastrutture, anche transfrontaliere in quanto ritenute capaci di ridurre il costo di acquisto dell'energia destinata al sistema produttivo regionale. Il PER programma l'organizzazione dei consumatori in gruppi d'acquisto allo scopo di consentire loro di usufruire realmente dei benefici dei processi di liberalizzazione.</p>	<p>C1. Favorire la realizzazione di infrastrutture lineari transfrontaliere per l'importazione di energia dai paesi confinanti per contribuire alla riduzione dei costi energetici per le attività produttive e le aziende regionali.</p> <p>C2. Favorire l'installazione di nuovi impianti e depositi energetici di oli minerali, gas naturale, ecc.</p> <p>C3. Favorire l'installazione di nuove centrali produttive da fonti convenzionali, tenendo conto del criterio della diversificazione delle fonti, della minimizzazione degli impatti e del massimo contributo alle ricadute economiche per la regione</p> <p>C4. Incentivare la produzione energetica dalle fonti rinnovabili individuate dal Piano, anche per il miglioramento dell'ambiente, la diversificazione e la sicurezza delle fonti di approvvigionamento e la crescita economica e sociale</p> <p>C5. Favorire la costituzione di associazioni per l'acquisto di energia elettrica e gas per le imprese e i cittadini</p>
4	<p>D. Il PER si prefigge di minimizzare l'impatto</p>	<p>D1. Formulazione, aggiornamento e revisione di linee guida, criteri e requisiti normativi</p>

<p>ambientale delle attività di produzione, trasporto, distribuzione e consumo di energia, nonché la sostenibilità ambientale e l'armonizzazione di ogni struttura energetica con il paesaggio e il territorio. Il Piano, che non è un programma di localizzazioni, perché tale compito è svolto in modo più consono e cogente dal Piano Territoriale Regionale, persegue lo scopo del presente punto: a) programmando la razionalizzazione delle reti e delle infrastrutture di produzione; b) favorendo, anche per mezzo di incentivi, le soluzioni tecnologiche e gestionali maggiormente improntate a sostenibilità; c) favorendo lo sviluppo della produzione e del consumo di energie rinnovabili ed ecocompatibili.</p>	<p>D2. Incentivare la produzione energetica dalle fonti rinnovabili individuate dal Piano, anche per il miglioramento dell'ambiente, la crescita economica e sociale e la diversificazione e la sicurezza delle fonti di approvvigionamento</p>
<p>5 E. Il PER favorisce lo sviluppo dell'innovazione e della sperimentazione tecnologica e gestionale per la produzione, il trasporto, la distribuzione e il consumo dell'energia. Il PER persegue l'innovazione in campo energetico sostenendo l'attività delle imprese e dei centri di ricerca, quelli universitari in primis, impiegando la normativa regionale, nazionale e comunitaria.</p>	<p>E1. Favorire il collegamento con le Università e con i centri per la ricerca presenti nella regione per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica in materia di energia E2. Promuovere la predisposizione e la realizzazione di programmi di ricerca e progetti pilota innovativi relativi a impianti di produzione di energia in particolare da fonti rinnovabili.</p>
<p>6 F. Il PER si prefigge e promuove la produzione dell'energia da fonti rinnovabili anche per contribuire agli obiettivi nazionali derivanti dal protocollo di Kyoto. Il Piano si prefigge in particolare lo sfruttamento delle biomasse, delle fonti idroelettriche, del solare termico e fotovoltaico, della geotermia, della fonte eolica e dei rifiuti.</p>	<p>F1. Incentivare la produzione energetica dalle fonti rinnovabili individuate dal Piano, anche per il miglioramento dell'ambiente, la diversificazione e la sicurezza delle fonti di approvvigionamento e la crescita economica e sociale F2. Promuovere l'informazione e la sensibilizzazione della pubblica opinione sui temi delle energie rinnovabili e del miglioramento dell'ambiente F3. Favorire lo sviluppo della generazione distribuita (impianti di micro-generazione di energia elettrica o cogenerativi di potenza non superiore a 1 MW e ai fini della riduzione degli impatti ambientali e dell'incremento dell'efficienza del sistema energetico).</p>

TABELLA 4-28 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PER

Obiettivi PRP	Obiettivi PER					
	1	2	3	4	5	6
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).						
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).						
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).						
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).						
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).						
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).						
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).						
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
m. Inseadimento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						

Obiettivi PRP	Obiettivi PER					
	1	2	3	4	5	6
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).						
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).						
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).						
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).						
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).						
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).						

4.2 Analisi di coerenza esterna orizzontale

4.2.1 Piano Regolatore Generale Comune di Trieste – Variante Generale N. 66

La Variante Generale n. 66, approvata con DC n. 37 del 15 aprile 1997 e con DPGR 300/Pres. del 23 settembre 1997, si pone come ultimo atto regolatore del territorio comunale triestino, in attesa della definizione del nuovo PRGC di Trieste.

La Variante, pur ponendosi in linea di continuità con il Piano Regolatore vigente, prefigura il ruolo della città di Trieste e del suo territorio alla luce di alcuni fatti nuovi:

- I° - la fine dell'espansione demografica
- II° - la progressiva terziarizzazione delle funzioni produttive tradizionali
- III° - le mutate condizioni geopolitiche del confine Nord Est

Tenendo in considerazione tali aspetti, la Variante Generale N. 66 sintetizza gli ambiti tematici su cui intervenire per un coerente sviluppo territoriale, estrapolando gli obiettivi e le strategie di intervento:

1. Viabilità
2. Porto
3. Industria
4. Commercio
5. Ricerca
6. Residenza e servizi
7. Agricoltura e verde

Nella tabella di seguito si riportano gli obiettivi individuati dalla Variante Generale N.66 suddivisi per aree tematiche:

TABELLA 4-29 – OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PRGC T

N.	Settore	Obiettivi Generali	Obiettivi specifici
1.	Viabilità	Per accelerare e migliorare i collegamenti tra la Provincia di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, la Slovenia, la Croazia e le altre destinazioni internazionali, il Piano Regolatore prevede:	1.1. il rapido completamento della Grande Viabilità nel tratto Padriciano -Cattinara; 1.2. la realizzazione di un complesso intermodale a Campo Marzio all'arrivo della G.V.; 1.3. la sistemazione della viabilità lungo le Rive e nel tratto tra la Stazione Ferroviaria e Miramare; 1.4. la realizzazione di un circuito ferroviario ad

			uso metropolitano e promiscuo, utilizzando la galleria della circovallazione interna, la linea Campo Marzio- Opicina e la linea Campo Marzio - Muggia; 1.5. di proseguire con la realizzazione dei parcheggi urbani e di interscambio.
2.	Porto	Al fine di potenziare le funzioni emporiali e terziarie della città, recuperando all'uso produttivo un vastissimo patrimonio infrastrutturale e immobiliare oggi sotto utilizzato o dismesso, e per garantire la massima produttività delle aree portuali - industriali, il P.R.G. prevede che vengano attuati i seguenti punti:	2.1. il recupero di una parte delle aree del Porto Vecchio a nuove funzioni integrate di tipo terziario da connettere al tessuto urbano consolidato; 2.2. la ridestinazione ed il rinnovo degli edifici posti in fregio alle Rive: Pescheria - complesso della Piscina - Campo Marzio; 2.3. Il potenziamento e l'espansione delle attuali banchine del Porto Nuovo 2.4. La creazione di un Terminale per i Traghetti e le relative attrezzature di supporto;
3.	Industria	In attesa che l'E.Z.I.T. realizzi il Piano Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste, San Dorligo e Muggia, L' A.C. ritiene irrinunciabile la destinazione industriale delle aree a sud della città e si propone di valorizzare quei comparti del settore industriale che possono ancora favorire l'occupazione. La Variante al P.R.G. indica le seguenti scelte:	3.1. mantenere la destinazione industriale della Ferriera di Servola; 3.2. destinare a Zona portuale-industriale l'Arsenale San Marco; 3.3 promuovere il trasferimento in una fascia semi periferica delle attività artigianali e artigianali-commerciali; 3.4. prendere atto della destinazione d'uso non industriale di Monte San Pantaleone, ad esclusione delle aree di proprietà E.Z.I.T., via Flavia e Borgo San Sergio.
4.	Commercio	Per il settore commerciale, l'A.C. individua aree per la Grande Distribuzione e per i Traffici Internazionali. Le localizzazioni sono effettuate in zone esterne al Centro Urbano e in prossimità della viabilità principale, in modo da minimizzare il traffico veicolare indotto. Si prevede:	4.1. la previsione di una Zona Commerciale al Dettaglio e per la Grande Distribuzione (Hc) in via Svevo; 4.2. la formazione di un'ampia Zona Commerciale a Valmaura, con un parcheggio da utilizzare assieme allo Stadio; 4.3 la previsione di un'Area Commerciale a Basovizza finalizzata principalmente ai Traffici d'Oltre Confine; 4.4. la previsione della collocazione del mercato ortofrutticolo ed ittico nell'area " Ex-Gaslini"
5.	Ricerca	La ricerca scientifica definisce al massimo grado il ruolo internazionale di Trieste e guida il processo di riconversione terziaria dei settori produttivi tradizionali, con la conseguente formazione di nuovi posti di lavoro altamente qualificati. L' A.C. intende proseguire nello sviluppo territoriale di questo settore attraverso le seguenti definizioni:	5.1. totale completamento del sito del Sincrotrone a Basovizza; 5.2. incentivazione nell'ambito dei confini dell'Area di Ricerca a Padriciano dei programmi di sviluppo urbanistico 5.3. completamento del Centro di Fisica e della SISSA a Miramare;

6.	Residenza e servizi	<p>La Variante Generale al P.R.G.C. conferma il principio dell'inversione della tendenza edificatoria, dovuta al calo demografico ed alla necessità di salvaguardare le zone periferiche agricole e verdi.</p> <p>I servizi sono stati dimensionati sulla popolazione esistente, tranne che per le zone di espansione dove saranno ricavati di volta in volta in ragione della nuova popolazione insediabile.</p> <p>Le indicazioni della Variante sono:</p>	<p>6.1. comprendere nella Zona A il Borgo Franceschino, il primo tratto di v.le Miramare ed i borghi di Santa Croce, Prosecco, Contovello;</p> <p>6.2. Individuare una fascia BO in fregio alla Zona A, in presenza di un'edificazione compatta e di alto pregio architettonico;</p> <p>6.3. contenere al massimo la Zona di espansione C;</p> <p>6.4. perimetrazione di Ambiti di Recupero Infrastrutturale in Zona B finalizzati principalmente all'adeguamento delle infrastrutture viarie interne agli ambiti.</p>
7.	Agricoltura e verde	<p>Le Zone Agricole costituiscono il più alto tipo di salvaguardia attiva dell'ambiente, a condizione che non vengano usate in modo frammentario e che la vincolistica del verde non sia troppo stratificata e tale da disincentivare il presidio antropico sinora esercitato dai residenti.</p> <p>La Variante al P.R.G. dà le seguenti indicazioni:</p>	<p>7.1. definire i limiti massimi dell'estensione urbana in rapporto al territorio agricolo;</p> <p>7.2. attuare gli incentivi atti a soddisfare gli aspetti culturali, produttivi e di uso del territorio carsico;</p> <p>7.3. disincentivare attraverso le N.T.A. la frammentazione del territorio rurale, pur garantendo i diritti degli agricoltori aventi titolo;</p> <p>7.4. individuare le enclave di territorio agricolo ricomprese nel contesto urbano, al fine di favorire le culture specializzate e la loro commercializzazione;</p> <p>7.5. corredare gli Ambiti di Tutela Ambientale di tutte le necessarie attrezzature di servizio e di sostegno.</p>

TABELLA 4-30 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRGC T

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGC T						
	1	2	3	4	5	6	7
a. Riutilizzo urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).							
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).							
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).							
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).							
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).							
f. Risolvere l'assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i							

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGC T						
	1	2	3	4	5	6	7
tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).							
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).		?					
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).							

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGC T						
	1	2	3	4	5	6	7
t. Insieme di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).							
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).							
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).							
a.a Riquilificazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).							
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).							

4.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia

La Variante Generale n° 15 del PRGC di Muggia è stata approvata con DPGR n° 0115 del 20.04.2001.

Nel seguito la Variante è brevemente illustrata estrapolando gli obiettivi di sostenibilità pertinenti il Piano Regolatore Portuale, distinguendo tra obiettivi generali e obiettivi specifici, punto di partenza per la definizione delle azioni della Variante stessa.

È poi riportata la verifica di coerenza esterna orizzontale.

TABELLA 4-31 – OBIETTIVI DELLA VARIANTE AL PRGC DI MUGGIA

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N°
Riqualificazione della fascia costiera	Elaborazione di una visione progettuale d'insieme per l'intero waterfront di Muggia	1
	Assestamento della linea di costa (waterfront) in funzione della percorrenza e della sosta alla balneazione	2
Salvaguardia, recupero del patrimonio di interesse archeologico e storico architettonico	Riqualificazione dei centri abitati storici (Muggia e Santa Barbara) tramite l'allontanamento del traffico veicolare, la predisposizione di servizi nelle aree limitrofe disponibili e la tutela degli spazi circostanti	3
	Tutela e valorizzazione delle aree archeologiche anche tramite la fruizione turistica, effettuazione delle campagne di scavi	4
	Conservazione de gli edifici di particolare interesse storico ed architettonico, ambientale ed etnico, consentendo nel contempo le necessarie variazioni interne legate alle mutate esigenze di vivibilità	5
Riqualificazione degli insediamenti urbani di più recente formazione	Contenimento dell'espansione dell'edilizia residenziale	6
	Riutilizzo delle aree sottoutilizzate per incrementare la dotazione di servizi ed elevare il livello di qualità della vita	7
Salvaguardare i beni ambientali, naturalistici e paesaggistici (boschi, zone umide e corsi d'acqua) e salvaguardare le zone agricole	Tutela e valorizzazione del patrimonio boschivo anche tramite la predisposizione di itinerari turistici	8
	Tutela e valorizzazione del patrimonio agricolo	9
	Salvaguardia e tutela delle aree a valenza idrogeologica e paesaggistica	10
	Incentivazione nell'utilizzo alla nautica e al tempo libero delle aree umide di elevato interesse naturalistico, ambientale, biologico	11
Favorire lo sviluppo delle attività legate al turismo in quanto da considerarsi struttura portante della futura economia del Comune di Muggia	Incentivazione allo sviluppo del turismo nautico, balneare, ricettivo ed escursionistici	12
	Prevedere l'espansione delle infrastrutture portuali destinate al diporto nautico e alla pesca esistenti e l'impianto di nuove infrastrutture	13
Favorire lo sviluppo sostenibile delle attività produttive	Eliminazione delle attività industriali inquinanti o ad alto rischio	14
	Favorire lo sviluppo di insediamenti ad uso misto, direzionale, commerciale e residenziale	15
	Riordino e potenziamento delle infrastrutture viabilistiche presenti. Previsione di nuove strutture viabilistiche a carattere sovraordinato	16
	Contenimento e rinaturalizzazione dell'area soggetta ad attività di cava	17

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N°

TABELLA 4-32 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA ORIZZONTALE PER LA VARIANTE AL PRGC DI MUGGIA

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGC di Muggia																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
a. Riutilizzo urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).																	
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).																	
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).																	
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).																	
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).																	
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).																	
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).																	
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGC di Muggia																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
i. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell’area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																	
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																	
v. Conterminazione dell’area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																	
w. Miglioramento sostanziale dell’accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti																	

Obiettivi PRP	Obiettivi PRGC di Muggia																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																	
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).																	
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).																	
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).																	
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).																	

4.3 Obiettivi di protezione ambientale a livello nazionale, internazionale e comunitario - Analisi di coerenza esterna verticale

4.3.1 Piano d'Azione del Summit Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (Johannesburg)

In questo documento vengono richiamati i principi della Conferenza di Rio 1992 per il conseguimento dello sviluppo sostenibile, ribadendo che le buone politiche ambientali e le misure a favore di un ambiente che permetta lo sviluppo degli investimento sono alla base dello sviluppo sostenibile.

Il cambiamento degli stili non sostenibili di produzione e consumo viene considerato fondamentale per il conseguimento degli obiettivi generali di sostenibilità. In questo senso viene richiamata la necessità di investimenti nella produzione più pulita ed ecoefficiente e di inclusione dei principi di sostenibilità, anche nella fase di progettazione dello sviluppo locale.

Nell'ottica della pianificazione del territorio, si raccomanda di promuovere un approccio integrato nella predisposizione di politiche ai vari livelli istituzionali in materia di uso del suolo, infrastrutture, sistemi di trasporto pubblico e delle reti, logistica, con l'obiettivo di ridurre il traffico e l'inquinamento, diminuire gli effetti negativi sulla salute e limitare lo sviluppo incontrollato delle città.

Di seguito i principali obiettivi del Piano e la verifica di coerenza esterna verticale.

TABELLA 4-33 – OBIETTIVI DEL PIANO DI AZIONE DI JOHANNESBURG

Temi	Obiettivi	N° obiettivo
Suolo	Eliminare sostanze chimiche persistenti e pesticidi	1
	Minimizzare gli impatti delle sostanze chimiche pericolose per ambiente e salute entro il 2020	2
	Ridurre le concentrazioni di piombo nelle vernici a base di piombo e nelle altre fonti di esposizione all'uomo, in particolare dei bambini	3
Acqua	Assicurare lo sviluppo sostenibile degli oceani e la gestione sostenibile della pesca	5
	Dimezzare entro il 2015 il numero di persone che non hanno accesso all'acqua potabile	6
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, abitativo e terziario (protocollo di Kyoto)	8
	Ridurre le malattie respiratorie ed altre conseguenze dell'inquinamento atmosferico con particolare attenzione a donne e bambini	9
Rifiuti	Prevenire e minimizzare la produzione di rifiuti	10
	Ottimizzare il riuso ed il ciclo dei rifiuti, l'uso dei materiali alternativi non dannosi per l'ambiente	11
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	12
	Sviluppare e diffondere le tecnologie alternative allo scopo di assegnare una parte maggiore del mix energetico alle energie rinnovabili	13
Biodiversità	Conservazione e uso sostenibile delle diversità biologiche	14
	Cambiare gli stili non sostenibili di produzione e consumo	15

TABELLA 4-34 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PIANO DI AZIONE DI JOHANNESBURG

Obiettivi PRP	Obiettivi del Piano di Azione di Johannesburg														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).															
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).															
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).															
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).															
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).															
f. Risolvere l’assetto rubano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).															
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).															
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															

Obiettivi PRP	Obiettivi del Piano di Azione di Johannesburg														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															

Obiettivi PRP	Obiettivi del Piano di Azione di Johannesburg														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell’area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
v. Conterminazione dell’area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
w. Miglioramento sostanziale dell’accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).															
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).															
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).															
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).															

4.3.2 Sesto Programma Comunitario di Azione in Materia di Ambiente

Il 22 Luglio 2002, su proposta della Commissione Europea e dopo aver acquisito i pareri del Comitato Economico e Sociale e del Comitato delle Regioni, il Parlamento e il Consiglio dell'Unione Europea hanno varato il VI Programma Comunitario in Materia di Ambiente.

Il Programma, che copre un arco temporale di dieci a partire dalla data di approvazione, nella parte introduttiva, riconosce la necessità di un utilizzo prudente delle risorse naturali e della protezione dell'ecosistema globale, da perseguire parallelamente alla prosperità economica ed allo sviluppo sociale equilibrato.

Viene, inoltre, individuata la necessità di utilizzare un approccio strategico integrato per la risoluzione dei problemi ambientali, che introduca nuove modalità di interazione con il mercato.

I settori principali di intervento sono quattro: cambiamenti climatici, natura e biodiversità, ambiente, salute e qualità dell'aria e, infine, risorse naturali e rifiuti.

Di seguito i principali obiettivi del Programma e la verifica di coerenza esterna verticale.

TABELLA 4-35 – OBIETTIVI DEL SESTO PCAMA

Tem	Obiettivi	N° obiettivo
Suolo	Promuovere un uso sostenibile del suolo, prevedendo fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione	1
	Ridurre gli impatti dei pesticidi sulla salute umana e l'ambiente	2
Acqua	Conservare, ripristinare e utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste, le zone umide	3
	Raggiungere livelli di qualità delle acque sotterranee e di superficie che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e l'ambiente, garantendo che il tasso di estrazione delle risorse idriche sia sostenibile nel lungo periodo	4
	Uso sostenibile ed elevata qualità delle acque	5
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, terziario	6
	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente	7
Rifiuti	Conseguire una sensibile riduzione delle quantità dei rifiuti prodotte	8

Temi	Obiettivi	N° obiettivo
	Incentivare il riutilizzo, il recupero e il riciclaggio dei rifiuti	9
Popolazione e società	Contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane	10
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	11
	Promuovere l'uso di tecnologie più pulite e l'efficienza energetica.	12
Rumore	Ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata che provocano danni alla salute	13
Biodiversità	Cambiare le specie e habitat	14
	Conseguire un utilizzo più efficiente delle risorse naturali con modelli di produzione e di consumo più sostenibili	15
Paesaggio	Conservare e ripristinare le zone con significativi valori legati al paesaggio	16

TABELLA 4-36 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL SESTO PCAMA

Obiettivi PRP	Obiettivi del Sesto PCAMA															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
a. Riutilizzo urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).																
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).																
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).																
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).																
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc. (Settore Porto Doganale e Rive).																
f. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).																
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).																
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																

Obiettivi PRP	Obiettivi del Sesto PCAMA																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																	
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII III).																	
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).																	

Obiettivi PRP	Obiettivi del Sesto PCAMA															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
VIII).																
t. Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell’area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																
v. Conterminazione dell’area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																
w. Miglioramento sostanziale dell’accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).																
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).																
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).																
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).																
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).																

4.3.3 La Strategia d'Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia

La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile è stata approvata dal CIPE con Deliberazione n° 54 del 2 Agosto 2002 e pubblicata nella GU n° 225 del 3 Ottobre 2002, con supplemento ordinario n° 205.

La Strategia garantisce la continuità dell'azione con i riferimenti precedentemente citati e con gli obiettivi individuati a Lisbona ed a Goteborg in materia di tutela ambientale, piena occupazione e coesione sociale.

La Strategia è articolata in quattro aree d'azione, in coerenza con quelle individuate dal VI Programma Comunitario in Materia Ambientale. Per ognuna delle quattro aree sono individuate priorità, obiettivi ed azioni funzionali al conseguimento dei target.

Di seguito i principali obiettivi e la verifica di coerenza esterna verticale.

TABELLA 4-37 – OBIETTIVI DELLA SNSS

Temi	Obiettivi	N° obiettivo
Suolo	Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici, sismici e vulcanici e dai fenomeni erosivi delle coste	1
	Ridurre e prevenire la desertificazione	2
	Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste	3
	Bonifica e recupero delle aree e dei siti inquinati	4
	Gestione del territorio che tenga conto delle caratteristiche e della vocazione dei suoli	5
Acqua	Ridurre inquinamento delle acque interne, dell'ambiente marino, dei suoli	6
	Gestione sostenibile della risorsa idrica	7
	Miglioramento della qualità della risorsa idrica	8
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, terziario	9
	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni al di sotto dei limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi, al patrimonio monumentale	7
Rifiuti	Riduzione della produzione di rifiuti	8
	Recupero di materia e recupero energetico dei rifiuti	9
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	10
	Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili	11

Temi	Obiettivi	N° obiettivo
Rumore	Riduzione dell'inquinamento acustico e riduzione della popolazione esposta	12
Biodiversità	Conservazione della biodiversità	13
	Recupero della funzionalità dei sistemi naturali e agricoli nelle aree montane, collinari, di pianura e marini	14
Paesaggio	Contenimento della mobilità a maggiore impatto ambientale	15

TABELLA 4-38 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL SNSS

Obiettivi PRP	Obiettivi del SNSS														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a. Riuso urbano del territorio per portualità allargata (Settore Barcola – Bovedo).															
b. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio (Settore Barcola – Bovedo).															
c. Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti (Settore Porto Doganale e Rive).															
d. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai estranee ad usi portuali commerciali (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri).															
e. Incrementare la fruibilità da parte dei residenti, dei visitatori “da terra” e dei turisti “da mare”, attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc (Settore Porto Doganale e Rive).															
f. Risolvere l’assetto rubano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero (Settore Porto Doganale e Rive).															
g. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili (Settore Porto Doganale e Rive).															
h. Conferma delle funzioni assunte nelle aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
i. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															

Obiettivi PRP	Obiettivi del SNSS														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Nuovo).															
j. Recupero della funzione emporiale con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
k. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all'ormeggio n. 57 (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
l. Riconversione della Riva Traiana, zona dedicata al traffico commerciale multipurpose, con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila (Settore Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
m. Insediamento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
n. Realizzazione del Molo VIII (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
o. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
p. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
q. Mantenimento della funzione industriale (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
r. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															

Obiettivi PRP	Obiettivi del SNSS														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
s. Realizzazione del Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi (Settore Arsenale S. Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII).															
t. Inseediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche: nuovo terminal Ro – Ro a valle dell'area ex Aquila (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
u. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso ed ex Aquila) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
v. Conterminazione dell'area a terra che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste (banchinamento area industriale) (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
w. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali (Settore Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghere).															
x. Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare (Settore Litorale di Muggia).															
y. Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia (Settore Litorale di Muggia).															
a.a Riqualficazione del waterfront di Muggia (Settore Litorale di Muggia).															
a.b Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia (Settore Litorale di Muggia).															