



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

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE

RELAZIONE GENERALE

Giugno 2014

Relazione Generale

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli

Segreteria Tecnica Operativa

Dott. Sergio Nardini

Arch. Giulia Zolia

Elaborazione definitiva e redazione degli elaborati

TECHNITAL S.p.A.

Ing. Francesco Mattarolo

Ing. Enrico Cantoni

Ing. Alessio Rosin

Dott.ssa Chiara Paneghetti

ACQUATECNO S.r.l.

Arch. Vittoria Biego

Dott.ssa Sara Scrimieri



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
Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – U.prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 - [ID-VIP: 2046] Piano regolatore portuale di Trieste. Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs. 152/2006. Richiesta integrazioni

INDICE

1	PREMESSA	4
1.1	INQUADRAMENTO GENERALE.....	4
1.2	SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO	7
1.3	STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE.....	9
2	QUADRO DI RIFERIMENTO PER L'AGGIORNAMENTO DEL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE.....	12
2.1	PORTO DI TRIESTE.....	12
2.2	STATO DI RIFERIMENTO DEL PORTO DI TRIESTE: OPERE DEL PRP VIGENTE DA ESEGUIRE.....	20
2.3	CONTESTO TERRITORIALE	21
2.3.1	<i>Ente zona industriale di Trieste</i>	21
2.3.2	<i>Porto di Capodistria</i>	23
2.4	PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA	25
2.4.1	<i>Piano Urbanistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia (Approvato con DPGR n. 0826 del 15/09/1978)</i>	25
2.4.2	<i>Piano del Governo del Territorio (Approvato con DGR n. 696 del 11/04/2013)</i>	28
2.4.3	<i>Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (Approvato con DPR n.300 del 16/12/2011)</i>	31
2.4.4	<i>Variante n. 66 del Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste (DC n. 37 dd 15/04/1997, DPGR 0300/Pres del 23/09/1997)</i>	36
2.4.5	<i>Nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste</i>	41
2.4.6	<i>Intesa Comune di Trieste - Autorità Portuale di Trieste di cui alla delibera n. 36 del 27/04/2009</i>	47
2.4.7	<i>Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia (31/03/2014)</i>	50
2.4.8	<i>Intesa Comune di Muggia - Autorità Portuale di Trieste di cui alla delibera n. 35 del 27/04/2009</i>	52
3	NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE - AGGIORNAMENTO GIUGNO 2014.....	54
3.1	PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL TRAFFICO PORTUALE	54
3.2	OBIETTIVI INFRASTRUTTURALI ED AMBIENTALI GENERALI E SPECIFICI	56
3.3	ELABORATI COSTITUTIVI.....	57
3.4	AMBITO PORTUALE	61
3.5	“ARCHITETTURA” DEL PIANO	63
3.6	ASSETTO INFRASTRUTTURALE	66
3.7	ARTICOLAZIONE DELL' AMBITO PORTUALE IN ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE.....	75
3.8	OPERE DI LUNGO PERIODO.....	110
3.8.1	<i>Opere a mare</i>	110
3.8.2	<i>Opere a terra</i>	114
3.8.3	<i>Connessioni stradali</i>	114
3.8.4	<i>Scali e raccordi ferroviari</i>	116
3.9	OPERE DI BREVE PERIODO	118
3.10	CASSE DI COLMATA E DRAGAGGI.....	119
3.11	RIEPILOGO OBIETTIVI INFRASTRUTTURALI ED AMBIENTALI GENERALI E SPECIFICI, AZIONI CORRELATE.....	122

3.12 VINCOLI 132

4 CONCLUSIONI 136

1 PREMESSA

1.1 INQUADRAMENTO GENERALE

L'intensificarsi del traffico marittimo e degli scambi commerciali tra l'Estremo Oriente e l'Europa nonché l'allargamento ad Est dell'Unione Europea hanno rilanciato la centralità dell'Alto Adriatico ed hanno aperto a Trieste rinnovate possibilità di crescita e sviluppo.

Il ruolo di HUB internazionale dell'Alto Adriatico, di snodo per gli scambi con il Centro e l'Est Europa, è riconosciuto al Porto di Trieste sia dall'Unione Europea che dalla Regione Friuli-Venezia Giulia.

Nell'ambito del disegno strategico di integrazione tra i Paesi membri e tra questi e quelli confinanti promosso dall'Unione Europea il Porto di Trieste assume particolare rilievo collocandosi nel punto di incontro tra le Reti TEN-T delle "Autostrade del Mare del Mediterraneo Orientale" ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo.

Il Corridoio Adriatico-Baltico, progetto di priorità strategica dell'Unione Europea, attraverserà 5 Paesi membri (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria ed Italia) e 19 regioni, collegando i due porti di Danzica e Gdynia, a Nord, con lo scalo di Trieste a Sud. Scopo del progetto è il rilancio del traffico tra il Baltico e l'Adriatico veicolando le merci in arrivo dalla Cina attraverso il Canale di Suez nel centro Europa.

Il Corridoio Mediterraneo riguarda il trasporto ferroviario di merci - alta velocità e ad alta capacità (AV/AC) - attraverso 5 paesi dell'Unione Europea, Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria. Esso consiste nel prolungamento a Sud del progetto prioritario europeo 6 (asse ferroviario Lione-frontiera Ucraina).

Nella visione strategica di sviluppo dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, secondo cui il territorio regionale dovrà assumere il ruolo di "centro propulsivo" dell'Euroregione tramite la realizzazione della Piattaforma territoriale regionale, Trieste ed il relativo porto costituiscono polo di primo livello qualificante, in particolare, il sistema delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità.

Due sono le catene logistiche rispetto alle quali Trieste assume un ruolo determinante: quella dei collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio e quella delle relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee.

Il Porto di Trieste è naturalmente vocato ad assumere il ruolo di HUB dell'Alto Adriatico tenuto conto di:

- fondali naturali di profondità superiore ai 18,00;

- eccellente accessibilità nautica;
- raccordi ferroviari e stradali capaci ed efficienti;
- speciale regime di zone franche;
- collegamenti marittimi regolari con Cina, India, Estremo oriente effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali.

A ciò si aggiunga che il Porto di Trieste gode di un considerevole vantaggio competitivo nel servire i mercati dell'Europa Centro-Orientale. Tale vantaggio competitivo consiste in:

- un risparmio di più di 2.200,00 miglia marine di percorrenza;
- un risparmio di più di 4 giorni di navigazione assumendo come velocità media 20 nodi.

Infatti, la distanza Suez-Trieste è pari a 1.300,00 miglia marine, corrispondenti a meno di tre giorni di navigazione (velocità media 20 nodi), a fronte della distanza Suez – Porti del Nord Europa pari a circa 3.500,00 miglia marine corrispondenti a 7 giorni di navigazione (velocità media 20 nodi).

E' evidente tuttavia che lo sviluppo e la crescita del Porto di Trieste, in linea con le più recenti disposizioni dell'Unione Europea e della Regione Friuli-Venezia Giulia, non potranno prescindere da obiettivi di tutela dell'ambiente o, in altre parole, dovranno risultare compatibili con il territorio di appartenenza dell'infrastruttura.

Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste ha definito la trasformazione dell'infrastruttura necessaria affinché la stessa potesse assumere il ruolo di HUB internazionale dell'Alto Adriatico. Delimitato l'ambito portuale, il nuovo Piano Regolatore ha definito gli obiettivi di crescita e sviluppo di lungo periodo del Porto di Trieste definendo l'assetto infrastrutturale corrispondente e la relativa articolazione in zone funzionali.

La crescita della domanda del traffico marittimo il Porto di Trieste definita nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano è stimata in circa 93,3 milioni di tonnellate di merci (compreso il traffico di petrolio grezzo) a fronte dei 48,3 milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2011, di cui circa i tre quarti costituiti da petrolio grezzo. Tale crescita riguarderà prevalentemente il traffico contenitori e Ro-Ro.

Il nuovo Piano Regolatore ha indirizzato la trasformazione del Porto di Trieste lungo tre direttrici principali:

1. recupero del rapporto porto-città per quelle porzioni di ambito portuale prossime alla Città storica, tramite la “restituzione” delle stesse ad usi urbani o portuali compatibili con quelli urbani (porto storico);

2. la riorganizzazione e lo sviluppo del porto commerciale ed industriale (porto operativo) tramite l'adeguamento delle opere a mare esistenti e delle aree a tergo dedicate alle nuove esigenze del traffico marittimo (Molo Bersaglieri, Moli V e VI, Molo VII, Piattaforma a Nord del Molo VII, sistemazioni nell'area dell'Arsenale San Marco, Canale industriale), la riqualificazione delle aree a terra dismesse e/o sottoutilizzate (area ex-Esso) e la realizzazione di nuove opere a mare allo scopo di intercettare nuovi flussi di traffico (Molo VIII e Ro-Ro Noghère);
3. la tutela dell'ambiente con riferimento alle componenti rumore, acque superficiali e sotterranee, suolo, paesaggio e beni culturali, atmosfera e rifiuti.

La trasformazione del Porto di Trieste definita dal nuovo Piano Regolatore tiene conto delle caratteristiche dell'infrastruttura. Essa, pertanto, risulta limitata nelle aree il cui valore identitario, elevato, è ad esse attribuito dalla vicinanza alla parte più antica e pregiata della Città, come il porto storico di Trieste ed il litorale di Muggia; risulta, invece, estesa e rilevante nel porto operativo, nelle aree operative consolidate e nelle ex aree industriali dismesse e/o sottoutilizzate, prive di riconoscibilità e dequalificanti il contesto. Ne consegue che la trasformazione di tali aree, auspicabile ai fini della bonifica delle stesse dall'inquinamento pregresso, dovrà risultare attenta e sensibile al contesto (riqualificazione del paesaggio).

Nel 2009 l'Autorità Portuale ha avviato il processo di approvazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94. Lo strumento è stato adottato dal Comitato Portuale con Deliberazione n° 7 del 14/05/2009 successivamente al conseguimento dell'Intesa con il Comune di Trieste (Deliberazione n. 36 del 27/04/2009) e con il Comune di Muggia (Deliberazione n. 35 del 30/04/2009). Il 21/05/2010 (lettera prot n. 0010695/A del 3 Agosto 2010) il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha reso il parere di competenza, parere n. 150/2010, favorevole a meno di alcune prescrizioni.

Al fine di garantire una trasformazione dell'infrastruttura sostenibile per il contesto ambientale di riferimento è stato predisposto lo Studio Ambientale Integrato (SAI) del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste, utile per l'espletamento della procedura integrata VIA/VAS, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. avviata nel 2011. Il suddetto documento è stato preparato sulla base delle indicazioni fornite dal MATTM con nota DVA 2012 8987 del 16/04/2012 conseguente alla valutazione dello Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI).

Nell'ambito della valutazione dello SAI, il MATTM ha formulato una richiesta di integrazioni (nota U prot CTVA-2014-1074 del 28/03/2014 - DVA-2014-9700 del 04/04/2014) consistente, per il SAI, nell'approfondimento di alcune questioni ambientali di particolare interesse, per il nuovo Piano Regolatore, in un aggiornamento dello stesso alla luce del tempo intercorso tra la prima stesura (2009) ed oggi (2014), volto a favorirne l'inserimento nel quadro più generale della pianificazione territoriale ed urbanistica di più recente approvazione della Regione Friuli-Venezia Giulia.

Da quanto sopra sono conseguiti l'Aggiornamento Giugno 2014 del (nuovo) Piano Regolatore del Porto di Trieste (Aggiornamento 2014 del Piano) e la Revisione 1 dello SAI (SAI).

Con riferimento alla prescrizione n.4 della citata richiesta di integrazioni del MATTM, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha ottenuto il parere di conformità urbanistica con il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste adottato con Deliberazione Consiliare n. 15 del 16/04/2014 (Comune di Trieste, nota prot gen. 2014-0130255 dell'08/08/2014), che fa proprie le Intese del 2009, a condizione del recepimento – già effettuato - di alcune precisazioni nelle Norme Attuative dell'Aggiornamento 2014 del Piano e con la Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia adottata con Deliberazione Consiliare n. 33 del 30/06/2014 (Comune di Muggia, nota n. 0006663/A del 03/07/2014).

1.2 SCOPO E CONTENUTI DEL DOCUMENTO

Il presente documento costituisce la Relazione Generale dell'Aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste predisposto in seguito al recepimento della richiesta di integrazioni dello Studio Ambientale Integrato formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota U prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 nell'ambito della procedura integrata VIA-VAS di cui all'art. 6, comma 3-ter, del D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni.

La suddetta richiesta di integrazioni consiste, per il SAI, nell'approfondimento di alcune questioni ambientali di particolare interesse, per il nuovo Piano Regolatore, in un aggiornamento dello stesso alla luce del tempo intercorso tra la prima stesura (2009) ed oggi (2014), volto a favorirne l'inserimento nel quadro più generale della pianificazione territoriale ed urbanistica della Regione Friuli-Venezia Giulia di più recente approvazione.

L'Aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste (nel seguito Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste) ha riguardato:

- revisione dello studio del traffico portuale, marittimo e terrestre, stato attuale e previsioni di sviluppo, relativamente al lungo ed al breve periodo;
- allineamento del Piano Regolatore del Porto di Trieste agli strumenti di pianificazione territoriale vigenti o in corso di approvazione con particolare riferimento a quelli regionali;
- recepimento delle prescrizioni contenute nelle Intese con i Comuni di Trieste e Muggia, finalizzato all'ottenimento del parere di conformità con gli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti e/o in corso di approvazione;
- revisione del sistema degli obiettivi infrastrutturali del Piano, introduzione degli obiettivi ambientali, definizione delle azioni di piano con riferimento al complesso di opere previste ai fini della trasformazione del Porto.

I documenti del Piano Regolatore del Porto di Trieste aggiornati sono:

- norme Attuative;
- elaborati grafici, tutti, secondo quanto meglio spiegato nel paragrafo dedicato;
- studi specialistici, Volume C, Il traffico portuale.

Ne deriva che i documenti di cui sopra sostituiscono integralmente quelli precedentemente prodotti.

La presente relazione è articolata, in tre parti principali oltre alla premessa, come di seguito indicato:

- la prima parte, che illustra brevemente il quadro di riferimento dell'Aggiornamento 2014 del Piano - le attuali condizioni del Porto di Trieste, le caratteristiche del contesto - Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT) e Porto di Capodistria -, nonché i contenuti dei principali strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti;
- la seconda parte che entra nel merito dell'Aggiornamento 2014 del Piano, descrivendo, in sintesi, le prospettive di sviluppo del traffico marittimo, gli obiettivi infrastrutturali ed ambientali generali e specifici perseguiti, elencando gli elaborati costitutivi, illustrando l'"architettura" del documento, l'ambito portuale dal Piano definito, l'assetto infrastrutturale e la relativa articolazione in zone omogenee sotto il profilo funzionale; si conclude con la descrizione delle opere di breve e lungo periodo;
- le conclusioni che riassumo brevemente il percorso di lavoro ed i suoi contenuti principali.

1.3 STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE

(Rif. Tav.0 – Piano Regolatore Portuale vigente – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014)

Il Piano Regolatore Portuale di Trieste, redatto ai sensi della legge 1177/21, nel 1957, dal Commissariato Generale del Governo per il Territorio di Trieste, Direzione Lavori Pubblici, Ufficio del Genio Civile Sezione Opere Marittime, costituisce il primo piano-programma del Porto di Trieste del dopoguerra e contiene la previsione delle opere da eseguire per assecondare le mutate esigenze del traffico e la relativa necessità di strutture.

Il Piano Regolatore del Porto di Trieste del 1957 è stato integrato nel corso del tempo attraverso la predisposizione di numerose varianti e sotto-varianti con le quali è stato possibile sopperire alle esigenze in divenire del Porto conciliandole con le risorse progressivamente disponibili.

La maggior parte delle opere di cui al Piano del 1957 e delle successive varianti sono state realizzate; quelle non realizzate contribuiscono alla definizione dello stato di riferimento dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto.

In seguito all'emanazione della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità Portuale di Trieste ha ritenuto necessario, a fronte della vetustà dello strumento di pianificazione portuale vigente, del mutato scenario del traffico marittimo a livello internazionale, del cambiamento delle caratteristiche delle flotte navali (affermazione del gigantismo navale) e delle mutate modalità di trasferimento delle merci (affermazione del contenitore come modalità di trasferimento delle merci privilegiata) di avviare la redazione di un nuovo strumento di pianificazione portuale in grado di rilanciare il Porto di Trieste nel panorama internazionale, soprattutto in ragione della sua posizione strategica rispetto ai mercati del Sud-Est dell'Europa.

In altre parole, la predisposizione del nuovo Piano Regolatore è risultata necessaria al fine di consentire al Porto di Trieste di assumere il ruolo di HUB internazionale dell'Alto Adriatico, cui è naturalmente vocato, riconosciutogli sia dall'Unione Europea che dalla Regione Friuli-Venezia Giulia. Infatti, il nuovo Piano Regolatore delinea l'evoluzione del Porto di Trieste finalizzata al conseguimento degli obiettivi di sviluppo e crescita di lungo periodo assunti nel rispetto del delicato contesto ambientale cui lo stesso appartiene. Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste ha anche consentito all'Autorità Portuale di ricostruire, in un quadro unitario, il complesso delle iniziative avviate tra le quali, prima fra tutte, il recupero e la riqualificazione del Porto Franco Vecchio. A tal fine, infatti, l'Autorità Portuale

di Trieste aveva già redatto una apposita Variante dal Piano, intitolata “Variante Generale al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio”, approvata con Decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007, integralmente recepita dalla proposta di Piano Regolatore Portuale in oggetto.

Sulla base degli indirizzi di Piano elaborati a conclusione di un lungo studio della realtà portuale (Studi preparatori), nel 2009, l’Autorità Portuale ha predisposto la proposta di Piano ed avviato la procedura di approvazione ai sensi dell’art. 5 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.

E’ interessante notare come gli indirizzi di Piano siano stati ampiamente condivisi con gli operatori portuali, in modo tale da pervenire ad una proposta di sviluppo caratterizzata da un generale, diffuso, consenso.

L’Intesa con il Comune di Trieste è stata ottenuta con delibera n. 36 del 27/04/2009, quella con il Comune di Muggia con delibera n. 35 del 30/04/2009. Con Deliberazione n. 7/2009 del 19/05/2009 il Comitato Portuale ha adottato la proposta del Piano Regolatore Portuale di Trieste sulla quale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è pronunciato favorevolmente con voto n. 150 del 21/05/2010, contenente alcune prescrizioni.

Con lettera Prot n. 0007114/P del 09/06/2011, l’Autorità Portuale ha manifestato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l’interesse ad attivare la procedura integrata VIA-VAS ai sensi dell’art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni; l’Autorità Portuale ha successivamente confermato tale interesse con nota n. 9151/P del 27/06/2011.

Nel mentre l’Autorità Portuale, stante la posizione di frontiera del Porto di Trieste, ai sensi dell’art. 32 del D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, ha riscontrato l’interesse positivo della Slovenia a partecipare alla procedura di valutazione ambientale del Piano Regolatore Portuale in qualità di soggetto competente.

Con nota n. 11540 del 17/10/2011 l’Autorità Portuale ha trasmesso al Ministero dell’Ambiente lo Studio Ambientale Preliminare Integrato e l’elenco dei soggetti competenti in materia ambientale; con nota DVA 2012 8987 del 16/04/2012 il Ministero dell’Ambiente ha trasmesso il parere della Commissione VIA/VAS relativo alla consultazione dello Studio Ambientale Preliminare Integrato riportante le indicazioni necessarie ai fini della predisposizione dello Studio Ambientale Integrato.

Con nota n. 0009634/P del 23/09/2013 l’Autorità Portuale ha trasmesso al Ministero dell’Ambiente il suddetto Studio Ambientale Integrato; con nota U prot DVA 2014 0010057

del 09/04/2014 il Ministero dell'Ambiente ha trasmesso la richiesta di integrazioni formulata dalla Commissione VIA/VAS da restituire entro il 09/06/2014. Con successiva lettera n. 0005392/P del 04/06/2014, l'Autorità Portuale ha richiesto una proroga di 90 giorni posticipando la trasmissione delle integrazioni richieste al 09/09/2014, ricevendo positivo riscontro da parte del Ministero dell'Ambiente con nota prot n. 19005 del 16/06/2014.

Come si è detto, la richiesta di integrazioni di cui alla nota U prot CTVA-2014-1074 del 28/03/2014 - DVA-2014-9700 del 04/04/2014 consiste, per il SAI, nell'approfondimento di alcune questioni ambientali di particolare interesse, per il nuovo Piano Regolatore, in un aggiornamento dello stesso alla luce del tempo intercorso tra la prima stesura (2009) ed oggi (2014), volto a favorirne l'inserimento nel quadro più generale della pianificazione territoriale ed urbanistica della Regione Friuli-Venezia Giulia di più recente approvazione.

Da quanto sopra sono conseguiti l'Aggiornamento Giugno 2014 del (nuovo) Piano Regolatore del Porto di Trieste, di cui il presente documento è parte, e la Revisione 1 dello Studio Ambientale Integrato.

Con riferimento alla prescrizione n. 4 della suddetta richiesta di integrazioni del Ministero dell'Ambiente, l'Autorità Portuale ha sollecitato ai Comuni di Trieste e Muggia il parere di conformità dell'Aggiornamento 2014 del Piano con i rispettivi piani regolatori e/o varianti di essi vigenti e/o in corso di approvazione. Con nota n. 0006663/A del 03/07/2014 il Comune di Muggia ha riconosciuto la conformità urbanistica dell'Aggiornamento 2014 del Piano alla Variante urbanistica generale n. 15 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia adottata dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 33 del 30/06/2014. Con nota prot gen. 2014-0130255 dell'08/08/2014 il Comune di Trieste ha riconosciuto la conformità dell'Aggiornamento 2014 del Piano al nuovo Piano Regolatore Generale adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 15 del 16/04/2014, che fa proprie le Intese del 2009, a condizione del recepimento di alcune precisazioni nelle Norme Attuative dell'Aggiornamento 2014 del Piano. Tale recepimento è già effettuato nell'ambito della presente stesura del documento di Piano.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PER L'AGGIORNAMENTO DEL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE

2.1 PORTO DI TRIESTE

(Rif. Tav.0 – Piano Regolatore Portuale vigente – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014, Tav. 1 – Azionamento funzionale – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014, Tav. 2- Regime delle aree – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014).

Il Porto di Trieste, collocato nel Golfo di Trieste nel Nord-Est del Mare Adriatico, è un HUB internazionale per i flussi di inter-scambio terra-mare che interessano il mercato del Centro-Est Europa.

Nel 2011 il Porto di Trieste ha movimentato merci per un totale di circa 48,3 milioni di t. Di questo volume di merce, circa i tre quarti sono costituiti da petrolio grezzo, operato presso il Terminale SIOT che serve la domanda di greggio del centro Europa per mezzo dell'oleodotto TAL.

La suddetta posizione geografica gli conferisce un considerevole vantaggio competitivo rispetto ai porti del Nord Europa. Tale vantaggio competitivo consiste in:

- Un risparmio di più di 2.200,00 miglia marine di percorrenza;
- Un risparmio di più di 4 giorni di navigazione assumendo la velocità media pari a 20 nodi.

Infatti, la distanza Suez-Trieste è pari a 1.300 miglia marine, corrispondenti a meno di tre giorni di navigazione (velocità media 20 nodi), mentre la distanza Suez – porti del Nord Europa è pari a circa 3.500 miglia marine corrispondenti a 7 giorni di navigazione (velocità media 20 nodi).

La strategicità del Porto di Trieste non risiede soltanto nella posizione geografica bensì anche in:

- Fondali naturali di profondità superiore ai 18,00;
- Eccellente accessibilità nautica;
- Ottimi raccordi ferroviari e stradali;
- Speciale regime di zone franche;
- Collegamenti oceanici regolari con Cina, India, Estremo oriente effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali.

Il Porto di Trieste è commerciale ed industriale; ai sensi dell'art.4 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, esso afferisce alla 1° classe, 2° categoria.

L'ambito portuale è costituito:

- Per la parte a terra, “dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa che va da Punta Ronco al torrente Bovedo” di cui al Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994, cui si aggiungono alcune aree patrimoniali ed ulteriori “Aree delle attività marittime e della logistica” L1 – Porto nuovo” del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste;
- Per la parte a mare, dallo specchio acqueo individuato dalla Capitaneria di Porto di Trieste con Ordinanza n° 69/2001 del 04/07/201.

Allo stato attuale il Porto di Trieste occupa una superficie di circa 17.747.470,00 m² di cui 14.243.390,00 m² di specchio acqueo e 3.504.070,00 m² di aree a terra. Delle aree a terra circa 1.800.000,00 m² sono in regime di Punto Franco, più di 900.000,00 m² sono utilizzate per il deposito e lo stoccaggio delle merci e 500.000,00 m² di queste sono coperte.

Rimandando agli studi specialistici Volume A “Il porto fisico”. Volume B “Il porto operativo” e Volume C “Interazioni porto-territorio” per una illustrazione approfondita delle caratteristiche fisiche ed infrastrutturali, funzionali ed operative nonché delle relazioni che intercorrono tra il porto, la città ed il territorio, nel seguito si riporta una breve descrizione dell'infrastruttura il cui scopo è quello di agevolare la comprensione dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste di cui alla seconda parte della presente relazione.

Il Porto di Trieste si sviluppa in direzione Nord-Sud, dal terrapieno di Barcola a Nord a Punta Ronco a Sud, occupando circa 45 km di costa nell'estremità orientale del Golfo di Trieste. I moli principali, Moli V, VI e VII, sono orientati in direzione Est-Ovest, mentre le infrastrutture di servizio, strade e ferrovia, corrono lungo la costa, anch'esse con andamento Nord-Sud.

Il Porto di Trieste è protetto dalla diga foranea settentrionale, antistante il Porto Franco Vecchio e dalla diga foranea meridionale, diga L. Rizzo, articolata in tre tratti, a protezione del Porto Franco Nuovo e delle restanti aree portuali industriali.

Le banchine si sviluppano per 12.128 m e 47 sono gli ormeggi operativi, di cui:

- 24 per navi convenzionali e multipurpose;
- 11 per navi full-container, Ro-Ro e traghetti;
- 5 attracchi a uso industriale;
- 5 attracchi per petroliere;

- 2 attracchi per grandi navi passeggeri e da crociera.

Le relazioni che intercorrono tra il Porto la Città di Trieste suggeriscono la seguente articolazione dell'infrastruttura in due macro-zone:

- Il *porto storico* (relazione di integrazione), che costituisce l'affaccio a mare della Città di Trieste, prossimo alla parte più antica e pregiata della Città stessa. Il porto urbano è destinato prevalentemente a funzioni portuali compatibili con quelle urbane se non unicamente alla funzione urbana. Comprende il Porto Franco Vecchio e la zona delle Rive. Il nuovo Piano Regolatore Portuale considera porto storico anche il litorale di Muggia situato nell'estremità Sud-occidentale dell'ambito portuale, estremamente articolato dal punto di vista delle opere a mare ed a terra caratterizzanti, per lo più destinato a funzioni ed attività urbane;
- Il *porto operativo* (relazione di estraneità) che, per ragioni di operatività e sicurezza interne, non è accessibile alla città, destinato a funzioni portuali commerciali ed industriali. Comprende il Porto Franco Nuovo, l'Arsenale San Marco, lo Scalo Legnami, la Piattaforma Logistica, l'area a servizio della Ferriera di Servola, il Punto Franco Oli Minerali (Terminale SIOT e DCT), l'area ex-Esso, le banchine del Canale Industriale e le strutture portuali della Valle delle Noghere.

Il porto operativo è accessibile da mare tramite due canali, il Canale Nord e quello Sud, regolamentati tramite Ordinanza n. 08/2006 della Capitaneria di Porto.

L'accessibilità stradale è descritta in relazione ai Settori in cui il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste ha articolato l'ambito di competenza:

- *Settore 1 - Porto Franco Vecchio*, situato nell'estremità settentrionale dell'ambito portuale, realizzato nell'Ottocento, è struttura a se stante, di elevato valore storico monumentale, attualmente parzialmente utilizzato per attività prevalentemente commerciali. E' accessibile da Piazza della Libertà e da Corso Cavour;
- *Settore 2 - Porto Doganale e Rive*, situate in corrispondenza dei luoghi urbani di maggior pregio (es. Piazza dell'Unità). Tra le opere a mare ed a terra che caratterizzano questa zona del Porto di Trieste, figura il Molo Bersaglieri. Le Rive sono impennate sull'asse viario costiero di Corso Cavour, Riva del Mandracchio, Riva Nazario Sauro, Riva Gulli, Riva Grumula, Via Ottaviano Augusto e Molo Fratelli Bandiera fino all'ingresso al Porto Franco Nuovo;
- *Settore 3 - Riva Traiana e Porto Franco Nuovo*, costituito dalla Riva Traiana, dai Moli V, VI e VII, dalle Rive VI e VII. E' accessibile a Nord da Via Ottaviano Augusto, a

Sud dalla Grande Viabilità Triestina, direttamente collegata dalla viabilità autostradale;

- *Settore 4 Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e area della Ferriera di Servola.* L'Arsenale San Marco comprende gli edifici storici che ospitano la sede dell'Autorità Portuale e le strutture per la cantieristica e le riparazioni navali – 4 bacini di carenaggio di cui l'infrastruttura di maggiori dimensioni ed utilità è il bacino n.4, la più moderna vasca (completata negli anni '80 del Novecento) -. Questa zona è accessibile dalla viabilità urbana, da via Von Bruck e da via d'Alviano. Lo Scalo Legnami, della Piattaforma Logistica e le aree a servizio della Ferriera di Servola, ciascuna dotata di imponenti opere a mare ed a terra, sono accessibili da via d'Alviano e da via degli Alti Forni;
- *Settore 5 - Punto Franco Oli Minerali, Canale Navigabile e Valle delle Noghere* Il Punto Franco Oli Minerali è costituito dal Terminale SIOT, composto da due pontili e dalle relative piattaforme di scarico, collegati tramite tubazioni al parco serbatoi di San Dorligo della Valle, e dai Depositi Costieri di Trieste (DCT), comprendenti il Pontile di San Sabba, il pontile a martello per le bettoline che effettuano il servizio di bunkeraggio nel Porto e le tubazioni di collegamento ai relativi serbatoi. Tale zona è accessibile dalla città, da via Valmaura -via Rio Primario. A sud-est del Punto Franco Oli Minerali si trova l'area ex-Esso, area industriale dismessa, che riveste grande importanza ai fini dello sviluppo del Porto, accessibile da via Caboto – Mancante. Il Canale Navigabile comprende le banchine polifunzionali (Riva da Verrazzano e Riva Cadamosto) al servizio delle attività industriali svolte a tergo. Tale zona è accessibile da via Mancante e via Malaspina;
- *Settore 6 - Litorale di Muggia*, esteso dalla zona dell'ex-Raffineria Aquila, ad ovest, a punta Ronco ad Ovest, comprendente una serie di strutture a mare e a terra destinate per la maggior parte ad attività e funzioni urbane, per la restante parte ad attività produttive (Valle delle Noghere).

Dal punto di vista delle infrastrutture di collegamento (ferroviarie e viarie), il Porto dispone di una struttura ferroviaria interna (75,00 km di binari), integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali; l'efficienza della rete viaria è garantita, invece, da un raccordo diretto e da una strada sopraelevata che si immette nel sistema stradale esterno (Grande Viabilità Triestina, denominata SS202).

L'articolazione funzionale della attuale situazione del Porto di Trieste è di seguito descritta:

- *Funzione portuale L – Commerciale C*

Comprende le attività di movimentazione e stoccaggio delle merci convenzionali (prodotti forestali, autoveicoli, carichi eccezionali ecc.), dei contenitori, delle rinfuse solide e liquide, nonché le attività di manipolazione e distribuzione delle merci (logistica). E' articolata come di seguito indicato:

- Funzione L.C1 - Portuale commerciale - Merci convenzionali, cui sono destinate alcune aree nel Settore 3, all'interno del Porto Franco Nuovo;
- Funzione L.C2 - Portuale commerciale - Contenitori Lo-Lo, cui è destinato il Molo VII nel Settore 3;
- Funzione L.C3 - Portuale commerciale - Ro-Ro, cui sono destinate la Riva Traiana e la relativa area dedicata nel Settore 3;
- Funzione L.C4 - Portuale commerciale – Mista, cui sono destinati i Moli V e VI nel Settore 3, lo Scalo Legnami nel Settore 4 e le banchine del Canale Industriale ancora nel Settore 4;
- Funzione L.C5 - Portuale commerciale - Rinfuse solide, che impegna un'area presso la radice, lato Sud, del Molo VI nel Porto Franco Nuovo, Settore 3;
- Funzione L.C6 - Portuale commerciale – Logistica cui sono destinate alcune zone omogenee nel Porto Franco Nuovo, Settore 3.

- *Funzione portuale L – Industriale I*

Comprende le attività economiche produttive di tipo industriale collegate alle attività portuali, dunque, oltre alle attività di movimentazione e stoccaggio, anche la trasformazione. Tra queste rientrano, in particolare, le attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione, fornitura ed allestimento navale e le attività siderurgiche. E' articolata come di seguito indicato:

- Funzione L.I1 - Portuale industriale - Cantieristica navale cui è destinato l'Arsenale San Marco nel Settore 4;
- Funzione L.I2 - Portuale industriale - Prodotti petroliferi o energetici cui è destinato il Punto Franco Oli Minerali nel Settore 5;
- Funzione L.I3 – Portuale industriale – Prodotti generici cui sono destinate l'area a tergo dell'Arsenale San Marco e quella a servizio della Ferriera di Servola nel

Settore 4 ed un'area situata in corrispondenza dell'ex-Raffineria Aquila, nel Settore 5.

- *Funzione portuale L- di servizio Passeggeri P*

Relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere ed ai traghetti, compresi i traghetti misti merci/passeggeri, è articolata come di seguito indicato:

- Funzione L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere cui è destinato il Molo Bersaglieri presso il Settore 1;
- Funzione L.P2 - Portuale passeggeri - Traghetti passeggeri e merci cui è destinata un'area presso la radice del Molo VII nel Settore 3.

- *Funzione portuale L - Pesca professionale Pe*

Comprende, oltre all'attività di pesca professionale, i servizi connessi (ormeggio, manutenzione e riparazione imbarcazioni, movimentazione e stoccaggio del pescato, vendita del pescato, ecc.) svolti secondo quanto indicato dagli Organi competenti in materia. Ad essa è destinata un'area a Nord dello Scalo Legnami, nel Settore 4. L'Ordinanza n. 12/2009 della Capitaneria di Porto, vigente al 2014, individua le zone di pesca A, B, C e D interne e disciplina i sistemi di pesca ammessi.

- *Funzione portuale L – Urbana U*

Relativa alle zone del demanio marittimo in cui sono svolte attività portuali che rivestono un prevalente significato urbano, è articolata come di seguito indicato:

- Funzione L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto cui è destinata un'area presso il Molo Fratelli Bandiera, nel Settore 2;
- Funzione L.U2 – Portuale urbana – Rive, cui è destinata un'area presso il Settore 2;
- Funzione L.U3 – Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi cui è destinata un'area situata nella parte Sud-occidentale del Molo Fratelli Bandiera, nel Settore 2.

- *Funzione portuale L – Servizi portuali S*

Comprende i servizi ecologici, i servizi e gli impianti tecnologici, i servizi alla nave, i servizi generali di manutenzione e controllo delle attrezzature portuali ed i servizi di

gestione, sicurezza e controllo forniti dagli Enti pubblici e privati operanti nel Porto di Trieste. Ad essa è destinata una porzione di specchio acqueo nel Bacino della Sacchetta, nel Settore 2, e un'area in via Von Bruck, ove si trova la Torre del Lloyd sede dell'Autorità Portuale di Trieste, nel Settore 4.

- *Funzione D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale*

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, tale funzione comprende le attività industriali, artigianali, talune attività commerciali al dettaglio (generi non alimentari a basso impatto: materiali dell'edilizia, ivi compresi quelli elettrici, dell'agricoltura e della zootecnica, la ferramenta, i legnami, i mobili e gli articoli di arredamento, gli elettrodomestici, i veicoli, incluse le imbarcazioni, e i prodotti a questi similari che richiedono ampie superfici di esposizione e di vendita in rapporto al numero di visitatori ed acquirenti) fino a 1.500,00 m² per lotto, le attività di trasporto merci e persone, commerciali all'ingrosso, i servizi e le attrezzature collettive. Tale funzione ammette, inoltre, destinazioni d'uso accessorie, di supporto alle attività insediate, quali le attività artigianali di servizio, direzionali ed alberghiere. A tale funzione è destinata un'area in corrispondenza del Canale Industriale nel Settore 5.

- *Funzione S1- Attrezzature per la viabilità ed i trasporti*

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, tale funzione comprende i parcheggi di relazione - parcheggi in superficie o nel sottosuolo - ed i parcheggi di interscambio che hanno lo scopo di facilitare gli interscambi tra i vari mezzi e modi di trasporto. Le aree a tale funzione dedicate sono situate lungo le Rive nel Settore 2.

- *Funzione S6 - Servizi tecnologici*

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, comprende gli impianti per gas, elettricità, gli impianti funzionali ai servizi idrici (depuratore, acquedotto, ecc.), trasporto pubblico, mercati coperti, impianti di depurazione, impianti di raccolta, trattamento e smaltimento rifiuti. A tale funzione sono destinate l'area situata a tergo dello Scalo Legnami, nel Settore 4, e quella presso la sponda Nord del Canale Industriale, nel Settore 5.

- *Aree industriali dismesse e/o parzialmente utilizzate*

Sono aree industriali dismesse e/o parzialmente utilizzate:

- L'area a Sud dello Scalo Legnami, destinata alla realizzazione della Piattaforma Logistica, il cui progetto definitivo è stato approvato con Deliberazione CIPE n°... del ..., situata nel Settore 4;
- L'area ex-Esso, situata a Sud del Punto Franco Oli Minerali, l'area immediatamente a Sud del Canale Industriale e quella a Nord della foce del Rio Ospio, entrambe nel Settore 5.

2.2 STATO DI RIFERIMENTO DEL PORTO DI TRIESTE: OPERE DEL PRP VIGENTE DA ESEGUIRE

(Rif. Tav.0 – Piano Regolatore Portuale vigente – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014)

Lo stato di riferimento dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste è costituito dallo stato attuale del Porto di Trieste, così come descritto nel paragrafo precedente, cui si aggiungono le seguenti Opere definite nell'ambito della Variante n. 1 del Piano Regolatore del Porto di Trieste vigente (1957), approvata con DM 2736 del 25/10/1967:

- Interramento in zona Italsider, destinato alla realizzazione della Piattaforma Logistica il cui progetto definitivo, stato approvato con Delibera CIPE n. 57 del 30/04/2012, ricadente nella porzione di ambito portuale che è parte del territorio del Comune di Trieste;
- Interramento dello specchio acqueo nella zona ex-Esso, anch'esso ricadente nella porzione di ambito portuale che è parte del territorio del Comune di Trieste;
- Interramento dello specchio acqueo nella zona dell'ex-Raffineria Aquila ricadente nella porzione di ambito portuale che è parte del territorio del Comune di Muggia.

2.3 CONTESTO TERRITORIALE

2.3.1 Ente zona industriale di Trieste

L'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT), è disciplinato dalla Legge Regionale del Friuli Venezia Giulia n. 25 dd. 01.10.2002 (Supplemento al BUR - Legge 25/2002 - Disciplina EZIT).

Si tratta di un Ente pubblico non economico, dotato di piena capacità di diritto pubblico e privato, avente lo scopo di promuovere lo sviluppo delle attività industriali, economiche e di servizi nell'ambito dell'agglomerato industriale di interesse regionale di competenza.

E' dotato di autonomia finanziaria fondata sui contributi comunitari, statali, regionali e privati, sui ricavi derivanti dalla vendita degli immobili e dalla riscossione dei canoni di locazione, sui contributi e sui canoni a copertura dei costi sostenuti dall'Ente per i servizi erogati.

Il Comprensorio dell'EZIT si sviluppa sul territorio di tre Comuni (Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle) ed occupa un'area di circa 810,50 ha, di cui 390,50 ha ricadono nel Sito di Interesse Nazionale Trieste.

Tale Comprensorio risulta completamente urbanizzato e si suddivide nelle seguenti Aree:

- Comune di Trieste:
 - o Zona Industriale Ovest (dove ha sede l'EZIT);
 - o Zona Industriale Est.
- Comune di S.Dorligo:
 - o Area già Grandi Motori;
 - o Zona Artigianale Dolina;
 - o Zona Industriale Est.
- Comune di Muggia:
 - o Valle delle Noghère Mare;
 - o Valle delle Noghère Centrale;
 - o Valle delle Noghère Alta;
 - o Valle del Rio Ospo;
 - o Area ex-Aquila Nord;
 - o Area ex-Aquila Sud.

Le aziende presenti nell'EZIT operano nei settori dell'abbigliamento, dell'aeronautica, dell'agricola, dell'alimentazione, delle auto e dei motoveicoli, del caravanning, della cartaria e della stampa, del cemento e degli inerti, della chimica, della plastica e dei materiali compositi,

dell'ecologia, dell'edilizia, dell'elettronica e dell'informatica, della farmaceutica, della finanza, del credito e della formazione, delle forniture aziendali, del legno e dei derivati, della meccanica, della nautica e dell'orificeria, dei prodotti biomedicali, dei servizi per le aziende, degli studi professionali, del tessile e dei trasporti.

Con delibera n. 2393 del 13/12/2013 della Giunta Regionale e conseguente decreto del Presidente della Regione è stato approvato il Piano Infraregionale dell'EZIT, livello base. Lo strumento urbanistico è stato considerato dalla Regione pienamente compatibile con gli strumenti di pianificazione generale dei Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle-Dolina, in quanto ne recepisce integralmente le previsioni relativamente alle zone omogenee comprese nell'ambito dell'agglomerato industriale, con particolare riferimento alle zone industriali D1. Attualmente è in corso la redazione la Variante n. 1 al Piano Infraregionale approvato che riguarda, invece, il nuovo assetto urbanistico del comprensorio industriale.

Occorre sottolineare che il suddetto Piano Infraregionale, relativamente al Comune di Trieste, ha recepito le previsioni della Variante n. 66 di revisione ed adeguamento al PURG del Piano Regolatore Generale, approvata con DC n. 37 del 15/04/1997 e DPGR 0300/Pres del 23/09/1997, mentre l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito i contenuti del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale. Tali contenuti invero differiscono da quelli della Variante n. 66 relativamente agli indici forniti proprio per le zone D1 che, di fatto, risultano più restrittivi. E' questa la ragione per cui l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste risulta difforme dal Piano Infraregionale dell'EZIT; si ritiene, tuttavia, che tale difformità potrà essere superata nell'ambito della Variante n.1 del Piano Infraregionale dell'EZIT con l'allineamento di quest'ultima al nuovo strumento di pianificazione del Comune di Trieste.

Per le zone D1, relativamente alla nuova costruzione, il nuovo Piano Regolatore Generale Comune di Trieste fornisce un indice di copertura pari al 50% della Superficie fondiaria, incrementabile al 60% in misura proporzionale a specifici tipo di interventi di riqualificazione energetico-ambientale da stabilire in sede di pianificazione attuativa, a fronte del 60% individuato dalla Variante n.66 incrementabile di un ulteriore 20% con tettoie e coperture di parcheggi o piazzali purché aperti su due lati e posti su un unico livello. Il nuovo Piano Regolatore Generale Comune di Trieste, inoltre, introduce anche un Rapporto di permeabilità min. del 20% non presente nella Variante n. 66.

2.3.2 Porto di Capodistria

Il Porto di Capodistria è l'unico porto della Slovenia e movimentata circa due terzi del totale dei traffici marittimi riferiti al retroterra nazionale. Capodistria è uno dei principali scali del Nord Adriatico per quanto riguarda il traffico contenitori ed il primo nell'Adriatico per la movimentazione di autoveicoli.

La gestione del porto è affidata a Luka Koper, società il cui capitale è detenuto al 100% dallo Stato sloveno.

Il Porto di Capodistria è Zona franca. Il Porto è suddiviso in 12 terminal in relazione alle tipologie merceologiche, autonomi sia per l'attività operativo-gestionale, sia per l'attività commerciale (salvo i servizi comuni e l'amministrazione). Il Porto è attrezzato per le rinfuse solide, i contenitori, le merci varie, i Ro-Ro, i prodotti petroliferi e le rinfuse liquide.

Le massime dimensioni delle navi operabili ai 17 ormeggi complessivi sono:

- Terminal per le merci varie – pescaggio da 10,90 a 13,00 m s.l.m.m.;
- Terminal per le rinfuse solide – pescaggio max - 17,00 m;
- Terminal per le rinfuse liquide – pescaggio max -12,50 m.

Di seguito sono riportate le caratteristiche generali dell'infrastruttura:

- Area totale 16.000.000,00 m², di cui in uso 4.800.000,00 m²;
- Sviluppo banchine 2.580,00 m;
- Numero ormeggi 23;
- Fondale massimo - 18,00 m s.l.m.m.;
- Magazzini coperti 313.000 m²;
- Magazzini specializzati per 13.000,00 m²;
- Piazzali di deposito 966.000,00 m²;
- Serbatoi per 53.000,00 m³;
- Sili per 81.000,00 t.

Tutti i terminal del Porto di Capodistria sono dotati di infrastrutture ferroviarie. Circa il 60% del traffico da e per il Porto è servito dalle ferrovie.

Il Porto è accessibile attraverso le seguenti arterie:

- Autostrada A1, direzione Ljubljana e Austria (Graz);
- Autostrada A1 e A2 direzione Predor valico di Karavanke (Karavanke Tunnel, Austria);
- Autostrada A1 e Strada G1 direzione Dolga vas (Ungheria);
- Autostrada A1 e A3 direzione valico di Ferneti (Italia);

- Strade A1 e A11 direzione Trieste (Italia).

Nel 2012 il Porto di Capodistria ha movimentato un totale di 17.880.700,00 tonnellate di merci (+4,86% rispetto al 2011) e 570.744 TEU (- 3,15% rispetto al 2011).

Il Porto di Capodistria fa parte dell'associazione Napa (North Adriatic Ports Association) insieme ai porti di Venezia, Trieste, Ravenna e Fiume/Rijeka.

Secondo il Piano Strategico quinquennale presentato da Luka Koper nel settembre 2011, il Porto di Capodistria/Koper può aspirare a raggiungere la movimentazione di 21,4 milioni di tonnellate di merci entro il 2015, sviluppando il trasporto Ro-Ro e i (traghetti per il trasporto di autocarri e vagoni) e ai project cargo (per il trasporto di mezzi e strutture di grande volume) nonché potenziando la disponibilità delle aree coperte e scoperte per il deposito delle merci. Nel particolare si sottolineano i principali interventi:

- *Nuovo Terzo Molo.* Tale opera, lunga, circa 1.000,00 m, sarà destinata a Terminal contenitori; essa consentirà di estendere la superficie dello scalo dagli attuali 268,00 ha a 404,00 ha. A ciò si aggiunga che il Piano prevede il prolungamento di 100,00 m del Molo Primo, anch'esso destinato ai contenitori, e l'allungamento di 370 m del Molo secondo, quest'ultimo destinato alle rinfuse liquide e secche;
- *Dragaggio dei fondali.* L'intervento, approvato dal Governo sloveno, riguarda i fondali del canale di accesso al Bacino 1 dello scalo merci. Grazie all'intervento, la profondità delle acque sarà portata dagli attuali - 11,40 m.s.l.m.m. ai - 15,00 m s.l.m.m., in modo da rendere possibile l'attracco anche a navi con portata superiore ai 7000 TEU;
- *Raddoppio ferrovia Koper-Divaca.* Il progetto per il raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia, il cui costo era stimato in circa 1,3 miliardi di euro, è stato per il momento ridimensionato. Secondo il Ministro dei trasporti sloveno i progetti per la linea dovranno puntare alla crescita della capacità della linea esistente fino a 130-150 treni giornalieri. I piani di rafforzamento della linea ferroviaria si inseriscono inoltre nel contesto dei piani dell'Unione Europea per il Corridoio Adriatico-Baltico, con la Slovenia impegnata a sostenere la linea che da Vienna raggiunge Graz e Lubiana. Il Piano non contempla, invece, la predisposizione di un collegamento ferroviario tra Capodistria e Trieste: manca infatti una bretella di 7-8 chilometri per mettere in connessione i due scali.

2.4 PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA

2.4.1 Piano Urbanistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia (Approvato con DPGR n. 0826 del 15/09/1978)

Il Piano Urbanistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia (PURG) è stato approvato con DPGR n. 0826 del 15/09/1978. Il PURG, basato sul principio dell'urbanistica "a cascata", rappresenta il vigente sistema organico di disposizioni generali di direttive alle quali attenersi nella redazione dei piani di grado subordinato.

Nel fornire un'attenta disamina delle ragioni che hanno condotto all'affermazione dei porti del Mare del Nord rispetto ai quali, secondo PURG, il Porto di Trieste avrebbe potuto esercitare un'azione competitiva importante, il PURG sottolinea la scarsa disponibilità di superfici operative che penalizza l'infrastruttura a fronte della disponibilità di buoni fondali naturali.

Relativamente alle prospettive di sviluppo del sistema portuale regionale, il PURG ribadisce, in generale, la validità dei contenuti del Progetto '80 secondo cui "la politica degli interventi nel settore portuale, anziché favorire il processo di concentrazione del traffico marittimo lungo le tendenze spontanee che mostrano fenomeni gravi di saturazione, dovrebbe tendere ad un decongestionamento e ad un riassetto fondati sulla creazione di sistemi portuali".

Il Progetto '80 ipotizza un'organizzazione del sistema portuale italiano come di seguito indicato:

- Il sistema dell'Alto Tirreno, comprendenti i Porti di Savona, Genova, Livorno e La Spezia;
- Il sistema del Basso Tirreno, comprendente i porti di Napoli e Salerno;
- Il sistema dell'Alto Adriatico comprendente i porti di Trieste e Venezia;
- Il sistema del Basso Adriatico comprendente i porti di Bari, Brindisi e Taranto.

Dunque al Porto di Trieste, che, insieme ai Porti di Nogaro e Monfalcone, costituisce il patrimonio portuale regionale, viene assegnata la funzione di centro di smistamento merci e prodotti tra l'Europa centro-danubiana e le aree dell'oltre mare mediterraneo ed orientale. Relativamente alla previsione di attrezzaggio del Porto di Trieste per l'ancoraggio di petroliere di grosso tonnellaggio per il rifornimento, via oleodotto, dei mercati della Baviera e dell'Austria nonché di tutta l'Italia Nord-orientale, compresa l'area attualmente servita da Venezia, il PURG manifesta una forte perplessità. La necessità di evitare un ulteriore potenziamento di tale attività, già in parte svolta, è dallo strumento messa in relazione alle

inderogabile esigenza di impedire la formazione di ulteriori fonti di inquinamento, la formazione di nuovi depositi costieri che comporterebbe la saturazione delle poche aree oggi disponibili e necessarie allo sviluppo delle attività produttive della Provincia di Trieste.

Il PURG, dunque, nel ribadire l'opportunità della specializzazione funzionale degli scali portuali, sostiene che la specializzazione del Porto di Trieste dovrebbe riguardare i traffici containerizzati e quelli ortofrutticoli. Quest'ultima corrente di traffico che origina nei paesi della sponda meridionale del Mediterraneo, trova la sua naturale destinazione nel centro Europa e Trieste possiede condizioni ottimali per assicurarsene la componente portuale. Inoltre, nel Porto di Trieste dovrebbero essere movimentate rinfuse specializzate come pure merci varie per quali esistono antiche tradizioni di ottima manipolazione. Naturalmente, per assolvere questa globalità di funzioni, anche a Trieste il Piano ipotizza interventi per l'acquisizione degli indispensabili spazi, con particolare riferimento al Porto Franco Nuovo (ampliamenti verso Sud del Molo VII) ed allo Scalo Legnami (realizzazione Piattaforma Logistica).

Osservando la Tav.6 (scala 1:50.000) di illustrazione dei contenuti del PURG, si evince che lo strumento articola il Porto di Trieste (ambito demaniale) nelle seguenti aree:

- Punto Franco Vecchio, all'epoca adibito prevalentemente a traffici con i paesi del Mediterraneo e formato da quattro bacini;
- Porto Doganale, composto da quattro bacini compresi tra il precedente ed il Molo Fratelli Bandiera;
- Punto Franco Nuovo, all'epoca destinato ai traffici con i paesi oceanici, formato da tre rive e tre moli dei quali il Molo VII da poco ultimato, destinato a diventare, con i suoi 2.000.000,00 m² di superficie, uno dei più moderni ed importanti terminali mediterranei per il traffico containerizzato;
- Punto Franco Scalo Legnami, costituito da una banchina della lunghezza di circa 660,00 m e una capacità operativa annua di 100.000,00 m³ su una superficie complessiva di 100.000,00 m²;
- Terminale dell'oleodotto transalpino (SIOT) costituito da un pontile di 600,00 m dal quale dipartono due pontili di attracco: il pontile n.1, lungo 265,00 m che poteva accogliere navi fino a 100.000,00 t di portata lorda ed il pontile n. 2, lungo 280,00 m che poteva ospitare navi fino a 160.000,00 t di portata lorda;
- Punto Franco Petroli nella zona di San Sabba, con un molo di 150,00 m x 30,00 m ed un'estensione di 54 km²;

- Porto industriale interessante una circa 8.000.000,00 m² di territorio servito da un grande Canale Navigabile con profondità di circa 12,00 m.

L'aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste al PURG 1978 ha riguardato:

1. Il riconoscimento dell'ambito portuale quale zona omogenea portuale "L";
2. Il recepimento delle prescrizioni urbanistiche relative alla zona omogenea portuale "L".

Le Norme di Attuazione del PURG introducono la zona omogenea L - parti del territorio destinate all'insediamento di attrezzature portuali. L'art. 43 - Zona omogenea L delle Norme, in particolare, recita che:

"I piani di grado subordinato dovranno prevedere una classificazione di tale zona secondo una o più delle seguenti categorie:

- Zona omogenea L1 – corrispondente agli ambiti ed alle attrezzature portuali di interesse regionale;
- Zona portuale L2 – corrispondente alle zone portuali di interesse comunale e comprensoriali;

In tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature edilizie, servizi ed impianti, connessi con l'esercizio delle attività portuali".

Dunque, in linea con le disposizioni del PURG e, conseguentemente, del nuovo strumento urbanistico del Comune di Trieste, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste riconosce l'ambito del Porto di Trieste quale zona omogenea L. In ragione della successiva emanazione della L. 84/94 secondo cui, ai sensi dell'art. 4, comma 1, il Porto di Trieste afferisce alla 1° classe, 2° categoria e di istituzione dell'Autorità Portuale di Trieste, la suddetta zona L è stata poi articolata in "sotto-zone omogenee" in relazione alle destinazioni funzioni caratterizzanti gli accosti di riferimento definite sulla base del suddetto art.4, comma 3, della L. 84/94 stessa.

In altre parole, l'Aggiornamento 2014 del Piano individua la funzione portuale generale L articolata come di seguito rappresentato:

- Funzione portuale L- Commerciale C;
- Funzione portuale L- Industriale I;
- Funzione portuale L- di servizio Passeggeri P;
- Funzione portuale L- Pesca professionale Pe;
- Funzione portuale L- Urbana U;

- Funzione portuale L- Servizi portuali S.

L'Aggiornamento 2014 di Piano, inoltre, tiene conto di quanto disposto dal PURG al successivo art. 51 – Zone omogenee H, I, L, M ed N, secondo cui “Nell’ambito dei nuovi insediamenti a carattere direzionale, portuale, aeroportuale ed i interscambio merci, ed in quelli esterni alle zone A, B e C, a 100,00 m² di superficie lorda di pavimento di edifici previsti deve corrispondere la quantità minima di 80,00 m² di spazio, escluse le sedi viarie, di cui almeno la metà destinate parcheggio”. Nell’ambito delle prescrizioni per le diverse zone omogenee contenute nelle Norme Attuative, nel rimandare al nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste per la definizione dei parcheggi stanziali e relazionali, l’Aggiornamento 2014 di Piano, interpretando le disposizioni di cui al citato art. 51, stabilisce che a 100,00 m² di superficie lorda di pavimento di edifici previsti corrisponda la quantità minima di 40,00 m² di spazio da destinare ad opere a verde.

2.4.2 Piano del Governo del Territorio (Approvato con DGR n. 696 del 11/04/2013)

Il Piano del Governo del Territorio (PGT), previsto dalla LR n. 22 del 03/12/2009, è stato approvato con DGR n. 696 del 11/04/2013. Il PGT rappresenta l’insieme degli strumenti posti in atto dalla Regione Friuli-Venezia Giulia per trasporre sul territorio l’azione politica della legislatura, anche in relazione al contesto sovregionale e si articola lungo tre linee strategiche:

1. Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione;
2. Tutela e valorizzazione delle risorse e dei patrimoni della Regione attraverso il mantenimento dell’equilibrio degli insediamenti tra le esigenze di uso del suolo e le attività antropiche ed il rispetto delle valenze ecologico-ambientale di difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi ambientali;
3. Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al sistema regione).

Lo strumento, dunque, definisce il disegno strategico di sviluppo regionale nonché le modalità e gli strumenti di attuazione, valorizzando e salvaguardando l’identità locale, orientando le trasformazioni nel rispetto della sostenibilità delle risorse territoriali.

Il disegno strategico di sviluppo del territorio si concretizza nella piattaforma territoriale regionale: l’identità del territorio è rappresentata dai valori che lo strutturano.

La piattaforma territoriale regionale, descritta nell’ambito del Documento Territoriale Strategico Regionale (DTSR), è costituita da tre reti fondamentali, la rete policentrico

insediativa, la rete ecologico-ambientale e la rete infrastrutturale dei trasporti e della mobilità. Attraverso i poli di primo livello ed i poli minori le suddette reti si relazionano al territorio individuando i sistemi territoriali locali (STL), la cui pianificazione è demandata ai Piani di struttura di area vasta.

Nell'ambito della rete policentrico-insediativa, Trieste figura come polo di primo livello, urbano, portuale e di ricerca scientifica (Capoluogo regionale). In una prospettiva di sviluppo sostenibile, crescita economica, sociale e culturale e di aumenti della competitività del territorio regionale, il PGT attribuisce a Trieste ed al relativo STL 01 – Trieste Monfalcone e Gorizia, *un ruolo strategico in relazione ai corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo mediante lo sviluppo dell'HUB portuale del Nord-Adriatico*. Muggia figura invece tra i poli minori.

Rispetto alla rete ecologico ambientale, Trieste, con riferimento alle infrastrutture stradali e ferroviaria, presenta tratti di frammentazione ecologica e tratti di permeabilità ecologica. E' interessante notare che tale rete costituisca, tra l'altro, strumento di valutazione della compatibilità ambientale delle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione; attraverso la verifica della sostenibilità degli interventi di trasformazione individua le *aree connettività di progetto* sulle quali far convergere gli interventi di mitigazione, compensazione o perequazione ambientale derivanti dal bilancio di sostenibilità inerente le trasformazioni del territorio. Ogni trasformazione territoriale, infatti, richiede un bilanciamento territoriale e di sostenibilità che si fonda su meccanismi spaziali, riferiti alla compensazione o perequazione ambientale, o temporali, riferiti al debito ambientale.

Infine, relativamente alla rete infrastrutturale dei trasporti e della mobilità, per Trieste e, in generale per tutto il territorio regionale, il PGT recepisce interamente le previsioni del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica approvato con DPRG n. 300/Pres. del 16/12/2011. Secondo il suddetto Piano, il sistema portuale regionale costituito dal Porto di Trieste – categoria porto commerciale, dal Porto di Monfalcone ed dal Porto di Nogarò, il sistema intermodale degli interporti di interesse regionale ed all'Aeroporto di Ronchi dei Legionari ed al relativo Polo intermodale strutturano la Piattaforma logistica regionale al fine del riconoscimento alla Regione Friuli-Venezia Giulia della funzione di “centro propulsivo” dell'Euroregione.

I valori strutturali, da cui originano i *sistemi di valore complesso* individuati nella Carta dei Valori (CdV) del territorio, riguardano le componenti storico –culturali e paesaggistiche, le componenti territoriali ecologiche e le componenti territoriali delle eccellenze produttive.

Rispetto alle componenti storico –culturali e paesaggistiche Trieste figura come polarità storico-insediativa e multifunzionale, città d’arte della costiera, e rientra nell’ambito di paesaggio AP 31 – Costiera Triestina e Muggia; per le componenti territoriali ecologiche, oltre ai già citati tratti di frammentazione e permeabilità ecologica, la costa di Trieste è indicata come “connettivo prioritario”; relativamente alle eccellenze produttive, infine, Trieste è parte del Distretto produttivo del caffè e territorio di produzione dell’Olio Tergeste DOP. Tutto ciò premesso, dunque, Trieste è parte del sistema dei valori complessi n. 29, Costiera tra Monfalcone e Trieste.

Infine si sottolinea che il PGT, nel definire i contenuti del Piano di struttura, si sofferma sugli obiettivi che questi dovranno assumere, tra i quali, di interesse ai fini dell’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, risultano:

- a. Maggiore qualità e valorizzazione ambientale della rete policentrica in rapporto al bacino di utenza dell’area vasta:
 1. Limitare il consumo di suolo;
 2. Limitare l’inquinamento e migliorare la qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei, tutelare le risorse e le riserve idriche, ridurre i consumi;
 3. Migliorare la qualità dell’aria a scala locale, ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici;
 4. Ridurre la produzione di rifiuti ed aumentare il riciclo;
 5. Ridurre l’esposizione della popolazione ai livelli acustici;
 6. Ridurre il livello di congestione sulle tratte viarie interessate e, nei centri maggiori, i flussi di traffico privati circolate;
 7. Ridurre i consumi energetici, le emissioni climalteranti ed i consumi di risorse non rinnovabili, nonché conservare e valorizzare il potenziale rinnovabile;
 8. Ridurre l’esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici;
 9. Promuovere il riequilibrio ecologico dell’ambiente urbano, tutelare/migliorare la biodiversità, aumentare la dotazione di spazi liberi e verde urbano attraverso interventi di rigenerazione dei singoli spazi e delle rispettive relazioni favorendo la ricostituzione di un miglior habitat naturale e la costituzione di reti ecologiche;
- b. Razionalizzazione delle funzioni commerciali ed industriali esistenti subordinata a:
 1. Le previsioni dei piani di struttura di area vasta;
 2. La verifica:
 - o Della saturazione delle aree;

- Della funzionalità del sistema viario;
 - Del livello di servizio;
 - Dell'adeguatezza dei sistemi di accesso e uscita dalle pertinenze;
 - Dell'idoneità della dotazione di parcheggi rapportata alla dimensione complessiva dell'insediamento;
 - Della presenza di adeguato collegamento ai servizi TPL.
- c. La verifica della presenza di aree da riservare alla qualificazione paesaggistica e alle funzioni di equilibrio ecologico;
- d. La prioritaria fattibilità di appositi accordi compensativi di natura territoriale ed ambientale coinvolgendo tutti i soggetti direttamente o indirettamente interessati per l'area vasta di riferimento.

Rispetto a quanto sopra, dunque, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, nel dare sostanza alle previsioni di sviluppo dei traffici merci del Porto di Trieste di lungo periodo, conferma il ruolo di HUB del Nord-Adriatico dell'infrastruttura, in linea con le previsioni del PGT.

Inoltre, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste fa propri alcuni degli obiettivi di pianificazione che il PGT individua per i Piani di struttura di area vasta, assumendoli, in particolare, nella parte terza delle Norme di Attuazione - Tutela dell'ambiente.

2.4.3 Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (Approvato con DPR n.300 del 16/12/2011)

Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, è stato approvato con DPR n. 300 del 16/12/2001. E' stato redatto in recepimento dell'art. 3-ter della LR 23/2007.

Il Piano è finalizzato alla realizzazione di una piattaforma logistica a scala sovraregionale definita da un complesso sistema di infrastrutture (rete autostradale, rete ferroviaria e sistema regionale dei porti) e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infra regionale.

Il Piano individua *la rete ferroviaria di interesse regionale* al servizio delle merci e dei passeggeri e del trasporto di persone articolata in tre livelli, struttura portante, infrastruttura regionale e infrastruttura di bacino, individua le *piattaforme di interscambio per il trasferimento delle merci da strada a rotaia, nonché da mare a rotaia* ed assume come

obiettivo il potenziamento delle soluzioni intermodali. In questo contesto la tratta ferroviaria Tarvisio-Udine, con le relative diramazioni verso Cervignano e i terminali portuali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro, costituisce il segmento in territorio regionale del Corridoio Baltico – Adriatico ed acquisisce la direttrice Corridoio V – Progetto prioritario n. 6 nell’attraversamento del territorio regionale, al fine di:

- a. Garantire la massima integrazione con le infrastrutture portuali anche integrando i trasporti ferroviari con quelli marittimi nell’ambito dello sviluppo dei sistemi di trasporto intermodale che prevedono il trasferimento su rotaia del trasporto merci su gomma ed, in particolare, dei servizi di autostrada viaggiante su rotaia;
- b. Potenziare le connessioni tra l’asse Nord-Sud e l’asse Est-Ovest con particolare riferimento al raddoppio della tratta Palmanova – Udine quale collegamento tra il Corridoio V – Progetto prioritario n. 6 e la tratta Pontebbana, intesa quale segmento terminale in territorio regionale del Corridoio Adriatico-Baltico al fine di valorizzare il sistema ferroviario esistente ed assicurare i collegamenti con le infrastrutture intermodali individuate dal Piano ed al fine di concretizzare la piattaforma logistica regionale;
- c. Garantire la massima integrazione tra l’infrastruttura del Corridoio V – Progetto Prioritario n. 6, la tratta in territorio regionale del Corridoio Adriatico Baltico e i collegamenti riguardanti i poli produttivi e quelli della logistica.

Il Piano definisce il *sistema portuale regionale commerciale* e il *sistema intermodale degli interporti di interesse regionale* nonché l’Aeroporto di Ronchi dei Legionari e il relativo Polo intermodale quali nodi strutturanti la Piattaforma logistica regionale al fine del riconoscimento alla Regione Friuli-Venezia Giulia della funzione di “centro propulsivo” dell’Euroregione.

Il sistema portuale regionale commerciale riconosce i porti, appartenenti alle categorie previste dalla L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, quali infrastrutture atte alla realizzazione delle Autostrade del Mare, garantendo le infrastrutture ferroviarie ad esso funzionali, ed è composto da:

- a. Porto di Trieste – categoria porto internazionale;
- b. Porto di Monfalcone – categoria porti nazionale;
- c. Porto di Nogaro – categoria porto regionale.

La destinazione funzionale delle aree di detti porti è determinata dagli strumenti di pianificazione portuale.

Il sistema regionale degli interporti è composto da:

- a. Interporto di Cervignano, a servizio dei mercati del Centro e dell'Est Europa, quale nodo di incrocio nel territorio regionale tra il Corridoio V – Progetto prioritario n.6 ed il Corridoio Baltico – Adriatico, anche con funzione retro-portuale per i porti di Trieste, Monfalcone e Nogaro;
- b. Interporto di Pordenone, centro merci polivalente a servizio dell'area pordenonese;
- c. Interporto di Gorizia, a servizio dell'area goriziana con particolare riguardo al traffico stradale da/per l'Europa dell'Est ed i Balcani, anche con funzioni di centro intermodale, nonché con funzioni di retro-porto per il Porto di Monfalcone;
- d. Sistema interportuale di Trieste, Ferneti, Prosecco e Villa Opicina, a servizio del traffico internazionale da/per l'Europa dell'Est ed i Balcani, nonché con funzioni retro-portuali e di interscambio ferroviario per i Porti di Trieste e Monfalcone;
- e. Infrastruttura logistica di Pontebba, a servizio dell'area regionale con particolare riguardo all'autotrasporto internazionale su strada da/per l'area danubiana ed Europa centrale nella direttrice del Corridoio Adriatico-Baltico.

Come si è detto, il Piano attribuisce al Polo intermodale di Ronchi dei legionari funzioni di Centro logistico intermodale inteso quale nodo di interscambio passeggeri e merci.

Tra gli obiettivi del Piano, di interesse ai fini dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste risultano:

- Promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello di sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarietà rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva;
- 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 comodità;
- 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;
- Far diventare il Friuli-Venezia Giulia, con le sue infrastrutture puntuali e lineari snodo degli scambi tra l'Europa centro-orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo ed il Far East;
- Promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviarie e marittima in linea con gli orientamenti comunitari in materia.

Analogamente, tra le azioni di Piano di interesse dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste figurano:

- L'individuazione del sistema portuale regionale commerciale e del sistema intermodale degli aeroporti di interesse regionale quali nodi della Piattaforma logistica regionale;
- Messa a sistema dei nodi portuali ed intermodali regionali attraverso il coordinamento, nell'ambito delle procedure di armonizzazione dei relativi strumenti urbanistici di pianificazione, con le conclusioni delle pianificazione urbanistica di livello sub regionale;
- Individuazione degli scali portuali ed interportuali e delle relative connessioni anche ai fini di una piena valorizzazione delle funzioni retroportuali;
- Relativamente alla rete ferroviaria:
 - o Realizzazione di un nuovo collegamento Trieste – Capodistria (BREVE PERIODO);
 - o Adeguamento della linea storica esistente Venezia – Trieste nella tratta Ronchi Aeroporto – Tessera;
 - o Realizzazione della tratta AV/AC Ronchi Aeroporto – Trieste (MEDIO PERIODO);
 - o Realizzazione della tratta transfrontaliera di AV/AC Trieste Divaca nell'ambito del Corridoio V;
- Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti:
 - o Raccordo in linea tra Villa Opicina e Interporto di Ferneti (BREVE PERIODO);
 - o Potenziamento del nodo ferroviaria di Trieste – Piazzale ferroviario di Aquilinia (BREVE PERIODO).

Relativamente all'attività portuale:

- Porto di Trieste:
 - o Piano Regolatore del Porto di Trieste (BREVE PERIODO);
 - o Sviluppo e potenziamenti delle infrastrutture nell'area del Punto Franco Nuovo (BREVE PERIODO);
 - o Piattaforma logistica (MEDIO PERIODO);
 - o Nuovo Terminal Ro-Ro Noghère (MEDIO PERIODO).

Tra le azioni complementari al Piano figurano, infine:

- Riapertura del raccordo ferroviario di collegamento con il terminale dell'Adria Terminal del Porto di Trieste;
- Apertura notturna del Piazzale ferroviario di Campo Marzio;
- Azione sinergica tra Amministrazione regionale ed Autorità portuale al fine di:
 - o Ottenere la sollecita emanazione del decreto interministeriale e previsto dall'art. 6, comma 12, L. 84/94 in tema di organizzazione amministrativa per la gestione dei Punti franchi;
 - o Assicurare la piena salvaguardia e valorizzazione del Regime di Porto Franco nell'ambito del nuovo Codice doganale comunitario entrato in vigore a partire dal 01/01/2011.

Infine, occorre sottolineare che il Piano fornisce alcune prescrizioni per la pianificazione e progettazione quali:

- Le opere debbono essere progettate secondo un principio di massimo riutilizzo dei materiali di scavo e di contenimento della perdita di terre e rocce;
- L'inserimento ecologico-paesaggistico delle nuove infrastrutture e di quelle esistenti oggetto di ristrutturazione deve essere favorito attraverso la ricostruzione di elementi vegetazionali (siepi, boschetti, ecc.) piccoli bacini, aree umide, impianti di fitodepurazione, siti artificiali di nidificazione, ecc.;
- Per le nuove infrastrutture e per quelle esistenti oggetto di manutenzione dovranno essere previsti sistemi per la raccolta ed il trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali in particolare in prossimità di zone umide.

Inoltre, nell'ambito della progettazione degli interventi, si raccomanda di osservare i seguenti criteri di selezione delle opere di mitigazione e compensazione individuati da ARPA:

- a. Interventi che minimizzino l'uso del suolo, privilegiando l'adeguamento e l'integrazione delle strutture esistenti, nonché il pieno riutilizzo delle infrastrutture e della capacità esistenti sulla rete ferroviaria;
- b. Salvaguardia del patrimonio naturale, storico, paesistico-territoriale anche con interventi che prevedano la conservazione, il recupero e la messa in rete di parchi e giardini di rilevanza storica e culturale e di aree verdi residuali e/o degradate nonché l'incremento dei corridoi ecologici e delle aree verdi;
- c. Interventi volti a mitigare e compensare gli eventuali impatti causati dalle infrastrutture sulla fauna, sottopassi, recinzioni dedicate, installazioni di sagome anticollisione su pannelli fonoassorbenti, ecc.;

- d. Interventi di risparmio idrico anche attraverso l'adozione di sistemi per la raccolta ed il riutilizzo delle acque reflue e delle acque di prima pioggia;
- e. Soggetti e/o imprese o sistemi di imprese che posseggano o abbiano avviato la procedura per l'adesione a sistemi di gestione ambientale (EMAS) e/o per l'etichettatura ambientale di prodotti (Ecolabel, Dichiarazione ambientale di prodotto);
- f. Misure di mitigazione dell'impatto acustico che prevedano anche una precisa analisi del loro inserimento paesaggistico nell'ambiente (ad esempio utilizzo di barriere fonoassorbenti vegetali);
- g. Capacità di contribuire alla maggiore copertura regionale dei consumi elettrici tramite fonti rinnovabili;
- h. Nella progettazione degli interventi va valutata l'opportunità di installare impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico) negli elementi lineari che compongono la viabilità, sia stradale che ferroviario, e di prevedere sistemi per la raccolta differenziata.

Con riferimento a quanto sopra è possibile affermare che l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste realizza le previsioni del Piano delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica relativamente all'esigenza di sviluppare il nodo portuale della piattaforma logistica regionale.

Inoltre l'Aggiornamento 2014 del Piano, nell'ambito della Terza parte – Tutela dell'ambiente delle Norme Attuative, recepisce le indicazioni di cui tener conto ai fine di effettuare una pianificazione/progettazione delle infrastrutture di collegamento rispettosa dell'ambiente.

2.4.4 Variante n. 66 del Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste (DC n. 37 dd 15/04/1997, DPGR 0300/Pres del 23/09/1997)

La Variante urbanistica generale n. 66 del Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste di revisione ed adeguamento al PURG è stata approvata con DC n. 37 del 15/04/1997, DPGR 0300/Pres del 23/09/1997.

Tale variante è stata predisposta al fine di adeguare la strumentazione urbanistica comunale, negli obiettivi e nei contenuti, al PURG approvato con DPGR 0286/78.

Il PRGC di Trieste regola la totalità del territorio del Comune e produce i suoi effetti secondo le indicazioni delle norme statali e regionali.

Il particolare il Piano contiene:

- a. Gli obiettivi e le strategie da perseguire per la gestione del territorio comunale definite dall'Amministrazione Comunale;
- b. Le direttive e le prescrizioni dei piani e delle normative sovraordinate;
- c. I criteri per la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali, ambientali ed agricole e dei vincoli di conservazione;
- d. Lo studio della situazione geologica ed idraulica.

Esso prevede:

- a. La configurazione delle infrastrutture di collegamento, trasferimento e comunicazione;
- b. La localizzazione e la specificazione delle attrezzature pubbliche;
- c. La divisione del territorio comunale in zone territoriali omogenee (ZTO) e l'individuazione delle zone di recupero;
- d. La valutazione della compatibilità ambientale delle previsioni ove scritta dalla normativa vigente.

Definisce perciò:

- a. Gli strumenti di intervento per la propria attuazione;
- b. Le norme generali e particolari per la propria attuazione in relazione alle singole Zone d'intervento;
- c. La disciplina delle aree soggette agli strumenti di pianificazione degli Enti territorialmente competenti;
- d. Ogni altra previsione richiesta dalla normativa statale e regionale.

La Variante n.66 inquadra il territorio portuale nell'ambito delle seguenti Zone territoriali omogenee:

- *G4 – Zone balneari e dell'arenile.*

Investe la zona occidentale del Molo Fratelli Bandiera, più precisamente il Bagno degli uomini e il Bagno delle Donne. Secondo quanto riportato nell'art. 5.8.4 delle Norme Tecniche di Attuazione in questa zona sono ammesse solo attività balneari e nautiche da diporto nonché quelle connesse con la pesca artigianale. In tali zone è consentita la realizzazione di infrastrutture di lungo mare, stabilimenti balneari e di cura, accessi a mare e belvedere attrezzati. Sono ammessi approdi nautici, attrezzature per l'assistenza, l'alaggio ed il rimessaggio di imbarcazioni limitatamente alla zona compresa tra la colmata e la Pineta di Barcola in accordo con il contenuto della relativa scheda di specificazione. Sono escluse le residenze precarie e stagionali (bungalow, case mobili, ecc.). Gli interventi eccedenti la ristrutturazione, con l'esclusione della demolizione e

ricostruzione, potranno essere realizzati, previa concessione demaniale, attraverso piano attuativo di iniziativa pubblica o privata. Relativamente agli indici ed ai parametri in zona G4, tutti gli edifici dovranno essere mono-piano, preferibilmente dotati di logge, patii, porticati e spazi aperti in genere. L'altezza esterna massima consentita è di 4,00 m.

- *L1a - Zone per traffici portuali*

Sono zone L1a il Porto Franco Nuovo, lo Scalo Legnami, la Piattaforma Logistica, parte Nord (I° Stralcio), il Punto Franco Oli Minerali (Terminal SIOT e DCT) ed, infine, il Canale Industriale.

Secondo quanto riportato nell'art. 5.11.1 delle Norme Tecniche di Attuazione, in tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali. Nella zona che coincide con la prima fascia del fronte mare sono consentite attività e localizzazioni legate esclusivamente alla movimentazione delle merci. Viene inoltre riportato il perimetro delle opere di realizzazione dell'Adria Terminal con la precisazione che ove questo non si realizzi, ovvero alternativamente nel caso in cui esso venga in tutto o in parte modificato o ridotto per iniziativa dell'Autorità Portuale, verrà indicata la compatibilità di attività tipiche della portualità integrata fin tanto che non si realizzi il completamento del progetto "Adria Terminal" approvato.

- *L1b – Zona per attività portuali – industriali*

Sono zone L1b l'Arsenale San Marco, l'area Sud della Piattaforma Logistica (II° Stralcio), le aree a servizio della Ferriera di Servola e l'area ex-Esso.

L'art. 5.11.2 delle Norme Tecniche di Attuazione recita che in tale zona sono consentite le attività economiche produttive ed industriali preesistenti collegate alle attività portuali ma con caratteristiche industriali trasformative. Sono inoltre consentite attività portuali o ad esse assimilabili di movimentazione e/o stoccaggio merci.

- *L1c – Zona di portualità integrata*

E' ricompreso in tale zona il Molo Bersaglieri presso le Rive. Secondo quanto riportato nell'art. 5.11.3 delle Norme Tecniche di Attuazione, in tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali. Inoltre, in ragione:

- a. Delle esigenze di emporialità dell'attività portuale;
- b. Della prossimità di tali ambiti al centro urbano;
- c. Della qualità estetica, architettonica, ambientale di parti del Porto Vecchio;

d. Della peculiarità strutturale e geometrica delle costruzioni che vincola le attività portuali;

sono aggiuntivamente previste tutte le attività di servizi e di direzionalità portuale, quali:

- Attività emporiali: sedi di spedizionieri, “brookers”, attività di “marketing”;
- Attività economiche: sedi bancarie e borsistiche, finanziarie ed assicurative;
- Attività direzionali: sedi professionali di rappresentanza, sedi di enti, istituzioni ed associazioni;
- Attività di comunicazione, formazione ed informazione connesse con l'attività portuale, economica ed emporiale;
- Attività ricettive, commerciali e di ristorazione al servizio delle altre attività ammesse.

Sono altresì consentite attività legate al diportismo nautico e servizi connessi. Sono escluse le attività che possono produrre impatti igienico-ambientali (atmosferaico, acustico, ecc.) verso il contesto urbano.

- *L1d – Zona di portualità urbana*

Tale zona investe il Molo Audace, lungo le Rive. Secondo quanto riportato nell'art. 5.11.4 delle Norme Tecniche di Attuazione in tale zona sono consentite:

- Attività di comunicazione ed informazione: centri telematici, sale di ripresa e registrazione, sale convegni ed auditorium;
- Attività economiche: sedi bancarie e borsistiche, finanziarie ed assicurative;
- Attività direzionali: sedi professionali di rappresentanza, sedi di enti, istituzioni, associazioni;
- Attività del tempo libero, ristoro, palestre, piscina;
- Attività commerciali;
- Attività ricettive: alberghi, “day residence” e “club houses”; - attività legate al diportismo nautico e servizi connessi.

La Variante n. 66 dispone che le suddette indicazioni vengano recepite dallo strumento urbanistico generale di settore, il quale avrà valenza di piano infraregionale ai sensi dell'art. 51 della L.R. 52/91 e sarà redatto ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94. Le aree patrimoniali dell'Autorità Portuale incluse nel Piano Regolatore del Porto, saranno parificate alle aree demaniali. Il piano di settore determinerà inoltre le caratteristiche geometriche e tecnologiche del duplice sistema viario sotterraneo (doganale e urbano) e le caratteristiche del sistema di parcheggi a nastro sotto le Rive.

- *L1e – Aree del Porto Vecchio*

L'art. 5.11.5 delle Norme Tecniche di Attuazione recita che nella zona compresa tra la Piazza Duca degli Abruzzi ed il Terrapieno di Barcola, che racchiude il comprensorio del Porto Vecchio, si applicano le disposizioni contenute nella Variante n.93 al Piano Regolatore Generale Comunale, appositamente predisposta per tale comprensorio. Le previsioni urbanistiche comunali troveranno attuazione mediante il Piano Regolatore Portuale di cui alla L. 84/94.

- *L2 – Zone portuali di interesse comunale*

Ricade in tale zona l'area portuale compresa tra il Molo della Peschiere ad Est e il Molo Fratelli Bandiera da Ovest. Ai sensi dell'art. 5.11.6 delle Norme Tecniche di Attuazione, tali zone si riferiscono ai territori costieri periferici ed urbani, dove da tempo sussistono strutture di tipo portuale finalizzate alla pesca, al diportismo, allo sport, al tempo libero ed alla balneazione ed attività economiche connesse. Pertanto le attività e destinazioni d'uso ammesse sono:

- Moli di tipo tradizionale, prefabbricato o precario;
- Squeri, alaggi, rimessaggi, servizi per la manutenzione dei natanti;
- Sedi di gruppi e associazioni connessi con le attività di diportismo nautico;
- Strutture finalizzate allo svago ed al tempo libero;
- Installazioni balneari accessorie.

Gli interventi di nuova edificazione e/o ampliamento si attuano a mezzo di Piani regolatori comunali dei porti ai sensi della L.R. 22/87, di iniziativa comunale, estesi agli ambiti così come perimetrati negli elaborati E ad esclusione delle zone L2 di competenza dell'Autorità Portuale. Detto strumento attraverso una conoscenza che individui le diverse caratteristiche delle zone, anche per gli aspetti paesaggistici, dovrà essere finalizzato a determinare adeguati rapporti tra la superficie acquee e lo spazio a terra da adibire alle funzioni, di volta in volta valutate come necessarie, riferibili sia alla viabilità ed ai parcheggi che alla possibile edificazione funzionale all'attività portuale, garantendo costantemente l'adeguato inserimento delle opere nel particolare contesto di valore paesaggistico-ambientale e la salvaguardia degli edifici di pregio presenti.

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore Portuale risulta parzialmente difforme rispetto alle previsioni della Variante n. 66 per quanto nel seguito riportato:

1. La non coincidenza, in corrispondenza delle aree a servizio della Ferriera di Servola, del limite dell'ambito portuale individuato rispetto a quello riportato nella Variante n. 66;

2. La non rispondenza dell'assetto infrastrutturale del Porto di cui all'Aggiornamento 2014 del Piano con quello rappresentato nella Variante n.66.

Relativamente alla destinazione funzionale delle aree, invece, i due strumenti di pianificazione risultano coerenti. Infatti, l'ambito portuale dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste è zona territoriale omogenea portuale "L" ulteriormente articolata in sotto zone in relazione alla destinazione funzionale caratterizzante degli accosti e delle relative aree dedicate, con riferimento all'art. 4 della L. 84/94. Alla zona L1a – Zona per traffici portuali, della Variante n.66 corrispondono le funzioni portuali commerciale e passeggeri dell'Aggiornamento 2014 del Piano, quest'ultima funzione interessante anche la zona L1c – Zona di portualità integrata in quanto funzione portuale compatibile con quella urbana. Alla zona L1b – Portuale industriale della Variante n.66 corrisponde la funzione portuale industriale della proposta di Piano che, in analogia a quanto previsto dalla suddetta Variante, oltre alle attività di imbarco/sbarco e movimentazione merci, consente la trasformazione delle stesse.

2.4.5 Nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste

Con deliberazione del 22/11/2011 il Consiglio Comunale ha approvato le Direttive per la redazione del nuovo strumento urbanistico generale comunale. Il Comune di Trieste, dal 1997, è dotato di Piano Regolatore Generale adeguato alla L.R. n. 52/2009: la Variante n. 66n di cui si è detto nel paragrafo precedente. La Variante n. 66 è subentrata alla Variante Generale n. 25 e, dalla data della sua approvazione, è stata parzialmente modificata fino alla Variante n.122.

A distanza di quasi 15 anni dall'approvazione della Variante n. 66, l'Amministrazione comunale ha ritenuto improcrastinabile una revisione radicale del proprio strumento urbanistico generale, soprattutto a fronte della necessità di ottemperare a nuovi adempimenti normativi, primo fra tutti la decadenza dei vincoli espropriativi e procedurali. Ciò ha consentito di procedere con un attento esame del fabbisogno complessivo di servizi e infrastrutture pubbliche e con una verifica delle previsioni per quegli ambiti di trasformazione per i quali non si era proceduto con la formazione di un piano attuativo.

Il nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste si prefigge i seguenti obiettivi:

- Rappresentare una visione complessiva della città del domani, proiettata su un arco temporale di 15/20 anni, attraverso un progetto di insieme improntato ai principi della qualità urbana, della qualità del territorio e della sostenibilità dello sviluppo;

- Governare in maniera equa e corretta il rapporto tra gli interessi pubblici o collettivi della comunità e quelli particolari dei singoli cittadini, operatori e portatori di interessi;
- Rideterminare la capacità insediativa del Piano e ridefinire gli strumenti di calcolo della medesima con riferimento ai criteri di cui al DPGR n. 0126/Pres. del 20/04/1995, alla luce delle proiezioni attualizzate dell'andamento demografico (proiezioni che hanno portato a rivedere il ridimensionamento della Variante n. 66 che calcolava pari a 270.000 residenti).

Al fine di fornire risposte concrete a carenze, opportunità e bisogni emergenti, esso prefigura un insieme di interventi e progetti fattibili nel lungo, medio e breve periodo. Il Piano è perciò mirato a:

- Delineare un quadro di prospettive e orientamenti per uno sviluppo sostenibile del territorio;
- Individuare i progetti strategici prioritari per la riqualificazione delle città e del territorio comunale nel loro complesso;
- Individuare i progetti delle opere pubbliche e non (quali infrastrutture, spazi aperti e verdi pubblici, attrezzature e servizi, edilizia sociale), specificatamente orientati alla riqualificazione spaziale ed alla rigenerazione sociale ed economica dei rioni e delle parti di cui si compone il territorio urbano.

Il percorso di costruzione del Piano si è sviluppato a partire dagli obiettivi stabiliti dalle Direttive approvate dal Consiglio Comunale e da un'attenta analisi tecnica che ha utilizzato strumenti operativi e concettuali inediti facendo emergere nuove possibilità di sviluppo per il territorio.

I campi di intervento del nuovo PRGC possono essere così riassunti:

- Turismo;
- Conoscenza, ricerca e produzione a basso impatto;
- Agricoltura come opportunità per la gestione attiva del paesaggio;
- Sostituzione edilizia piuttosto che consumo di suolo;
- Risparmio energetico;
- Mosaico ambientale connesso al funzionamento ecologico del territorio.

Il nuovo PRGC di Trieste si compone di tre parti:

- Il Piano struttura di area vasta, che rappresenta l'insieme degli elementi strutturanti le scelte urbanistiche alla scala dell'area vasta;

- Il Piano struttura comunale, che traduce gli orientamenti per uno sviluppo sostenibile in un disegno complessivo di progetto articolandosi in sistemi e sotto-sistemi;
- Il Piano operativo, la cui funzione è quella di individuare gradi e modi per la conservazione, la riqualificazione e la trasformazione delle città e del territorio.

Nell'ambito delle scelte strategiche del Comune di Trieste rappresentate nel Piano struttura, il Porto, la zona del Porto Franco Vecchio e delle Rive fino a ricomprendere il Molo Fratelli Bandiera, rientrano nella "città del turismo e del tempo libero", a meno dell'area dell'Adria Terminal nel Porto Franco Vecchio. Il Porto Franco Nuovo, l'Arsenale di San Marco, lo Scalo Legnami, la Piattaforma Logistica, il Molo VIII, la Ferriera di Servola, il Terminale SIOT, l'area ex-Esso, il Canale Industriale fino al nuovo Terminale Ro-Ro nella Valle delle Noghere, sono parte della "città della produzione e della conoscenza" in uno con le limitrofe aree di competenza dell'Ente Zona Industriale di Trieste. Ne deriva l'importanza fondamentale che riveste il Porto che insieme con l'EZIT "strutturano" il territorio sotto il profilo produttivo. Il nuovo PRGC individua l'esigenza di una connessione tra l'Adria Terminal, unica zona produttiva del Porto Franco Vecchio, e la restante parte del porto.

Il Piano Operativo articola il Porto di Trieste nelle seguenti zone:

- *Zona D1 – Attività produttive ed industriali di interesse regionale.*

Tale zona è presente presso la sponda Nord-occidentale del Canale Navigabile. In tale zona le destinazioni d'uso ammesse sono: industriale, artigianale, attività commerciali al dettaglio, limitatamente ad alcune categorie definite, fino a 1.500 m² per lotto, trasporto di persone e merci - commerciali all'ingrosso - servizi ed attrezzature collettive. Sono inoltre ammesse destinazioni accessorie, di supporto alle attività insediate, quali: artigianali di servizio, direzionali ed alberghiere.

Gli indici e parametri di riferimento sono:

- RC: max 50% Sf. In caso di rapporto di copertura saturo, è consentito raggiungere il 60% in misura proporzionale a specifici tipi di interventi di riqualificazione energetico-ambientale che saranno stabiliti in sede di PTI;
- H : max ml 15.00, con esclusione dei carri ponte e attrezzature tecniche funzionali all'attività insediata ivi compresi silos, impianti di stoccaggio e magazzini automatizzati;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;

- Ds: min. 10,00 ml dal ciglio opposto della strada, fatta eccezione le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti, quali pesa, portineria, cabine tecnologiche;
- Rp: min. 20%;
- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp;
- I parcheggi devono essere reperiti per le destinazioni d'uso previste e secondo le quantità stabilite nelle Norme Attuative.

Infine, in tale zona gli interventi si attuano, previa redazione del Piano Territoriale Infraregionale e, limitatamente alle aree ricadenti all'interno della circoscrizione portuale (demanio marittimo), previa redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) ai sensi della Legge n. 84/94.

- *Zona GIb – balneari turistiche*

Tali zone corrispondono all'area attualmente occupata dal Bagno degli Uomini e dal Bagno delle Donne nella parte Sud-occidentale del Molo Fratelli Bandiera.

In questa zona sono ammesse le seguenti destinazioni a servizio delle attività balneari e nautiche: artigianali di servizio, servizi ed attrezzature collettive, attività commerciali al dettaglio, direzionali ricreative. Sono, inoltre, ammesse attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio dell'attività nautica da diporto.

In tali zone sono ammessi l'ampliamento, la nuova costruzione, la demolizione e nuova edificazione nel rispetto dei seguenti parametri:

- Rc: max 25 % Sf;
- H: max ml 4,00;
- Rp: min. 40% della Sf;
- Dcc: maggiore della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Ds: min. 10,00 ml dal ciglio opposto della strada.

I parcheggi devono essere reperiti per le destinazioni d'uso previste, secondo le quantità stabilite dal PRGC stesso.

- *Zona L1a – Porto nuovo*

Tale zona include l'area del Porto Franco Nuovo, dell'Arsenale San Marco, dello Scalo Legnami e della Piattaforma logistica, del Molo VIII e dell'area della Ferriera,

del Terminale SIOT e l'area ex-Esso, fino alla sponda del Canale Industriale. In tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali. I parametri urbanistico – edilizi debbono essere definiti in sede di pianificazione da parte degli Enti pubblici ai quali le leggi statali e regionali attribuiscono specifiche funzioni di pianificazione territoriale in relazione ai fini istituzionali degli stessi. La zona è soggetta a Piano Regolatore Portuale (PRP) ai sensi della Legge n. 84/94, limitatamente alle aree del demanio marittimo, e a Piano Territoriale Infraregionale (PTI), nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale. L'attuazione è diretta.

- *Zona LIb – Porto urbano - rive*

Comprende l'area inclusa tra Riva Traiana e l'area del Porto Vecchio. In tale zona le funzioni consentite sono: attività crocieristica, approdi per nautica da diporto, servizi e attrezzature collettive, direzionale e attività commerciali al dettaglio, limitatamente ad alcune categorie. I parametri urbanistico – edilizi debbono essere definiti in sede di strumento generale di pianificazione portuale. La zona è soggetta a Piano Regolatore Portuale (PRP) ai sensi della Legge n. 84/94; sono consentiti tutti gli interventi fino alla ristrutturazione edilizia, l'ampliamento della Stazione Marittima prolungando l'allineamento dell'edificio esistente verso mare, la realizzazione di parcheggi interrati, la realizzazione del collegamento pedonale per l'attraversamento del "Canal Grande" in prossimità dell'edificio adibito a "Capitaneria di Porto" e la realizzazione dell'intervento c.d. "Porto Lido", in conformità al progetto definitivo approvato in sede di Conferenza di Servizi del 13 marzo 2007, e con successiva determinazione dirigenziale n. 1549 dd. 4.5.2007. Sono soggetti a Piano attuativo gli interventi di nuova edificazione e ristrutturazione urbanistica nell'area della "Lanterna", con preventivo accordo con l'Autorità Portuale. In tale zona, infine, deve comunque essere garantita la percorribilità sia pedonale che ciclabile da Campo Marzio fino al canale Ponterosso. L'arredo urbano dell'intero ambito delle Rive deve essere sviluppato con un progetto unitario, che affronti la sistemazione delle aree dal fronte edificato al mare e che recuperi e reinterpreti gli elementi e i materiali tradizionali.

- *Zona LIc – Porto Vecchio*

Tale zona comprende l'area del Porto Franco Vecchio, da Piazza Duca degli Abruzzi fino al terrapieno di Barcola. In tale ambito gli interventi si attuano con strumento diretto sulla base delle indicazioni contenute nella Scheda progetto – Ambito di

riqualificazione urbana I – Porto Vecchio. La zona è soggetta a Piano Regolatore Portuale (PRP) ai sensi della Legge n. 84/94.

- *Zona S1 – Attrezzature per la viabilità ed i trasporti*

Tali zone si trovano presso le Rive e si articolano nelle seguenti classi:

S1a – Parcheggi di relazione: sono destinate alla realizzazione di parcheggi sia di superficie che nel sottosuolo;

S1b – Parcheggi di interscambio: hanno la funzione di organizzare e facilitare gli interscambi tra i vari mezzi e modi di trasporto.

In tali zone sono ammessi i seguenti interventi:

- Rc: max 40% Sf;
- H: non superiore a quella degli edifici circostanti o a quella massima consentita nelle zone residenziali limitrofe;
- Dcc: maggiore della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m. E' ammessa l'edificazione in aderenza o a confine;
- Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada. Obbligo del mantenimento del filo stradale per gli edifici compresi tra costruzioni già esistenti a filo strada;
- Rp: min. 30% Sf.

Gli spazi esterni scoperti devono essere sistemati con elementi di verde ed arredo urbano.

- *Zona S6 – Servizi tecnologici*

Tali zone sono presenti a tergo dello Scalo Legnami e presso la sponda Nord occidentale del Canale Navigabile. Comprendono: impianti per gas, elettricità, impianti funzionali ai servizi idrici (depuratore, acquedotto, ecc.), trasporto pubblico, mercati coperti, impianti di depurazione, impianti di raccolta, trattamento e smaltimento rifiuti.

In tali zone sono ammessi i seguenti interventi:

- Sul patrimonio edilizio esistente: sono ammessi interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento nel limite massimo del 35% del volume utile esistente. Gli spazi esterni scoperti devono essere sistemati con elementi di verde ed arredo urbano e con opportune mitigazioni dell'impatto visivo degli impianti.
- Per la nuova edificazione:

- Rc: max 40% Sf;
- H: non superiore a quella degli edifici circostanti;
- Dcc: maggiore della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada;
- Rp: min. 30% Sf.

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce integralmente le previsioni del Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste nell'ambito delle Norme Tecniche Attuative, con particolare riferimento al Settore 2-Porto Doganale e Rive.

2.4.6 Intesa Comune di Trieste - Autorità Portuale di Trieste di cui alla delibera n. 36 del 27/04/2009

L'Intesa sul Piano Regolatore Portuale tra l'Autorità Portuale di Trieste ed il Comune di Trieste è stata da quest'ultimo siglata con delibera n. 36 del 27/04/2009. La suddetta Intesa era stata raggiunta sulla Variante urbanistica generale n. 118 del Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, oggi decaduta.

A seguito di una serie di contatti e scambi informali con il Comune di Trieste, l'Autorità Portuale ha recepito nell'Aggiornamento 2014 del Piano quanto di quella Intesa risultasse valido rispetto alle previsioni del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale in corso di approvazione.

L'Intesa suddetta prevedeva che l'Autorità Portuale modificasse gli elaborati trasmessi in data 16/01/2009; nel seguito sono riportate le modifiche richieste e l'attività di recepimento svolta nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano:

1. *L'individuazione delle zone D1 "zone per le attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale" di PRGC deriva dall'individuazione dello strumento sovraordinato regionale, pertanto le destinazioni ivi ammesse sono tassativamente quelle riconducibili alla normativa regionale di riferimento.*

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito tale indicazione individuando le zone D1 ricadenti entro l'ambito portuale e riportando le relative previsioni dello strumento urbanistico comunale.

2. *Per le zone D1 rientranti all'interno del perimetro del PRP e dell'ambito di competenza dell'EZIT gli interventi dovranno essere soggetti anche alle*

autorizzazioni e alle procedure di cui alla LR 25/02 “Disciplina dell’Ente Zone Industriale di Trieste” in quanto vigente, di ciò dovrà essere riportata specifica menzione all’interno delle Norme di Attuazione del PRP.

L’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito tale indicazione. All’interno della Parte seconda delle Norme Attuative, per le zone omogenee D1, è stata individuata la necessità della condivisione con l’EZIT di qualunque intervento di trasformazione per esse previsto.

- 3. Rispetto alle attuali previsioni di PRGC si rileva che il Piano del Porto ricomprende la viabilità principale di scorrimento all’interno delle zone omogenee non distinguendole quindi in modo autonomo; dovranno quindi il Comune e l’Autorità Portuale zonizzarle conformemente a quanto fatto per il raccordo autostradale interno al Porto Nuovo.*

L’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito tale indicazione. Negli elaborati grafici, infatti, la viabilità è stata individuata in maniera analoga a quanto fatto dal nuovo Piano Regolatore Generale Comunale, sia rispetto al tracciato che rispetto alle modalità grafiche di restituzione.

- 4. Per la viabilità, in particolare modo per il raccordo con la viabilità extraportuale, si rimanda alle considerazioni dell’allegata nota del 29 01 2009 del Servizio Mobilità e traffico (allegato “A”).*

L’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito le suddette indicazioni con particolare riferimento all’adozione di politiche di recupero della competitività su ferro, l’articolazione e la flessibilità dei trasporti su gomma privilegiando gli orari di morbida, nonché relativamente alla previsione di un collegamento tra il Porto Franco Vecchio ed il Porto Franco Nuovo di cui alla seconda parte delle Norme Attuative, Settore 2.

- 5. Con riferimento alle attuali previsioni di PRGC si rileva che il Piano del Porto non distingue l’area attualmente destinata a “zona per l’insediamento dei nomadi” dovrà quindi l’Autorità Portuale stralciare tale area dal PRP.*

L’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste non ha recepito tale indicazione in quanto non più contenute rispetto al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste.

- 6. Il Piano del Porto non recepisce parte dell’attuale zona ferroviaria, dovrà il PRP adeguarsi al recepimento dell’attuale area ferroviaria.*

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito tale indicazione tramite la revisione del limite dell'area ferroviaria.

7. *La previsione dell'Amministrazione comunale che prevede per l'area sita in prossimità del canale navigabile e censita nell'attuale PRGC come zona U3 "ex sedime destinato alla motorizzazione civile", l'assegnazione a zona D1 analoga alle aree attigue, previa rettifica del perimetro nord, conformandola quindi al PURG in quanto vigente.*

Il Piano Regolatore Portuale ha recepito tale indicazione, avendo assegnato alla suddetta area la destinazione D1 in conformità con quanto disposto dal PURG vigente.

8. *La previsione dell'Amministrazione comunale di recepire l'allegata richiesta di Acegas Aps del 24/07/2008 ampliando il perimetro dell'attuale area servizi del termovalorizzatore di via Errera.*

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito tale indicazione ampliando il perimetro dell'attuale area servizi del termovalorizzatore di via Errera.

9. *La previsione di un collegamento ciclabile che colleghi la Stazione di Campo Marzio all'attuale area prospiciente il Canale Ponte Rosso, sulla base dello studio di fattibilità "Fascia di ingombro dell'itinerario ciclabile in zona demaniale marittima" di cui al precedente incontro del Comune di Trieste/Autorità Portuale del 11/01/08 (allegato "C") nell'intesa che il Comune garantisca la sicurezza degli utilizzatori del collegamento ciclabile con particolare riguardo alla potenziale interferenza con le attività che si svolgeranno nel molo Bersaglieri.*

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito tale indicazione. All'interno della Parte seconda delle Norme Attuative, nelle zone omogenee delle Rive, ha introdotto la previsione della pista ciclabile in recepimento alle disposizioni del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale.

10. *La successiva previsione di una infrastruttura che crei un collegamento viario (con funzione sia portuale che urbana) tra l'area del Porto Vecchio e l'area del Porto Nuovo/Campo Marzio, senza interferire con l'attuale viabilità urbana delle Rive.*

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito tale indicazione. All'interno della Parte seconda delle Norme Attuative, per le zone omogenee relative alle Rive – Settore 2 - ha introdotto la previsione di una infrastruttura viaria di collegamento tra il Porto Franco Vecchio ed il Porto Franco

Nuovo, non interferente con l'attuale viabilità delle Rive, secondo quanto indicato dal nuovo Piano Regolatore Generale Comunale.

2.4.7 Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia (31/03/2014)

La Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia è stata presentata il 31/03/2014; è in corso di approvazione.

Nelle schede sintetiche denominate "Scenari di Piano" sono riportate le prospettive di sviluppo del territorio comunale per ciascuna delle Direttive individuate dal Consiglio Comunale nel 2009, come di seguito rappresentato:

- *Ambiente e paesaggio.* La Variante n. 31 si prefigge lo scopo di mettere a sistema tutti gli elementi "verdi" che connotano il territorio comunale, le aree naturali e le aree agricole, di dare corpo e sostanza alla rete ecologica comunale, realizzando così una fascia verde di cintura dell'abitato;
- *Abitare.* Il Piano individua con precisione i nuclei abitati che si allungano lungo la costa, al loro interno le parti antiche, di maggior pregio storico-architettonico, definendo, altresì, le aree di concentrazione dei maggiori interventi in termini di servizi da rendere alla collettività, ossia la zona di Muggia, con la predisposizione dell'Asse dei servizi ed Aquilinia,
- *Mobilità.* Il Piano individua come asse stradale strutturale la Grande Viabilità Triestina nella sua prosecuzione verso Koper, nonché la SP14 che, con andamento parallelo alla costa serve i nuclei abitati e produttivi. Da essa, inoltre, originano le diramazioni verso l'entroterra;
- *Sviluppo.* Il Piano affida lo sviluppo del territorio alla produzione, al commerciale, all'industria ed alla logistica, concentrate nella parte orientale del territorio comunale, nelle vicinanze dell'abitato di Aquilinia, nonché alla nautica da diporto e alla pesca, localizzate lungo la costa, ed allo sviluppo agricolo, nell'entroterra. In questo contesto il nuovo Terminal Ro-Ro Noghere riveste un ruolo determinante, nell'ottica anche del servizio che lo stesso può offrire alle attività produttive, volendo favorire lo sviluppo del trasporto via mare.

La suddetta Variante n. 31 si prefigge i seguenti obiettivi:

1. Limitare il consumo di suolo;
2. Riconsiderare lo sviluppo turistico in termini di sostenibilità e di fruizione pubblica;

3. Recuperare connessioni e percorsi;
4. Recuperare l'agricoltura tradizionale;
5. Tutelare il sistema idrografico;
6. Tutelare i beni culturali, ambientali e paesaggistici;
7. Non aumentare la popolazione insediabile;
8. Assicurare misure di riqualificazione della residenzialità e dei relativi servizi;
9. Sviluppare i temi dei trasporti via mare, via ferro, pubblici e transfrontalieri;
10. Ridefinire lo sviluppo commerciale, artigianale e di terziario;
11. Rilanciare la cantieristica ed i servizi da diporto;
12. Riqualificare l'area industriale;
13. Sviluppare il tema degli impianti a energie rinnovabili a servizio sia delle aresidenza che del territorio.

La porzione di ambito portuale ricadente entro il territorio di competenza del Comune di Muggia è, dalla suddetta Variante n. 31, così zonizzata:

- *Zona A1 – Centro storico primario*, che investe il centro storico di Muggia, situato nella parte orientale del litorale, caratterizzato dalla presenza di del Porto di Muggia destinato alla nautica da diporto ed alla pesca;
- *Zona B2 – Città consolidata*, situata immediatamente ad oriente del centro storico di Muggia, consistente in un breve tratto di costa in cui prevalgono elementi di recente costruzione;
- *Zona D3 – Zona produttiva, artigianale industriale di interesse comunale*, estesa su un tratto di litorale compreso tra la foce del Rio Ospio ad Est ed il centro storico di Muggia ad Ovest. Tale zona corrisponde all'area degli ex Cantieri dell'Alto Adriatico; nello specchio acqueo antistante è consentita la realizzazione di opere di difesa per la nautica da diporto;
- *Zona G1 – Attività ricettive “alberghiere”*, comprendente l'area di Porto San Rocco una moderna infrastruttura che accoglie unità nautiche da diporto;
- *Zona L1 – Attrezzature portuali*, interessante l'Area della ex – Raffineria Aquila (a), nella quale è prevista la realizzazione del Terminal Ro – Ro di Noghère, l'Area interrata prospiciente la Valle delle Noghère (b) ed, infine, l'Area prospiciente i gli ex-Cantieri dell'Alto Adriatico (c);

- *Zona S1 – Attrezzature per la viabilità ed i trasporto*, che riguarda alcuni tratti di costa, uno nelle vicinanze della foce del Rio Ospio, l'altro a Sud del centro storico di Muggia;
- *Zona S5 – Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto* che investe la sponda Ovest del Rio Ospio, il tratto di litorale compreso tra il centro storico di Muggia, ad Est, e il Porto San Rocco, ad Ovest, ed, infine, il tratto di litorale compreso tra il Porto di San Rocco, ad Est, e Punta Ronco ad Ovest.

Per le previsioni relative a ciascuna delle suddette aree si rimanda alle Norme Tecniche di Attuazione della Variante urbanistica generale n. 31 nelle quali sono individuate le funzioni ammesse e le relative prescrizioni urbanistiche ed edilizie nonché le modalità attuative.

La Variante n. 31 recepisce il profilo portuale dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste che, a sua volta, recepisce integralmente le previsioni della suddetta Variante sia come profilo a mare che come indicazioni a terra, rimandando direttamente alla Zonizzazione ed alla Norme Tecniche Attuative di quest'ultima, nonché a tutti gli elaborati costituenti, più in generale, ad eccezione delle Zone L che, al contrario, sono normate dal Piano Regolatore Portuale.

2.4.8 Intesa Comune di Muggia - Autorità Portuale di Trieste di cui alla delibera n. 35 del 27/04/2009

L'Intesa sul Piano Regolatore del Porto di Trieste tra l'Autorità Portuale ed il Comune di Muggia, di cui alla delibera comunale n. 35 del. 27/04/2009, definisce i seguenti impegni dell'Autorità Portuale:

- Per l'Area 1 – “Rio Ospio” del settore 6 Litorale di Muggia zonizzata con funzione caratterizzante U1 – Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione ed intrattenimento, ricettivo, è consentito l'insediamento di interventi pubblici o di interesse pubblico;
- La modifica della delimitazione dell'Area 2 – “Porto di Muggia” del settore 6 – “Litorale di Muggia” zonizzata con funzione caratterizzante N1 – Porti ed approdi per la nautica da diporto, in particolare per l'area compresa tra gli ex cantieri Alto Adriatico ed il Parcheggio Caliterna (via Battisti) in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia;

- L'eliminazione della previsione di un'autorizzazione e aree di parcheggio a monte della strada provinciale Area 2 – Porto di Muggia, in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia;
- La modifica della linea di costa dell'area compresa tra Porto San Rocco e Punta Ronco, in quanto il PRGC vigente del Comune di Muggia prevede un interrimento lungo la linea di costa a fini turistici;
- La verifica in sede di progetto e contestualmente allo sviluppo delle opere di Piano, della sostenibilità degli interventi in relazione alla viabilità.

Inoltre l'Autorità Portuale:

- Ribadisce che l'accesso all'ambito è costituito da quello posto a nord di via Flavia, dovendosi considerare l'accesso a Sud come esclusivamente di emergenza;
- Ribadisce che si attiverà affinché le modalità del raccordo tra l'accesso Nord e la grande viabilità siano oggetto di progettazione attraverso l'istituzione di un tavolo tecnico che dovrà necessariamente comprendere il Comune di Muggia e che, in ogni caso le sostituzioni adottate dovranno escludere ogni interferenze con la viabilità ordinaria e locale;
- Si impegna a promuovere il progetto del by - pass di Aquilinia, già sviluppato dal Comune di Muggia, e integrato con le opere necessarie per garantire l'accesso alle aree interessate dal Piano in quanto intervento di primaria importanza per lo sviluppo sostenibile dell'attività portuale;
- Si impegna a promuovere nelle sedi opportune il potenziamento della rete ferroviaria con lo scopo di trasferire una quota significativa di trasporto dalla gomma alla rotaia.

I primi punti di cui alla suddetta intesa non sussistono più in virtù delle modifiche che il Comune di Muggia ha apportato al proprio quadro pianificatorio di riferimento non più rappresentato dalla Variante urbanistica generale n. 15 bensì dalla Variante urbanistica generale n. 31 di cui si è detto. Relativamente ai punti inerenti la viabilità, invece, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce gli impegni presi avendoli inseriti nell'ambito delle Norme Attuative nella parte dedicata al Zona territoriale omogenea che descrive il Terminale Ro-Ro di Noghère.

3 NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE - AGGIORNAMENTO GIUGNO 2014

3.1 PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL TRAFFICO PORTUALE

Il presente paragrafo riassume, brevemente, gli obiettivi di sviluppo del traffico portuale perseguiti dall'Aggiornamento 2014 del Piano rimandando allo studio specialistico Volume C "Il traffico portuale", Aggiornamento 2014 per una conoscenza approfondita del tema. Tali obiettivi sono stati definiti con riferimento al lungo periodo, l'orizzonte di Piano, cui corrisponde l'assetto infrastrutturale definitivo delineato da Piano, ed al breve periodo, il 2020, al quale corrisponde un assetto definitivo intermedio. Nella definizione degli obiettivi suddetti si è tenuto conto della naturale evoluzione delle tendenze in atto, della specificità del Porto di Trieste e della relativa possibilità, avviando un percorso di tempestivo di crescita, di fornire un'offerta di infrastrutture tale da garantire al Porto stesso un adeguato livello di competitività rispetto ai porti dell'Alto Adriatico.

TIPO DI HANDLING	UNITÀ DI MISURA	2020	ORIZZONTE DI PIANO - OBIETTIVI
Merce convenzionale	Mt	0,9	1,5
Merce in container	Mt TEU	7 670.000	30 2.500.000
Ro – Ro + Ferry	Mt Veicoli commerciali	9 340.000	11,8 450.000
Rinfuse solide	Mt	3,5	3,5
Rinfuse liquide (escluso grezzo)	Mt	1,5	1,5
Traffico merci totali (escluso grezzo)	Mt	21,9	48,3
Petroli grezzo	Mt	45	45
Traffico merci totali	Mt	66,9	93,3

Gli assetti infrastrutturali di breve e lungo periodo, dunque, sono stati definiti sulla base degli obiettivi di sviluppo del traffico marittimo di cui alla tabella che precede valorizzando al massimo le potenzialità naturali e storiche del Porto, quali la posizione geografica ed i fondali naturali, al fine di assicurare adeguata disponibilità di accosti a mare ed aree a terra da dedicare al settore trainante delle merci unitizzate ed a quello tradizionale delle merci convenzionali.

Occorre poi sottolineare che l'assetto infrastrutturale di lungo periodo costituisce il massimo "involuppo" delle configurazioni possibili di Piano, la cui realizzazione potrà avvenire con

modalità e percorsi da individuare di volta in volta, attraverso fasi modulari successive compatibili con l'assetto finale e con il quadro economico generale e di settore (produzione, consumi e interscambio commerciale, investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto). Le fasi modulari proposte dell'Aggiornamento 2014 del Piano, che hanno valore orientativo e non vincolante, assicurano la piena funzionalità e sostenibilità di ciascun modulo opera in termini di configurazione e modello di esercizio e, di conseguenza, in termini di costi e benefici.

I benefici sono riassumibili in prima approssimazione nei seguenti:

- Economia del trasporto marittimo: con l'attuazione del Piano migliorerà il livello di servizio portuale che si tradurrà, nella catena del valore del trasporto marittimo, in una riduzione dello stesso;
- Economia dei servizi portuali e delle attività dirette e indotte nel retroterra portuale – con l'attuazione del Piano saranno incrementati i benefici per la collettività dei servizi portuali e delle attività dirette e indotte nel retroterra portuale sostanzialmente determinati dal valore aggiunto creato, costituito dagli utili per l'operatore delle attività e dalla riduzione dei costi logistici per gli utenti di tali attività;
- Traffico generato: con l'attuazione del Piano aumenterà la domanda, si genererà cioè un traffico addizionale a quello che comunque ci sarebbe in assenza del Piano, costituito, ossia quello cioè derivante dall'aumento della domanda di mobilità conseguente al miglioramento del livello di servizio.

3.2 OBIETTIVI INFRASTRUTTURALI ED AMBIENTALI GENERALI E SPECIFICI

Allo scopo di consentire la crescita del traffico marittimo di cui al paragrafo precedente, l'Aggiornamento 2014 del Piano si prefigge gli obiettivi infrastrutturali ed ambientali generali ed i relativi obiettivi specifici riportati nel seguito.

OG.1 - Recupero del rapporto porto-città:

- OS.1.1 - Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio - Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa;
- OS.1.2 - Settore 2 – Porto Doganale e Rive - Promozione della fruizione urbana del fronte mare consolidando il processo in atto di conversione delle funzioni portuali a portuali compatibili con quella urbana e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni del PRGC di Trieste;
- OS.1.3 - Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana;
- OS.1.4 - Settore 6 – Litorale di Muggia - Promozione della fruizione urbana del litorale consolidando la destinazione dello stesso a funzioni portuali compatibili con quelle urbane e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni della Variante n. 15 PRGC di Muggia entrata in vigore il 20/04/2001.

OG.2 - Riorganizzazione e sviluppo del “porto operativo” – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste

- OS.2.1 - Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo - Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci;
- OS.2.2 - Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola - Conservazione dell'attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale con particolare riferimento al traffico contenitori e miglioramento del servizio reso alle navi;
- OS.2.3 - Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère - Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale;
- OS.2.4 – Settore 5 - Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste;

- OS.2.5 – Settori 4,5 e 6 - Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città;
- OS.2.6 - Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali.

OG.3 - Tutela dell'ambiente

- OS.3.1 - Tutela dall'inquinamento acustico;
- OS.3.2 - Tutela della risorsa idrica;
- OS.3.3 – Tutela dell'ambiente marino;
- OS.3.4 – Tutela del suolo;
- OS.3.5 – Tutela del paesaggio e dei beni culturali;
- OS.3.6 - Tutela della aria e del cambiamento climatico;
- OS.3.7 – Gestione sostenibile dei rifiuti.

A ciascun obiettivo generale infrastrutturale ed ambientale di sviluppo ed ai relativi obiettivi specifici corrispondono determinate azioni di cui si dirà nel seguito; a conclusione della descrizione dei contenuti progettuali dell'Aggiornamento 2014 del Piano è riportata la tabella riepilogativa “Obiettivi infrastrutturali ed ambientali generali, specifici ed azioni correlate” di Piano.

3.3 ELABORATI COSTITUTIVI

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste è composto dai seguenti elaborati:

Relazione Generale – Aggiornamento Giugno 2014

Norme attuative – Aggiornamento Giugno 2014

Elaborati grafici:

- Tav. 0 –Piano Regolatore Portuale vigente – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 0a –Sovrapposizione tra PRP vigente e PRP proposto – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 0b –Reti stradali e ferroviaria di area vasta-Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 0c –Viabilità stradale e ferroviaria portuale e periportuale -Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 1 –Azzonamento funzionale – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014

- Tav. 2 –Regime delle aree – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 3 –Azzonamento funzionale – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 4 –Ambito portuale e regime delle aree – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 5 –Opere di Piano – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 5a –Reti stradali e ferroviaria di area vasta – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 5b –Viabilità stradale e ferroviaria portuale e periportuale -Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 6 –Settori portuali – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 7 – PRP – Sovrapposizione tra stato di riferimento e PRP proposto – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 8 –Casse di colmata ed escavi – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 9 –Vincoli – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 10 –Opere di Piano di breve periodo – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014

Studi specialistici:

- Volume A, Il porto fisico
- Volume B, Il porto operativo
- Volume C, Il traffico portuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Volume D, Le interazioni porto-città

Allegati:

- Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007
- Rapporto Integrato Sicurezza Portuale
- Integrazioni:
 - o ALL.1 – Integrazioni
 - o ALL.2 – Indagini – Relazione tecnica
 - o ALL.2 – P01 Planimetria di inquadramento dell'area di progetto
 - o ALL.2 – P02 Planimetria delle isopache del Top del Flysh
 - o ALL.2 – S01 Sezioni geologico interpretative
 - o ALL.2 – S02 Sezioni geologico interpretative

- ALL.3 – Dichiarazione di non contrasto del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti
- ALL.4 – Tav. 5 – Piano Regolatore del Porto di Trieste – Opere di Piano – Assetto di Piano
- ALL.5 – Tav. 5b – Piano Regolatore del Porto di Trieste – Opere di Piano – Assetto di Piano
- ALL.6 – Rapporto Integrato sulla sicurezza portuale – Integrazione in risposta alla nota del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 898 del 03/02/2010
- Studio Ambientale Integrato

Costituisce parte integrante del Piano la “Variante al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio” approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10/10/2007. La suddetta Variante è a sua volta composta dai seguenti elaborati:

Relazione generale

Norme tecniche di attuazione

Elaborati grafici di piano

- 2.1 Delimitazione circoscrizione portuale con l’individuazione dell’ambito in variante: Porto Vecchio
- 2.2 Regime delle aree – aree demaniali marittime
- 2.3 Zonizzazione comparti funzionali
- 2.4 Sistema dei vincoli sovraordinati e di nuova definizione
- 2.5.1 Profili regolatori prescrittivi e indicativi planimetrici
- 2.5.2 Profili regolatori prescrittivi e indicativi altimetrici
- 2.6.1 Spazi, aree di servizio ed attrezzature di uso collettivo - sistema della sosta
- 2.6.2 Spazi, aree di servizio ed attrezzature di uso collettivo - reti tecnologiche
- 2.7 Innessi urbani e infrastrutture di trasporto interne all’ambito Porto Vecchio
- 2.8 Aree oggetto di operazioni attuative unitarie: tipi di intervento

Elaborati integrativi di piano

- 3.1 Piano Regolatore Portuale vigente (estratto per l’ambito: Porto Vecchio)
- 3.2 Piano Regolatore Comunale vigente (estratto per l’ambito: Porto Vecchio)
- 3.3 Interconnessioni infrastrutturali con reti di trasporto terrestri esterne all’ambito Porto Vecchio, nella Provincia di Trieste (esistenti e programmate)

- 3.4 Interconnessioni con la rete stradale esterna all'ambito porto vecchio - P.G.T.U.
vigente: schema della circolazione (esistenti e programmate)
- 3.5 Vincoli puntuali e tipi di intervento per ogni u.m.i. e l.m.i.
- 3.6 Singole ipotesi di intervento – Schede

3.4 AMBITO PORTUALE

(Rif. Tav. 4 – Ambito portuale e regime delle aree – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

Il Porto di Trieste è commerciale ed industriale; ai sensi dell'art.4 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, esso afferisce alla 1° classe, 2° categoria.

Secondo quanto stabilito dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994, la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste è “costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa che va da Punta Ronco al torrente Bovedo”.

Dunque, l'ambito portuale, per la parte terra, è costituito dalle aree demaniali marittime individuate tramite il suddetto Decreto cui si aggiungono le seguenti aree patrimoniali:

- Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 1, 1.970,00 m²;
- Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 3, 10.000,00 m²;
- Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 4, 31.900,00 m²;
- Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 5, 205.780,00 m²;
- Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 6, 13.060,00 m².

nonché dalle ulteriori “Aree delle attività marittime e della logistica” L1 – Porto nuovo” del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, una situata a tergo dell'Arsenale San Marco, di circa 137.460,00 m², l'altra a Nord del Punto Franco Oli Minerali, di circa 27.420,00 m².

Per la parte a mare, l'ambito portuale è definito dall'Ordinanza n. 69/2001 del 04/07/2011 della Capitaneria di Porto di Trieste secondo cui lo specchio acqueo di competenza è ricompreso tra la linea di costa e la seguente spezzata:

- Congiungente Faro della Vittoria e Testata Nord della diga foranea del Porto Franco Vecchio;
- Diga foranea del Porto Franco Vecchio;
- Congiungente testata Sud diga foranea del Porto Franco Vecchio con testata Nord tratto settentrionale diga L. Rizzo;
- Tratto settentrionale della diga L. Rizzo;
- Congiungente testata Sud del tratto settentrionale e testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo;
- Congiungente testata Sud del tratto centrale e testata Nord del tratto meridionale della diga L. Rizzo;
- Tratto meridionale della diga L. Rizzo;

- Congiungente testata Sud tratto meridionale diga L. Rizzo con Punta Ronco.

Nell'assetto infrastrutturale di lungo periodo, dunque, il Porto di Trieste misura complessivamente circa 17.747.470,00 m² di cui circa 12.143.510,00 m² di specchio acqueo e 5.603.960,00 m² di aree a terra.

L'ambito portuale, per la parte a terra, nell'assetto infrastrutturale di lungo periodo, comprende le seguenti aree doganali:

- Area doganale ricadente nel Settore 1, 516.960,00 m²;
- Area doganale ricadente nel Settore 3, 1.596.540,00 m²;
- Area doganale ricadente nel Settore 4, 207.015,00 m².

3.5 “ARCHITETTURA” DEL PIANO

(Tav.6 – Settori portuali – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

L’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste delinea l’assetto di lungo periodo dell’infrastruttura portuale e le relative zone omogenee sotto il profilo funzionale.

Tenuto conto della considerevole estensione del Porto e della estrema varietà di “situazioni” che lo caratterizzano, soprattutto con riferimento alle relazioni che intercorrono tra il Porto e la Città, il Piano suddivide l’ambito portuale nei Settori di seguito elencati:

- SETTORE 1 - TERRAPIENO BARCOLA BOVEDO E PORTO FRANCO VECCHIO;
- SETTORE 2 - PORTO DOGANALE E RIVE;
- SETTORE 3 - RIVA TRAIANA E PORTO FRANCO NUOVO;
- SETTORE 4 - ARSENALE SAN MARCO, SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA E MOLO VIII ED AREA DELLA FERRIERA DI SERVOLA;
- SETTORE 5 - PUNTO FRANCO OLI MINERALI, CANALE INDUSTRIALE E VALLE DELLE NOGHIERE;
- SETTORE 6 - LITORALE DI MUGGIA.

L’Aggiornamento 2014 del Piano è articolato in tre livelli, il livello strutturale, il livello funzionale e quello localizzativo, come di seguito rappresentato:

- *A livello strutturale* l’Aggiornamento 2014 del Piano delinea gli obiettivi infrastrutturali ed ambientali da perseguire con riferimento alle prospettive di sviluppo del traffico marittimo per il lungo periodo. Tali prospettive, come si è detto, sono state definite per i diversi settori merceologici e tengono conto del posizionamento del Porto di Trieste nell’ambito del sistema commerciale marittimo e, più in generale, del sistema trasportistico e logistico nazionale, internazionale e locale.
- *A livello funzionale* l’Aggiornamento 2014 del Piano articola i Settori portuali in zone omogenee sotto il profilo funzionale atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi infrastrutturali ed ambientali perseguiti. L’articolazione dell’ambito portuale “L” in zone omogenee sotto il profilo funzionale tiene conto delle indicazioni del PURG 1978 e di quelle della L. 84/94, art. 4. Ciascuna zona omogenea è individuata in relazione alla funzione caratterizzante cui è destinata; con riferimento al carattere multifunzionale dell’infrastruttura, poi, per ciascuna di esse sono anche fornite le funzioni ammesse.

- A *livello localizzativo*, l'Aggiornamento 2014 del Piano fornisce, per ciascuna zona omogenea che compone i diversi Settori nei quali è articolato l'ambito portuale "L", gli interventi ammessi sia per le opere a mare che per le opere a terra, nonché i relativi parametri urbanistici ed edilizi. I parametri urbanistici ed edilizi forniti sono: la Superficie territoriale (St) che restituisce l'estensione superficiale dei Settori, la Superficie fondiaria (Sf) riferita alle singole zone omogenee, la Superficie coperta (Sc) corrispondente alla proiezione sul piano orizzontale di tutte le parti edificate a terra, il Rapporto di copertura urbanistico (Rc) che esprime la relazione che intercorre tra la Superficie coperta (Sc) e la Superficie fondiaria (Sf), la Superficie lorda di pavimento (Sf) corrispondente alla somma dei piani fuori terra degli edifici considerati, nonché l'altezza massima, le distanze minime, la Superficie permeabile (Sp) corrispondente alla quota di Superficie fondiaria (Sf) da mantenere permeabile in modo profondo alle acque meteoriche ed il relativo Rapporto di permeabilità (Rp) ed, infine, il Verde (V) come quota della Superficie fondiaria (Sf) da destinare alle opere a verde.

Relativamente ai parcheggi l'Aggiornamento 2014 del Piano rimanda a quanto stabilito dalla Variante dedicata nel caso del Porto Franco Vecchio, a quanto indicato dagli strumenti di pianificazione urbanistica generali dei Comuni di Muggia e di Trieste, rispettivamente per i Settori 2 e 6. Relativamente ai Settori 3, 4 e 5 stabilisce che la destinazione d'uso a parcheggio è consentita in tutte le zone omogenee nelle quali debbono essere previsti parcheggi stanziali e di relazione per gli interventi di nuova costruzione ed ampliamento (limitatamente alla volumetria aumentata), secondo i seguenti parametri:

- Parcheggi stanziali: 1 posto auto/2 addetti, con un min. di 1 posto auto
- Parcheggi di relazione: 10% SIp

Qualora non fosse possibile realizzare i suddetti parcheggi nelle aree di loro pertinenza, gli stessi possono esser localizzati entro un raggio di 1.000,00 m dall'intervento.

In linea generale le opere a terra la cui realizzazione è consentita sono relative alle attività ammesse in ciascuna zona omogenea. Ad esclusione di eventuali prescrizioni particolari di cui alla Parte seconda delle Norme Attuative, per la zona omogenea portuale L – Commerciale C e la zona omogenea portuale L – Industriale I, sono ammesse costruzioni ad uso produttivo (magazzini, depositi, silos, opifici, laboratori, ...) impianti anonari, impianti tecnologici, attrezzature per l'assistenza socio-sanitaria, locali ed attrezzature ricreative, con esclusione

degli edifici ad uso di abitazione eccetto quelli adibiti ad alloggio di custodia nella misura di un alloggio per lotto; strade, piazzali e parcheggi; aree a verde ed impianti generali; attrezzature per il carico/scarico e la movimentazione delle merci.

Secondo quanto disposto dall'art. 51 del PURG 1978, nell'ambito dei nuovi insediamenti di carattere portuale a 100,00 m² di Superficie lorda di pavimento (Slp) di edifici di nuova costruzione deve corrispondere la quantità minima di 40,00 m² di aree a verde. L'area a verde così determinata risulta aggiuntiva rispetto alla eventuale Superficie permeabile derivata dall'applicazione del Rapporto di permeabilità (Rp).

3.6 ASSETTO INFRASTRUTTURALE

(Rif. Tav.3 – Azzonamento funzionale – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

L'assetto infrastrutturale del Porto di Trieste di lungo periodo definito dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste tiene conto dell'articolazione dell'infrastruttura in due macro-zone, il porto urbano ed il porto operativo, ed è descritto con riferimento ai Settori costituenti l'ambito portuale "L", come di seguito indicato.

SETTORE 1 - TERRAPIENO BARCOLA BOVEDO E PORTO FRANCO VECCHIO

Situato nell'estremità Nord del Porto di Trieste, comprende il litorale di Barcola ed il Porto Franco Vecchio; insieme al Settore 2 – Porto Doganale e Rive, esso costituisce il porto storico, ossia la parte originaria del Porto di Trieste.

Il porto storico, per la prossimità alla parte più antica della città e per le caratteristiche strutturali non più pienamente rispondenti alle esigenze del traffico marittimo contemporanei, è da tempo soggetto ad un processo di dismissione e di riconversione da usi eminentemente portuali ad usi portuali compatibili con quelli urbani.

L'Aggiornamento 2014 Piano Regolatore del Porto di Trieste assume per il Settore 1 il seguente obiettivo generale di sviluppo:

- Recupero del rapporto porto-città.

L'obiettivo specifico correlato è:

- Recupero e riqualificazione degli spazi e delle strutture esistenti di valore storico-monumentale in attuazione della Variante al PRP approvata con Decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia in data 10/09/2007.

Relativamente al Settore 1, il Piano recepisce integralmente la "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio", approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10/10/2007.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 1 misurerà 622.270,00 m².

Il Settore 1 è caratterizzato dalle seguenti opere a mare e relative aree a tergo dedicate:

- Molo 0;
- Molo I;
- Adria Terminal;
- Molo II;
- Molo III;
- Molo IV;

- Diga foranea di protezione.

Con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste (Sistemi, ambiti e flessibilità strutturale) è prevista la realizzazione di un collegamento in galleria tra il Porto Franco Vecchio ed il Porto Franco Nuovo.

SETTORE 2 – PORTO DOGANALE E RIVE

Il Settore 2 comprende il tratto di costa urbano esteso per circa 1,00 km fra il Porto Franco Vecchio e il Porto Franco Nuovo. Il Settore 2, insieme al Settore 1, come si è detto, costituisce la parte originaria del Porto di Trieste, l'affaccio a mare di Trieste; è situato in prossimità dei luoghi e degli edifici più rappresentativi della città, quali Piazza Unità d'Italia, Piazza Venezia ed il Canale Grande.

Tale Settore è imperniato sull'asse viario costiero di Corso Cavour, Riva del Mandracchio, Riva Nazario Sauro, Riva Tommaso Gulli, Riva Grumula, Via Ottaviano Augusto, Molo Fratelli Bandiera e Riva Traiana fino all'ingresso al Porto Franco Nuovo; da tempo, ormai, ospita prevalentemente attività di tipo urbano.

Per il Settore 2 – Porto Doganale e Rive l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste persegue il seguente obiettivo generale di sviluppo:

- Recupero del rapporto porto-città.

Al suddetto obiettivo generale corrispondono i seguenti obiettivi specifici:

- Promozione della fruizione urbana del fronte mare consolidando il processo in atto di conversione delle funzioni portuali a portuali compatibili con quella urbana e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste;
- Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana.

Relativamente al Settore 2, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce i contenuti del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste e lo inquadra nell'ambito delle seguenti zone omogenee:

- Zone G1b – Balneare turistico;
- Zone L1b – Porto urbano – rive;
- Zone SI – Attrezzature per la viabilità ed i trasporti.

Il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste (Sistemi, ambiti e flessibilità strutturale), inoltre, prevede la realizzazione di un collegamento in galleria tra il Porto Franco Vecchio ed il Porto Franco Nuovo.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 2 misurerà 194.550,00 m².

Il Settore 2 è caratterizzato dalle seguenti opere a mare e dai relativi spazi a terra dedicati:

- Molo Audace, lungo 240,00 m e largo 23,00 m;
- Molo dei Bersaglieri, lungo 380,00 m e largo 100,00 m;
- Molo della Peschiera, 160,00 m e largo 30,00 m;
- Molo Venezia, 200,00 m e largo 22,00 – 23,00 m;
- Molo Sartorio, 140,00 m e largo 20,00 – 45,00 m;
- Pontile Istria, lungo 120,00 m e largo 25,00 m;
- Molo Fratelli Bandiera, delimitante il bacino della Sacchetta.

La configurazione delle opere a mare di lungo periodo relativa al Settore 2, dunque, rimarrà invariata, a meno dell'intervento di allungamento del Molo Bersaglieri necessario ad adeguare gli accosti alle esigenze delle navi da crociera di grandi dimensioni. Ad esclusione, dunque, del suddetto Molo Bersaglieri, tale Settore è destinato alla funzione urbana, con esse, alla nautica da diporto.

SETTORE 3 - RIVA TRAIANA E PORTO FRANCO NUOVO

Il Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo è compreso tra il sistema delle Rive a Nord e l'Arsenale San Marco a Sud. Con esso ha inizio il porto operativo, ossia la porzione di infrastruttura “non - permeabile” alla città per ragioni di operatività e sicurezza interne che si estende fino alla Valle delle Noghere.

Il porto operativo è costituito, oltre che dal Settore 3, anche dal Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII e Ferriera di Servola e dal Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere. Per questa ragione il Settore 3, insieme ai Settori 4 e 5, corrisponde all'area L1a – Porto Nuovo del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste secondo cui: “In tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali. I parametri urbanistico-edilizi saranno definiti in sede di pianificazione da parte degli Enti pubblici ai quali le leggi statali e regionali attribuiscono specifiche funzioni di pianificazione territoriale in relazione ai fini istituzionali. La zona è soggetta al Piano Regolatore Portuale ai sensi della L. 84/1994, limitatamente alle aree di demanio marittimo e

al Piano Infraregionale dell'EZIT (PTI) nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale”.

Gli scambi tra il porto operativo, Settori 3, 4 e 5, e la città si verificano in corrispondenza dei varchi portuali, stradali e ferroviari.

Il Settore 3 è accessibile a Nord, dalla Riva Traiana, a Sud dalla Grande Viabilità Triestina (GVT).

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste introduce, per il Settore 3, il seguente obiettivo generale di sviluppo:

- Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste.

L'obiettivo specifico correlato è:

- Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci.

La mobilità ferroviaria del Settore fa riferimento allo scalo di Trieste Campo Marzio, impianto di attestazione dei treni da e per le linee esterne attraverso la linea di “cintura” in galleria (galleria di “circonvallazione”) che collega Trieste Campo Marzio a Trieste Centrale e direttamente alla linea Trieste-Monfalcone, con la piena integrazione ferroviaria del collegamento diretto esistente fra lo scalo di Trieste Campo Marzio ed il valico di frontiera di Ferneti-Villa Opicina.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 3 misurerà 1.672.810,00 m².

Il Settore 3 sarà costituito oltre che dalla Riva Traiana, dall'Unione dei Moli V e VI, dalla Piattaforma a Nord del Molo VII e del Molo VII stesso secondo quanto nel seguito indicato:

- *Riva Traiana:*
Banchina Nord: 320,00 m, profondità all'accosto: circa -12,00 m s.l.m.m.;
Banchina Sud: 350,00 m, profondità all'accosto: da - 10,00 a -15,00 m s.l.m.m.
- *Unione Moli V e VI:*
Banchina Nord, lunghezza: 380,00 m, profondità all'accosto: circa - 10,00 m s.l.m.m.;
Banchina Ovest, lunghezza: 650,00 m, profondità all'accosto: circa - 17,00 m s.l.m.m.;
Banchina Sud, lunghezza: 1.030,00 m, profondità all'accosto: da - 12,00 a -19,00 m s.l.m.m.
- *Nuova Piattaforma a Nord del Molo VII*, lunghezza: 410,00 m, profondità all'accosto: da - 10,00 a - 15,00 m s.l.m.m.

○ *Molo VII:*

Banchina Nord, lunghezza: 1.270,00 m, profondità all'accosto: da - 15,00 a - 18,00 m s.l.m.m.;

Banchina Ovest, lunghezza: 420,00 m, profondità all'accosto: circa - 20,00 m s.l.m.m.;

Banchina Sud, lunghezza: 1.570,00 m, profondità all'accosto: da - 17,00 a - 20,00 m s.l.m.m.;

Radice, dente di accosto per Ro-Ro.

Gli interventi a mare di maggior rilievo riguardano, per l'appunto, l'unione dei Moli V e VI e l'allungamento del Molo VII.

Il Settore 3 è caratterizzato dalla presenza di numerosi edifici (uffici, depositi, magazzini, ...).

Il Piano individua le categorie di intervento per l'edilizia esistente e consente la realizzazione di nuova edilizia in ragione degli ampliamenti delle superfici operative previste come illustrato nel successivo paragrafo.

La viabilità interna ha andamento Nord-Ovest/Sud-Est; in prossimità del confine è presente ed operativo il fascio ferroviario di servizio al Settore stesso.

Il Settore 3 è destinato, in generale, alla funzione commerciale, merci convenzionali, contenitori, Ro-Ro e Ferry e rinfuse solide; è accessibile direttamente dalla Grande Viabilità Triestina.

SETTORE 4 - ARSENALE SAN MARCO, SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA, MOLO VIII ED AREE A SERVIZIO DELLA FERRIERA DI SERVOLA

Il Settore 4 è ubicato tra il Porto Franco Nuovo a Nord ed il Terminale SIOT a Sud. Esso comprende:

- Arsenale di San Marco, accessibile da via Campi Elisi, via San Marco e Via Karl Ludwig Von Bruck;
- Scalo Legnami e Piattaforma Logistica, attualmente accessibili da via Bartolomeo d'Alviano e via degli Alti Forni; nel lungo periodo sarà servita dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione;
- Molo VIII che, nel lungo periodo sarà servita dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione;

- Aree della Ferriera di Servola, attualmente accessibili da via Valmaura; nel lungo periodo le stesse saranno accessibili dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione.

La viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione che figura nell'assetto infrastrutturale di lungo periodo, dunque, è accessibile da via Errera e serve il porto operativo, Settori 4 e 5 in particolare. Il Settore 4, insieme ai Settori 3 e 5, costituisce il porto operativo, motivo per cui il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste lo inquadra come area L1a – Porto Nuovo.

Il Settore 4 è delimitato, lato terra, dal tracciato della rete ferroviaria costiera e dalla rete viaria urbana che, insieme, costituiscono una cesura fisica tra il porto e la città.

Di particolare rilevanza, nella zona dell'Arsenale San Marco, è la presenza di edifici di valore storico ed artistico, tra cui la Torre dei Lloyd, sede dell'Autorità Portuale, oltre ai quattro bacini di carenaggio di varie dimensioni.

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste assume per il Settore 4 il seguente obiettivo generale di sviluppo:

- Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste.

A tale obiettivo generale corrispondono i seguenti obiettivi di sviluppo specifici:

- Conservazione dell'attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale con particolare riferimento al traffico contenitori e miglioramento del servizio reso alle navi;
- Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città;
- Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali.

Le diverse parti costituenti il Settore 4 saranno accessibili tramite la viabilità portuale dedicata ad andamento parallelo alla costa accessibile, per l'appunto, da via Errera.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 4 misurerà circa 1. 897.360,00 m².

Il Settore 4, nel lungo periodo, sarà costituito dalla seguenti opere:

- *Arsenale San Marco*, comprendente le opere e le strutture della cantieristica navale;
- *Banchina per la pesca professionale*, lunghezza: 250,00 m, profondità all'accosto: - 5,00 m s.l.m.m.;
- *Scalo Legnami*, lunghezza: 400,00 m, profondità all'accosto: - 10,00 m s.l.m.m.;
- *Piattaforma Logistica*, lunghezza: 360,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m.;

- *Molo VIII:*
 Banchina Nord, lunghezza: 1.200,00 m, profondità all'accosto: da - 15,00 a - 18,00 m s.l.m.m.;
 Banchina Ovest, lunghezza: 750,00 m, profondità all'accosto: - 18,00 m s.l.m.m.;
 Banchina Sud, lunghezza: 1.200,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m.
- *Banchina Ferriera, lunghezza: 405,00 m, profondità all'accosto: - 10,00 m s.l.m.m.*
- *Centro servizi portuali generali, comprendente il complesso di opere, a mare ed a terra, necessarie ad ospitare i servizi portuali*

Inoltre, l'Aggiornamento 2014 del Piano prevede un bacino di evoluzione di circa 600,00 m di diametro, pari all'incirca ad 1,5 volte la lunghezza delle più grandi navi portacontainer, nello specchio acqueo antistante al Molo VIII. Tale bacino di evoluzione è posto alla profondità di - 18,00 m s.l.m.m. L'intervento a mare di maggior rilievo consiste nella realizzazione del Molo VIII.

Relativamente alle opere a terra sono individuati gli interventi ammessi sugli edifici esistenti e la nuova edilizia realizzabile in ragione degli ampliamenti previsti ed illustrati nel successivo paragrafo.

Il Settore 4 è destinato alla funzione portuale commerciale, con particolare riferimento ai contenitori, ad alla funzione portuale industriale, nella quale sono ammesse, oltre alla movimentazione, attività di produzione e trasformazione delle merci. In tale Settore è anche prevista la realizzazione del Centro servizi portuali che ospiterà le unità navali di servizio al Porto. Tale Settore sarà dotato di una nuova viabilità portuale dedicata, con accesso da via Caboto, via Mancante e via Errera che servirà tutte le zone portuali fino allo Scalo Legnami, ed infine, del nuovo fascio ferroviario realizzato nella zona dello Scalo Legnami.

SETTORE 5 - PUNTO FRANCO OLI MINERALI, CANALE INDUSTRIALE E VALLE DELLE NOGHERE

Il Settore 5 si estende dalla Ferriera di Servola a Nord ed il litorale di Muggia a Sud. Comprende, di fatto, l'estremo limite orientale del sistema di attività commerciali ed industriali svolte nel Porto di Trieste, così costituito:

- Punto Franco Oli Minerali (Terminale SIOT e Depositi Costieri Trieste - DCT), accessibile da via Valmaura, via della Pileria e via del Rio Primaria;
- Area ex-Esso, accessibile da via Mancante e via Errera;
- Canale Navigabile, accessibile da via Caboto e via Malaspina.

Con riferimento all'assetto infrastrutturale di lungo periodo, tali aree saranno servite dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione per il porto operativo, Settori 4 e 5 in particolare.

Insieme ai Settori portuali 3 e 4, il Settore 5 costituisce il porto operativo; nella parte Nord, fino all'estremo limite meridionale del Canale Industriale, il Settore ricade nel territorio del Comune di Trieste, per la restante parte nel territorio del Comune di Muggia.

Nel Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste il Settore figura come area L1a – Porto nuovo; nella Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia, è individuata la zona L1 – Attrezzature portuali, a) Area dell'ex Raffineria Aquila.

Numerose le aree gravate da problematiche di carattere ambientale presenti nel Settore. Si tratta di aree bonificate e/o da bonificare, dismesse e/o sottoutilizzate che, nel complesso, rappresentano un'opportunità importante per lo sviluppo futuro del Porto.

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste individua per il Settore 5 il seguente obiettivo generale di sviluppo:

- Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste.

Al suddetto obiettivo generale sono correlati i seguenti obiettivi specifici:

- Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale;
- Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste;
- Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città;
- Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali.

La realizzazione delle opere marittime in questa zona del Porto è 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, al fine di evitare lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinanti.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 5 misurerà 951.100,00 m².

Il Settore 5 sarà caratterizzato dal seguente assetto infrastrutturale a mare:

- *Terminale SIOT;*
- *Banchina ex-esso, lunghezza: 924,00 m, profondità all'accosto: circa - 7,00 m s.l.m.m.;*
- *Canale Industriale:*

Banchina Nord, lunghezza: 930,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.;

Banchina Est, lunghezza 170,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.;

Banchina Sud, lunghezza: 675,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.

- *Terminale Ro-Ro Noghere:*

Banchina Nord, lunghezza: 1.290,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m.;

Banchina Ovest, lunghezza: 290,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m.

Il Terminal Ro-Ro Noghere costituisce l'intervento di maggior rilievo per il Settore considerato. Per le opere a terra il Piano fornisce gli interventi di trasformazione consentiti per l'edilizia esistente ed individua l'edilizia realizzabile in ragione degli ampliamenti previsti ed illustrati nel successivo paragrafo.

Il Settore 5 è destinato in parte (Terminal SIOT ed area ex-Esso) alla funzione portuale industriale, in parte (Terminale Ro-Ro) alla funzione portuale commerciale, Ro-Ro e Ferry in particolare. Completano il quadro degli interventi l'approfondimento dei fondali nel Canale Industriale (quota di progetto: - 12,00 m. s.l.m.m.) e nella porzione di specchio acqueo antistante la banchina Nord del Terminal Ro-Ro di Noghere (quota di progetto: - 13,00 m. s.l.m.m.), nonché la realizzazione delle strade di accesso al suddetto Terminal. Il nuovo Terminal Ro-Ro disporrà di accessi dedicati da Est e da Sud (emergenza).

SETTORE 6 - LITORALE DI MUGGIA

Il Settore 6 conclude a Sud il Porto di Trieste e si estende per circa 3,00 km lungo la costa, nel territorio del Comune di Muggia. La Strada Provinciale n. 14, che serve tutta la zona costiera, costituisce, al tempo stesso, elemento di cesura tra il fronte mare e l'abitato retrostante.

Per il Settore 6 l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste assume il seguente obiettivo generale di sviluppo:

- Recupero del rapporto porto-città.

Ad esso corrisponde il seguente obiettivo specifico di sviluppo:

- Promozione della fruizione urbana del litorale consolidando la destinazione dello stesso a funzioni portuali compatibili con quelle urbane e/o alla funzione urbana stessa secondo quanto previsto dallo strumento urbanistico comunale vigente.

Per il Settore 6 il Piano Regolatore del Porto di Trieste rimanda alle previsioni della Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia.

3.7 ARTICOLAZIONE DELL'AMBITO PORTUALE IN ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE

(Rif. Tav.3 – Azzonamento funzionale – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

L'articolazione in zone omogenee sotto il profilo funzionale tiene conto delle indicazioni del PURG 1978, di quelle degli strumenti di pianificazione dei Comuni di Trieste e Muggia, nonché di quanto disposto dall'art.4, comma 3, della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni. Ne consegue che l'ambito portuale "L" è articolato in zone omogenee sotto il profilo funzionale individuate con riferimento alla destinazione funzionale caratterizzante l'accosto cui si riferiscono.

Nel seguito, dunque, sono dapprima riportate le funzioni portuali individuate dell'Aggiornamento 2014 del Piano e, successivamente, ai fini di una maggiore chiarezza espositiva, il complesso delle zone omogenee funzionali costituenti l'ambito portuale con riferimento ai Settori portuali di appartenenza. La descrizione delle zone omogenee è completata dall'indicazione delle funzioni ammesse, che fa riferimento alla condizione di multifunzionalità che connota il Porto Trieste, e dagli interventi consentiti sia per le opere a mare che per le opere a terra, nonché dai relativi parametri urbanistici ed edilizi.

Funzioni individuate dal Piano sono quelle di cui all'art.4, comma 3, della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni

Funzione portuale L – Commerciale C

Comprende le attività di movimentazione e stoccaggio riguardanti le merci convenzionali (prodotti forestali, autoveicoli, carichi eccezionali ecc.), i contenitori, le rinfuse solide e liquide, nonché le attività di manipolazione e distribuzione delle merci (logistica). E' articolata come di seguito indicato:

- *Funzione L.C1 - Portuale commerciale - Merci convenzionali* cui sono destinate alcune zone omogenee situate nel Settore 3, all'interno del Porto Franco Nuovo, per un totale di circa 9.600,00 m²;
- *Funzione L.C2 - Portuale commerciale - Contenitori Lo-Lo* cui sono destinate una zona omogenea nel Settore 3, corrispondente al Molo VII, ed una zona omogenea nel Settore 4, corrispondente al Molo VIII; si tratta della funzione "chiave" rispetto alle previsioni di sviluppo del Porto, per un totale di 1.516.020,00 m² di superfici dedicate;

- *Funzione L.C3 - Portuale commerciale - Ro-Ro* cui è destinata la zona omogenea della Riva Traiana nel Settore 3 ed quella del nuovo Terminale Ro-Ro di Noghère nel Settore 5, per un totale di 467.980,00 m²;
- *Funzione L.C4 - Portuale commerciale – Mista* cui sono destinate le zone omogenee dell'Unione di Molo V e VI nel Settore 3, dello Scalo Legnami e della Piattaforma Logistica, la zona omogenea delle banchine del Canale Industriale nel Settore 4, nonché la zona omogenea lungo le sponde del Canale Industriale per un totale di 1.015.840,00 m²;
- *Funzione L.C5 - Portuale commerciale - Rinfuse solide* che impegna la zona omogenea situata presso la radice, lato Sud, dell'Unione dei Moli V e VI nel Porto Franco Nuovo, Settore 3, per circa 20.310,00 m²;
- *Funzione L.C6 - Portuale commerciale – Logistica* cui sono destinate alcune zone omogenee nel Porto Franco Nuovo, Settore 3, per un totale di 52.775,00 m².

Le funzioni di cui sopra sono comprensive delle seguenti attività connesse e servizi complementari:

- Attività direzionali, amministrative e di controllo;
- Attività economiche e commerciali;
- Attività di manutenzione, riparazione e ricovero di mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste, nonché le zone di accumulo per veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali, i varchi e la viabilità portuale, la rete ferroviaria – raccordi e parchi binari – in area demaniale e comunque di servizio al Porto.

Funzione portuale L – Industriale I

Comprende le attività economiche produttive di tipo industriale collegate alle attività portuali, dunque, oltre alle attività di movimentazione e stoccaggio, anche la trasformazione. Tra queste rientrano, in particolare, le attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione, fornitura ed allestimento navale e le attività siderurgiche. E' articolata come di seguito indicato:

- *Funzione L.II - Portuale industriale - Cantieristica navale* cui è destinata la zona omogenea dell'Arsenale San Marco nel Settore 4, per un totale di circa 161.665,00 m²;
- *Funzione L.I2 - Portuale industriale - Prodotti petroliferi o energetici* cui sono destinate la zona omogenea che racchiude, il Terminale SIOT e di Depositi Costieri di

Trieste (DCT) e quella che comprende l'area ex Esso, entrambe nel Settore 5, per un totale di 356.652,00 m²;

- *Funzione L.I3 – Portuale industriale – Prodotti generici* cui sono destinate due zone omogenee nel Settore 4, quella a tergo dell'Arsenale San Marco e quella delle aree a servizio della Ferriera di Servola e, nel Settore 6, la zona omogenea dell'area interrata prospiciente la Valle delle Noghère, per un totale di 421.362,00 m².

Le funzioni di cui sopra sono comprensive delle seguenti attività connesse e servizi complementari:

- Attività direzionali, amministrative e di controllo;
- Attività economiche e commerciali;
- Attività di manutenzione, riparazione e ricovero di mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste, nonché le zone di accumulo per veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali, i varchi e la viabilità portuale, la rete ferroviaria – raccordi e parchi binari – in area demaniale e comunque di servizio al porto;
- Attività di manipolazione e trasformazione delle merci rientranti nei diversi cicli produttivi;
- Attività connesse alla produzione dei componenti, ai servizi ed all'assistenza.

Funzione portuale L- di servizio Passeggeri P

Relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere ed ai traghetti, compresi i traghetti misti merci/passeggeri, è articolata come di seguito indicato:

- *Funzione L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere* cui è destinata la zona omogenea del Molo Bersaglieri presso il Settore 2, per circa 37.690,00 m²;
- *Funzione L.P2 - Portuale passeggeri - Traghetti passeggeri e merci* cui è destinata la zona omogenea presso la radice del Molo VII nel Settore 3, di circa 35.490,00 m².

La funzione portuale L – Passeggeri P è comprensiva delle attività commerciali e turistico ricettive (alberghi, pensioni, attrezzature per l'accoglienza, per la cultura, congressuali, per lo spettacolo e lo sport), integrate al servizio reso alle navi da crociera ed alle navi traghetto.

Le funzioni di cui sopra sono comprensive delle seguenti attività connesse e servizi complementari:

- Attività direzionali, amministrative e di controllo;
- Attività economiche e commerciali;

- Attività commerciali e turistico ricettive (alberghi, pensioni, attrezzature per l'accoglienza, per la cultura, congressuali, per lo spettacolo e lo sport), integrate al servizio reso alle navi da crociera ed alle navi traghetto.

Funzione portuale L - Pesca professionale Pe

Comprende, oltre all'attività di pesca professionale, i servizi connessi (ormeggio, manutenzione e riparazione imbarcazioni, movimentazione e stoccaggio del pescato, vendita del pescato, ecc.) svolte secondo quanto indicato dagli Organi competenti in materia.

- *Funzione L.Pe – Portuale – Pesca professionale* cui è destinata una zona omogenea nel Settore 4, a Nord dello Scalo Legnami, di circa 11.220,00 m².

L'Ordinanza n. 12/2009 della Capitaneria di Porto, vigente al 2014, individua le zone di pesca A, B, C e D interne ed esterne all'ambito portuale, ed ammette i seguenti sistemi di pesca:

- Reti derivanti di tipo "melanide", per cui deve essere obbligatoriamente presente l'unità da pesca;
- Reti da posta fissa di fondo o nasse che debbono essere opportunamente segnalate;
- Reti a circuizione con fonti luminose subacquee. In questo caso la pesca può essere esercitata giornalmente da un massimo di 10 unità da pesca in base ad una lista predisposta dalla Capitaneria di Porto sulla base delle domande pervenute. L'attività può essere svolta tutti i giorni dell'anno escludendo l'arco di tempo che intercorre tra le 17.00 del sabato e le 17.00 della domenica ed assumendo come limite massimo mensile di quantitativo pescato 300 (trecento) quintali.

L'attività di pesca a scopo sportivo nelle acque demaniali marittime dell'ambito portuale di Trieste, esercitata sia bordo di unità da diporto che da terra, è regolamentata dall' Ordinanza della Capitaneria di Porto di Trieste n. 166/2010.

Funzione portuale L – Urbana U

Relativa alle zone del demanio marittimo in cui sono svolte attività portuali che rivestono un prevalente significato urbano, è articolata come di seguito indicato:

- *Funzione L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto* cui è destinata la zona omogenea presso il Molo Fratelli Bandiera, Settore 2, e la zona omogenea orientale del Settore 6, di circa 61.215,00 m²;
- *Funzione L.U2 – Portuale urbana – Rive*, cui è destinata una zona omogenea presso il Settore 2, di circa 80.750,00 m²;

- *Funzione L.U3 – Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi* cui è destinata la zona omogenea situata nella parte Sud-occidentale del Molo Fratelli Bandiera, nel Settore 2, di circa 20.750,00 m²,

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, in particolare, la funzione L.U3 – Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi comprende le attività artigianali di servizio, i servizi e le attrezzature collettive (superfici di unità immobiliari o aree destinate a opere pubbliche o di pubblico interesse), le attività commerciali al dettaglio e le direzionali ricreative (superfici di unità immobiliari destinate a dancing, discoteche, sale singole e multiple cinematografiche e teatrali, *beauty farms* e attività per la rigenerazione del corpo diverse da quelle per la diagnosi e la cura sanitaria e la riabilitazione riconosciute dalla legge, nonché le superfici anche di unità immobiliari destinate agli impianti ed alle attrezzature sportive, tutte di natura privata, quali campi da gioco, piscine, maneggi, golf escluse le residenze). Ammette anche le attrezzature e gli impianti connessi all'esercizio dell'attività nautica da diporto.

Funzione portuale L – Servizi portuali S

Comprende i servizi ecologici, i servizi e gli impianti tecnologici, i servizi alla nave, i servizi generali di manutenzione e controllo delle attrezzature portuali ed i servizi di gestione, sicurezza e controllo forniti dagli Enti pubblici e privati operanti nel Porto di Trieste.

- *Funzione L.S – Portuale – Servizi portuali* cui è destinata una porzione di specchio acqueo nel Bacino della Sacchetta, Settore 2, e la zona omogenea situata presso via Von Bruck, ove si trova la Torre del Lloyd sede dell'Autorità Portuale di Trieste, ed, infine, la zona omogenea situata a Nord del Pontile SIOT destinata alla realizzazione del Centro Servizi Portuali, quest'ultime entrambe nel Settore 4, per un totale di 16.510,00 m².

Le funzioni di sopra sono comprensive delle seguenti attività connesse e servizi complementari:

- Attività direzionali, amministrative e di controllo;
- Attività di manutenzione, riparazione e ricovero di mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste, nonché le zone di accumulo per veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali, i varchi e la viabilità portuale, la rete ferroviaria – raccordi e parchi binari – in area demaniale e comunque di servizio al porto.

Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali V

Comprende le aree individuate come siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali nell'ambito del Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste.

- *Funzione L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali*, individuata presso l'area ex Esso, nel Settore 5, per 103.420,00 m².

La funzione portuale L – Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali ammette lo svolgimento di attività di recupero, valorizzazione e risanamento ambientale.

Funzione portuale L - Protezione degli specchi acquei D

Individua l'azione di difesa dal moto ondoso svolta dalle opere foranee.

- *Funzione L.D – Portuale – Protezione degli specchi acquei* che individua la diga foranea di protezione del Porto Franco Vecchio e la diga L. Rizzo di protezione del porto operativo ed impegna complessivamente 25.670,00 m².

Funzione D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, tale funzione comprende le attività industriali, artigianali, talune attività commerciali al dettaglio (generi non alimentari a basso impatto: materiali dell'edilizia, ivi compresi quelli elettrici, dell'agricoltura e della zootecnica, la ferramenta, i legnami, i mobili e gli articoli di arredamento, gli elettrodomestici, i veicoli, incluse le imbarcazioni, e i prodotti a questi simili che richiedono ampie superfici di esposizione e di vendita in rapporto al numero di visitatori ed acquirenti) fino a 1.500,00 m² per lotto, le attività di trasporto merci e persone, commerciali all'ingrosso, i servizi e le attrezzature collettive. Tale funzione ammette, inoltre, destinazioni d'uso accessorie, di supporto alle attività insediate, quali le attività artigianali di servizio, direzionali ed alberghiere. A tale funzione è destinata la zona omogenea situata in prossimità di via Errera, Settore 5, di circa 34.200,00 m².

Funzione S1- Attrezzature per la viabilità ed i trasporti

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, tale funzione comprende i parcheggi di relazione - parcheggi in superficie o nel sottosuolo - ed i parcheggi di interscambio che hanno lo scopo di facilitare gli interscambi tra i vari mezzi e modi di

trasporto. Le zone omogenee a tale funzione dedicate sono situate nel Settore 2, lungo le Rive, e misurano circa 20.600,00 m².

Funzione S6 - Servizi tecnologici

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, comprende gli impianti per gas, elettricità, gli impianti funzionali ai servizi idrici (depuratore, acquedotto, ...), trasporto pubblico, mercati coperti, impianti di depurazione, impianti di raccolta, trattamento e smaltimento rifiuti. A tale funzione sono destinate una zona omogenea nel Settore 4, situata a tergo dello Scalo Legnami e della Piattaforma Logistica, di circa 30.680,00 m², ed una zona omogenea del Settore 5 presso la sponda Nord del Canale Industriale, di circa 19.190,00 m², per un totale di 49.870,00 m².

Zone omogenee sotto il profilo funzionale costituenti l'ambito portuale "L"

SETTORE 1 - TERRAPIENO BARCOLA BOVEDO E PORTO FRANCO VECCHIO

Per il Settore 1, comprendente il Porto Franco Vecchio, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce integralmente la "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio", (PV) approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10/10/2007.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 1 misurerà 622.270,00 m². Con riferimento alla suddetta Variante, pertanto, il Piano propone la seguente articolazione in zone omogenee del Settore 1:

L.PV1 - Comparto funzionale: Zona A – Art. 42 delle NTA

- Funzione caratterizzante: Diportistica a carattere sportivo;
- Funzioni ammesse: Attività di carattere associativo ricreativo, balneare e servizi al diporto.

L.PV2 - Comparto funzionale: Zona B – art. 43 delle NTA

- Funzione caratterizzante: Ricettiva;
- Funzioni ammesse: Artigianale di servizio, attività produttive legate alla nautica, commerciale al minuto, direzionale, espositiva, formazione/ricerca, intrattenimento, parcheggio e servizi al diporto.

L.PV3 - Comparto funzionale: Zona C (C1-C2) – Art. 44 delle NTA

- Funzione caratterizzante: Nautica da diporto;

- Funzioni ammesse: Artigianale di servizio, attività produttive legate alla nautica, commerciale al minuto, espositiva, ricettiva e servizi al diporto.
- L.PV4 - Comparto funzionale: Zona D – Art. 46 delle NTA
- Funzione caratterizzante: Protezione alla costa.
- L.PV5 - Comparto funzionale: Zona E – Art. 47 delle NTA
- Funzione caratterizzante: Formazione/ricerca;
 - Funzioni ammesse: Attività produttive legate alla nautica, artigianali di servizio, commerciale al minuto, espositiva, intrattenimento, parcheggio, ricettiva, scuole ed istituti universitari, servizi alle attività scolastiche ed universitarie.
- L.PV6 - Comparto funzionale: Zona F – Art. 47 delle NTA
- Funzione caratterizzante: Portuale commerciale,
 - Funzioni ammesse: Tutte le funzioni previste dell'art. 5.11.1 L1a – zona per i traffici portuali delle Norme tecniche di attuazione del Vigente PRGC.
- L.PV7 - Comparto funzionale: Zona G - Art. 48 delle NTA
- Funzione caratterizzante: Terminale traghetti;
 - Funzioni ammesse: Commerciale al minuto, intrattenimento e servizi al diporto.
- L.V8 - Comparto funzionale: Zona H – Art. 49 delle NTA
- Funzione caratterizzante: Direzionale;
 - Funzioni ammesse: Artigianale di servizio, commerciale al minuto, parcheggio e ricettiva.

Le tipologie di unità da diporto a cui è consentito l'attracco sono le unità da diporto, le navi da diporto, le navi da crociera (di piccole – medie dimensioni), le unità navali veloci, i mezzi dei servizi di sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.

SETTORE 2 - PORTO DOGANALE E RIVE

Il Settore 2, comprendente il Porto Doganale e le Rive, è destinato, in generale, alla Funzione portuale L – Passeggeri, alla Funzione portuale L – Urbana U ed alla Funzione portuale L-Servizi portuali S di cui all'art. 10 delle Norme Attuative.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 2 misurerà 194.550,00 m².

E' articolato nelle seguenti zone omogenee:

- L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere;
- L.S – Portuale - Servizi portuali;
- L.U1 – Portuale - Nautica da diporto;

- L.U2 – Portuale – Rive;
- L.U3 – Funzione urbana - Balneare turistica;
- S1 – Attrezzature per la viabilità ed i trasporti.

Le tipologie di unità da diporto/nave a cui è consentito l'attracco sono: le unità da diporto, le navi da diporto, le navi da crociera, le unità navali veloci ed i mezzi di servizio.

L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere

Tale zona omogenea comprende il Molo dei Bersaglieri e le relative strutture a terra (Stazione Marittima e Magazzino 42). Nel lungo periodo tale zona misurerà 37.690,00 m².

In tale zona, oltre alla funzione caratterizzante L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere, sono ammesse le seguenti funzioni:

- L.P2 – Portuale passeggeri – Traghettoni passeggeri e merci;
- L.U – Portuale urbana;
- L.S – Portuale – Servizi portuali.

Relativamente alle opere a mare, in prima fase, è previsto l'allungamento di circa 155,00 m del Molo Bersaglieri; in seconda fase, l'allargamento dello stesso di 15,00 m lato Sud, fino a raggiungere una larghezza complessiva di 100,00 m. Il nuovo piazzale misurerà circa 19.350,00 m². La profondità di accosto sarà di -10,00/-16,00 m s.l.m.m.

Per le opere a terra, con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, è ammesso l'ampliamento della Stazione Marittima prolungando l'edificio esistente verso mare.

L.S – Portuale - Servizi portuali

Situata nel Bacino della Sacchetta, tale zona omogenea corrisponde ad una porzione di specchio acqueo (circa 960,00 m²).

L.U1 – portuale urbana - nautica da diporto

Tale zona omogenea, situata all'estremità Nord-occidentale del Molo Fratelli Bandiera, misura complessivamente 22.325,00 m².

Con riferimento alle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, Zone L1b – Porto urbano-rive, essa è destinata alla realizzazione di un porto turistico, denominato "Porto Lido", in conformità al progetto definitivo approvato in sede di Conferenza di Servizi il 13/03/2007 e con successiva determinazione dirigenziale n. 1549 del 04/05/2007.

L.U3 – Portuale urbana – Balneazione e servizi connessi

Tale zona omogenea è situata nell'estremità occidentale del Settore ed investe l'area dei tradizionali stabilimenti balneari urbani (Bagno degli Uomini e Bagno delle Donne). Nel lungo periodo la superficie di tale zona misurerà 20.750,00 m².

Corrisponde alla Zona G1b – Balneare turistica del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, che consente i seguenti interventi:

- Ampliamento fino al 35% della volumetria esistente nel rispetto dei seguenti parametri edilizi ed urbanistici:
 - o H: max 4,00 m;
 - o Nel caso di ampliamenti l'altezza degli stessi non deve superare quella degli edifici a cui si riferiscono;
 - o Rc: max 25 % Sf;
 - o Rp: min. 40% della Sf;
 - o Dcc: maggiore della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
 - o Df: min. 10,00 m;
 - o Dc: min. 5,00 m;
 - o Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada.

Previo piano attuativo sono ammessi l'ampliamento, la nuova costruzione, la demolizione e la nuova edificazione nel rispetto dei parametri definiti dal Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste.

L.U2 – Portuale urbana - Rive

Tale zona omogenea investe il tratto di costa delimitato dal Porto Franco Vecchio a Nord-Est ed del Molo Fratelli Bandiera a Sud-Ovest e, più precisamente, le seguenti opere a mare e le relative aree a terra dedicate:

- Molo Audace;
- Molo della Peschiera;
- Molo Venezia;
- Molo Sartorio;
- Molo Fratelli Bandiera.

Nel lungo periodo tale zona misurerà 80.750,00 m².

In tale zona omogenea, oltre alla funzione caratterizzante L.U2 – Portuale urbana - Rive sono ammesse le seguenti funzioni:

- L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere;
- L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto;
- L.S – Portuale – Servizi portuali.

Relativamente alle opere a mare, con riferimento all'art. 15 delle Norme Attuative sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione dell'esistente.

Per quanto concerne le opere a terra, con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, in questa zona sono ammessi i seguenti interventi:

- Realizzazione di parcheggi interrati;
- Realizzazione del collegamento pedonale per l'attraversamento del Canal Grande in prossimità dell'edificio adibito a "Capitaneria di Porto";
- Riqualficazione dell'area della "Lanterna" per la quale dovrà essere predisposto o un progetto unitario di iniziativa dell'Autorità Portuale (previa redazione di uno studio di fattibilità teso a fissare i parametri edilizi ed urbanistici della trasformazione) o un Piano attuativo di iniziativa del Comune di Trieste. In entrambi i casi sarà necessario che i contenuti della trasformazione siano condivisi tra le due Amministrazioni (Intesa).

Inoltre deve essere comunque garantita la percorribilità sia pedonale che ciclabile da Campo Marzio al Canale Ponterosso. Infine, l'arredo urbano dell'area deve essere sviluppato secondo un progetto unitario che affronti la sistemazione delle aree del fronte edificato al mare e che recuperi e reintegri gli elementi ed i materiali tradizionali.

S1 – Attrezzature per la viabilità ed i trasporti

Cinque sono le zone omogenee con tale destinazione funzionale ricadenti nel Settore 2 in oggetto:

1. La zona a tergo del Molo Bersaglieri, accessibile da Riva del Mandracchio e da Riva Nazario Sauro;
2. La zona a tergo del Molo Venezia, accessibile da Riva Tommaso Gulli;
3. La zona a tergo del Molo Sartorio, anch'essa accessibile da Riva Tommaso Gulli;
4. La zona in radice del Molo Fratelli Bandiera, lato "Lanterna", accessibile da Riva Traiana;
5. La zona a Sud-Ovest del Molo Fratelli Bandiera, anch'essa accessibile da Riva Traiana.

Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 20.600,00 m².

Con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste sono ammesse tutte le categorie di intervento. Per la nuova costruzione, in particolare, è richiesto il rispetto dei seguenti parametri:

- Rc: max. 40% Sf;
- H: non superiore a quella degli edifici circostanti o a quella massima consentita nelle zone residenziali limitrofe;
- Dcc: maggiore a quella della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m. E' ammessa l'edificazione in aderenza o al confine;
- Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada. Obbligo del mantenimento del filo stradale per gli edifici compresi tra costruzioni già esistenti a filo strada;
- Rp: min. 30%.

SETTORE 3 - RIVA TRAIANA E PORTO FRANCO NUOVO

Il Settore portuale 3, comprendente il Porto Franco Nuovo, è destinato, in generale, alla Funzione portuale L - Commerciale C, alla funzione portuale L – Passeggeri P ed alla Funzione portuale L – Servizi portuali S, di cui all'art.10 delle Norme Attuative.

Nel lungo periodo la Superficie territoriale del Settore 3 misurerà 1.672.810,00 m².

E' articolato nelle seguenti zone omogenee:

- L.C1 – Portuale commerciale – Merci convenzionali;
- L.C2 – Portuale commerciale – Contenitori Lo-Lo;
- L.C3 – Portuale commerciale – Ro-Ro;
- L.C4 – Portuale commerciale – Mista;
- L.C5 – Portuale commerciale – Rinfuse solide;
- L.C6 – Portuale commerciale – Logistica;
- L.P2 – Portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci.

Le tipologie di nave a cui è consentito l'attracco sono: le navi portacontenitori, le navi merci convenzionali, le navi porta rinfuse solide, le navi Ro-Ro, le Navi Ro-Pax, le Navi Con-Ro, i mezzi di sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.

L.C1 – Portuale commerciale – Merci convenzionali

Tale zona omogenea coincide con alcuni edifici ubicati nella parte Sud-Est del Settore 3, come indicato nelle tavole di riferimento, a tergo della nuova Piattaforma a Nord del Molo VII. Nel lungo periodo tale zona misurerà 9.600,00 m².

In tale zona omogenea, oltre alla funzione caratterizzante L.C1 – Portuale commerciale – Merci convenzionali sono ammesse le seguenti funzioni:

- L.C4 – Portuale commerciale – Mista;
- L.C5 – Portuale commerciale – Rinfuse solide;
- L.C6 – Portuale commerciale – Logistica.

In questa zona omogenea sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad un piano.

L.C2 – portuale commerciale – contenitori Lo-Lo

Tale zona omogenea è situata nell'estremità meridionale del Settore 3 e comprende il Molo VII e le relative opere a terra. Nel lungo periodo tale zona misurerà 667.160,00 m².

In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Passeggeri P.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare, sono previsti l'allungamento di circa 800,00 m e l'allargamento di circa 20,00 m del Molo VII per un totale di circa 342.000,00 m² di superficie disponibile.

Per le opere a terra,

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani.
- La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri:
 - o Rc: max 5,00 % Sf;
 - o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;
 - o Da: min. 10,00 m;

- Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ecc.);
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Verde: min. 20%;
- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp;
- I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.C3 – Portuale commerciale – Ro-Ro

Tale zona omogena, situata nell'estremità settentrionale del Settore, comprende la Riva Traiana e dispone delle seguenti opere a mare e delle relative strutture a terra:

- Banchina Nord: 300,00 m; profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.;
- Banchina Sud: 300,00 m; profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.

Nel lungo periodo tale zona misurerà 101.910,00 m².

In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Passeggeri P.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione.

Per le opere a terra:

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani
- La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri:
 - Rc: max 4,00 % Sf;
 - H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;

- Da: min. 10,00 m;
- Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ecc.);
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Rp: min. 20%;
- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp;
- I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.C4 – Portuale commerciale – Mista

Il Settore 3 comprende due zone omogenee L.C4 – Portuale commerciale - Mista:

1. La zona coincidente con l'Unione dei Moli V e VI e le relative strutture a terra;
2. La zona presso la Nuova Piattaforma in radice al Molo VII (lato Nord);

Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 548.540,00 m².

In entrambe le zone omogenee di cui ai punti 1 e 2, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Passeggeri P.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare, l'unione dei Moli V e VI avverrà come di seguito indicato:

1. Fase 1 - Allungamento del Molo V, allargamento a Sud e realizzazione del dente di attracco Ro-Ro alla radice Sud del Molo;
2. Fase 2 - Allargamento a Nord del Molo VI ed allungamento in due fasi successive; realizzazione di un doppio attracco Ro-Ro presso la radice del Molo VI;
3. Fase 3 – Chiusura tramite tre ampliamenti successivi del bacino ottenuto a seguito degli interventi di cui ai punti precedenti fino al raggiungimento della completa unione dei due Moli.

La nuova Piattaforma a Nord del Molo VII sarà caratterizzata da un fronte banchinato di circa 410,00 m e da una superficie e tergo di circa 64.460,00 m².

Per le opere a terra:

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani.
- La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri:
 - Rc: max 30,00 % Sf;
 - H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;
 - Da: min, 10,00 m;
 - Ds: min, 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ecc.);
 - Df: min. 10,00 m;
 - Dc: minima 5,00 m;
 - Dcc: min. 10,00 m;
 - Verde: min. 20%;
 - Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp;
 - I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.C5 – Portuale commerciale – Rinfuse solide

Tale zona omogenea è ubicata nella parte centrale del Settore, presso la radice Sud-Orientale dell'attuale Molo VI e della futura Unione Moli V e VI e comprende le relative opere a terra. Nel lungo periodo tale zona misurerà 20.310,00 m².

Tale zona omogenea è destinata, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C ed alla Funzione portuale L – Passeggeri P.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare sono consentite la manutenzione e la ristrutturazione.

Per le opere a terra sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 1 piano.

L.C6 – Portuale commerciale – Logistica

Due sono le zone omogenee L.C6 presenti nel Settore 3:

- La zona situata nella parte settentrionale del Settore stesso, comprendente gli edifici ubicati ad Est del fascio ferroviario di servizio al Porto Franco Nuovo (vedi tavola di riferimento);
- La zona situata alla radice del Molo VII, in prossimità dell'accesso alla Grande Viabilità Triestina.

Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 52.775,00 m².

Entrambe le zone omogenee di cui ai punti 1 e 2 che precedono sono destinate, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C ed alla Funzione portuale L – Passeggeri P.

Inoltre, relativamente agli interventi ammessi, di cui all'art.15 delle Norme Attuative:

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani.
- La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri:
 - o Rc: max 75,00 % Sf;
 - o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;
 - o Da: min. 10,00 m;
 - o Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ecc.);
 - o Df: min. 10,00 m;
 - o Dc: min. 5,00 m;
 - o Dcc: min. 10,00 m;
 - o Rp: min. 20%;

- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp;
- I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.P2 – Portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci

Tale zona omogenea è situata nell'estremità orientale del Settore, a tergo del Molo VII, in prossimità dell'Arsenale San Marco; comprende le relative strutture a terra. Nel lungo periodo tale zona misurerà 35.490,00 m².

Tale zona omogenea è destinata, in generale, alla Funzione portuale L – Passeggeri P ed alla Funzione portuale L – Commerciale C.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere mare, sono consentite tutte le categorie di intervento fino alla ristrutturazione

Per le opere a terra:

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani.
- La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri:
 - Rc: max 5,00 % Sf;
 - H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;
 - Da: min. 10,00 m;
 - Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ecc.);
 - Df: min. 10,00 m;
 - Dc: min. 5,00 m;
 - Dcc: min. 10,00 m;
 - Rp: min. 20%;

- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp;
- I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

SETTORE 4 - ARSENALE SAN MARCO, SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA E MOLO VIII ED AREA DELLA FERRIERA DI SERVOLA

Il Settore 4, comprendente le aree dell'Arsenale San Marco, dello Scalo Legnami, della Piattaforma Logistica, del Molo VIII e della Ferriera di Servola, è destinato, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C, alla Funzione portuale L – Industriale I, alla Funzione portuale L – Passeggeri P ed anche alla Funzione portuale L – Servizi portuale P di cui all'art. 10 delle Norme Attuative. Esso comprende anche le seguenti zone omogenee:

- L.C2 – Portuale commerciale – Contenitori Lo-Lo;
- L.C4 – Portuale commerciale – Mista;
- L.I1 – Portuale industriale– Cantieristica navale;
- L.I3 – Portuale industriale– Attività produttive industriali ed artigianali;
- L.Pe – Portuale –Pesca professionale;
- L.S – Servizi portuali;
- S.6 – Servizi tecnologici.

Le tipologie di nave a cui è consentito l'attracco sono: le navi portacontenitori, le navi merci convenzionali, le navi porta rinfuse solide, le navi Ro-Ro, le Navi Ro-Pax, le Navi Con-Ro, i mezzi di sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.

L.C2 – Portuale commerciale – Contenitori Lo-Lo

Tale zona omogenea, ubicata nella parte centrale del Settore, investe per intero il Molo VIII di nuova realizzazione. Nel lungo periodo essa misurerà 848.860,00 m².

In tale zona omogenea sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C, la Funzione portuale L – Industriale I e la Funzione portuale L – Passeggeri P.

Relativamente agli interventi ammessi di cui all'art. 15 delle presenti Norme:

Per le opere a mare è prevista la costruzione del Molo VIII.

Per le opere a terra è consentita la nuova costruzione nel rispetto dei seguenti parametri:

- Rc: max 5,00 % Sf;

- H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;
- Da: min. 10,00 m;
- Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...);
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Verde: min. 20%;
- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp
- I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.C4 – Portuale commerciale – Mista

Tale zona omogenea, situata nella parte centrale del Settore, investe lo Scalo Legnami e la Piattaforma Logistica estesa fino a comprendere l'intera area a tergo del Molo VIII. Nel lungo periodo tale zona misurerà 429.445,00 m².

In tale zona omogenea sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C, la Funzione portuale L – Industriale I e la Funzione portuale L – Passeggeri P.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione e le nuove opere di cui alla planimetria di riferimento.

Per le opere a terra:

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani.
- La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri:
 - o Rc: max 10,00 % Sf;

- H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;
- Da: min. 10,00 m;
- Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ecc.);
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Rp: min. 20%;
- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp;
- I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.II – Portuale industriale– Cantieristica navale

Tale zona omogenea investe l'Arsenale S. Marco, le strutture a mare e a terra ed i relativi spazi dedicati. Misura 161.665,00 m² e tale rimarrà l'estensione della zona posto che non è previsto alcun intervento di ampliamento.

Tale zona omogenea è destinata, in generale, alla Funzione portuale L – Industriale I.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare sono consentiti gli interventi di manutenzione e ristrutturazione.

Per le opere a terra

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentite la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad un piano.
- La nuova edificazione è ammessa nel rispetto dei seguenti parametri:
 - Rc: max 17,00 % Sf;

- Le tettoie o le coperture di parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello;
- H max: 15,00 m;
Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, ecc.;
- Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona;
- Da: min. 10,00 m, fatta eccezione per le opere esistenti;
- Ds: min. 10,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabile tecnologiche (ecc.);
- Df: min. min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche ecc.. Sono consentite costruzioni in aderenza al confine in assenza di superfici finestrate prospicienti il medesimo confine e nel rispetto della normativa generale vigente;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Rp: min. 20% Sf;
- Residenza personale addetto: max 150,00 m² di Slp.

Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti:

1. Parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un min. di un posto macchina;
2. Parcheggi di relazione, da ricavare in aree di pertinenza ovvero in prossimità dell'immobile industriale, in misura non inferiore al 30% della superficie utile degli edifici.

L.I3 – Portuale industriale– Attività produttive industriali ed artigianali

Due sono le zone omogenee L.I3 nel Settore 4:

1. La zona posta nella parte settentrionale del Settore, in prossimità dell'Arsenale di San Marco;
2. La zona, ubicata nella parte meridionale del Settore, attualmente occupata dalle strutture e dagli spazi della Ferriera di Servola.

Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 347.605,00 m².

In entrambe le zone di cui ai punti 1 e 2 che precedono sono ammesse la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione.

Per le opere a terra,

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentite la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad un piano;
- La nuova edificazione è ammessa nel rispetto dei parametri che seguono:
 - o Rc per la zona di cui al punto 1: 35,00 % Sf ;
 - o Rc per la zona di cui al punto 2: 15,00 % Sf ;
 - o Le tettoie o le coperture di parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello;
 - o H max: 15,00 m;
Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, ecc.;
 - Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona;
 - o Da: min. 10,00 m fatta eccezione per le opere esistenti;
 - o Ds: min. 10,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche, ecc.;
 - o Df: min. 10,00 m;

- Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabile tecnologiche, ecc. Sono consentite costruzioni in aderenza al confine in assenza di superfici finestrate prospicienti il medesimo confine e nel rispetto della normativa generale vigente;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Rp: min. 20% Sf;
- Residenza personale addetto: max 150,00 m² di Slp.

Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti:

1. Parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un min. di un posto macchina;
2. Parcheggi di relazione, da ricavare in aree di pertinenza ovvero in prossimità dell'immobile industriale, in misura non inferiore al 30% della superficie utile degli edifici.

L.Pe – Portuale – Pesca professionale

Tale zona omogenea è situata nella parte Nord-occidentale del Settore 4, tra l'Arsenale di San Marco a Nord e lo Scalo Legnami a Sud. Comprende le strutture a mare ed a terra dedicate alla pesca professionale secondo quanto indicato all'art. 10 delle Norme Attuative. Nel lungo periodo tale zona misurerà 11.220,00 m².

Relativamente agli interventi ammessi:

Per opere a mare sono consentiti gli interventi fino alla ristrutturazione.

Per le opere a terra, sul patrimonio edilizio esistente, sono ammessi interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione e di ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad un piano.

L.S– Portuale - Servizi portuali

Il Settore 4 comprende due zone omogenee L.S:

1. La zona omogenea ubicata all'estremità settentrionale del Settore, a ridosso di via Karl Ludwig Von Bruck, sede dell'Autorità Portuale e di servizi vari;
2. La zona omogenea situata all'estremità meridionale, destinata alla realizzazione del Centro Servizi Portuali a Sud della Ferriera di Servola.

Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 15.550,00 m².

Relativamente alla zona di cui al punto 1, per le opere a terra, sono ammessi, con riferimento all'art. 15 delle Norme Attuative, gli interventi fino alla ristrutturazione edilizia senza ampliamento.

Relativamente alla zona di cui al punto 2:

Per le opere a mare è prevista la realizzazione di tre pontili fissi della lunghezza di circa 80,00 m, larghi 5,00 m. Tali pontili saranno collegati a terra tramite passerelle di lunghezza variabile tra i 45,00 e 50,00 m.

Per le opere a terra è consentito l'intervento di nuova costruzione nel rispetto dei seguenti parametri:

- Rc: max 10,00 % Sf;
Le tettoie o le coperture di parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello;
- H max: 15,00 m;
Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, etc;
Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona;
- Da: min. 10,00 m fatta eccezione per le opere esistenti;
- Ds: min. 10,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche ecc.;
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche ecc.. Sono consentite costruzioni in aderenza al confine in assenza di superfici finestrate prospicienti il medesimo confine e nel rispetto della normativa generale vigente;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Rp: min. 20% Sf;
- Residenza personale addetto: 150,00 m² di Slp.

Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti:

1. Parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un min. di un posto macchina;
2. Parcheggi di relazione, da ricavare in aree di pertinenza ovvero in prossimità dell'immobile industriale, in misura non inferiore al 30% della superficie utile degli edifici.

S6 – Servizi tecnologici

Tale zona omogenea è situata nella parte centro-orientale del Settore, a tergo dello Scalo Legnami, in prossimità del limite della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale. Nel lungo periodo tale zona misurerà 30.680,00 m².

In tale zona è ammessa, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C.

Relativamente agli interventi ammessi per le opere a terra, con riferimento all'art. 15 delle Norme Attuative:

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento nel limite massimo di 35% del volume esistente.
- E' consentita la nuova edificazione nel rispetto dei seguenti parametri:
 - o Rc: max 40% Sf;
 - o H: non superiore a quella degli edifici circostanti;
 - o Dcc: maggiore a quella della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
 - o Df min. 10,00 m;
 - o Dc: min. 5,00 m;
 - o Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada;
 - o Rp: min. 30%.

SETTORE 5 - PUNTO FRANCO OLI MINERALI, CANALE INDUSTRIALE E VALLE DELLE NOGHERE

Il Settore portuale 5 è destinato, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C ed alla Funzione portuale L – Industriale I, di cui all'art. 10 delle presenti Norme, ed è articolato nelle seguenti zone omogenee:

- L.C3 – Portuale commerciale – Ro-Ro;
- L.C4 – Portuale commerciale – Mista;

- L.I2 – Portuale industriale– Prodotti petroliferi ed energetici;
- L.I3 – Portuale industriale– Attività produttive industriali ed artigianali;
- L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali;
- D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale;
- S6 –Servizi tecnologici.

La zona è soggetta a Piano Regolatore Portuale (PRP) ai sensi della L. 84/94 limitatamente alle aree del demanio marittimo, e a Piano Territoriale Infraregionale (PTI) nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale.

Le tipologie di nave a cui è consentito l’attracco sono: le navi portacontenitori, le navi merci convenzionali, le navi porta rinfuse solide, le navi Ro-Ro, le Navi Ro-Pax, le Navi Con-Ro, i mezzi di sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.

L.C3 – Portuale commerciale – Ro-Ro

Tale zona omogenea si trova nell’estremità meridionale del Settore 5 ed investe in parte l’area dell’ex-Raffineria Aquila, in parte è realizzata a mare. Nel lungo periodo tale zona misurerà 366.070,00 m².

Nella Variante urbanistica generale n. 31 al Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia essa corrisponde alla zona L1 – Attrezzature portuali, a) Area dell’ex Raffineria Aquila, nella quale è consentito lo svolgimento di attività portuali commerciali, attività industriali, artigianali e di logistica, attività di trasporto di persone e merci ed, infine, servizi ed attrezzature collettive.

Qualunque intervento di trasformazione di questa zona omogenea dovrà essere individuato nell’ambito di un progetto unitario di iniziativa dell’Autorità Portuale e/o di un suo concessionario.

In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I.

Il Terminal sarà accessibile tramite le infrastrutture di trasporto in corso di realizzazione o programmate come di seguito rappresentato:

- Strada con caratteristiche autostradali “Lacotisce-Rabuiese” nell’ottica di attrarre il traffico trans-frontaliero italo-sloveno ed interportuale Trieste – Capodistria, che risulta fondamentale per allacciare anche il Porto di Trieste alla rete slovena locale;
- S.S. 15 – via Flavia e dalla Valle delle Noghère (emergenza).

Con riferimento alla Deliberazione del Consiglio Comunale di Muggia n. 35 del 30/04/2009 “Raggiungimento intese ai sensi dell’art. 5 della L. 84/94, Piano Regolatore del Porto di Trieste”, si ribadisce la validità di quanto nel seguito riportato:

- L’Autorità Portuale di Trieste si attiverà affinché le modalità del raccordo tra l’accesso Nord e la grande viabilità siano oggetto di progettazione attraverso l’istituzione di un tavolo tecnico che dovrà necessariamente comprendere il Comune di Muggia. In ogni caso le soluzioni adottate dovranno escludere l’interferenza con la viabilità ordinaria e locale;
- L’Autorità Portuale di Trieste si impegna a promuovere il progetto del by-pass di Aquilinia già sviluppato dal Comune di Muggia ed integrato con le opere necessarie per garantire l’accesso alle aree interessate dal Piano in quanto intervento di primaria importanza per lo sviluppo dell’attività portuale;
- L’Autorità Portuale di Trieste si impegna a promuovere nelle sedi opportune il potenziamento della rete ferroviaria con lo scopo di trasferire una quota significativa di trasporto dalla gomma alla rotaia.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare, è previsto l’avanzamento a mare della linea di riva e la realizzazione del terrapieno retrostante. Nella configurazione definitiva, il nuovo Terminal Ro-Ro del Porto di Trieste disporrà di un fronte banchinato lungo circa 1250,00 m per un totale di almeno 5 accosti. Al fine di rendere l’opera funzionale è previsto il dragaggio dei fondali antistanti fino alla profondità di -13,00 m s.l.m.m. La banchina prossima all’imbocco del Canale Industriale, prima della foce del torrente Rosandra, sarà posta al servizio del naviglio (bettoline) per il trasporto di fanghi palabili a servizio dell’impianto di trattamento e bonifica dei terreni inquinati (polo ambientale) ubicato nell’immediato retroterra.

Per le opere a terra:

La nuova costruzione nel rispetto dei seguenti parametri:

- Rc: max 40,00 % Sf, comprese le tettoie o le coperture dei parcheggi, se risultati aperte su un lato e poste su un unico livello mentre i parcheggi interrati non concorrono alla definizione dell’indice di copertura;
- H: max 12,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o

amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;

- Da: min. 10,00 m;
- Ds: fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ecc.):
 - o Min. 5,00 m per le strade di larghezza inferiore a 7,00 m;
 - o Min. 7,50 m per le strade di larghezza compresa tra i 7,00 e i 15,00 m;
 - o 10,00 m per le strade di larghezza superiore a 15,00 m;
- Df: min. 30,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Rp: min. 20%;
- Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp.

I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.C4 – Portuale commerciale – Merci varie

Tale zona omogenea, situata nella parte centro-orientale del Settore, investe la circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale lungo le sponde del Canale Industriale. Nel lungo periodo tale zona misurerà 37.855,00 m².

In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I.

Relativamente alle opere a mare è prevista la demolizione e ricostruzione delle banchine Italcementi ed ex-Vetrobel e la realizzazione di nuovi tratti di banchina laddove non esistenti.

Non sono previsti interventi per le opere a terra.

L.I2 – Portuale industriale– Prodotti petroliferi ed energetici

Situata nell'estremità settentrionale del Settore 5, tale zona omogenea è occupata dallo stabilimento SIOT ad Ovest e libera da costruzioni ad Est. Al 2013 tale zona misurerà 356.652,00 m².

In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare è prevista la realizzazione della banchina denominata ex-Esso.

Per le opere a terra,

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani;
- E' consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:
 - o Rc: max 15,00 % Sf;
 - o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona;
 - o Da: min. 10,00 m;
 - o Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...);
 - o Df: min. 10,00 m;
 - o Dc: min. 5,00 m;
 - o Dcc: min. 10,00 m;
 - o Rp: min. 20%;
 - o Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp.

I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16 delle Norme Attuative.

L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali

Tale zona omogenea corre lungo il limite demaniale marittimo nel tratto a tergo dell'ex area Esso ea al Terminale SIOT; corrisponde ai "Siti riproduttivi e corridoi ecologici" del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste. Essa impegna parte della una superficie della zona omogenea L.I2 – Portuale industriale– Prodotti petroliferi ed energetici, precisamente 103.420,00 m².

Secondo il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste “i siti produttivi e corridoi ecologici areali individuano le zone destinate a formare corridoi eco-biologici o interessate dalla presenza di siti protetti degli allegati B e D del DPR 357/1997 per le quali valgono le seguenti prescrizioni:

1. Allo scopo di preservare e potenziare i siti degli allegati B e D, non va alterato lo stato dei luoghi da un punto di vista della composizione e della morfologia dei suoli, fatto salvo lo svolgimento della normale pratica silvo-forestale e agricola in essere;
2. Le nuove recinzioni non debbono interrompere la continuità dei corridoi eco-biologici. Tali recinzioni devono essere realizzate in muri di pietra a secco o in rete accostata a siepi miste di almeno 4 specie vegetali o con filo di pastore”.

D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale

Tre sono le zone omogenee D1 che ricadono nel Settore 5:

1. La zona omogenea situata in prossimità del limite demaniale marittimo a Sud-Est dell'area ex-Esso;
2. La zona omogenea ubicata presso la sponda Nord-occidentale del Canale Industriale;
3. La zona omogenea situata nell'estremità orientale del Settore, a tergo del Canale Industriale.

Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 34.200,00 m².

In entrambe le zone omogenee di cui ai punti 1, 2 e 3 che precedono, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I.

Qualunque iniziativa di trasformazione che interessi tali zone dovrà essere condivisa tra l'Autorità Portuale di Trieste e l'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT).

Relativamente alle categorie di intervento consentite di cui all'art. 15 delle Norme Attuative:

- La nuova costruzione è ammessa nel rispetto dei seguenti parametri:
 - o Rc: max 50,00 % Sf;
E' consentito raggiungere il 60% in misura proporzionale a specifici tipi di interventi di riqualificazione energetico-ambientale che saranno stabiliti in sede di PTI.
Le tettoie o le coperture di parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello;
 - o H max: 15,00 m;

Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, etc;

Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona.

- Da: min. 10,00 m;
- Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche ecc.;
- Df: min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche ecc. Sono consentite costruzioni in aderenza al confine;
- Dcc: min. 10,00 m;
- Rp: min. 20% Sf;
- Residenza personale addetto: 150,00 m² di superficie.

Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti:

1. Parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un min. di un posto macchina.

S6 – Servizi tecnologici

Tale zona omogenea è situata nella parte centrale del Settore, in prossimità del limite demaniale marittimo, a Sud-Est dell'area ex-Esso. Nel lungo periodo tale zona misurerà 19.190,00 m².

Relativamente agli interventi ammessi:

- Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento nel limite massimo di 35% del volume esistente.
- La nuova costruzione è ammessa nel rispetto dei seguenti parametri:
 - Rc: max 40% Sf;

- H: non superiore a quella degli edifici circostanti;
- Dcc: maggiore rispetto a quella della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
- Df : min. 10,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada;
- Rp: min. 30%.

SETTORE 6 - LITORALE DI MUGGIA

Il Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce, per il Settore 6, l'assetto infrastrutturale e l'articolazione in zone omogenee di cui alla Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia, a meno delle zone portuali di seguito elencate per le quali fornisce ulteriori indicazioni:

- Zona L.I3 – Portuale industriale, corrispondente, nell'ambito della Variante urbanistica generale n. 31, alla zona L1 – Attrezzature portuali lettera b) Area interrata prospiciente la Valle delle Noghere;
- Zona L.U1 – Portuale urbana (nautica da diporto), corrispondente, nell'ambito della Variante urbanistica generale n. 31, alla Zona L1 – Attrezzature portuali lettera c) Area prospiciente gli ex-Cantieri Alto Adriatico.

Le tipologie di unità da diporto/nave a cui è consentito l'attracco sono: le unità da diporto, le navi da diporto, le unità navali veloci ed i mezzi di servizio.

Relativamente agli interventi ammessi ed ai relativi parametri edilizi ed urbanistici il Piano Regolatore del Porto di Trieste rimanda alle previsioni della Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia fornendo ulteriori indicazioni per le zone di seguito indicate.

Zona L.I3 – Portuale industriale, corrispondente, nell'ambito della suddetta Variante urbanistica generale n. 31, alla zona L1 – Attrezzature portuali lettera b) Area interrata prospiciente la Valle delle Noghere

Tale zona omogenea, situata nella parte orientale del Settore, investe un'area interrata prospiciente la Valle delle Noghere. Nel lungo periodo tale area misurerà 73.760,00 m².

In tale zona omogenea è ammessa la Funzione portuale L – Industriale I nonché le destinazioni d'uso già individuate dalla Variante urbanistica generale n. 31 di Muggia:

industriale, artigianale per la costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per la nautica da diporto.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione e, relativamente alla nuova costruzione, la realizzazione di banchine senza modifica del profilo costiero.

Per le opere a terra, la nuova edificazione dovrà rispettare i seguenti parametri:

- Rc: max 60% Sf;
- Ds: min. 5,00 m;
- Dc: min. 5,00 m;
- Dcc: min. 10,00 m.

E' consentita la realizzazione dell'alloggio del custode (max 80,00 m²) per ciascuna azienda.

Relativamente alle modalità attuative, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce le disposizioni della Variante urbanistica generale n. 31 secondo cui qualunque intervento di trasformazione è subordinato all'approvazione di un Piano Attuativo Comunale (PAC) - di iniziativa pubblica e/o privata - (Rif: articolo dedicato nelle Norme Tecniche Attuative - art. 7). Al PAC spetta la definizione degli indici, dei parametri e delle conseguenti reali necessità tecniche da rispettare nell'ambito della successiva fase di approfondimento progettuale. La realizzazione degli interventi nelle aree soggette a PAC, in particolare, deve essere attuata con un'unica progettazione unitaria attraverso la formazione del comparto urbanistico obbligatorio. Tutte le aree partecipano in quota proporzionale sia alla volumetria massima edificabile sia alla realizzazione degli standard minimi previsti dal piano.

Il PAC deve essere condiviso tra l'Amministrazione Comunale di Muggia e l'Autorità Portuale di Trieste.

Zona L.U1- Portuale urbana (nautica da diporto), corrispondente, nell'ambito della suddetta Variante urbanistica generale n. 31, alla Zona L1 - Attrezzature portuali lettera c) Area prospiciente gli ex-Cantieri Alto Adriatico

Tale zona omogenea, anch'essa situata nella parte orientale del Settore, investe una porzione di specchio acqueo prospiciente gli ex-Cantieri Alto Adriatico. Nel lungo periodo tale area misurerà 38.890,00 m².

In tale zona omogenea è ammessa la Funzione portuale L – Urbana, nonché le destinazioni d'uso già individuate dalla Variante urbanistica generale n. 31: porti, approdi per la nautica da diporto.

Con riferimento alle modalità attuative si specifica che qualunque intervento di trasformazione dovrà essere individuato nell'ambito di un progetto unitario di iniziativa dell'Autorità Portuale e/o di un suo concessionario condiviso con l'Amministrazione Comunale di Muggia.

Relativamente agli interventi ammessi:

Per le opere a mare sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione e, relativamente alla nuova costruzione, la realizzazione di opere a mare per la nautica da diporto

Per le opere a terra è consentita l'individuazione di un'area di max 1.000,00 m² nell'ambito della attigua Zona produttiva artigianale industriale di interesse comunale – D1, da asservire al diporto nautico nella quale è ammessa l'installazione di strutture amovibili per uffici, servizi igienici, depositi e locali tecnici.

3.8 OPERE DI LUNGO PERIODO

(Rif. Tav.5 – Opere di Piano di lungo periodo – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

Il presente capitolo illustra le opere di lungo periodo, a mare ed a terra, che consentiranno al Porto di Trieste di conseguire l'assetto infrastrutturale proposto dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore.

Tra le opere a mare l'Aggiornamento 2014 del Piano individua le “opere di grande infrastrutturazione” cui all'art. 5, comma 8 e 9, della L. 84/94, quali le dighe foranee di difesa, le darsene, i bacini e le banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali, il cui onere, in generale, è posto a carico dello Stato sia per i porti sia della classe I (porti di rilevanza economica internazionale), che per quelli della classe II, categorie I e II (porti di rilevanza economica nazionale).

La stima dei costi delle opere di grande infrastrutturazione effettuata dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste non tiene conto delle sovrastrutture dei terminali (magazzini, uffici, mezzi di piazzale e di banchina, ecc.) assumendo, in linea con quanto indicato dalla Comunità Europea, che tali costi rientrino tra quelli di gestione dei terminalisti, risultando pertanto internalizzati nei canoni di esercizio.

E' opportuno, infine, sottolineare che la realizzazione delle opere di lungo periodo costituisce parte delle azioni di Piano come di seguito indicato per ciascuna opera.

3.8.1 Opere a mare

Settore 2 – Molo Bersaglieri, Ampliamento

L'ampliamento del Molo Bersaglieri costituisce opera di grande infrastrutturazione e corrisponde all'Azione A1.3.1 dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

L'Aggiornamento 2014 del Piano, dunque, prevede l'allungamento di circa 160,00 m e l'allargamento di circa 15 m del Molo Bersaglieri, al fine di consentire l'attracco delle più recenti navi da crociera entrate in esercizio e/o in costruzione (330 – 340 m). Il Molo avrà larghezza complessiva pari a 100,00 m e un'estensione di piazzale addizionale di circa 20.000,00 m². I nuovi accosti saranno lunghi circa 400,00 m, con profondità di accosto sarà di -10,00/-16,00 m s.l.m.m.

Si sottolinea che è stato recentemente ultimato il progetto di ristrutturazione della Stazione Marittima a nuovo terminal crociere ed è in corso di progettazione il recupero del magazzino

42 in testa al Molo Bersaglieri per ampliare gli spazi offerti alle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri.

Settore 2 - "Porto Lido", Realizzazione

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste prevede la realizzazione, nel Settore 2, nell'estremità Nord-occidentale del Molo Fratelli Bandiera, del cosiddetto "Porto Lido" (Progetto approvato con CdS del n. 1449 del 04/05/2007); si tratta dell'Azione A1.2.1 del suddetto Aggiornamento 2014 del Piano. Il previsto porto turistico occuperà circa 15.000,00 m² di aree a terra. Tale intervento conferirà unitarietà di funzione a tutta la zona, data la prossimità al bacino della Sacchetta che si sviluppa ad Est del molo stesso già destinato alla nautica da diporto.

Settore 3 - Moli V e VI, Unione

L'Unione dei Moli V e VI costituisce opera di grande infrastrutturazione e corrisponde all'Azione A2.1.1a dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

L'Aggiornamento 2014 del Piano, dunque, prevede la chiusura e il recupero ad uso terminalistico del bacino compreso tra il Molo V e il Molo VI, entrambi prolungati fino alla linea di massimo tombamento posta a circa 60,00 m oltre la testata del Molo V e a circa 400,00 m oltre la testata del Molo VI, per un'estensione totale aggiuntiva pari a circa 260.890,00 m². La Banchina Nord misurerà circa 400,00 m, la Banchina Ovest misurerà 650,00 m e la Banchina Sud, infine, circa 1.030,00 m. L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste consente, inoltre, la revisione dell'intero layout delle sovrastrutture ed infrastrutture del Porto Franco Nuovo, introducendo la possibilità di demolire alcuni vecchi magazzini nel Porto Franco Nuovo.

Settore 3 - Molo VII, Ampliamento e Piattaforma a Nord del Molo VII, Realizzazione

L'ampliamento del Molo VII costituisce opera di grande infrastrutturazione e corrisponde all'Azione A2.1.1c dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

Il Molo VII sarà allungato di circa 800,00 m, corrispondenti, indicativamente, a due moduli di banchina (modulo = lunghezza nave di progetto), ed allargato di circa 20,00 m. Ne consegue che la banchina Nord sarà lunga circa 1270,00 m, la banchina Sud, circa 1570,00 m con profondità dei fondali variabile tra - 12,00 m s.l.m.m. e -18,00 m. s.l.m.m.. La larghezza in

testata misurerà circa 420,00 m. Il Molo VII disporrà di ulteriori 342.000,00 m² di superficie per un totale di 670.000,00 m² di aree a terra.

La realizzazione della Piattaforma a Nord del Molo VII costituisce opera di grande infrastrutturazione e corrisponde all'Azione A2.1.1b dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste. Tale Piattaforma sarà caratterizzata da un fronte banchina di circa 410,00 m e da una superficie a tergo dedicata di circa 64.460,00 m².

Settore 4 - Molo VIII, Realizzazione

La realizzazione del Molo VIII costituisce opera di grande infrastrutturazione e corrisponde all'Azione A2.2.1b dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

L'Aggiornamento 2014 del Piano, dunque, nella sua configurazione finale, prevede un'ulteriore espansione a mare nell'area compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola: la realizzazione di un'ulteriore sporgente radicato in corrispondenza della Piattaforma Logistica nel Settore 4.

Il Molo VIII disporrà di una superficie di circa 848.860,00 m², di due fronti di banchina di circa 1200,00 m di lunghezza paralleli e distanti fra loro 750,00 m, per un totale di 3150,00 m di banchina che andranno ad inglobare, in corrispondenza della radice circa 800,00 m di banchina della Piattaforma Logistica. Il Molo VIII potrà essere realizzato per moduli funzionali. A servizio di tale infrastruttura è prevista la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale.

Settore 4 - Centro Operativo Servizi, Realizzazione

All'estremità meridionale dell'area a servizio della Ferriera, a Nord del Terminale SIOT, è prevista la realizzazione del Centro Operativo Servizi presso il quale saranno rilocalizzati i servizi tecnico-portuali tra cui quelli di pilotaggio, ormeggio, rimorchio e vigili del fuoco. Tale realizzazione corrisponde all'Azione A2.2.1c dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

Il Centro Operativo Servizi Portuali occuperà una superficie complessiva di 37.020,00 m² di cui 32.050,00 m² di specchio acqueo e 6.970,00 m² di aree a terra. Le opere a mare consisteranno in almeno 3 pontili fissi, della lunghezza di circa 80,00 m, larghi 5,00 m. Tali pontili saranno collegati a terra tramite passerelle di lunghezza variabile tra i 45,00 m e i 50,00.

Settore 5 - Canale industriale, Banchinamento sponde

Il banchinamento delle sponde del Canale industriale costituisce opera di grande infrastrutturazione e corrisponde all'Azione A2.3.2a dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

L'Aggiornamento 2014 del Piano, dunque, prevede, all'interno del Canale Industriale, la realizzazione di nuovi tratti di banchina. In particolare:

- Riva Nord: demolizione e ricostruzione delle banchine Italcementi ed ex Vetrobelt e realizzazione di 250,00 m di nuove banchine e formazione di un piazzale di circa 15.000,00 m²;
- Riva Sud: realizzazione di 500,00 m di nuove banchine e di un piazzale di circa 25.000,00 m².

A ciò si aggiunga la previsione dell'approfondimento del Canale Industriale alla quota – 12,00 m s.l.m.m. Il materiale di scavo potrà essere conferito nella colmata della Piattaforma Logistica e/o nella colmata prevista presso l'area ex Esso, entrambe approvate come varianti del Piano Regolatore Portuale vigente. La Piattaforma Logistica è un'opera ad elevata valenza ambientale in quanto consente, oltre alla realizzazione di una cassa di colmata utile per accogliere i sedimenti portuali da dragare di cui si è detto, l'esecuzione della conterminazione delle aree a terra (progetto del Ministero dell'Ambiente per l'intercettazione della falda sul sito inquinato di interesse nazionale Trieste). Il layout della Piattaforma Logistica tiene conto del progetto di espansione del depuratore urbano delle acque reflue (ACEGAS). Il volume disponibile per la cassa di colmata è pari a 1-1.2 milioni di m³.

Relativamente alla realizzazione della banchina presso l'area ex-Esso, si ricorda che la capienza del terrapieno risulta pari a circa 150.000,00 m³.

Settore 5 - Terminal Ro Ro Noghère, Realizzazione

La realizzazione del nuovo Terminal Ro Ro Noghère costituisce opera di grande infrastrutturazione e corrisponde all'Azione A2.3.2c dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

L'Aggiornamento 2014 del Piano, dunque, prevede innanzitutto la demolizione del pontile SILO.NE., quindi la realizzazione di un nuovo terrapieno, esteso tra le foci dei torrenti Rosandra e Rio Ospò, con un fronte banchinato di circa 1.250,00 m, in prima approssimazione dotato di 4-5 sporgenti di circa 25,00 m (“denti”) atti all'ormeggio di navi Ro-Ro. L'area recuperata a mare risulta pari a circa 157.560,00 m².

Ai fini di garantire adeguata operatività al terminal è previsto il dragaggio dei fondali antistanti alla quota – 13,00 m s.l.m.m. Anche tale materiale sarà conferito nelle casse di colmata della Piattaforma Logistica e dell'area ex-Esso. L'area a tergo del fronte banchinato costituirà una cassa di colmata della capienza di circa 1.074.700,00 m³ che rimarrà disponibile ad accogliere eventuali ulteriori dragaggi si dovessero rendere necessari nell'ambito portuale. Il nuovo terminal richiede la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento stradale a servizio delle funzioni previste.

Settore 6 - Opere a mare per la nautica da diporto

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste prevede, nel Settore 6, la predisposizione, in una porzione di specchio acqueo di circa 40.000,00 m² prospiciente l'area degli ex-Cantieri Alto Adriatico, di opere a mare quali opere foranee, pontili galleggianti ecc. finalizzate ad ospitare unità da diporto di medio-grandi dimensioni. Tale opera corrisponde all' Azione A1.4.2 dell'Aggiornamento 2014 del Piano.

3.8.2 Opere a terra

3.8.3 Conessioni stradali

La viabilità stradale di servizio al Porto fa riferimento al raccordo autostradale Grande Viabilità Triestina (G.V.T.) che contorna l'intero perimetro dell'ambito portuale dal Punto Franco Nuovo fino al Canale Industriale, con svincoli ad uso promiscuo portuale ed urbano. Ad essi fanno rispettivamente capo, attraverso brevi tratti di raccordo:

- Scalo Campo Marzio: varco Molo V;
- Campi Elisi/Passeggio S. Andrea: varco Molo VII e, attraverso il raccordo interno portuale sopraelevato, Molo VI;
- Via Svevo/Via D'Alviano: varco Scalo Legnami / Piattaforma Logistica;
- Via Valmaura: Ferriera, Punto Franco Oli Minerali;
- Via Errera: area ex-Esso;
- Via Caboto: Canale Industriale.

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste prevede nuove infrastrutture a servizio esclusivo del traffico portuale e non solo, nelle tratte in cui il traffico portuale si integra con quello urbano ed extraurbano. In particolare introduce una nuova viabilità di collegamento dell'opera Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina, che si sviluppa in parte in galleria artificiale, attraverso l'area demaniale allo stato di fatto occupata dai depositi di

scorie e loppe della Ferriera, in parte allo scoperto in viadotto per scavalcare il binario della stazione di Servola e a mezza costa a monte delle aree Punto franco Oli Minerali ed ex-Esso fino alla viabilità esistente raccordata allo svincolo GVT di Via Errera. Tale soluzione consente il mantenimento della piena operatività della banchina attualmente a servizio della Ferriera di Servola.



Collegamento di Piano Molo VIII - Grande Viabilità Triestina – planimetria

La strada di collegamento potrà eventualmente essere confinata in modo tale da consentire il transito dei veicoli da e per il Molo VIII in regime extra portuale, fino al varco opportunamente posizionato alla radice dello stesso Molo VIII. Alternativamente l'intera area attraversata potrà essere asservita al regime doganale extra nazionale; in questo caso dovrà essere previsto un nuovo varco doganale in corrispondenza dell'accesso al comprensorio ex Esso.

Per l'accesso al nuovo Terminal Ro-Ro di Noghère sono previsti collegamenti realizzati attraverso tronchi stradali in parte dedicati e in parte condivisi con il traffico urbano e

suburbano, adeguati a sostenere le funzioni commerciali ed industriali esistenti e più precisamente:

- Un nuovo collegamento stradale principale per accedere al Terminal da Est; tale collegamento, oltrepassando il torrente Rosandra, si innesta sulla Via Flavia, in corrispondenza del by-pass di Aquilinia, a circa 1 Km dallo svincolo di Via Caboto della GVT;
- Un secondo collegamento stradale per accedere al Terminale da Sud; tale collegamento, di emergenza, localizzato all'incirca all'altezza dell'area Edison Termoelettrica, si innesta su Via Trieste (SP14), nel Comune di Muggia, con opportuna riqualificazione della stessa, raggiungendo poi, attraverso via delle Saline il nuovo raccordo autostradale Lacotisce-Rabuiese in corrispondenza dello svincolo delle Noghere.

3.8.4 Scali e raccordi ferroviari

Nell'assetto di Piano, la rete ferroviaria di servizio al Porto conserva lo stesso schema organizzativo che prevede uno scalo di interfaccia con la rete esterna e vari altri scali di servizio a singoli settori portuali/terminal/flussi di traffico.

Lo scalo di Trieste Campo Marzio svolgerà la funzione di impianto di attestazione dei treni da e per le linee esterne attraverso la linea "di cintura" in galleria (galleria "di circonvallazione") che collega Trieste Campo Marzio a Trieste Centrale e direttamente alla linea Trieste - Monfalcone.

Gli impianti satelliti, funzionali al carico e scarico dei carri ferroviari e in parte – a seconda dei volumi e delle caratteristiche dei flussi di traffico – alla composizione e/o scomposizione dei treni, sono gli scali raccordati del Molo VIII, direttamente raccordato allo scalo di Campo Marzio, di Servola, di San Sabba, di Aquilinia (mantenuti nell'ambito funzionale portuale anche se attualmente largamente sottoutilizzati), raccordati sia direttamente a Campo Marzio attraverso la linea "bassa" sia alla citata galleria "di circonvallazione", by-passando Campo Marzio, attraverso la cosiddetta linea "alta".

Sarà pienamente integrato nella funzione mobilità ferroviaria anche il collegamento diretto esistente fra lo scalo di Trieste Campo Marzio e il valico di frontiera di Ferneti – Villa Opicina, penalizzato da una forte pendenza che richiede attualmente il cambio di motrice e la doppia trazione, anche nella prospettiva della maggiore integrazione di queste infrastrutture con il Porto.

Agli scali esistenti se ne aggiungerà uno nuovo nell'area della Piattaforma Logistica (parte a terra) di servizio al Molo VIII. La posizione, l'orientamento e la dimensione del fascio (numero di binari) sono indicativi e non condizionanti ai fini della successiva definizione progettuale del Molo stesso; unico vincolo è che il nuovo scalo dovrà essere caratterizzato da un modulo di binario di 600,00 m.

La rete esterna sarà come attualmente imperniata sulla linea Trieste Centrale – Monfalcone e sulle linee ad essa afferenti verso Ovest (Venezia, Pianura Padana), verso Nord (valico di Tarvisio), verso Est (valico di Ferneti – Villa Opicina), integrata e potenziata con riferimento al programma sovraordinato del cosiddetto “Corridoio V”, corridoio plurimodale (ferroviario e stradale) in direzione Est-Ovest.

3.9 OPERE DI BREVE PERIODO

(Rif. Tav.10 – Opere di Piano di breve periodo– Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

Come si è detto, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, definisce, oltre all'assetto infrastrutturale del lungo periodo, quello di breve periodo che comprende le opere o parti di esse elencate con riferimento alle azioni dell'Aggiornamento 2014 del Piano stesso:

- A1.3.1 – Settore 2 - Molo Bersaglieri – Ampliamento
- A2.1.1a – Settore 3 - Unione Moli VI e VII - Medio periodo: Ampliamento Molo V e Molo VI
- A2.1.1b – Settore 3 - Molo VII – Ampliamento, 1a fase
- A2.3.2a – Settore 5 - Canale Industriale – Banchinamenti
- A2.3.2b – Settore 5 - Canale Industriale – Escavo fondale quota – 12,00 m s.l.m.m.
- A2.3.2c – Settore 5 – Terminal Ro-Ro Noghère – Realizzazione, 1a fase
- A2.3.2d – Settore 5 – Terminal Ro-Ro Noghère - Escavo fondale quota – 13,00 m s.l.m.m.

Come si è detto nel Capitolo dedicato alle prospettive di sviluppo dei traffici portuali, entrambi gli scenari individuati sono esito della naturale evoluzione delle tendenze in atto per quanto riguarda il traffico marittimo in generale ed i volumi movimentati nell'arco costiero dell'Alto Adriatico in particolare; tengono conto delle specificità del Porto di Trieste e della relativa possibilità, avviando un percorso di tempestivo sviluppo e potenziamento, di fornire un'offerta di infrastrutture e servizi tale da garantirgli un adeguato livello di competitività rispetto ai porti dell'arco costiero dell'Alto Adriatico ed al suo contorno (infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario del porto con le reti nazionali ed internazionali).

3.10 CASSE DI COLMATA E DRAGAGGI

(Rif. Tav.8 – Casse di colmate ed escavi – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste prevede la seguente disponibilità di casse di colmata:

- Cassa di colmata A, opera già prevista nel Piano Regolatore Portuale vigente (Variante I 2 – Interramento in zona ex-Italsider), da eseguire, situata nel Settore 4 e corrispondente all'invaso della Piattaforma Logistica. Volume: 1.100.000,00 m³;
- Cassa di colmata B, opera già prevista nel Piano Regolatore Portuale vigente (Variante I 2 – Interramento di uni specchio acqueo in zona ex-Esso) situata nel Settore 5. Volume: 150.000,00 m³;
- Cassa di colmata C – Riva VI, opera prevista dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, situata nel Settore 3 e relativa all'Unione dei Moli V e VI. Volume: 1.870.000,00 m³;
- Cassa di colmata D – Riva VII, opera prevista dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, situata nel Settore 3 e relativa alla Piattaforma da realizzare a Nord del Molo VII. Volume: 700.000,00 m³;
- Cassa di colmata E, opera prevista dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, situata nel Settore 5 e relativa alla realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro Noghère. Volume: 1.370.000,00 m³.

I volumi di materiale da dragare sono concentrati nello specchio acqueo antistante la banchina del terminal Ro-Ro di Valle delle Noghère (area ex-Aquila) – profondità di progetto: - 12,00 m s.l.m.m. - ed in corrispondenza della parte più interna del Canale di navigazione – profondità di progetto: - 13,00 m s.l.m.m.-. Il rilievo batimetrico di riferimento è la Carta Nautica del febbraio 1989.

Pertanto i volumi da dragare sono:

- Canale Industriale: 465.000 m³;
- Terminal Ro-Ro di Valle delle Noghère: 458.700 m³,

per un totale di 923.700,00 m³.

L'approccio al Molo V, VI e VII nella sua configurazione di Piano, estesa rispetto a quella attuale, e l'approccio al nuovo Molo VIII non richiedono invece alcun approfondimento dei fondali esistenti, se non, eventualmente, la bonifica della contaminazione rilevata in sito a seguito di idonea caratterizzazione.

In questa ottica è stata effettuata una stima dei volumi da bonificare contestualmente alla realizzazione delle opere di Piano che, tuttavia, dovranno essere confermati in seguito allo svolgimento di indagini di dettaglio ai sensi della normativa vigente. La stima dei volumi di bonifica dell'impronta delle opere è riepilogata nella tabella che segue.

Volume dei fanghi prodotti dalla bonifica dell'impronta delle opere

FASE COSTRUTTIVA	m³
<i>Dragaggio canali</i>	
Canale Industriale	465.000
Terminal Ro-Ro	458.700
<i>Bonifica ambientale opere</i>	
Prolungamento Molo V	21.650
Prolungamento Molo VI	78.900
Prolungamento parziale Molo VII	356.600
Banchinamento VI-VII (Cassa D) (perimetro esterno colmata)	17.500
Banchinamento parziale Terminal Ro-Ro	27.200
Completamento Molo VII	333.500
Arsenale S. Marco	13.100
Molo VIII	1.697.600
Centro Operativo Servizi	6.200
Banchinamento Molo V-VI (Cassa C) (perimetro esterno colmata)	33.600
Terminal Ro-Ro (Cassa E) (perimetro esterno colmata)	21.500
TOTALE	3.531.050

Da quanto sopra deriva che i dragaggi previsti dall'Aggiornamento 2014 del Piano riguardano l'approfondimento di zone da infrastrutturare ex novo o da potenziare e la bonifica dei fondali contestuale alla realizzazione delle opere, essendo il dragaggio di mantenimento praticamente inesistente data la natura stabile dei fondali e l'assenza di significativi apporti da corsi d'acqua.

Per il dragaggio si ipotizza l'utilizzo di draghe tipo "EcoGrab" (grappo ecologico) di potenzialità limitate a 500,00 m³ al giorno. L'area dragata, inoltre, dovrà essere conterminata almeno da panne galleggianti mobili e barriere anti-torbidità in modo da evitare la dispersione di materiale fino, tenuto conto del fatto che si tratta di Sito di interesse Nazionale.

Per lo smaltimento del materiale proveniente dai dragaggi si dovrà procedere in funzione del grado di inquinamento dello stesso. In generale è concesso un riutilizzo del materiale dragato, se il grado di inquinamento rispetta il limite dei pericolosi, solo per opere che prevedono contestualmente una conterminazione lato mare che garantisca una permeabilità inferiore a 10⁻⁹ m/s ed un uso industriale dell'area (ex Art. 5 bis della Legge 84/94 e dal DM 07/11/2008). Il materiale che non soddisfa i requisiti di qualità ambientale dovrà essere conferito a discariche specializzate con particolari precauzioni (decantazione in apposite vasche, disidratazione, ecc.).

In conclusione, dunque, la disponibilità delle casse di colmata dell'Aggiornamento 2014 del Piano è congrua rispetto ai volumi da dragare; in particolare la disponibilità delle cassa di colmate A e B già previste nel Piano vigente garantisce la destinazione dei sedimenti conformi dragati durante la realizzazione delle opere di breve periodo.

3.11 RIEPILOGO OBIETTIVI INFRASTRUTTURALI ED AMBIENTALI GENERALI E SPECIFICI, AZIONI CORRELATE

Il presente paragrafo riporta la tabella di riepilogo e correlazione gli obiettivi generali e specifici e le azioni del Piano Regolatore Portuale.

	OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI
OG1	Recupero del rapporto porto-città	OS1.1	<i>Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio</i> Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa	A1.1.1	Recupero e riqualificazione degli spazi e delle strutture esistenti di valore storico-monumentale in attuazione della Variante al PRP approvata con Decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007
		OS1.2	<i>Settore 2 – Porto Doganale e Rive</i> Promozione della fruizione urbana del fronte mare consolidando il processo in atto di conversione delle funzioni portuali a portuali compatibili con quella urbana e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni del PRGC di Trieste – novembre 2013	A1.2.1	Recupero/riqualificazione degli spazi e delle strutture esistenti in recepimento delle previsioni del PRGC di Trieste: <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di parcheggi interrati lungo le Rive - Realizzazione di un collegamento pedonale per l’attraversamento del Canal Grande in prossimità dell’edificio della Capitaneria di Porto - Riqualificazione dell’area della “Lanterna” - Potenziamento della percorribilità pedonale e ciclabile tra Campo Marzio e Canale Ponterosso - Predisposizione di un arredo urbano unitario lungo le rive - Realizzazione nell’estremità Nord occidentale del Molo Fratelli Bandiera del cosiddetto “Porto Lido” (Progetto approvato con CdS d.d. n. 1449 del 04/05/2007 - Riqualificazione degli stabilimenti balneari urbani situata presso la radice Sud-Ovest del Molo Fratelli Bandiera
		OS1.3	Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto	A1.3.1	Ampliamento degli spazi/strutture disponibili: Ampliamento del Molo Bersaglieri ed

			funzione portuale compatibile con la funzione urbana		ampliamento della Stazione Marittima
		OS1.4	<i>Settore 6 – Litorale di Muggia</i> Promozione della fruizione urbana del litorale consolidando la destinazione dello stesso a funzioni portuali compatibili con quelle urbane e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni della Variante n. 31 PRGC di Muggia	A1.4.1	Attuazione delle previsioni della Variante n. 31 PRGC di Muggia
				A1.4.2	Ampliamento degli spazi/strutture disponibili: realizzazione opere a mare per la nautica da diporto
OG2	Riorganizzazione e sviluppo del “porto operativo” – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste	OS2.1	<i>Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo</i> Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci	A2.1.1	Riqualificazione/ampliamento delle strutture e degli spazi esistenti:
				A2.1.1a	- Unione Moli V e VI; realizzazione delle strutture a terra dedicate
				A2.1.1b	- Realizzazione Piattaforma a Nord del Molo VII e delle strutture a terra dedicate
				A2.1.1c	- Allungamento/allargamento Molo VII e realizzazione delle strutture a terra dedicate
		OS2.2	<i>Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola</i> Conservazione dell’attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale con particolare riferimento al traffico contenitori e miglioramento del servizio reso alle navi	A2.2.1	Adeguamento/ampliamento degli spazi e delle strutture esistenti

				A2.2.1a	- Sistemazioni varie
				A2.2.1b	- Realizzazione del Molo VIII e delle strutture a terra dedicate
				A2.2.1c	- Realizzazione di un Centro Servizi Portuali nell'estremità Sud-Orientale del Settore
		OS2.3	<i>Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere</i> Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale	A2.3.1	Recupero/riqualificazione di aree dismesse/sottoutilizzate tramite inserimento di nuove attività industriali/commerciali/di servizio presso l'Area ex-Esso
				A2.3.2	Riqualificazione/ampliamento degli spazi/strutture esistenti:
				A2.3.2a	- Banchinamento sponde del Canale Industriale
				A2.3.2b	- Escavo fondali quota – 12,00 m s.l.m.m.
				A2.3.2c	- Realizzazione di un nuovo Terminal Ro-Ro nella Valle delle Noghere e delle strutture a terra dedicate
				A2.3.2d	- Escavo fondali quota – 13,00 m s.l.m.m.
		OS2.4	Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste	A2.4.1	Realizzazione di opere a verde nell'estremità Nord dell'area ex-Esso – Area siti riproduttivi e corridoi ecologici, PRGC di Trieste, novembre 2013
		OS2.5	Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città	A2.5.1	Realizzazione di fasce di verde di qualificazione urbana e paesaggistica lungo il confine portuale
		OS2.6	Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali	A2.6.1	Realizzazione di un fascio ferroviario a servizio della Piattaforma Logistica e del Molo VIII
				A2.6.2	Realizzazione di un asse stradale dedicato nei Settori portuali 4 e 5; realizzazione di un fascio ferroviario a servizio del Molo VIII

				A2.6.3	Realizzazione accesso dedicato al Terminal Ro-Ro Noghere
OG3	Tutela dell'ambiente	OS3.1	Tutela dall'inquinamento acustico	A3.1.1	Realizzazione di specifiche misure di mitigazione individuate come necessarie in sede di valutazione dell'impatto ambientale contestualmente alle opere di PRP
				A3.1.2	Emanazione, da parte dell'APT, di un apposito regolamento di attuazione delle disposizioni normative statali – DPCM 447/1995 – ed, eventualmente, regionali, relativamente alla disciplina delle attività rumorose
				A3.1.3	Svolgimento di un'attività di monitoraggio della componente rumore ed attivazione, se necessario, di opportune misure di mitigazione. Condivisione del Piano di monitoraggio e delle relative misure di mitigazione con gli Enti competenti
				A3.1.4	Al fine di incentivare di “comportamenti virtuosi” in ambito portuale il rilascio di qualunque titolo autorizzativo e/o concessorio ai privati è subordinato alla presentazione di idonea documentazione progettuale che attesti l'adozione, da parte del richiedente, di tutte le opportune/necessarie misure per la tutela dall'inquinamento acustico
		OS3.2	Tutela della risorsa idrica	A3.2.1	Per le zone omogenee ricomprese nei Settori 4 e 5, secondo quanto indicato nella Parte seconda delle Norme Attuative, il Rapporto di permeabilità (Rp) non deve essere inferiore al 20% della Superficie fondiaria (Sf). La Superficie permeabile (Sp) così determinata è aggiuntiva rispetto a quella di cui al punto che segue
				A3.2.2	Contenimento dei consumi di acqua nel ciclo

					produttivo (risparmio) e riutilizzo delle acque reflue
				A3.2.3	Al fine di garantire l'efficienza e l'efficacia del servizio reso dall'APT, verifica continuativa e manutenzione programmata dei sistemi di adduzione, distribuzione ed accumulo idropotabile, del sistema fognario ed eventualmente depurativo
				A3.2.4	Al fine di incentivare di "comportamenti virtuosi" in ambito portuale il rilascio di qualunque titolo autorizzativo e/o concessorio ai privati è subordinato alla presentazione di idonea documentazione progettuale che attesti l'adozione, da parte del richiedente, di tutte le opportune/necessarie misure per la riduzione dei consumi e dei carichi inquinanti
		OS3.3	Tutela dell'ambiente marino	A3.3.1	Al fine di favorire la bonifica dei fondali marini compresi nel SIN di Trieste qualunque intervento di trasformazione a mare, se necessario, dovrà contemplare l'attività di bonifica di cui al D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni
				A3.3.2	Al fine di assicurare la capacità riproduttiva delle risorse ittiche ed il loro sfruttamento sostenibile, favorire, da parte dell'APT, l'utilizzo di attrezzi da pesca sostenibili e la dismissione delle imbarcazioni da pesca e la loro conversione ad altre attività.
				A3.3.3	Sempre al fine di assicurare la capacità riproduttiva delle risorse ittiche ed il loro sfruttamento sostenibile, promozione, da parte dell'APT, di iniziative di ripopolamento ittico
				A3.3.4	Al fine di tutelare la biodiversità e gli habitat della fascia costiera con la quale il Porto interferisce, svolgimento di un'attività di

					monitoraggio della componente acque marine ed attivazione, se necessario, delle opportune misure di mitigazione. Condivisione del Piano di monitoraggio e delle relative misure di mitigazione con gli Enti competenti
				A3.3.5	Al fine di tutelare l'ambiente marino, predisposizione da parte dell'APT, ai sensi del D.Lgs. 182/2003 del Piano di gestione dei rifiuti e dei residui di carico
		OS3.4	Tutela del suolo	A3.4.1	Al fine di ridurre l'impermeabilizzazione e la compattazione del suolo, osservazione dei punti A3 2 1 e A3 2 2 che precedono
				A3.4.2	Al fine di favorire la bonifica delle aree a terra ricomprese nel SIN di Trieste qualunque intervento di trasformazione del suolo, se necessario, dovrà contemplare l'attività di bonifica di cui al D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni
				A3.4.3	Al fine di ridurre il rischio di contaminazione dei suoli, il rilascio, da parte dell'APT, di titoli autorizzativi e concessori è subordinato alla verifica della documentazione progettuale a corredo dell'istanza da cui si evince l'adozione di opportune/necessarie soluzioni per il contenimento del suddetto rischio
		OS3.5	Tutela del paesaggio e dei beni culturali	A3.5.1	Promozione, da parte dell'APT, dell'inserimento paesaggistico delle opere/interventi tramite la riduzione/mitigazione delle trasformazioni potenzialmente compromettenti
				A3.5.2	Promozione, da parte dell'APT, delle iniziative volte alla tutela ed alla valorizzazione del patrimonio storico-architettonico presenti in ambito portuale autorizzando trasformazioni rispettose dello

					stesso e l'insediamento di attività compatibili
				A3.5.3	Al fine di mantenere e valorizzare la qualità complessiva del paesaggio, promozione, da parte dell'APT, di un assetto funzionale portuale che incrementi la connettività complessiva della rete ecologica
				A3.5.4	Al fine di mantenere e valorizzare la qualità del paesaggio, promozione, da parte dell'APT, della riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'ambito portuale
		OS3.6	Tutela della aria e del cambiamento climatico	A3.6.1	Predisposizione, da parte dell'APT, di apposito regolamento per l'utilizzo di combustibili sostenibili da parte delle navi in sosta in banchina. Verifica della fattibilità tecnico-economica della elettrificazione delle banchine rivolgendo l'attenzione alle tipologie di nave a maggiore impatto sul contesto urbano
				A3.6.2	Al fine di ridurre l'emissione dei principali inquinanti in atmosfera promozione, da parte dell'APT, dell'impiego di modalità di trasporto sostenibili per il trasferimento via terra di merci e passeggeri, dell'ammodernamento del parco mezzi pubblici e privati ed, infine, dell'utilizzo preferenziale di veicoli ibridi e/o elettrici in ambito portuale
				A3.6.3	Al fine di favorire la tutela dell'area, svolgimento, da parte dell'APT; di un'attività di monitoraggio della componente ed attivazione, se necessario, di opportune misure di mitigazione. Condivisione del Piano di monitoraggio e delle relative misure di mitigazione con gli Enti competenti
				A3.6.4	Con riferimento all'art. 51 del PURG FVG,

					nei nuovi insediamenti di carattere portuale, a 100,00 m ² di Superficie lorda di pavimento di nuova costruzione debbono corrispondere almeno 40,00 m ² di aree a verde. L'area a verde così determinata è aggiuntiva rispetto a quella di cui al punto che precede
				A3.6.5	Al fine di ridurre l'emissione dei principali inquinanti in atmosfera, il rilascio di qualunque titolo autorizzativo e/o concessorio a privati in ambito portuale è subordinato alla presentazione di idonea documentazione progettuale che attesti l'adozione, da parte del richiedente, di tutte le opportune/necessarie misure in tal senso
				A3.6.6	Al fine di ridurre le emissioni di gas serra, l'APT persegue l'autosufficienza energetica del Porto tramite realizzazione di uno o più impianti di approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili. Ai sensi del D.Lgs. 28/2011 la quota minima da raggiungere corrisponde al 30% del fabbisogno complessivo
		OS3.7	Gestione sostenibile dei rifiuti	A3.7.1	Adozione, da parte dell'APT, di apposito regolamento volto alla riduzione della produzione dei rifiuti indifferenziati prodotti in ambito portuale tramite implementazione di una raccolta differenziata spinta
				A3.7.2	Al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "secondarie", promozione, da parte dell'APT, dell'insediamento, in ambito portuale, di attività per il trattamento dei rifiuti (recupero e riutilizzo)
				A3.7.3	Al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "secondarie", promozione, da parte dell'APT, di condizioni di appalto volte all'impiego di materiali recuperati dai rifiuti e

					di sostanze ed oggetti prodotti, anche solo in parte, con materiali recuperati, tendendo al 70% in termini di peso
				A3.7.4	Al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "secondarie", promozione, da parte dell'APT, di condizioni di appalto volte al reimpiego delle terre e rocce da scavo e/o dei sedimenti dragati, preferenzialmente nell'ambito dell'opera/intervento da realizzare, tendendo al 100% in termini di volume

3.12 VINCOLI

(Rif. Tav.9 – Vincoli – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014)

Il presente capitolo descrive i vincoli che gravano sull'ambito portuale, relativamente ai beni culturali, al paesaggio nonché alle zone protette. Tale studio è stato svolto sulla base del D.Lgs. 42/2004, il D.M. 468/2001 e la Legge 394/1991.

Il Decreto Legislativo n. 42 del 22/01/2004, modificato ed integrato dal D.Lgs n. 156 del 24/03/2006 (per la parte concernente i beni culturali) e dal Decreto Legislativo n. 157 del 24/03/2006 (per quanto concerne il paesaggio), costituisce il Codice unico dei beni culturali e del paesaggio; recepisce la Convenzione Europea del Paesaggio e rappresenta il punto di confluenza delle principali norme relative alla tutela del paesaggio e del patrimonio storico ed artistico:

- L. 1089/1939;
- L. 1497/1939;
- L. 431/1985.

Il suddetto Decreto disciplina le attività concernenti la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale ed in particolare fissa le regole di:

- Tutela, fruizione e valorizzazione dei beni culturali (Parte Seconda, Titoli I, II e III, Articoli da 10 a 130);
- Tutela e valorizzazione dei beni paesaggistici (Parte Terza, Articoli da 131 a 159).

Sulla base del D.Lgs. 42/2004 sono stati identificati, nel Comune di Trieste, i seguenti vincoli:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico -Articolo 10, comma 3, lettera a);
- Aree soggette a vincolo paesistico-ambientale -Articolo 142, comma 1, lettere a) ed m).

Procedendo nella descrizione da Nord verso Sud, nell'ambito portuale sono presenti i seguenti edifici vincolati:

- *Porto Franco Vecchio*. A tergo della colmata tra i Moli 0 ed 1 sono presenti quattro edifici vincolati: il Magazzino 26, costruito nel 1897, che segue l'andamento della calata; un edificio di piccole dimensioni ad Est del precedente e gli edifici nn. 131 e 132. L'edificio n. 131 è la Centrale idrodinamica, realizzata intorno al 1890 in occasione della costruzione del Porto Nuovo con una tecnologia avanzata che oggi rappresenta un esempio di archeologia industriale di grande pregio. A tergo dell'Adria Terminal si trovano i magazzini nn. 21, 17, 18 e 19. Più a Sud, sulla calata compresa tra il Terminal Adria ed il Molo III, sono situati i magazzini nn. 9, 10, 6 e 7, di grandi

dimensioni, ed i magazzini nn. 117 e 118, di minori dimensioni. A tergo della banchina compresa tra il Molo II ed il Molo IV sono presenti gli edifici nn. 110, 111/1, 111, 112/1, 112, 116 e 117. Nell'area retrostante al Molo VI è presente l'edificio n. 109, ex Idroscalo di Trieste, costruito nella prima metà del Novecento. Tale edificio attualmente ospita la Capitaneria di Porto di Trieste e la Direzione Marittima del Friuli Venezia Giulia.

- *Porto Doganale e Rive*. In questa zona del Porto due sono gli edifici vincolati: il primo, la ex peschiera realizzata nel 1913 presso il Bacino della Sacchetta, ospita il Museo dell'Acquario Marino; il secondo sito nella parte finale del Molo Fratelli Bandiera ed eretto nel 1833, è il faro del Porto di Trieste.

Costituiscono ulteriori vincoli la fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia di cui all'art. 142, comma 1, lettera a) del D.Lgs. 42/2004, entro la quale l'ambito di Piano ricade interamente e la presenza di una zona archeologica nei pressi della Valle Noghere, nel territorio del Comune di Muggia, di cui all'art. 142 comma 1, lettera m) del D.Lgs. 42/2004. La zona archeologica riguarda i resti del porto romano in parte sommerso e molto compromesso.

Ai sensi della Legge 394/1991 – Legge quadro sulle aree protette si evidenzia che lo specchio acqueo prospiciente la linea di costa dell'ambito di Piano è vincolato come zona umida I.W.C. ovvero zona che ospita molte specie di uccelli acquatici.

Infine, ai sensi del D.M. 468/2001 e del D.M.24/02/03, le aree a terra e a mare dell'ambito di Piano sono sottoposte a vincolo in quanto Sito di Interesse Nazionale “Trieste”.

La perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste è avvenuta con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24/02/2003; è illustrata nella figura che segue.



Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Trieste.

Il Sito interessa una superficie complessiva di pari a circa 1.700,00 ha, di cui circa 1.200,00 ha in mare e circa 50,000 ha sulla terraferma. Tale superficie ricade interamente nel territorio della Provincia di Trieste ed interessa parte del territorio del Comune di Trieste, parte di quello del Comune di Muggia. Per la parte a mare, il SIN si estende dal Molo V del Porto Franco Nuovo fino a Punta Ronco ed è delimitato verso Ovest dalle dighe foranee L. Rizzo (quella centrale e quella meridionale). Per la parte a terra, invece, il SIN investe prevalentemente il territorio dell'EZIT, ove insistono all'incirca 350 realtà industriali, prevalentemente di estensione medio-piccola.

Significativo il fatto che nessuna, o quasi, di queste realtà abbia una responsabilità diretta nella situazione di inquinamento esistente, dal momento che sono state impiantate in terreni già compromessi dal punto di vista ambientale. Gran parte dell'area (valle delle Noghere, Valle di Zaule, Via Errera, ecc.), infatti, è stata oggetto, nell'immediato dopoguerra, di imponenti interventi d'interramento, non solo di inerti e più in generale di materiali di

demolizione di civili abitazioni, ma anche di rifiuti industriali misti, scorie e ceneri dell'inceneritore.

Va ricordato ancora che fino agli anni settanta erano operativi nella zona due importanti insediamenti industriali per la raffinazione e lo stoccaggio di prodotti petroliferi, che hanno determinato importanti situazioni di inquinamento, ed è tuttora operativo un grande stabilimento siderurgico.

L'intera area perimetrata risulta fortemente antropizzata. Al suo interno insistono, infatti, attività di tipo commerciale legate al trasporto marittimo, attività produttive di tipo siderurgico, chimico, di deposito e stoccaggio di oli minerali e prodotti petroliferi raffinati. Sono, inoltre, presenti aree dismesse, in passato già sede di impianti di smaltimento, raffinazione e lavorazione oli, nonché aree utilizzate in maniera discontinua come discariche di rifiuti vari non sempre specificati.

Il principale problema ambientale per la parte a mare è rappresentato dall'inquinamento pregresso derivante dalle suddette attività di raffineria e di deposito costiero di idrocarburi, che hanno determinato una notevole contaminazione da idrocarburi e metalli pesanti nei sedimenti dei fondali prospicienti.

4 CONCLUSIONI

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste è stato prodotto al fine di completare e rendere coerente il Piano Regolatore Portuale con la revisione dello Studio Ambientale Integrato richiesta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota U prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014.

L'attività svolta ha riguardato:

- l'aggiornamento dello studio del traffico marittimo e terrestri, stato attuale e previsioni, alla luce dei nuovi dati disponibili. Tale aggiornamento ha condotto alla conferma delle prospettive di crescita precedentemente definite e, conseguentemente, degli obiettivi di sviluppo del lungo periodo. L'aggiornamento dello studio del traffico portuale è stato ampliato con la previsione del traffico relativa al breve periodo;
- l'allineamento del Piano Regolatore Portuale alle previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti, primi fra tutti quelli regionali, il PURG 1978 ed il PGT, quindi quelli comunali. Tale attività ha comportato, innanzi tutto, la revisione dell' "architettura" del Piano, il riconoscimento dell'ambito portuale "L" articolato, al suo interno, in zone omogenee individuate con riferimento alla funzione caratterizzate, quindi l'introduzione delle zone D1 con le relative prescrizioni;
- il recepimento degli impegni dell'Autorità Portuale individuati nell'ambito dell'Intesa con il Comune di Trieste di cui alla delibera comunale n.36 del 27/04/2009 e dell'Intesa con il comune di Muggia di cui alla delibera n.35 del 27/04/2009.

Il percorso metodologico effettuato ha contemplato i seguenti passaggi:

1. aggiornamento del quadro di riferimento della pianificazione con l'integrazione delle considerazioni rilevanti derivate dalla lettura degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti o in corso di approvazione con l'introduzione di un approfondimento in merito ad alcune realtà territoriali di rilievo limitrofe al Porto di Trieste quali l'EZIT ed il Porto di Capodistria;
2. ridefinizione degli obiettivi infrastrutturali e definizione ambientali generali e specifici del Piano. Particolare attenzione è stata dedicata agli obiettivi ambientali, cui è dedicata la parte terza delle Norme Attuative. Tali obiettivi consistono nel complesso delle "buone pratiche" alle quali si dovranno attenere l'Autorità Portuale e gli operatori del Porto di Trieste ai fini dell'attuazione delle previsioni dell'Aggiornamento 2014 del Piano;

3. revisione dell'“architettura” del Piano, dell'articolazione funzionale dell'ambito portuale e delle modalità attuative. Come più volte detto l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste individua l'ambito portuale “L” di cui al PURG 1978 costituito dalle zone omogenee sotto il profilo funzionale con riferimento all'art. 4 della L. 84/94 (commerciale, industriale, passeggeri, diporto nautico). Relativamente alle modalità attuative si ribadisce che l'Aggiornamento 2014 del Piano si attua in maniera diretta a meno di quei casi, indicati nelle Norme Attuative, in cui è esplicitamente richiesta, da parte degli strumenti di pianificazione comunale recepiti – PRGC di Trieste e Variante n.31 del PRGC di Muggia, il ricorso a piani attuativi;
4. adeguamento dei contenuti del Piano Regolatore Portuale, delle previsioni, alla nuova “architettura” dell'Aggiornamento 2014, senza però produrre alcuna modifica (quali-quantitativa) sulle opere a mare e a terra già positivamente valutate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 150 del 21/05/2010 e condiviso con gli altri Enti/Amministrazioni competenti.

Rispetto alla documentazione costituente la versione originaria del Piano Regolatore del Porto di Trieste, l'Aggiornamento 2014 ha riguardato:

- la Relazione Generale
- le Norme Attuative
- gli elaborati grafici
- lo studio specialistico Volume C “Il traffico portuale”

che, pertanto, sostituiscono integralmente i documenti originari.

In conclusione, dunque, si afferma che l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, in continuità con la versione originaria di Piano, nell'individuare le prospettive di sviluppo del Porto, ne conferma il ruolo di HUB dell'Alto Adriatico definendo il corrispondente assetto infrastrutturale di lungo periodo e la relativa articolazione in zone omogenee sotto il profilo funzionale. L'Aggiornamento 2014 del Piano riconosce al traffico commerciale contenitori e Ro-Ro un ruolo determinante in questa crescita, senza negare, tuttavia, il carattere emporiale del Porto.

L'assetto infrastrutturale e funzionale del Porto di Trieste – ambito portuale “L” - nel lungo periodo è di seguito riassunto:

- Settore 1, Porto Franco Vecchio, modificato secondo quanto previsto dalla relativa Variante di piano regolatore portuale;

- Settore 2, Porto Doganale, destinato alla funzione portuale passeggeri - crociere, e della Rive, per i quali vigono le previsioni del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste
- Settore 3, Riva Traiane e Porto Franco Nuovo, costituito, nella sostanza, dall'Unione dei Moli V e VI e dal Molo VII allungato, destinato alla funzione portuale commerciale;
- Settore 4, formato dall'Arsenale San Marco e dallo Scalo Legnami, che conserveranno la loro attuale configurazione, dal nuovo Molo VIII e dalle aree a servizio della Ferriera
- Settore 5, comprendente il Punto Franco Oli Minerali (Terminale SIOT e DCT) e l'area ex-Esso, il Canale Industriale con le rive interamente banchinate ed il fondale approfondito alla quota - 12,00 m s.l.m.m., nonché il nuovo Terminal Ro-Ro Noghere;
- Settore 6, esteso lungo il litorale di Muggia per il quale valgono le previsioni contenute nello strumento di pianificazione urbanistica in corso di approvazione.

Relativamente alle relazioni tra Porto e la Città, l'Aggiornamento 2014 del Piano persegue l'integrazione tra la parte di infrastruttura in cui da tempo prevalgono funzioni portuali di tipo urbano e la città retrostante (città storica) nella zona del Porto Franco Vecchio, del Porto Doganale e delle Rive, del Litorale di Muggia (porto urbano), recependo integralmente le previsioni degli strumenti urbanistici comunali in fase di approvazione; stabilisce, invece, modalità e condizioni di rispettosa coesistenza tra l'infrastruttura e la città laddove il Porto, per esigenze di operatività e sicurezza interne, non può essere permeabile alla città, ossia nelle aree del Porto Franco Nuovo, dell'Arsenale di San Marco, dello Scalo Legnami, del Molo VIII, delle aree a servizio della Ferriera di Servola, del Punto Franco Oli Minerali, dell'area ex-Esso e del Canale industriale fino al Terminal Ro-Ro di Noghere.

L'Aggiornamento 2014 del Piano, infine, conferma la previsione di infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie già contemplata nella versione originaria del Piano, con particolare riferimento al collegamento tra il Porto Franco Vecchio e di Porto Franco Nuovo, il fascio ferroviario presso la Piattaforma Logistica al servizio del nuovo Molo VIII, il nuovo collegamento stradale al Molo VIII e la viabilità di accesso da Est e da Sud (emergenza) al Terminal Ro-Ro di Noghere.