



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

# PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE

Giugno 2014

## Studio Ambientale Integrato

Rev.1

Settembre 2014

### Quadro di Riferimento Strategico

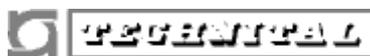
#### Responsabile Unico del Procedimento

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



Dott. Ing. Francesco Mattarolo



Dott. Arch. Vittoria Biego



Revisione 1 conseguente alla richiesta di integrazioni formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. n. 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

REVISIONE	DATA	ELABORATO	CONTROLLATO	APPROVATO
0	Luglio 2013	F.Amoriggi S.Graziano C.Paneghetti A.Pomes	A.Bettinetti V.Biego	F.Mattarolo P.Turbolente
1	Settembre 2014	C. Paneghetti A. Pomes V. Biego S. Scrimieri	A. Bettinetti V. Biego	F. Mattarolo V. Biego
2				
3				

NOME FILE
MI026S-STRT020-1-SAI.doc c

## INDICE

1	PREMESSA .....	7
1.1	L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste .....	7
1.2	Revisione 1 dello Studio Ambientale Integrato .....	10
1.3	Gruppo di lavoro .....	17
1.4	Quadro di Riferimento Strategico: scopo e contenuti .....	19
2	ANALISI DI COERENZA INTERNA .....	21
2.1	Analisi di coerenza interna degli obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano .....	21
2.2	Analisi di coerenza interna – Obiettivi - azioni dell'Aggiornamento 2014 del Piano .....	24
3	ANALISI DI COERENZA ESTERNA .....	38
3.1	Analisi di coerenza esterna verticale .....	39
3.1.1	Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica .....	39
3.1.2	Piano Regionale della Viabilità .....	42
3.1.3	Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste .....	45
3.1.4	Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani .....	47
3.1.5	Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione rifiuti speciali non pericolosi e rifiuti speciali pericolosi, nonché Sezione rifiuti urbani pericolosi .....	51
3.1.6	Programma provinciale di attuazione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti - Sezione rifiuti speciali non pericolosi, rifiuti speciali pericolosi nonché rifiuti urbani pericolosi .....	55
3.1.7	Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario .....	57
3.1.8	Piano Territoriale Regionale .....	60
3.1.9	Piano di Governo del Territorio .....	67
3.1.10	Piano Urbanistico Regionale Generale .....	73
3.1.11	Piano Territoriale Infra-regionale per la Zona Industriale Trieste .....	81
3.1.12	Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria .....	91
3.1.13	Piano Regionale di Tutela delle Acque .....	95
3.1.14	Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali .....	97
3.1.15	Piano Energetico Regionale .....	100
3.1.16	Piano di Azione Regionale .....	105
3.2	Analisi di coerenza esterna orizzontale .....	108
3.2.1	Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste .....	108
3.2.2	Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste – Variante Generale N. 66 .....	115
3.2.3	Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante urbanistica generale n. 31 .....	119
3.2.4	Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante Generale n° 15 .....	123

3.3	Obiettivi di protezione ambientale a livello nazionale, internazionale e comunitario - Analisi di coerenza esterna verticale .....	127
3.3.1	Piano d’Azione del Summit Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (Johannesburg) .....	127
3.3.2	Sesto Programma Comunitario di Azione in Materia di Ambiente .....	131
3.3.3	La Strategia d’Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia .....	135
3.3.4	Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile del Comune di Trieste .....	139
4	CONCLUSIONI.....	143

## **INDICE DELLE FIGURE**

Figura 3-1 – Piano Regionale della Viabilità (PRV)	45
Figura 3-2 – Ambiti Territoriali individuati dal Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)	80
Figura 3-3 – Legenda degli Ambiti Territoriali individuati dal Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG) (Schema di Assetto Territoriale)	81

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2-1 – Analisi di coerenza interna degli obiettivi del Piano	23
Tabella 2-2 – obiettivi generali, specifici ed azioni di piano	25
Tabella 2-3 – Analisi di coerenza interna delle azioni di Piano	36
Tabella 3-1 – Obiettivi del PRITMML	40
Tabella 3-2 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRITMML	41
Tabella 3-3 – Obiettivi del PRV	43
Tabella 3-4 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRV	44
Tabella 3-5 – Obiettivi del PGTU	46
Tabella 3-6 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PGTU T	46
Tabella 3-7 – Obiettivi del PRGRU	48
Tabella 3-8 – Obiettivi strategico Gestionali e Ambientali del PRGRU	48
Tabella 3-9 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRGRU	49
Tabella 3-10 – Obiettivi del PRGRS	52
Tabella 3-11 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRGRS	53
Tabella 3-12 – Obiettivi del PPA PRGRS	56
Tabella 3-13 – Obiettivi del PRSA PCB	58
Tabella 3-14 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRSA PCB	59
TABELLA 3-15 – OBIETTIVI GENERALI DI PROTEZIONE AMBIENTALE DEL PTR	62
TABELLA 3-16 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PTR	64
TABELLA 3-17 – OBIETTIVI DEL PGT	68
TABELLA 3-18 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PGT	70
TABELLA 3-19 – OBIETTIVI DEL PURG	75
TABELLA 3-20 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PURG	77
TABELLA 3-21 – OBIETTIVI DEL EZIT	83
TABELLA 3-22 – SINTESI OBIETTIVI DEL EZIT	89
TABELLA 3-23 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL EZIT	90
Tabella 3-24 – Obiettivi del PRMQA	93
Tabella 3-25 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRMQA	93
Tabella 3-26 – Obiettivi del PRTA	95
Tabella 3-27 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRTA	96
Tabella 3-28 – Obiettivi del PGBAO	98
Tabella 3-29 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PGBAO	99
Tabella 3-30 – Obiettivi del PER	101
Tabella 3-31 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PER	104
Tabella 3-32 – Obiettivi strategici del PAR	106
Tabella 3-33 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PAR	106

Tabella 3-34 – Finalità del PRGCT	109
Tabella 3-35 – Obiettivi generali e specifici del PRGCT	109
Tabella 3-36 – Analisi di coerenza orizzontale per il PRGCT	112
Tabella 3-37 – Obiettivi Generali e Specifici del PRGCT	115
Tabella 3-38 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRGCT	118
Tabella 3-39 – Obiettivi Generali del PRGCM	120
Tabella 3-40 – Analisi di coerenza esterna verticale per il PRGCM	121
Tabella 3-41 – Obiettivi della Variante al PRGC di Muggia	123
TABELLA 3-42 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA ORIZZONTALE PER LA VARIANTE AL PRGC DI MUGGIA	125
TABELLA 3-43 – OBIETTIVI DEL PIANO DI AZIONE DI JOHANNESBURG	128
TABELLA 3-44 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PIANO DI AZIONE DI JOHANNESBURG	129
TABELLA 3-45 – OBIETTIVI DEL SESTO PCAMA	132
TABELLA 3-46 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL SESTO PCAMA	133
TABELLA 3-47 – OBIETTIVI DELLA SNSS	136
TABELLA 3-48 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL SNSS	137
TABELLA 3-49 – OBIETTIVI DEL PAES	141
TABELLA 3-50 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PAES	141

## 1 PREMESSA

### 1.1 L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste

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 straordinarie 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 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 prospettata 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 un polo logistico di primo livello legato, in particolare, al 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 m;
- Eccellente accessibilità nautica;

- Raccordi ferroviari e stradali capienti 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 contesto di appartenenza dell'infrastruttura.

*Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste ha definito la trasformazione dell'infrastruttura necessaria affinché la stessa possa 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 delineando l'assetto infrastrutturale corrispondente e la relativa articolazione in zone funzionali.*

L'incremento della domanda del traffico marittimo da/per 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 significativo incremento riguarderà prevalentemente il traffico contenitori e Ro-Ro.

Il nuovo Piano Regolatore ha indirizzato l'evoluzione del Porto di Trieste secondo tre direttrici principali:

1. Il recupero del rapporto porto-città per quelle porzioni di ambito portuale prossime alla Città storica di Trieste ed al litorale urbano di Muggia, 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 marino e terrestre con riferimento alle componenti Atmosfera, Suolo e sottosuolo, Ambiente idrico – Acque interne, Ambiente idrico – Acque marine costiere, Vegetazione flora, fauna ed ecosistemi, Paesaggio, Rumore, Aspetti socio-economici, Traffico ed infrastrutture di trasporto, Rifiuti.

L'evoluzione del Porto di Trieste definita dal nuovo Piano Regolatore tiene conto delle caratteristiche dell'infrastruttura attuale e delle aree disponibili. Essa pertanto è modesta 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 oggi 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 con 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 all'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 derivati l'Aggiornamento Giugno 2014 del (nuovo) Piano Regolatore del Porto di Trieste (Aggiornamento 2014 del Piano) e la Revisione 1 dello SAI (Revisione 1 dello 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 Revisione 1 dello Studio Ambientale Integrato**

Il presente documento costituisce il Quadro di Riferimento Strategico della Revisione 1 dello SAI predisposto in seguito alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) con la citata nota U prot. DVA 2014 0010057 del 09/04/2014.

A seguito della richiesta di chiarimenti ed integrazioni contenute nella suddetta nota, sono stati aggiornati tutti i dati di riferimento, compresi quelli dello studio del traffico. Considerato il tempo intercorso tra l'originario documento di Piano, elaborato nel 2009, e la Revisione 0 dello SAI, elaborata nel 2012-13, la Scrivente si è avvalsa di dati aggiornati disponibili per la predisposizione dei seguenti documenti:

- Quadro di Riferimento Strategico;
- Quadro di Riferimento Programmatico;
- Quadro di Riferimento Progettuale;
- Quadro di Riferimento Ambientale, componenti:

- Atmosfera;
- Suolo e sottosuolo;
- Ambiente idrico – acque interne superficiali e sotterranee;
- Ambiente idrico marino;
- Vegetazione, flora e fauna terrestri;
- Paesaggio;
- Rumore;
- Aspetti socio-economici;
- Traffico;
- Rifiuti.

Scopo dello SAI è la valutazione degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste e dalla realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione di cui all'art. 5, comma 8 e 9, dallo stesso previste, nonché la verifica del raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale prefissati.

Lo SAI integra gli elementi caratterizzanti le procedure ambientali di valutazione del Piano, la VIA e la VAS. Pertanto i contenuti derivano dalla lettura combinata dell'Allegato VII e dell'Allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii e, conseguentemente dall'introduzione, nello SIA, degli aspetti tipici del Rapporto Ambientale. Lo SAI, dunque, composto dai tre Quadri che tipicamente costituiscono il SIA, il Quadro di Riferimento Programmatico, il Quadro di Riferimento Progettuale ed il Quadro di Riferimento Ambientale, integrati dal Quadro Strategico, specifico della VAS, ai quali si aggiunge la Sintesi Non Tecnica. A seguito della citata richiesta di integrazioni del Ministero dell'Ambiente è stato prodotto un ulteriore documento, il Piano di Monitoraggio Integrato VIA/VAS, ai sensi degli artt. 18, comma 1, e 28 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Il *Quadro di Riferimento Strategico* esamina la coerenza tra le strategie dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste (obiettivi ed azioni) e lo scenario complessivo di programmazione e pianificazione, in termini di compatibilità ambientale e territoriale.

Esso descrive:

- L'analisi della coerenza interna, che verifica l'esistenza di possibili contraddizioni all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni del Piano;
- L'analisi della coerenza esterna verticale, che verifica le relazioni intercorrenti tra gli obiettivi e le azioni del Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale degli strumenti di programmazione e pianificazione di livello sovracomunale;

- L'analisi della coerenza esterna orizzontale, per esaminare la compatibilità tra gli obiettivi e le azioni del Piano con quelli degli strumenti di programmazione e pianificazione di livello comunale.

La revisione del Quadro di Riferimento Strategico conseguente alla richiesta di integrazioni di cui alla nota U prot. DVA 2014 0010057 del 09/04/2014 ha riguardato:

- La verifica della coerenza interna, essendo stati, nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano, rivisti gli obiettivi infrastrutturali ed introdotti gli obiettivi ambientali;
- La verifica della coerenza esterna verticale, avendo rivolto l'attenzione anche ai seguenti strumenti di programmazione e pianificazione: il Piano Territoriale Regionale ed il Piano di Gestione del Territorio, il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani ed, infine, il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione Rifiuti Speciali non Pericolosi, Rifiuti Speciali Pericolosi, nonché Rifiuti Urbani Pericolosi a livello regionale; il Programma Provinciale di attuazione del suddetto Piano dei Rifiuti a livello provinciale;
- La verifica della coerenza esterna orizzontale, avendo rivolto l'attenzione, in particolare, ai seguenti strumenti: il nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste e la Variante urbanistica generale n° 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia.

Il *Quadro di Riferimento Programmatico* verifica la correttezza programmatica dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ossia la congruenza con gli atti di programmazione e di pianificazione approvati, adottati od in itinere. Fornisce, quindi, elementi conoscitivi in merito alle relazioni che intercorrono tra le opere previste dal Piano e i suddetti atti di pianificazione e programmazione, mettendo in evidenza, qualora presenti, eventuali difformità tra le azioni di Piano, le destinazioni d'uso e le trasformazioni previste.

La revisione del Quadro di Riferimento Programmatico è consistita nella verifica della coerenza dell'Aggiornamento 2014 del Piano conseguente alla richiesta di integrazioni di cui alla nota U prot. DVA 2014 0010057 del 09/04/2014 del MATTM ed ha riguardato gli strumenti di programmazione e pianificazione già analizzati nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico.

Il *Quadro di Riferimento Progettuale* illustra i contenuti del Piano Regolatore del Porto di Trieste ed in particolare:

- Gli obiettivi di sviluppo e le azioni necessarie a raggiungere i suddetti obiettivi;

- L'assetto infrastrutturale proposto e la relativa articolazione dell'ambito portuale in zone omogenee sotto il profilo funzionale;
- Le opere necessarie al compimento della trasformazione prevista, rapportate a due scenari realizzativi individuati dal Piano.

Completano il Quadro di Riferimento Progettuale la definizione del bilancio dei materiali conseguente alla realizzazione delle Opere di Piano e l'analisi del traffico marittimo e terrestre del Porto di Trieste attuale e previsto.

La revisione del Quadro di Riferimento Progettuale conseguente alla richiesta di integrazioni di cui alla nota U prot. DVA 2014 0010057 del 09/04/2014 del MATTM, ha riguardato:

- Gli obiettivi infrastrutturali ed ambientali e le corrispondenti azioni di Piano, tenuto conto dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste;
- Lo studio delle alternative di Piano, riportando in questa sede la sintesi del lungo processo di pianificazione che, dal 2000, ha condotto all'assetto infrastrutturale del Porto di Trieste proposto;
- La cantierizzazione definita nell'ambito dei progetti delle opere di grande infrastrutturazione una conoscenza approfondita della stessa;
- L'ipotesi di sviluppo delle volumetrie, elaborata con riferimento alle quantità edificabili massime individuate nell'ambito delle Norme Attuative dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste per ciascuna delle zone territoriali omogenee in cui è articolato l'ambito portuale. La suddetta ipotesi di sviluppo delle volumetrie sostituisce l'ipotesi di sistemazione delle opere a terra presentata nella versione originaria dello SAI;
- La stima del fabbisogno idrico giornaliero e di punta, i criteri per la progettazione dei sistemi antincendio e fognario;
- La descrizione delle caratteristiche planimetriche delle reti idrauliche per il collettamento delle acque meteoriche, rivista in quanto strettamente correlata alla suddetta ipotesi di sviluppo delle volumetrie, confermando, invece, l'ipotesi già avanzata delle principali tecnologie disponibili per il risparmio energetico in ambito portuale;
- Il futuro scenario del traffico portuale, aggiornato sulla base dei contenuti della revisione dello Studio di settore Volume C – Il traffico marittimo di cui all'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

Nel *Quadro di Riferimento Ambientale* sono individuate, analizzate e quantificate tutte le possibili interazioni tra il Piano Regolatore del Porto di Trieste e le relative opere di grande infrastrutturazione e l'ambiente ed il territorio circostante. Secondo la metodologia di

lavoro adottata, è stato dapprima indagato lo stato attuale delle componenti ambientali potenzialmente impattate, utilizzando le più aggiornate informazioni rese disponibili dagli Enti di controllo (ARPA, Regione, ecc) e dalla documentazione scientifica. Quindi si è proceduto con la valutazione dei potenziali effetti indotti dal Piano.

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

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

Per massimizzare i potenziali effetti cumulati sull'ambiente è stata assunta cautelativamente l'ipotesi che il maggior numero possibile delle opere previste sia realizzato contemporaneamente, ad eccezione delle opere la cui realizzazione è condizionata alla realizzazione di ulteriori interventi; queste ultime opere, dunque, non possono ragionevolmente essere incluse in una medesima fase costruttiva.

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

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

ad azioni sinergiche indotte sia dalle previsioni di Piano che da forzanti esterne, quali l'operatività del rigassificatore di Zaule.

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

La revisione del Quadro di Riferimento Ambientale conseguente alla richiesta di integrazioni di cui alla nota U prot. DVA 2014 0010057 del 09/04/2014 del MATTM ha riguardato:

- La *Componente Atmosfera*, con la rielaborazione delle previsioni di impatto alla luce della revisione dello studio del traffico marittimo e terrestre effettuato nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano e di specifiche indicazioni fornite dal MATTM suddetta nota. In questo contesto, inoltre, è stata effettuata la valutazione preliminare degli effetti prodotti dall'elettrificazione di alcune banchine;
- La *Componente Rumore*, con la rielaborazione delle previsioni di impatto alla luce della revisione dello studio del traffico effettuato nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano e la predisposizione del progetto relativo alla barriera acustica da realizzare lungo la linea ferroviaria Trieste-Villa Opicina;
- La *Componente Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi*, con la revisione delle previsioni di impatto alla luce, soprattutto, del mutato quadro del traffico marittimo di cui all'Aggiornamento 2014 del Piano. In questo contesto, inoltre, come richiesto dalla Regione Friuli-Venezia Giulia è stata predisposta una procedura per l'applicazione del protocollo IMO per la gestione delle acque di zavorra.
- La *Componente Paesaggio*, con la elaborazione di ulteriori fotosimulazioni che hanno tenuto conto della previsione di nuove volumetrie relativa all'Aggiornamento del Piano;
- La *Componente Ambiente idrico – Acque superficiali e marine-costiere, Sedimenti marini*. Relativamente a questo tema si è proceduto con l'integrazione dei risultati del Piano di caratterizzazione ambientale dell'area marino costiera del SIN di Trieste, trasmesso ad ARPA-FVG ad ottobre 2013, successivamente alla consegna dello Studio Ambientale Integrato al MATTM, e relativo aggiornamento dello stato di qualità dei fanghi di dragaggio;
- I *Campi elettromagnetici*. Relativamente a questo tema si è proceduto con la valutazione delle interferenze tra le previsioni dell'Aggiornamento 2014 del Piano e gli elettrodotti esistenti.

Il *Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS* (PMI) ai sensi degli artt. 18, comma 1, e 28 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. è stato predisposto in risposta alla prescrizione n. 61 della citata nota U prot. DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 del MATTM.

Scopo del PMI è la definizione preliminare dell'attività di monitoraggio volta a verificare in che misura l'attuazione del Piano risulti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale o, meglio, volta a descrivere il contributo del Piano a tali obiettivi, nonché la rispondenza degli effetti indotti dal Piano sull'ambiente rispetto a quanto previsto nello SAI.

Il PMI predisposto costituisce documento preliminare rispetto ad una versione definitiva che dovrà essere predisposta successivamente all'approvazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano sulla base dei contenuti dello SAI e dei pareri degli Enti competenti in materia ambientale.

Il principale contributo del PMI preliminare consiste nella definizione della struttura dell'attività di monitoraggio, ossia degli indicatori di contesto, con riferimento agli obiettivi di sostenibilità ambientale assunti nello SAI, degli indicatori di processo e contributo, con riferimento ai correlati obiettivi infrastrutturali ed ambientali ed alle azioni di Piano.

Alla versione definitiva del PMI spetterà l'approfondimento delle modalità di rilevamento delle singole componenti ambientali, dei meccanismi di riorientamento del Piano in caso di manifestazione di effetti negativi imprevisti, della restituzione dei dati e della partecipazione del pubblico e degli Enti competenti, la definizione delle responsabilità e della struttura organizzativa ed, infine, la verifica della sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio

Rispetto alle fasi di attuazione del processo di Piano, è opportuno sottolineare come il presente PMI sia fondato sull'assunto che, a valle dell'approvazione del Piano, tale processo di attuazione abbia raggiunto la fase di cantierizzazione delle opere di grande infrastrutturazione e di successivo esercizio delle stesse.

In questa ottica l'attività di monitoraggio è stata articolata in due macro-ambiti:

1. Il *monitoraggio del contesto*, che restituirà l'evoluzione dello stato dell'ambiente durante l'attuazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano;
2. Il *monitoraggio di Piano*, che restituirà lo stato di attuazione del Piano nel tempo.

In entrambi i casi le informazioni ed i dati necessari allo svolgimento del monitoraggio potranno essere acquisiti sia da fonti esterne (banche dati e sistemi informativi territoriali di

regioni, Province, Agenzie ambientali, dati socio-economici dell'ISTAT, relazioni sullo stato dell'ambiente, ecc.) sia tramite campagne di rilievo appositamente organizzate dall'Autorità Portuale di Trieste.

Il monitoraggio del contesto di cui al presente PMI prevede, in particolare, lo svolgimento di attività di rilievo per le seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera;
- Ambiente idrico-Acque sotterranee;
- Ambiente idrico-Acque marino-costiere;
- Ambiente terrestre-Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;
- Ambiente marino-costiero-Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;
- Rumore.

Correlando gli esiti del monitoraggio di contesto con quelli del monitoraggio di Piano sarà possibile definire il contributo dell'attuazione del Piano agli obiettivi di sostenibilità. Tale correlazione, dunque, rappresenta il passaggio fondamentale dell'attività di monitoraggio in quanto da essa dipende la verifica della coerenza tra l'attuazione del Piano e gli obiettivi ambientali. Qualora, poi, fosse rilevata una incoerenza, risulterebbe necessario procedere con il ri-orientamento delle azioni di Piano, a partire dall'introduzione di opere di mitigazione.

In conclusione, dunque, con la revisione dello SAI e l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste si è cercato di fornire adeguata risposta alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni di cui alla nota U prot. DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 del MATTM favorendo il processo di integrazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste nel quadro pianificatorio regionale più generale e una più attenta valutazione degli effetti prodotti dal suddetto Piano sull'ambiente.

### **1.3 Gruppo di lavoro**

La Revisione 1 dello Studio Ambientale Integrato dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste è stata elaborata dall'ATI Technital S.p.a. (mandataria) – Acquatecno S.r.l.

La gestione del lavoro è stata affidata a:

- l'Ing. Francesco Mattarolo – Technital S.p.A.;
- l'Arch. Vittoria Biego – Acquatecno S.r.l.

Il gruppo di lavoro è composto dalle figure professionali di cui alla tabella che segue.

<b><i>Quadro di Riferimento Strategico</i></b>		
Arch. Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Responsabile
Dott.ssa Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Redazione
<b><i>Quadro di Riferimento Programmatico</i></b>		
Arch. Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Responsabile
Dott.ssa Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Redazione
Dott.ssa Dionisia Poulacos	Acquatecno S.r.l.	Elaborati grafici
Giulio Crestini	Acquatecno S.r.l.	Elaborati grafici
<b><i>Quadro di Riferimento Progettuale</i></b>		
Arch. Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Responsabile
Dott.ssa Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Redazione aspetti di pianificazione
Ing. Alessio Rosin	Technital S.p.a.	Redazione alternative di piano e traffico marittimo e terrestre
Ing. Maria Sarah Delugas Ing. Antonino Perdichizzi	Technital S.p.a.	Redazione scenario di traffico nello stato attuale e nella configurazione di piano
Dott.ssa Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Redazione bilancio dei materiali e cantierizzazione delle opere
Giulio Crestini	Acquatecno S.r.l.	Elaborati grafici
Dott.ssa Dionisia Poulacos	Acquatecno S.r.l.	Elaborati grafici
<b><i>Quadro di Riferimento Ambientale</i></b>		
Dott.ssa Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Responsabile
Dott.ssa Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Redazione
Prof. Ing. Simone Tascini	Consulente	Componente Atmosfera
Dott.ssa Chiara Paneghetti Dott. Geol. Emanuele Fresia	Technital S.p.a.	Componente Suolo e Sottosuolo
Dott.ssa Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Componente Ambiente Idrico – Acque interne
Ing. G. Menel Lemos Dott.ssa Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Componente Ambiente Idrico – Acque marine-costiere
SELC soc. coop. (Dott. Daniele Mion, Dott. Andrea	Consulente	Componente Vegetazione flora, fauna ed ecosistemi

Rismondo, Dott. Francesco Scarton)		
Arch. Vittoria Biego Dott.ssa Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Componente Paesaggio
Dott. Paolo Carotti	Consulente	Componente Rumore
Dott. Paolo Carotti	Consulente	Componente Elettromagnetismo
Lemar S.r.l.	Consulente	Aspetti socio economici
Ing. Alessio Rosin Ing. Maria Sarah Delugas Ing. Antonino Perdichizzi	Technital S.p.a.	Traffico ed infrastrutture di trasporto
Arch. Vittoria Biego Dott.ssa Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Componente Rifiuti
<b>Piano di Monitoraggio Ambientale Integrato</b>		
Arch. Vittoria Biego	Acquatecno S.r.l.	Responsabile
Dott.ssa Sara Scrimieri	Acquatecno S.r.l.	Redazione
Dott.ssa Chiara Paneghetti	Technital S.p.a.	Redazione
Prof. Ing. Simone Tascini	Consulente	Componente Atmosfera
Dott. Paolo Carotti	Consulente	Componente Rumore
SELC soc. coop. (Dott. Daniele Mion, Dott. Andrea Rismondo, Dott. Francesco Scarton)	Consulente	Componente Vegetazione flora, fauna ed ecosistemi

#### 1.4 Quadro di Riferimento Strategico: scopo e contenuti

La verifica di sostenibilità degli obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste verte sugli aspetti ambientali potenzialmente penalizzati dall'attuazione del Piano e sui temi ambientali potenzialmente implementati e migliorati dalle azioni di Piano.

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

Al fine di esaminare la coerenza tra le strategie dell' Aggiornamento 2014 del Piano (azioni e obiettivi) rispetto allo scenario complessivo di programmazione e pianificazione, sono state condotte, in termini di compatibilità ambientale e territoriale, le seguenti analisi:

- analisi della coerenza interna, per verificare l'esistenza di possibili contraddizioni all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni previste dall'Aggiornamento 2014 del Piano;
- analisi della coerenza esterna verticale, che verifica l'esistenza di relazioni di coerenza tra gli obiettivi generali e specifici dell' Aggiornamento 2014 del Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti da documenti programmatici sovracomunali;
- analisi della coerenza esterna orizzontale, che verifica la compatibilità con gli obiettivi dei piani o programmi comunali.

## 2 ANALISI DI COERENZA INTERNA

L'analisi di coerenza interna è stata condotta al fine di verificare l'esistenza di possibili contraddizioni all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni previste dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste; in particolare questa consente di effettuare la verifica della corrispondenza tra gli obiettivi di Piano e le azioni previste.

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

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

### 2.1 Analisi di coerenza interna degli obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano

Di seguito si riporta il dettaglio degli obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano, suddivisi per i 6 Settori territoriali individuati.

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

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 di Piano per ciascun Settore territoriale individuato:

#### *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 - Settore 2 – Porto Doganale e Rive - 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 – Traghetti 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 Noghere - Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale
- OS.2.4 - Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste
- OS.2.5 - Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città
- OS.2.6 - Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere 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

TABELLA 2-1 – ANALISI DI COERENZA INTERNA DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO

Obiettivi	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).	Coerente	Coerente	Coerente								Coerente	Coerente		Parzialmente coerente	Coerente	Coerente	
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).	Coerente	Coerente	Coerente								Coerente	Coerente		Parzialmente coerente	Coerente	Coerente	
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).	Coerente	Coerente	Coerente								Parzialmente coerente	Coerente		Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).				Coerente							Coerente	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Coerente	Coerente	
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					Coerente						Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente		Parzialmente coerente	Parzialmente coerente
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).						Coerente				Coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente		Parzialmente coerente	Parzialmente coerente
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							Coerente			Coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente		Parzialmente coerente	Parzialmente coerente
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								Coerente	Coerente		Coerente			Coerente		Coerente	
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								Coerente	Coerente		Coerente			Coerente	Coerente	Coerente	
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						Coerente	Coerente			Coerente	Parzialmente coerente			Parzialmente coerente		Parzialmente coerente	
k. Tutela dell'inquinamento acustico	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Coerente						
l. Tutela della risorsa idrica	Coerente	Coerente	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente					Coerente					
m. Tutela dell'ambiente marino													Coerente				
n. Tutela del suolo	Parzialmente coerente	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente				Coerente									
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente					Coerente		
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Parzialmente coerente	Coerente	Coerente	Parzialmente coerente						Coerente	
q. Gestione sostenibile dei rifiuti	Coerente										Coerente						

Legenda:  Coerente  Parzialmente coerente  Non coerente  Non giudicabile

Non sono state riscontrate situazioni di incoerenza. Parzialmente incoerenti risultano le relazioni tra gli obiettivi di potenziamento di alcuni traffici portuali e gli obiettivi ambientali. Al fine di risolvere tali situazioni di parziale coerenza sono state introdotte opportune azioni di mitigazione e/o compensazione.

In generale, infatti, gli obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano per ciascun Settore territoriale, risultano indipendenti gli uni dagli altri (aspetto peraltro intrinseco nella definizione di Settore territoriale definita dalla Legge 84/94).

## **2.2 Analisi di coerenza interna – Obiettivi - azioni dell'Aggiornamento 2014 del Piano**

Le azioni dell'Aggiornamento 2014 del Piano individuate sono le destinazioni d'uso previste dal Piano stesso e le opere di grande infrastrutturazione. Per una descrizione più approfondita di entrambe si rimanda al Quadro Progettuale ed alle relative tavole allegate. Nella Tabella 2-3 le azioni vengono relazionate con gli obiettivi di Piano per verificare eventuali situazioni di incompatibilità.

TABELLA 2-2 – OBIETTIVI GENERALI, SPECIFICI ED AZIONI DI PIANO

	OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI
OG1	<b>Recupero del rapporto porto-città</b>	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	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"> <li>- Realizzazione di parcheggi interrati lungo le Rive</li> <li>- Realizzazione di un collegamento pedonale per l'attraversamento del Canal Grande in prossimità dell'edificio della Capitaneria di Porto</li> <li>- Riqualificazione dell'area della "Lanterna"</li> <li>- Potenziamento della percorribilità pedonale e ciclabile tra Campo Marzio e Canale Ponterosso</li> <li>- Predisposizione di un arredo urbano unitario lungo le rive</li> <li>- Realizzazione nell'estremità Nord occidentale del Molo Fratelli Bandiera del cosiddetto "Porto Lido" (Progetto approvato con CdS d.d. n. 1449 del</li> </ul>

					04/05/2007 - Riqualficazione degli stabilimenti balneari urbani situata presso la radice Sud-Ovest del Molo Fratelli Bandiera
		OS1.3	Settore 2 – Porto Doganale e Rive Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana	A1.3.1	Ampliamento degli spazi/strutture disponibili: Allungamento/allargamento del Molo Bersaglieri ed ampliamento della Stazione Marittima
		OS1.4	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. 31 PRGC di Muggia (Settore 6 – Litorale di Muggia)	A1.4.1	Attuazione delle previsione della Variante n. 31 PRGC di Muggia
				A1.4.2	Ampliamento degli spazi/strutture disponibili: realizzazione opere a mare per la nautica da diporto
<b>OG2</b>	<b>Riorganizzazione e sviluppo del “porto operativo” – Consolidamento e rilancio del</b>	<b>OS2.1</b>	Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo Potenziamento della funzione portuale	A2.1.1	Riqualficazione/ampliamento delle strutture e degli spazi esistenti:

	<b>ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste</b>		commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci		
				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
		<b>OS2.2</b>	<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

		<b>OS2.3</b>	<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.
		<b>OS2.4</b>	<i>Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere</i>  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
		<b>OS2.5</b>	<i>Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere</i>  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
		<b>OS2.6</b>	<i>Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali,</i>	A2.6.1	Realizzazione di un fascio ferroviario a servizio della

			<i>Canale Industriale e Valle delle Noghere</i>		Piattaforma Logistica e del Molo VIII
			Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali		
				A2.6.2	Realizzazione di un asse stradale dedicato nei Settori portuali 4 d 5; realizzazione di un fascio ferroviario a servizio del Molo VIII
				A2.6.3	Realizzazione accesso dedicato al Terminal Ro-Ro Noghere
<b>OG3</b>	<b>Tutela dell'ambiente</b>	<b>OS3.1</b>	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 incentivazione 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
		<b>OS3.2</b>	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 incentivazione 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
		<b>OS3.3</b>	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

		<b>OS3.4</b>	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 del precedente
				A3.4.2	Al fine di favorire la bonifica della 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 titolo autorizzativi e concessori è subordinato alla verifica della documentazione progettuale a corredo dell'istanza da cui si evinca l'adozione di opportune/necessarie soluzioni per il contenimento del suddetto rischio
		<b>OS3.5</b>	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
		<b>OS3.6</b>	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 alla 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 pubblico 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 <sup>2</sup> di Superficie lorda di pavimento di nuova costruzione debbono corrispondere almeno 40,00 m <sup>2</sup> 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 dell'energia da fonti rinnovabili. Ai sensi del D.Lgs. 28/2011 la quota minima da raggiungere corrisponde al 30% del fabbisogno complessivo
		<b>OS3.7</b>	Gestione sostenibile dei rifiuti	A3.7.1	Adozione, da parte dell'APT, di apposito regolamento volto alla riduzione della produzione dei rifiuti indifferenziato 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



Non sono state riscontrate situazioni di incoerenza. Parzialmente incoerenti risultano le relazioni tra gli obiettivi di potenziamento di alcuni traffici portuali e gli obiettivi ambientali. Al fine di risolvere tali situazioni di parziale coerenza sono state introdotte opportune azioni di mitigazione e/o compensazione.

### 3 ANALISI DI COERENZA ESTERNA

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

#### *Analisi di coerenza esterna verticale*

- Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica
- Piano Regionale della Viabilità
- Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste
- Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione rifiuti speciali non pericolosi e rifiuti speciali pericolosi, nonché Sezione rifiuti urbani pericolosi
- Programma provinciale di attuazione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti - Sezione rifiuti speciali non pericolosi, rifiuti speciali pericolosi nonché rifiuti urbani pericolosi
- Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario
- Piano Territoriale Regionale
- Piano di Governo del Territorio
- Piano Urbanistico Regionale Generale
- Piano Territoriale Infra-regionale per la Zona Industriale Trieste
- Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria
- Piano Regionale di Tutela delle Acque
- Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali
- Piano Energetico Regionale
- Piano di Azione Regionale

#### *Analisi di coerenza esterna orizzontale*

- Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste
- Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste – Variante Generale N. 66
- Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante urbanistica generale n. 31
- Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante Generale n° 15

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

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

- Sesto Programma Comunitario di Azione in Materia di Ambiente
- La Strategia d’Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia
- Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile del Comune di Trieste

Le analisi di coerenza esterna sono state condotte considerando delle *matrici di coerenza* in cui gli obiettivi dell’Aggiornamento 2014 del Piano, riportati sulla colonna di sinistra, vengono comparati con gli obiettivi dei piani - programmi considerati, riportati sulla prima riga.

Infatti, viste le pregresse verifiche di compatibilità tra azioni e obiettivi dell’Aggiornamento 2014 del Piano effettuate in sede di “analisi di coerenza interna” e vista la loro totale coerenza, per questa analisi sono stati considerati solamente gli obiettivi del Piano, per non incorrere in situazioni di ridondanza.

Il confronto tiene conto delle seguenti quattro possibilità relazionali:

- verde se si individua coerenza;
- giallo se si riscontra parziale coerenza;
- rosso nel caso non si evidenzia coerenza;
- nulla in caso di mancanza di relazione tra obiettivi.

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

### **3.1 Analisi di coerenza esterna verticale**

#### **3.1.1 Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica**

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

Alla base della pianificazione regionale di settore si pongono specifiche linee di indirizzo, definite con la deliberazione della Giunta regionale n. 1250 del 28 maggio 2009. Da tali linee sono scaturiti gli obiettivi generali e le azioni del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (PRITMML); il Piano è stato

approvato con Decreto del Presidente n. 300 del 16 dicembre 2011 previa DGR n. 2318 del 24 novembre 2011.

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

TABELLA 3-1 – OBIETTIVI DEL PRITMML

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

**TABELLA 3-2 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRITMML**

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRITMML							
	1	2	3	4	5	6	7	8
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).								
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).								
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).								
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).								
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).								
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale								

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRITMML							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Industriale e Valle delle Noghere)								
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								
k. Tutela dell'inquinamento acustico								
l. Tutela della risorsa idrica								
m. Tutela dell'ambiente marino								
n. Tutela del suolo								
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali								
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico								
q. Gestione sostenibile dei rifiuti								

### 3.1.2 Piano Regionale della Viabilità

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

Il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR) sostituirà l'attuale Piano Regionale della Viabilità quale strumento di pianificazione del futuro assetto stradale della regione e quale strumento di programmazione delle nuove opere.

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

TABELLA 3-3 – OBIETTIVI DEL PRV

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

TABELLA 3-4 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRV

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRV				
	1	2	3	4	5
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).					
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).					
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).					
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
k. Tutela dell'inquinamento acustico					
l. Tutela della risorsa idrica					
m. Tutela dell'ambiente marino					
n. Tutela del suolo					
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali					
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico					
q. Gestione sostenibile dei rifiuti					

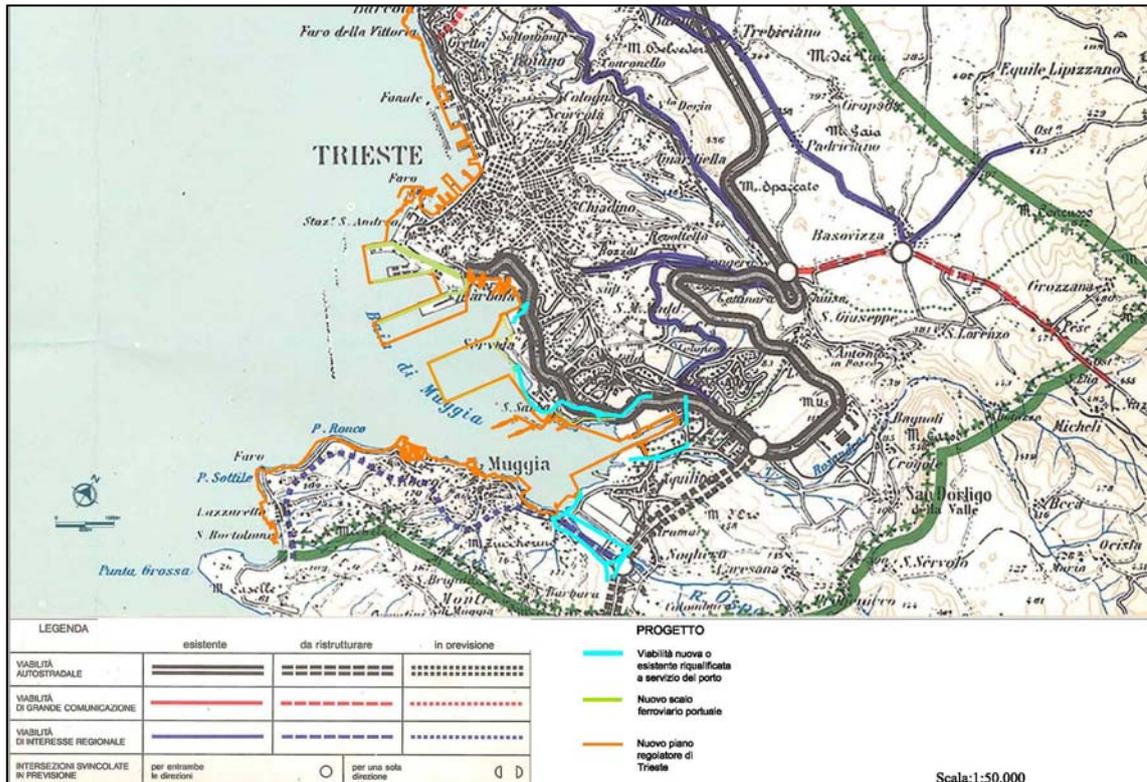


FIGURA 3-1 – PIANO REGIONALE DELLA VIABILITÀ (PRV)

### 3.1.3 Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste

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

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

Il PGTU mira ad agevolare i seguenti segmenti di mobilità: mobilità pedonale, ciclabile e dell'utenza debole, mantenendo come obiettivo prioritario il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico, mentre, per quanto riguarda la circolazione con veicoli privati, definisce come fondamentali la revisione ed il miglioramento della rete infrastrutturale,

minimizzando le attuali situazioni di criticità, regolarizzando le occasioni di sosta e relative tariffe soprattutto nel centro storico.

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

TABELLA 3-5 – OBIETTIVI DEL PGTU

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

TABELLA 3-6 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PGTU T

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PGTU T			
	1	2	3	4
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).				
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).				
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).				

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PGTU T			
	1	2	3	4
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).				
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).				
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)				
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)				
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)				
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)				
k. Tutela dell'inquinamento acustico				
l. Tutela della risorsa idrica				
m. Tutela dell'ambiente marino				
n. Tutela del suolo				
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali				
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico				
q. Gestione sostenibile dei rifiuti				

### 3.1.4 Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani

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

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

Tali obiettivi sono elencati nella seguente tabella:

TABELLA 3-7 – OBIETTIVI DEL PRGRU

<b>Obiettivi generali del PRGRU</b>	<b>N°</b>
Prevenzione e riduzione della produzione di rifiuti urbani e promozione del riutilizzo	1
Potenziamento dei sistemi di raccolta differenziata	2
Massimizzazione del recupero di materia	3
Recupero di energia dalle frazioni non recuperate come materia	4
Minimizzazione dello smaltimento in discarica	5

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

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

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

TABELLA 3-8 – OBIETTIVI STRATEGICO GESTIONALI E AMBIENTALI DEL PRGRU

<b>Obiettivi Strategico-Gestionali</b>	
<b>SG1</b>	Attuazione di politiche pianificatorie atte a garantire l'autosufficienza della gestione dei rifiuti urbani nell'Ambito territoriale ottimale regionale, nel rispetto dei criteri di libero mercato e dei principi del Protocollo di Kyoto
<b>SG2</b>	Attuazione di una gestione dei rifiuti urbani unitaria sul territorio regionale
<b>SG3</b>	Contenimento dei costi complessivi del sistema di gestione dei rifiuti urbani, comprensivi dei costi "ambientali"
<b>SG4</b>	Continuità al processo di presa di coscienza da parte dei cittadini, della necessità di una gestione sostenibile dei rifiuti urbani
<b>SG5</b>	Attuazione del principio di corresponsabilità sul ciclo di vita dei rifiuti urbani
<b>SG6</b>	Riqualficazione, adeguamento e ruolo degli impianti esistenti nel nuovo assetto impiantistico regionale
<b>SG7</b>	Messa in rete del sistema impiantistico di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani

<b>SG8</b>	Attuazione di campagne di formazione e informazione sulle tematiche ambientali, con particolare riferimento alla prevenzione della produzione dei rifiuti urbani e alla raccolta differenziata
<b>SG9</b>	Incremento dell'attività di recupero energetico dei rifiuti urbani indifferenziati e dei rifiuti del loro trattamento
<b>SG10</b>	Avvio, presso gli impianti industriali insediati sul territorio regionale, di politiche incentivanti il riciclaggio, il recupero e il riutilizzo della materia recuperata.
<b>Obiettivi Ambientali</b>	
<b>A1</b>	Ricorso a sistemi di recupero energetico tecnologicamente evoluti in grado di ridurre le emissioni inquinanti .
<b>A2</b>	Miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema regionale di gestione dei rifiuti urbani.
<b>A3</b>	Riduzione della produzione dei rifiuti e della loro pericolosità
<b>A4</b>	Aumento dei livelli di intercettazione delle frazioni recuperabili dai rifiuti attraverso una riorganizzazione dei servizi di raccolta differenziata
<b>A5</b>	Riduzione dello smaltimento finale in discarica
<b>A6</b>	Localizzazione prioritaria delle attività di trattamento dei rifiuti urbani in prossimità ai luoghi di produzione

TABELLA 3-9 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRGRU

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGRU				
	1	2	3	4	5
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).					
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
d. 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					

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGRU				
	1	2	3	4	5
previsioni della Variante n. 31 PRGC di Muggia (Settore 6 – Litorale di Muggia).					
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).					
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
k. Tutela dell'inquinamento acustico					
l. Tutela della risorsa idrica					
m. Tutela dell'ambiente marino					
n. Tutela del suolo					
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali					
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico					
q. Gestione sostenibile dei rifiuti					

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

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

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

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

Il PRGRS persegue i seguenti obiettivi specifici:

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

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

TABELLA 3-10 – OBIETTIVI DEL PRGRS

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

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

TABELLA 3-11 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRGRS

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGRS		
	1	2	3
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).			
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).			

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGRS		
	1	2	3
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).			
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).			
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).			
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).			
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
k. Tutela dell'inquinamento acustico			
l. Tutela della risorsa idrica			
m. Tutela dell'ambiente marino			
n. Tutela del suolo			

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGRS		
	1	2	3
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali			
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico			
q. Gestione sostenibile dei rifiuti			

### 3.1.6 Programma provinciale di attuazione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti - Sezione rifiuti speciali non pericolosi, rifiuti speciali pericolosi nonché rifiuti urbani pericolosi

Il Programma della Provincia di Trieste predisposto in attuazione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione Rifiuti Speciali non pericolosi, pericolosi nonché rifiuti urbani pericolosi (PPA PRGRS), di cui al DPR n.0357/Pres. del 20/11/2006 ai sensi della LR 30/87, è stato approvato con DPR n.029/Pres. del 05/02/2005. Con tale Programma, la Provincia di Trieste, già dotata del Programma Provinciale di gestione dei Rifiuti – sezione rifiuti urbani, ottempera all'obbligo di dotarsi degli strumenti necessari per una corretta gestione dei rifiuti nel proprio ambito territoriale.

Gli obiettivi generali/specifici del presente Programma Provinciale che derivano da quelli del Piano Regionale, sono:

- OG 1 - Prevenzione e riduzione della quantità e pericolosità dei rifiuti
- OG 2 - Riduzione dello smaltimento finale di rifiuti
- OG 3 - Rispetto del principio della prossimità: limitazione e contenimento della movimentazione dei rifiuti indirizzando verso l'autosufficienza gestionale all'interno del territorio regionale

Ai fini del conseguimento dei suddetti obiettivi il Programma individua le azioni di seguito elencate:

- A1 - Promozione di comportamenti pro-attivi nei diversi settori industriali
- A2 - Promozione del Green Public Procurement (GPP) ovvero degli acquisti verdi nelle Pubbliche Amministrazioni al fine di favorire il riutilizzo, il reimpiego, il riciclaggio e le altre forme di recupero dei rifiuti, nonché l'utilizzo di materie prime secondarie, di prodotti ottenuti dal recupero dei rifiuti
- A3 - Diffusione di standard per l'assimilazione da parte dei Comuni dei rifiuti derivanti dalle attività artigianali/industriali
- A4 - Recupero ambientale delle aree dimesse dalle attività estrattive

- A5 - Analisi dei principali motivi che determinano l'entrata e l'uscita di determinate tipologie di rifiuti per grandi produttori, grandi gestori e particolari realtà al fine di un possibile contenimento
- A6 - Attivazione di impianti di recupero di terreni inquinati

TABELLA 3-12 – OBIETTIVI DEL PPA PRGRS

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PPA PRGRS		
	1	2	3
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).			
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).			
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).			
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).			
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).			
f. 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 (Settore 4 – Arsenal San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).			
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli)			

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PPA PRGRS		
	1	2	3
Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)			
k. Tutela dell'inquinamento acustico			
l. Tutela della risorsa idrica			
m. Tutela dell'ambiente marino			
n. Tutela del suolo			
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali			
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico			
q. Gestione sostenibile dei rifiuti			

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

L'articolo 4 del Decreto Legislativo n. 209 del 22/05/1999, concernente l'attuazione della direttiva 96/59/CE relativa allo smaltimento dei policlorodifenili e dei policlorotriphenili, prevede che le Regioni e le Province autonome adottino e trasmettano al Ministero dell'Ambiente, oltre che un programma per la decontaminazione e lo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB per un volume superiore a 5 dm<sup>3</sup>, soggetti ad inventario, un programma per la raccolta ed il successivo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB per un volume inferiore o pari a 5 dm<sup>3</sup>.

Il Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario (PRSA PCB) costituisce parte integrante del Piano Regionale di Gestione dei

Rifiuti previsto dalla legge regionale 7 settembre 1987, n.30 e ss.mm.ii. e dal decreto legislativo 05/02/1997 n. 22 e ss.mm.ii.

Il presente Piano, tenendo conto dell'obiettivo di assicurare la decontaminazione o lo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB per un volume inferiore o uguale a 5 dm<sup>3</sup> provenienti da elettrodomestici e veicoli non soggetti ad inventario entro il 31 dicembre 2005, definisce le azioni da intraprendere per favorire il raggiungimento di tale obiettivo.

Al fine di attuare il presente Piano ai sensi dell'art. 23 della L.R. 7 settembre 1987, n°30, le Amministrazioni provinciali, nell'ambito delle proprie competenze, predispongono un proprio programma di attuazione per:

TABELLA 3-13 – OBIETTIVI DEL PRSA PCB

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

TABELLA 3-14 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRSA PCB

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRSA PCB				
	1	2	3	4	5
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).					
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).					
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).					
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo					

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRSA PCB				
	1	2	3	4	5
e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
k. Tutela dell'inquinamento acustico					
l. Tutela della risorsa idrica					
m. Tutela dell'ambiente marino					
n. Tutela del suolo					
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali					
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico					
q. Gestione sostenibile dei rifiuti					

### 3.1.8 Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale è stato adottato con DPR. N. 0329/Pres. dd. il 16/10/2007 (Rif. DGR. n. 2401 dd. 12/10/2007).

La L.R. n. 30 del 13 dicembre 2005 “Norme in materia di PTR”, poi evoluta nella L.R. n. 5 del 28 febbraio 2007 “Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio”, ha avviato il riordino organico della normativa in materia di governo del territorio nella Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Tale legge prevede la redazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) in sostituzione al Piano Urbanistico Regionale Generale ed introduce metodologie e contenuti diversi da quelli previsti dalla previgente disciplina in materia.

Il PTR è uno strumento di supporto alle attività di governo territoriale della Regione che consente di mettere in coerenza la visione strategica della propria programmazione generale con il contesto fisico, ambientale ed economico rappresentando sul territorio le strategie regionali.

Le funzioni di pianificazione territoriale sono esercitate in via generale dai Comuni, mentre alla Regione compete la pianificazione territoriale nelle sole materie di esclusivo interesse

regionale. La competenza esclusiva della Regione si esprime, quindi, nelle risorse essenziali di interesse regionale:

- aria, acqua, suolo ed ecosistemi;
- paesaggio;
- edifici, monumenti e siti di interesse storico e culturale;
- sistemi infrastrutturali e tecnologici;
- sistema degli insediamenti, ivi incluse le conurbazioni Udinese e Pordenonese.

Il PTR ne individua le soglie e le regole d'uso. A tal fine struttura le cinque risorse essenziali di interesse regionale nei seguenti tre sistemi:

- sistema ambientale e del paesaggio;
- sistema della mobilità e infrastrutture tecnologiche ed energetiche;
- sistema degli insediamenti.

Il PTR contiene inoltre alcuni importanti aspetti innovativi:

- esprime valenza paesaggistica ai sensi dell'art. 143 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio", Decreto Legislativo 22/01/2004 n.42 e successive modificazioni ed integrazioni ;
- prevede l'applicazione della procedura di VAS nella formazione del piano;
- ha visto l'applicazione della metodologia di Agenda 21 relativa alle fasi di definizione degli obiettivi e delle azioni di piano;
- prevede la consultazione dei contenuti in ambiente WebGIS.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), introdotto dalla legge regionale 30/05, è un atto di pianificazione territoriale ed ha le seguenti finalità strategiche equi-ordinate:

- la conservazione e la valorizzazione del territorio regionale, anche valorizzando le relazioni a rete tra i profili naturalistico, ambientale, paesaggistico, culturale e storico;
- le migliori condizioni per la crescita economica del Friuli Venezia Giulia e lo sviluppo sostenibile della competitività del sistema regionale;
- le pari opportunità di sviluppo economico per tutti i territori della regione;
- la coesione sociale della comunità, nonché l'integrazione territoriale, economica e sociale del Friuli Venezia Giulia con i territori contermini;
- il miglioramento della condizione di vita degli individui, della comunità, degli ecosistemi e in generale l'innalzamento della qualità ambientale;
- le migliori condizioni per il contenimento del consumo del suolo e dell'energia, nonché per lo sviluppo delle fonti energetiche alternative;
- la sicurezza rispetto ai rischi correlati all'utilizzo del territorio.

TABELLA 3-15 – OBIETTIVI GENERALI DI PROTEZIONE AMBIENTALE DEL PTR

N	Obiettivi generali di protezione ambientale del PTR
1	Integrare i contenuti dei Piani e dei Programmi a ricaduta territoriale 3b – con l'esigenza della tutela ambientale e paesaggistica, della valorizzazione del territorio e dello sviluppo delle attività economiche ad esso collegate
2	Gestire organicamente i beni territoriali appartenenti al demanio idrico, lagunare e marittimo e del patrimonio immobiliare
3	Stabilire un assetto definitivo del sistema delle aree protette regionali in coerenza con gli Ambiti Paesaggistici
4	Recuperare, riqualificare i beni compromessi o a rischio di degrado reintegrando i valori preesistenti o realizzando dei nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati.
5	Promuovere lo sviluppo del sistema della viabilità alternativa/integrativa (mobilità ciclistica, cicloturistica, percorsi pedonali e sistema idroviario diportistico) anche nel rispetto del contesto ambientale e paesaggistico di riferimento e all'interno delle aree urbane
6	Favorire il ripristino degli insediamenti e delle aree urbane in disuso, per recuperare le funzioni proprie della città conservando e riqualificando il tessuto sociale. Tutelare i modelli insediativi edilizi propri delle culture locali
7	Migliorare la qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei riducendone drasticamente l'inquinamento e garantire l'approvvigionamento idrico
8	Assumere come riferimento negli strumenti della programmazione e delle pianificazione strategica regionale, le risoluzioni adottate nelle conferenze mondiali per la riduzione delle emissioni inquinanti e climamodificanti al fine di contribuire alla tutela ed al risanamento della qualità dell'aria in Regione
9	Contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti (Protocollo di Kyoto) tramite l'utilizzo di biomasse legnose e biomasse agricole
10	Incrementare il livello di sicurezza idraulica e geologica del territorio e ai corsi d'acqua minori 3c, 5a – di difesa dagli incendi
11	Integrare i contenuti dei Piani e dei Programmi a ricaduta territoriale, con l'esigenza della tutela ambientale e paesaggistica, della valorizzazione del territorio e dello sviluppo delle attività economiche ad esso collegate
12	Valorizzare gli aspetti identificativi caratterizzanti le Unità di Paesaggio
13	Promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile.

14	Intervenire sui fattori alla base dei fenomeni di inquinamento acustico, atmosferico, elettromagnetico, delle acque e dei suoli
15	Porre il sistema degli insediamenti in sinergia con i valori ambientali, paesaggistici, culturali e con la rete ecologica degli ambienti naturali. Consolidare e sviluppare gli assetti insediativi e produttivi, <u>equilibrarne la pressione insediativa privilegiando la continuità degli ecosistemi e del paesaggio</u>
16	Razionalizzare ed adeguare la maglia infrastrutturale viaria, energetica, alle diverse morfologie e paesaggi al fine di limitare gli effetti di parcellizzazione del territorio a detrimento dell'integrità del <u>paesaggio</u>
17	Limitare il consumo di suolo e garantire una elevata qualità ambientale nelle aree urbane, <u>valorizzando gli aspetti di interesse storico-naturalistico</u>
18	Incrementare il livello di sicurezza idraulica e geologica del territorio e di difesa dagli incendi
19	Dare organicità e congruenza nella pianificazione degli interventi di difesa del suolo, armonizzando l'operato di tutte le strutture competenti, con particolare attenzione agli effetti sul <u>paesaggio</u>
20	Garantire e migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico

TABELLA 3-16 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PTR

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi generali di protezione ambientale del PTR																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).																				
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																				
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																				
d. 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																				

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi generali di protezione ambientale del PTR																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
previsioni della Variante n. 31 PRGC di Muggia (Settore 6 – Litorale di Muggia).																				
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																				
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).																				
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																				
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli																				

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi generali di protezione ambientale del PTR																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																				
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																				
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																				
k. Tutela dell'inquinamento acustico																				
l. Tutela della risorsa idrica																				
m. Tutela dell'ambiente marino																				
n. Tutela del suolo																				
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali																				
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico																				
q. Gestione sostenibile dei rifiuti																				

### 3.1.9 Piano di Governo del Territorio

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 che 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-ambientali di difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi ambientali
3. Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al sistema-regione)

Infine si sottolinea che il PGT, nel definire i propri contenuti 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 circolante
  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
  - o Della funzionalità del sistema viario
  - o Del livello di servizio
  - o Dell'adeguatezza dei sistemi di accesso e uscita dalle pertinenze
  - o Dell'idoneità della dotazione di parcheggi rapportata alla dimensione complessiva dell'insediamento
  - o 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

TABELLA 3-17 – OBIETTIVI DEL PGT

N	Obiettivi del PGT
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
10	Le previsioni dei piani di struttura di area vasta
11	Verifica della saturazione delle aree
12	Verifica della funzionalità del sistema viario

13	Verifica del livello di servizio
14	Verifica della dell'adeguatezza dei sistemi di accesso e uscita dalle pertinenze
15	Verifica dell'idoneità della dotazione di parcheggi rapportata alla dimensione complessiva dell'insediamento
16	Verifica della presenza di adeguato collegamento ai servizi TPL
17	La verifica della presenza di aree da riservare alla qualificazione paesaggistica e alle funzioni di equilibrio ecologico
18	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

TABELLA 3-18 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PGT

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi generali di protezione ambientale del PGT																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).																		
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																		
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																		
d. 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																		

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi generali di protezione ambientale del PGT																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
previsioni della Variante n. 31 PRGC di Muggia (Settore 6 – Litorale di Muggia).																		
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																		
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).																		
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																		
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli																		

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi generali di protezione ambientale del PGT																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																		
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																		
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																		
k. Tutela dell'inquinamento acustico																		
l. Tutela della risorsa idrica																		
m. Tutela dell'ambiente marino																		
n. Tutela del suolo																		
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali																		
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico																		
q. Gestione sostenibile dei rifiuti																		

### 3.1.10 Piano Urbanistico Regionale Generale

Il Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG) della Regione Friuli Venezia Giulia, è stato approvato con DPGR n° 0826/Pres. del 15/09/1978. Il nuovo Piano di Governo del Territorio sostituisce il PURG.

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

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

Gli obiettivi territoriali del Piano possono essere così sintetizzati:

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

L'area interessata dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ricade all'interno degli "Ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale" e degli "Ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale".

Il PURG per quanto attiene le attività industriali e in particolare il settore manifatturiero ricerca una convergenza con gli obiettivi della programmazione economica regionale che poggia le principali prospettive di sviluppo economico e occupazionale in questo settore.

Sotto il profilo territoriale il Piano propone un'individuazione delle aree da destinarsi alle attività industriali in base a una serie di criteri che delineano, nel complesso, la tendenza alla formazione di un numero definito di aree specializzate opportunamente distribuite sul territorio regionale; la finalità è quella di evitare la proliferazione diffusa degli insediamenti industriali e di promuovere invece la concentrazione degli investimenti in numero limitato e controllato di aree attrezzate, all'interno delle quali incoraggiare e conseguire una serie di economie esterne.

Ciò in considerazione della convinzione che lo strumento urbanistico comunale sia inadeguato alla gestione di tale tipologia di insediamenti e che, in realtà, lo strumento generale di pianificazione tenda al sovradimensionamento delle aree industriali, ponendo

così i presupposti per la congestione di vaste aree del territorio, in particolare in quelle limitrofe ai grandi centri e lungo le direttrici di traffico.

Il procedere per aree compatte e attrezzate dimensionate in relazione a effettive esigenze occupazionali e attendibili previsioni di sviluppo, viene ritenuto maggiormente opportuno al fine di evitare tali conseguenze negative. Inoltre la concentrazione di attività in poli attrezzati può attivare economie di agglomerazione che consentano la predisposizione di servizi e attrezzature specifiche per gli addetti.

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

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

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

TABELLA 3-19 – OBIETTIVI DEL PURG

Tematismo	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N°
Difesa del suolo e delle Risorse ambientali regionali: - difesa del suolo - difesa dagli inquinanti - parchi e riserve naturali	Difesa delle componenti Ambientali naturali: - tutela dell'ambiente storico e sociale - corretta pianificazione e gestione dei contenuti naturali del territorio regionale - considerare le azioni di tutela ambientale come aspetto essenziale ed inscindibile delle azioni finalizzate all'equilibrio e allo sviluppo del territorio	Difesa del suolo: manutenzione e conservazione delle opere esistenti	1
		Difesa del suolo: per le opere di nuovo impianto, gli interventi dovranno essere di tipo preventivo, prevedendo la realizzazione di opere idraulico-forestali, idraulico-agrarie e idraulico-fluviali	2
		Difesa dagli inquinanti: rimanda ad appositi interventi di settore volti al controllo degli agenti inquinanti ed alla rimozione degli elementi alterativi dell'ambiente, proponendo azioni e normative per lo studio e il controllo	3
		Parchi e riserve naturali: il Piano suddivide il territorio in ambiti di tutela ambientale e parchi regionali, operando un primo riconoscimento e fornendo delle indicazioni di priorità a breve termine per le zone soggette a particolare pericolo di degrado	4
Struttura produttiva regionale: - attività agricole e forestali - servizi turistici - servizi commerciali	- Razionale utilizzazione delle risorse regionali - Utilizzare pienamente e completamente i vari aspetti della tipicità della situazione territoriale della regione - Tutela del territorio e salvaguardia delle sue caratteristiche ambientali	Organizzare il territorio al fine di promuovere una stretta integrazione tra le attività turistiche e la fruizione dei beni naturalistici di interesse storico-culturale, ampiamente presenti in regione	5
		Disincentivare l'accrescimento del patrimonio ricettivo nelle zone balneari esistenti	6
		Creare nuovi porti adibiti esclusivamente al turismo nautico (in relazione alla crescente domanda)	7
		Rafforzare la strutture industriale esistente	8
		Infrastrutturazione degli agglomerati industriali di interesse regionale	9
		Incoraggiare l'insediamento di industrie ad alto	10

<b>Tematismo</b>	<b>Obiettivi generali</b>	<b>Obiettivi specifici</b>	<b>N°</b>
		contenuto tecnologico	
Sistemi relazionali: - sistema portuale - sistema aeroportuale - sistema ferroviario - sistema viario - rete idroviaria - infrastrutture energetiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La Regione deve assumere la funzione di coagulo e smistamento del crescente flusso di interscambio tra l'Italia e i paesi dell'Est europeo</li> <li>- Potenziamento delle principali linee di transito internazionale</li> <li>- Promuovere trasferimento del traffico merci dall'autotrasporto al settore ferroviario</li> <li>- Realizzazione di un sistema portuale integrato (potenziamento delle attrezzature portuali degli scali di Trieste e Monfalcone)</li> </ul>	Accelerare il processo di specializzazione nella movimentazione delle merci varie in colli, dei contenitori e delle rinfuse specializzate	11
		Completamento degli impianti del Molo VII (ferroviari e logistici)	12
		Ammodernamento e completamento del parco gru sia in relazione al traffico contenitori che per la necessità del Punto Franco Nuovo	13
		Ristrutturazione del Punto Franco Vecchio	14
		Allestimento di rampe per navi Ro-Ro	15

TABELLA 3-20 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PURG

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PURG														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).	Green				Green	Yellow								Green	
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).	Green				Green	Yellow									
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).	Yellow	Green													
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).	Green	Green			Green	Yellow	Green								
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva	Yellow	Green										Green	Green		

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PURG														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Traiana e Porto Franco Nuovo).															
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).															
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
k. Tutela dell'inquinamento acustico															

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PURG														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
l. Tutela della risorsa idrica															
m. Tutela dell'ambiente marino															
n. Tutela del suolo															
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali															
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico															
q. Gestione sostenibile dei rifiuti															

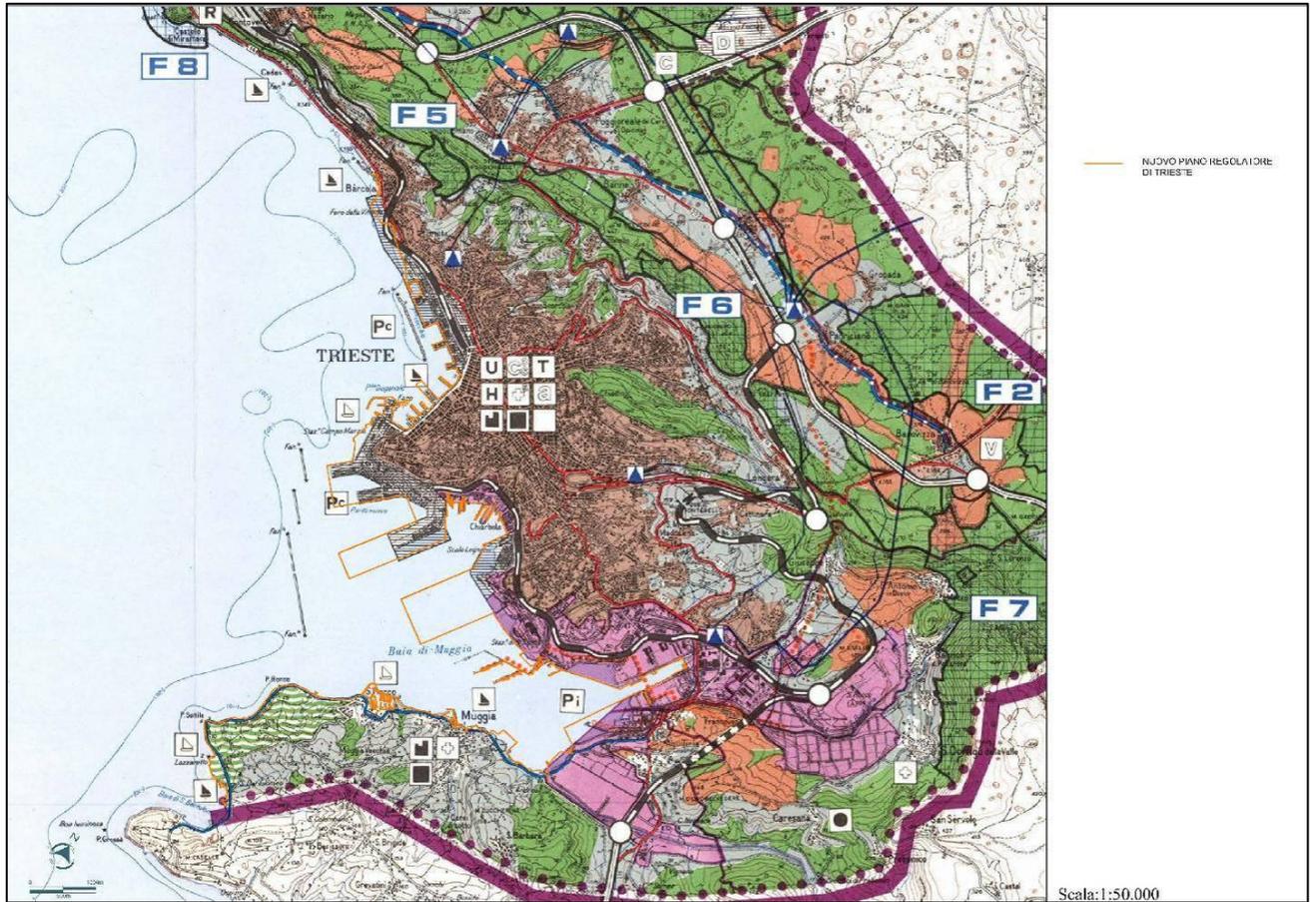


FIGURA 3-2 – AMBITI TERRITORIALI INDIVIDUATI DAL PIANO URBANISTICO REGIONALE GENERALE (PURG)

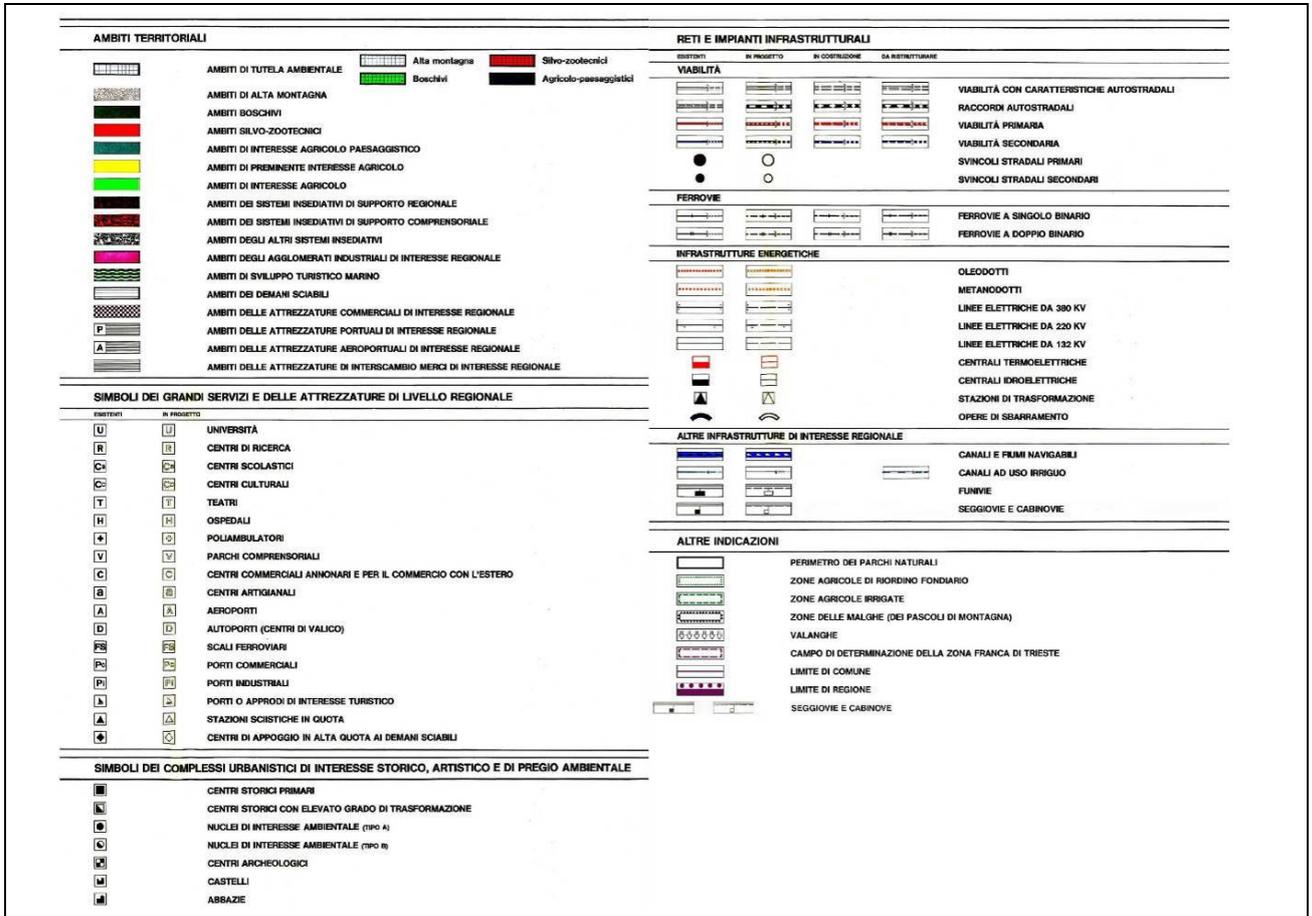


FIGURA 3-3 – LEGENDA DEGLI AMBITI TERRITORIALI INDIVIDUATI DAL PIANO URBANISTICO REGIONALE GENERALE (PURG) (SCHEMA DI ASSETTO TERRITORIALE)

### 3.1.11 Piano Territoriale Infra-regionale per la Zona Industriale Trieste

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

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

Con decreto del Presidente della Regione n. 0258/Pres. di data 21/12/2013 è stato approvato il Piano Territoriale Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste, adottato dall'Ente Zona Industriale di Trieste e comprendente aree poste sul territorio dei comuni di Muggia, San Dorligo Della Valle e Trieste.

Il piano si articola su un doppio livello:

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

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

TABELLA 3-21 – OBIETTIVI DEL EZIT

Obiettivo	Strategia	Azione
U1	Valorizzazione delle potenzialità d'integrazione delle funzioni (produttive, logistiche distributive e di servizio) secondo un modello insediativo che riproduca i caratteri organizzativi del "distretto produttivo integrato"	<p>1</p> <p>Assegnazione di un grado di trasformabilità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ai lotti attualmente occupati secondo le caratteristiche funzionali, infrastrutturazione e dimensioni, in funzione delle necessità di sviluppo, riorganizzazione e/o riqualificazione espresse dalle aziende;</li> <li>• alle aree già urbanizzate, ma non ancora compiutamente insediate, per le quali definire la funzione e le modalità di attuazione in dipendenza, alternativamente: della loro collocazione strategica ai fini dell'efficienza del sistema, della loro collocazione marginale di contatto con componenti territoriali esterne da tutelare/riqualificare, della loro collocazione "indifferente";</li> <li>• alle aree dismesse o in via di defunzionalizzazione, per le quali occorre tenere conto di eventuali progetti già in essere o in corso di definizione (cfr. per es. le aree comprese all'interno del Piano del Porto in fase di approvazione), ma che normalmente propongono la necessità di regole appropriate (sotto il duplice profilo: funzionale ed economico) per una riconversione organica agli obiettivi ed alle prestazioni precedentemente indicati,</li> <li>• alle aree libere con destinazione urbanistica per insediamenti produttivi, per le quali occorre verificare attentamente le condizioni di compatibilità al contorno (contesto urbanistico, infrastrutturale, ambientale e paesaggistico) per definirne modalità appropriate di trasformazione/conservazione;</li> </ul>
	Valorizzazione delle aree di proprietà pubblica	2
	Valorizzazione delle aree dismesse di proprietà privata	
Incremento del livello di utilizzo del	Organizzazione del PTI in due livelli: un livello strutturale che definisca l'assetto strategico e un livello operativo adattabile alle esigenze	3

				da sottoporre a tutela e valorizzazione ambientale e paesistica;
		Assegnazione di un ruolo strategico alla valorizzazione funzionale delle aree dismesse (pubbliche e private) ed alla loro conduzione a sistema.	4	Definizione delle "regole della flessibilità" volte ad assicurare efficacia ed efficienza operativa nelle successive fasi di programmazione dello sviluppo del sistema insediativo (livello Operativo), nel rispetto dell'assetto strategico definito per l'area tramite il livello Strutturale del Piano sopra indicato;
		Massimizzazione delle economie di scala e di agglomerazione per la realizzazione e gestione dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti tecnologici in rete.	5	Riconversione aree ed edifici con specifiche "leve" mirate ad incentivarle;
		Promozione della riconoscibilità esterna dell'area, con evidenziazione intenzionale delle caratteristiche sopra indicate, anche grazie ad un impianto urbanistico chiaramente impostato su "poli" o "fuochi" di funzioni (es.: concentrazioni di servizi e funzioni direzionali) e aggregazione delle attività produttive in sub-aree razionalmente organizzate ed attrezzate (sub-aree di specializzazione per filiere produttive, per dimensioni d'impresa, per disponibilità economica d'impresa, ecc.).	6	Individuazione di strumenti appropriati di intervento, in particolare per il recupero delle aree dismesse o in via di defunzionalizzazione, per le quali occorre progettare e sperimentare anche forme innovative di concertazione e interazione fra pubblico e privato, onde conseguire soglie accettabili di convenienza all'insediamento, tenuto conto dei maggiori oneri indotti dalla sostituzione edilizia e dai necessari interventi di bonifica;
			7	Promozione e incentivazione micro distretti (logistica/alimentare/..) all'interno del comprensorio;
U3	Completamento e razionalizzazione gerarchica	Valorizzazione delle positive condizioni di centralità infrastrutturale e accessibilità territoriale potenzialmente conseguibili con il completamento delle reti di grande comunicazione, lo sviluppo delle funzioni logistiche, un assetto	8	Definizione di uno schema infrastrutturale portante (schema direttore della mobilità) che identifichi chiaramente, in via prioritaria: <ul style="list-style-type: none"> <li>• i nodi di accesso sulle linee di grande comunicazione viaria, ferroviaria, marittima;</li> <li>• la rete primaria di distribuzione interna al sistema (viabilità, raccordi ferroviari);</li> <li>• i nodi di interscambio modale.</li> </ul>

	della mobilità interna improntato a criteri di efficienza e sicurezza.	9	Adeguamento degli svincoli di accesso alle aree EZIT dalla GVT (Grande Viabilità Triestina) e verifica dei nodi di connessione con la viabilità di accesso alle aree EZIT;
	Massimizzazione delle economie di scala e di agglomerazione per la realizzazione e gestione dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti tecnologici in rete.	10	Interventi di riorganizzazione dei flussi di traffico e di potenziamento della dotazione viaria all'interno dell'area;
		11	Razionalizzazione delle infrastrutture energetiche con costituzione di impianti disseminati in grado di garantire autonomia energetica al comprensorio;
		12	Progettare interventi in grado di relazionarsi al collegamento ferroviario con Capodistria;
		13	Coerenza con il sistema infrastrutturale previsto dal PRP

Obiettivo		Strategia	Azione	
E1	Facilitare lo sviluppo delle possibili sinergie interne al sistema produttivo	Razionalizzazione dell'attuale varietà ed indifferenza delle funzioni produttive e commerciali presenti nell'area, che rappresenta un ostacolo per l'efficienza di insieme e per la sua riconoscibilità esterna.	14	Creazione di un tavolo permanente di concertazione con i diversi soggetti coinvolti nei progetti di sviluppo infrastrutturale e della intermodalità che, direttamente o indirettamente, interessano l'area;
		Incentivazione all'insediamento di funzioni produttive, commerciali e di servizio con caratteristiche di interazione e complementarità reciproca, favorendo la formazione di veri e propri segmenti di filiera	15	Sostegno all'insediamento ed allo sviluppo di servizi qualificati alle imprese ed alle persone, magari all'interno di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate;
		Valorizzazione delle potenzialità connesse alla presenza delle grandi infrastrutture di comunicazione e trasporto (esistenti e previste) ed allo sviluppo dell'intermodalità (stradale, ferroviaria e marittima) anche come motore delle opportunità localizzative e settore delle iniziative imprenditoriali, privilegiando funzioni produttive legate alle reti di trasporto e ai servizi connessi	16	Incentivazione di una polarità dedicata alla logistica (Terminal RO-RO e piazzali movimentazione, in area TESECO);
		Integrazione alla piattaforma		

		logistica prevista dal Piano e piazzali movimentazione, in area TESECO); Piano Regolatore del Porto come fattore di promozione ed organizzazione spaziale di funzioni e attività interconnesse dal punto di vista produttivo o interagenti sul mercato esterno.		
		Sviluppo di nuove funzioni e servizi qualificati, come connettivo strategico per l'attività e la competitività delle imprese.		
		Individuazione di una "posizione di mercato", chiaramente riconoscibile in ambito nazionale e comunitario.	17	Verifica sistematica e definizione delle strategie di connessione sinergica e di integrazione con altre strutture dinamiche in ambito locale e regionale (es.: Area di ricerca, Autoporto, Scalo di Prosecco, Monfalcone, ecc.)
E2	Migliorare il livello di competitività del comprensorio EZIT	Contestuale promozione all'interno del sistema EZIT di funzioni di interfaccia promozionale/commerciale riconoscibile ("show room" tipicizzata) del retroterra produttivo presente nel Nord-Est Giuliano-Veneto;	18	Definizione programmatico-progettuale di un sistema della logistica integrata alla funzioni portuali con identificazione preliminare dei sistemi di funzioni ed attività che, integrate fra di loro, concorrono alla sua qualificazione e sua promozione strategica nell'ambito delle iniziative di marketing d'area;
		Valorizzazione del sistema EZIT come nodo qualificato di infrastrutture di comunicazione, materiale ed immateriale, e servizi avanzati di interscambio modale, in posizione di Mediterraneo e UE-Area Balcanica; principali direttrici commerciali UE-Area Balcanica	19	Sostegno all'insediamento ed allo sviluppo di servizi qualificati alle imprese ed alle persone, quali Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate
			20	Connessione a sistema delle reti di comunicazione telematica e riattivazione delle reti di cablaggio;
			21	Attivazione di interventi di formazione mirata in funzione della crescita di imprenditorialità locale.

Obiettivo		Strategia	Azione	
A1	Creare un sistema	Protezione efficace dell'ambiente, al fine di ridurre limitare i rischi ambientali.	22	Promozione di progetti di valorizzazione dell'ambiente fisico e del paesaggio sia a livello di singola impresa che nel complesso dell'area EZIT;

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

		utilizzati.		bonifica;
A2	Integrazione del sistema di regole con gli obiettivi di sostenibilità ambientale	Individuazione dei valori ambientali e paesistici presenti all'interno ed al contorno come risorsa strategica per la qualificazione del sistema EZIT e della sua immagine.	27	Definizione di criteri guida per: <ul style="list-style-type: none"> <li>• la cura delle soluzioni architettoniche per gli elementi di affaccio sugli spazi pubblici,</li> <li>• la definizione degli elementi di arredo e di segnaletica finalizzati a dare riconoscibilità all'area;</li> </ul>
		Mitigazione sistematica delle diverse forme di impatto ambientale e paesistico anche attraverso la promozione di un'APEA, con lo sviluppo di servizi di supporto e sistemi di gestione ambientale di agglomerato.	28	Definizione normativa di requisiti fondamentali di qualità insediativa e tolleranza ambientale, quali in particolare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- accessi su viabilità pubblica regolamentati,</li> <li>- dotazione di percorsi pedonali/ciclabili,</li> <li>- verde di mitigazione al contorno,</li> <li>- servizi agli addetti ed alle imprese,</li> <li>- servizi di trasporto collettivo,</li> <li>- rispetto dei limiti imposti dalla zonizzazione acustica,</li> <li>- allacciamento a rete fognaria con recapito a impianti di depurazione adeguati a sopportare i carichi incrementali di adduzione inquinante previsti,</li> <li>- organizzazione dello smaltimento dei rifiuti,</li> <li>- idoneo dimensionamento delle reti tecnologiche;</li> </ul>
			29	Definizione normativa dei principali fattori limitanti, che possono inibire/condizionare in forma specifica previsioni di nuovo insediamento di certe attività, in certe zone piuttosto che in altre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- disponibilità di risorse idriche,</li> <li>- idoneità del corpo ricettore ad ospitare gli scarichi,</li> <li>- indici di congestione del traffico,</li> <li>- vicinanza a zone residenziali,</li> </ul>
		Conseguimento di un elevato grado di riconoscibilità dell'area come percezione d'insieme e successione di sequenze interne, tramite unificanti l'immagine complessiva (il "biglietto da visita" della zona) e differenziazione dei caratteri distintivi propri delle singole	30	Definizione di interventi di recupero e valorizzazione per zone ed elementi specifici di valenza ambientale e paesistica in connessione con i programmi di sviluppo insediativo dell'area e delle relative fasi di attuazione;
			31	Definizione normativa dei criteri di tutela delle aree interstiziali di valenza paesistico-naturalistica e di quelle con prevalente valenza agricolo-paesistica;

		sub-aree di specializzazione, congruente ed armonica con il contesto.		
A3	Qualificazione/riqualificazione dei progetti di intervento	Conseguimento di un apprezzabile grado di qualità insediativa e "vivibilità" della zona, connessa alla efficienza e sostenibilità delle dotazioni infrastrutturali e alla qualità dei servizi (alle imprese ed alle persone).	32	Definizione, localizzazione e progettazione, con criteri e standard di elevata efficienza tecnologica ed a seguito di specifico approfondimento di fattibilità, di adeguate dotazioni ecologiche quali: <ul style="list-style-type: none"> <li>- impianti di raccolta e trattamento dei rifiuti (per tipologia),</li> <li>- impianto di trasformazione dei rifiuti in energia,</li> <li>- struttura centralizzata per il riciclo dei rifiuti (da identificare secondo le tipologie prevalenti),</li> <li>- impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.</li> </ul>
		Limitazione dell'uso di risorse naturali, valorizzazione dell'uso corretto delle risorse energetiche e promozione del riciclo e del riuso.		

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

TABELLA 3-22 – SINTESI OBIETTIVI DEL EZIT

Livello urbanistico-infrastrutturale (U)

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

Livello economico (E)

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

Livello paesaggistico-ambientale (A)

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

TABELLA 3-23 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL EZIT

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi EZIT							
	1	2	3	4	5	6	7	8
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).								
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).								
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).								
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).								
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).								
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).								
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi EZIT							
	1	2	3	4	5	6	7	8
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)								
k. Tutela dell'inquinamento acustico								
l. Tutela della risorsa idrica								
m. Tutela dell'ambiente marino								
n. Tutela del suolo								
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali								
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico								
q. Gestione sostenibile dei rifiuti								

### 3.1.12 Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria

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

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

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

- conformità alla normativa nazionale: il Piano è stato redatto secondo quanto indicato nell'Allegato 3 del D.M. 261/02 "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del

piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del Decreto Legislativo 4 Agosto 1999, No. 351". La scelta di redigere un documento pienamente rispondente al dettato normativo discende dalla necessità di programmare azioni che si inseriscano nel quadro delle iniziative condivise, a livello nazionale e comunitario, in materia di inquinamento atmosferico;

- principio di precauzione: tutte le scelte fatte nel PRMQA sono segnate da un approccio volto alla salvaguardia della salute umana e degli ecosistemi;
- completezza e accessibilità delle informazioni: il PRMQA contiene tutte le informazioni inerenti lo stato della componente ambientale aria nella Regione Friuli Venezia Giulia che oggi è possibile ottenere con i diversi strumenti d'indagine (reti di qualità dell'aria, inventari delle emissioni, simulazioni modellistiche).

Obiettivo principale del PRMQA è il conseguimento del rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti (PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, Ozono) per i quali nel periodo di riferimento sono stati registrati superamenti. Questo obiettivo è raggiunto con una pianificazione a medio e lungo termine che prevede specifiche azioni mirate a diminuire ulteriormente la concentrazione di quegli inquinanti che, sulla base dello scenario di riferimento, evidenziano maggior criticità in ambito regionale.

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

In particolare, le misure permettono di:

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

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

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

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

TABELLA 3-24 – OBIETTIVI DEL PRMQA

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

TABELLA 3-25 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRMQA

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRMQA						
	1	2	3	4	5	6	7
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).							
b. 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 (Settore 2 –							

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRMQA						
	1	2	3	4	5	6	7
Porto Doganale e Rive).							
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).							
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).							
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).							
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							
k. Tutela dell'inquinamento acustico							
l. Tutela della risorsa idrica							
m. Tutela dell'ambiente marino							

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRMQA						
	1	2	3	4	5	6	7
n. Tutela del suolo							
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali							
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico							
q. Gestione sostenibile dei rifiuti							

### 3.1.13 Piano Regionale di Tutela delle Acque

Con delibera 2000 del 15/11/2012, la Giunta regionale ha approvato il progetto di Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA) e le misure di salvaguardia e protezione della risorsa idrica.

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

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

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

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

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

TABELLA 3-26 – OBIETTIVI DEL PRTA

Obiettivi generali qualitativi	N
Mantenimento o raggiungimento per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei dell'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono" entro il 22 dicembre 2015	1
Mantenimento, ove già esistente, dello stato di qualità ambientale "elevato"	2

Mantenimento o raggiungimento per i corpi idrici a specifica destinazione (quelli cioè destinati ad un uso specifico) degli obiettivi di qualità per specifica destinazione previsti dall'allegato 2 alla parte terza del decreto legislativo 152/2006	3
Conformità delle acque ricadenti nelle aree protette (per le quali cioè è stata attribuita una protezione speciale in base ad una specifica normativa comunitaria) agli obiettivi e agli standard di qualità di cui all'Allegato 1 alla parte terza del decreto legislativo 152/2006	4
Raggiungimento dell'equilibrio del bilancio idrico osservanza delle condizioni di deflusso minimo vitale nell'ambito della rete idrografica superficiale	5

**TABELLA 3-27 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRTA**

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRTA				
	1	2	3	4	5
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).					
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).					
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).					
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).					
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo					

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRTA				
	1	2	3	4	5
Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).					
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)					
k. Tutela dell'inquinamento acustico					
l. Tutela della risorsa idrica					
m. Tutela dell'ambiente marino					
n. Tutela del suolo					
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali					
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico					
q. Gestione sostenibile dei rifiuti					

### 3.1.14 Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali

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

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

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

Il Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali (PGBAO) è stato adottato con delibera n. 1 del Comitato Istituzionale del 24/02/2010 (GU n. 75 del 31/03/2010).

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

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

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

TABELLA 3-28 – OBIETTIVI DEL PGBAO

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

TABELLA 3-29 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PGBAO

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGBAO			
	1	2	3	4
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).				
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).				
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).				
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).				
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).				
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).				
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)				
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)				
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e				

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGBAO			
	1	2	3	4
Valle delle Noghere)				
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)				
k. Tutela dell'inquinamento acustico				
l. Tutela della risorsa idrica				
m. Tutela dell'ambiente marino				
n. Tutela del suolo				
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali				
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico				
q. Gestione sostenibile dei rifiuti				

### 3.1.15 Piano Energetico Regionale

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

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

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

Di seguito si riassumono gli obiettivi strategici del PER:

**TABELLA 3-30 – OBIETTIVI DEL PER**

Obiettivi strategici	Obiettivi operativi
<p>1</p> <p>A.</p> <p>Il PER si prefigge, anche in un orizzonte temporale di medio e lungo termine, di contribuire ad assicurare tutta l'energia necessaria alle famiglie ed alle imprese del territorio per mantenere e migliorare i tassi di crescita economica di una regione europea avanzata e ricca quale è il Friuli Venezia Giulia. Rientrano pertanto fra gli obiettivi della politica regionale anche le infrastrutture di interconnessione tra sistemi energetici di Paesi diversi, finalizzate ad incrementare la sicurezza e l'efficienza del sistema nazionale, quindi anche del Friuli Venezia Giulia, e che la Regione giudichi ambientalmente sostenibili.</p>	<p>A1. Favorire lo sviluppo della generazione distribuita (impianti di microgenerazione di energia elettrica o cogenerativi di potenza non superiore a 1 MW ai fini della riduzione degli impatti ambientali e dell'incremento dell'efficienza del sistema energetico.</p> <p>A2. Favorire l'installazione di nuovi impianti e depositi energetici di oli minerali, gas naturale, ecc.</p> <p>A3. Favorire l'installazione di nuove centrali produttive da fonti convenzionali, tenendo conto del criterio della diversificazione delle fonti, della minimizzazione degli impatti e del massimo contributo alle ricadute economiche per la regione</p> <p>A4. Incentivare la produzione energetica dalle fonti rinnovabili individuate dal Piano, anche per il miglioramento dell'ambiente, la diversificazione e la sicurezza delle fonti di approvvigionamento e la crescita economica e sociale.</p> <p>A5. Costituzione di una banca dati per il monitoraggio della domanda e della offerta di energia e relativo sistema informativo che raccolga notizie e dati e costituisca punto di riferimento per i temi energetici</p> <p>A6. Favorire gli interventi di sviluppo e razionalizzazione delle infrastrutture energetiche lineari, con particolare riguardo a quelle elettriche.</p>
<p>2</p> <p>B.</p> <p>Il PER si prefigge di aumentare l'efficienza del sistema energetico del Friuli Venezia Giulia riducendo l'assorbimento per unità di servizio mediante l'incremento diffuso dell'innovazione tecnologica e gestionale, e di favorire la riduzione dei consumi energetici e l'uso razionale dell'energia nei settori trasporti, produttivo, civile e terziario.</p>	<p>B1. Favorire la progressiva sostituzione degli impianti e centrali produttive esistenti con realizzazioni a maggiore efficienza e minor consumo, con interventi di ripotenziamento e ristrutturazione, anche tenendo conto del criterio della diversificazione delle fonti</p> <p>B2. Favorire la realizzazione di nuovi impianti e centrali produttive con le migliori e più innovative tecnologie e metodologie gestionali, caratterizzati da alti rendimenti, bassi consumi e ridotti impatti ambientali.</p> <p>B3. Favorire gli interventi di sviluppo e razionalizzazione delle infrastrutture energetiche lineari, con particolare riguardo a quelle elettriche.</p>

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

	<p>D2. Incentivare la produzione energetica dalle fonti rinnovabili individuate dal Piano, anche per il miglioramento dell'ambiente, la crescita economica e sociale e la diversificazione e la sicurezza delle fonti di approvvigionamento</p>
<p>5 E. Il PER favorisce lo sviluppo dell'innovazione e della sperimentazione tecnologica e gestionale per la produzione, il trasporto, la distribuzione e il consumo dell'energia. Il PER persegue l'innovazione in campo energetico sostenendo l'attività delle imprese e dei centri di ricerca, quelli universitari in primis, impiegando la normativa regionale, nazionale e comunitaria.</p>	<p>E1. Favorire il collegamento con le Università e con i centri per la ricerca presenti nella regione per lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica in materia di energia E2. Promuovere la predisposizione e la realizzazione di programmi di ricerca e progetti pilota innovativi relativi a impianti di produzione di energia in particolare da fonti rinnovabili.</p>
<p>6 F. Il PER si prefigge e promuove la produzione dell'energia da fonti rinnovabili anche per contribuire agli obiettivi nazionali derivanti dal protocollo di Kyoto. Il Piano si prefigge in particolare lo sfruttamento delle biomasse, delle fonti idroelettriche, del solare termico e fotovoltaico, della geotermia, della fonte eolica e dei rifiuti.</p>	<p>F1. Incentivare la produzione energetica dalle fonti rinnovabili individuate dal Piano, anche per il miglioramento dell'ambiente, la diversificazione e la sicurezza delle fonti di approvvigionamento e la crescita economica e sociale F2. Promuovere l'informazione e la sensibilizzazione della pubblica opinione sui temi delle energie rinnovabili e del miglioramento dell'ambiente F3. Favorire lo sviluppo della generazione distribuita (impianti di micro-generazione di energia elettrica o cogenerativi di potenza non superiore a 1 MW e ai fini della riduzione degli impatti ambientali e dell'incremento dell'efficienza del sistema energetico.</p>

TABELLA 3-31 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PER

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PER					
	1	2	3	4	5	6
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).						
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).						
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).						
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).						
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).						
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto						

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PER					
	1	2	3	4	5	6
operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
k. Tutela dell'inquinamento acustico						
l. Tutela della risorsa idrica						
m. Tutela dell'ambiente marino						
n. Tutela del suolo						
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali						
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico						
q. Gestione sostenibile dei rifiuti						

### 3.1.16 Piano di Azione Regionale

Il Piano di Azione Regionale (PAR) è stato approvato con decreto del Presidente n° 10 dd 16/01/2012.

Il PAR, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della Legge Regionale n. 16 del 18/06/2007, persegue l'obiettivo di conseguire sull'intero territorio regionale la prevenzione, il contenimento ed il controllo, nel breve periodo, del rischio di superamento dei valori limite degli inquinanti e delle soglie di allarme dei livelli di ozono.

Il Piano stabilisce che le azioni indicate dovranno essere puntualmente individuate nei singoli Piani d'azione comunali e messe in atto nelle situazioni critiche dagli Enti locali.

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

Gli studi di sensibilità realizzati a supporto del Piano d'Azione Regionale hanno mostrato come le cause del superamento dei limiti di legge siano molteplici e distribuite sull'intero territorio del Friuli Venezia Giulia. Su tutto il territorio Regionale, pertanto, vi può essere il rischio di superamento dei limiti di legge previsti per i diversi inquinanti (PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub>, NO<sub>2</sub>) inteso come possibilità d'insorgenza di concentrazioni elevate a seguito della combinazione dei determinanti meteorologici (condizioni atmosferiche favorevoli al ristagno degli inquinanti) con le pressioni emissive, in particolare antropiche.

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

TABELLA 3-32 – OBIETTIVI STRATEGICI DEL PAR

Obiettivi	N
Assicurare tutta l’energia necessaria alle famiglie ed alle imprese del territorio in modo ambientalmente sostenibile	1
Incrementare in modo diffuso l’innovazione tecnologica e gestionale, favorendo la riduzione dei consumi energetici e l’uso razionale dell’energia nei settori trasporti, produttivo, civile e terziario	2
Ridurre i costi dell’energia	3
Minimizzare l’impatto ambientale delle attività di produzione, trasporto, distribuzione e consumo di energia, nonché la sostenibilità ambientale e l’armonizzazione di ogni infrastruttura energetica con il paesaggio e il territorio	4
Sostenere l’attività delle imprese e dei centri di ricerca, quelli universitari in primis	5
Promuovere la produzione dell’energia da fonti rinnovabili, in particolare lo sfruttamento delle biomasse, delle fonti idroelettriche, del solare termico e fotovoltaico, della geotermia, della fonte eolica e dei rifiuti	6

TABELLA 3-33 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PAR

Obiettivi dell’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PAR					
	1	2	3	4	5	6
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).						
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).						
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).						
d. Promozione della fruizione urbana del litorale consolidando la						

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PAR					
	1	2	3	4	5	6
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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).						
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).						
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
k. Tutela dell'inquinamento acustico						
l. Tutela della risorsa idrica						
m. Tutela dell'ambiente marino						
n. Tutela del suolo						
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali						
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico						
q. Gestione sostenibile dei rifiuti						

### 3.2 Analisi di coerenza esterna orizzontale

#### 3.2.1 Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune 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. 66 di cui si dirà di seguito.

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 sia 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 16 aprile 2014 il Consiglio Comunale ha adottato il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste (PRGT) dopo le modifiche effettuate in seguito ai pareri pervenuti da parte delle Circoscrizioni e gli emendamenti accolti.

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.

TABELLA 3-34 – FINALITÀ DEL PRGCT

	Finalità del PRGC
1	Rappresentare una visione complessiva per la città di 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
2	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
3	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)

TABELLA 3-35 – OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PRGCT

N	Obiettivi generali	N.	Obiettivi specifici
1	Perseguire lo sviluppo sostenibile	1.1	Promuovere il risparmio delle risorse favorendo anche l'efficienza delle reti tecnologiche (rete idrografica, smaltimento acque, acquedotto, illuminazione).
		1.2	Promuovere il risparmio energetico e la riqualificazione energetica del patrimonio edilizio.
		1.3	Promuovere l'uso di fonti rinnovabili.
		1.4	Promuovere azioni che migliorino o difendano la salute degli abitanti.
		1.5	Favorire un uso anche turistico e ricettivo degli insediamenti agricoli e l'evoluzione delle aziende agricole verso modelli multifunzione
		1.6	Promuovere, anche mediante strumenti prescrittivi, l'insediamento di attività economiche e produttive a basso impatto ambientale.
		1.7	Promuovere forme innovative di sviluppo e competitività a basso impatto nei settori dell'economia, siano essi industriali, portuali, del commercio, del turismo, dell'agricoltura o del terziario
		1.8	Promuovere, anche attraverso le intese con gli enti competenti, la riqualificazione del grande patrimonio di aree, fabbricati e infrastrutture, presenti in Zona Industriale, preservando le realtà produttive esistenti nella loro integrità territoriale, favorendo la

			possibilità di ampliamento nelle aree di pertinenza funzionali allo sviluppo delle imprese, delineando, compatibilmente con le problematiche legate al sito inquinato, i temi della riqualificazione del patrimonio dismesso esistente, della trasformazione e dell'insediamento di attività di settori economici diversi da quelli originari ma anche quelli del rapporto con gli insediamenti umani circostanti, promuovendo la compatibilità con il contesto ambientale.
		1.9	Individuare aree e fabbricati dismessi per insediamenti produttivi, di servizi e del terziario avanzato ove compatibili con il contesto
		1.10	Escludere, sull'intero territorio comunale, la localizzazione di nuovi impianti industriali a rischio di incidente rilevante (di cui al Decreto Lgs. 334/99, cosiddetto "Legge Seveso") e promuovere il superamento di criticità legate agli impianti a rischio di incidente rilevante esistenti.
		1.11	Individuare la localizzazione di siti idonei allo smaltimento di inerti.
		1.12	Escludere la costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto, come le linee ferroviarie AV/AC, qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei.
2	Contenere il consumo di suolo	2.1	Contenere il consumo di suolo limitando l'urbanizzazione di nuove aree.
		2.2	Promuovere pratiche di recupero e di completamento dei tessuti edilizi esistenti.
		2.3	Ridefinire i ruoli di aree e contenitori dismessi.
		2.4	Ripensare e ridefinire il rapporto tra territorio agricolo o verde e territorio edificato
3	Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente	3.1	Promuovere la riqualificazione del patrimonio esistente.
		3.2	Ripensare il funzionamento del territorio urbano e dei servizi secondo l'idea di una città policentrica ed equilibrata
		3.3	Individuare siti e promuovere progetti per la realizzazione di spazi aperti a disposizione della collettività (parchi, giardini, spazi di relazione e per la coesione sociale)

		3.4	Individuare fattori e strumenti utili a rendere maggiormente appetibile il riutilizzo dell'esistente
		3.5	Valutare nel riuso la domanda di edilizia sociale, servizi pubblici e attrezzature di interesse collettivo e sociale
4	Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio	4.1	Individuare e valorizzare le diversità e peculiarità del paesaggio (urbano ed extraurbano)
		4.2	Stabilire i criteri per un'adeguata disciplina urbanistica in sintonia con i valori paesaggistico - ambientali perseguendo la loro tutela
		4.3	Definire un Sistema ambientale e paesaggistico come una delle componenti del piano
		4.4	Cercare di individuare reti e sistemi ecologici e ambientali per quanto possibile continui, sia all'interno del tessuto urbano sia connessi con i siti di importanza comunitaria, le zone di protezione speciale, le zone di tutela ambientale, le aree boscate
		4.5	Orientare il piano alla riqualificazione spaziale e alla rigenerazione sociale dei rioni e delle parti di cui si compone il territorio urbano
		4.6	Individuare i progetti strategici per la riqualificazione della città e del territorio comunale nel loro complesso.
		4.7	Individuare le misure necessarie ad un corretto inserimento nel conteso degli interventi di trasformazione
5	Incentivare una mobilità sostenibile	5.1	Incrementare gli spazi dedicati alla mobilità dolce pedonali e ciclabili-
		5.2	Migliorare la rete ciclopedonale secondo criteri di connessione e capillarità che ne migliorino sicurezza e competitività rispetto alla mobilità motorizzata, in particolare per l'accessibilità alle attrezzature e alle altre polarità urbane ed extraurbane.
		5.3	Individuazione di nodi di scambio tra aree di sosta e trasporto pubblico in coerenza con il piano urbano del traffico.
		5.4	Rivalutare l'offerta di parcheggi tenendo conto della possibilità di rifunionalizzare contenitori

TABELLA 3-36 – ANALISI DI COERENZA ORIZZONTALE PER IL PRGCT

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCT																																		
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	1.10	1.11	1.12	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7	5.1	5.2	5.3	5.4			
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).																																			
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																																			
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																																			
d. 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																																			

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCT																															
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	1.10	1.11	1.12	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7	5.1	5.2	5.3	5.4
della Variante n. 31 PRGC di Muggia (Settore 6 – Litorale di Muggia).																																
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																																
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).																																
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																																
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli																																

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCT																															
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	1.10	1.11	1.12	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	4.6	4.7	5.1	5.2	5.3	5.4
Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère)																																
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère)																																
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère)																																
k. Tutela dell'inquinamento acustico																																
l. Tutela della risorsa idrica																																
m. Tutela dell'ambiente marino																																
n. Tutela del suolo																																
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali																																
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico																																
q. Gestione sostenibile dei rifiuti																																

### 3.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste – Variante Generale N. 66

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

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

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

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

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

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

TABELLA 3-37 – OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PRGCT

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

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

		riconversione terziaria dei settori produttivi tradizionali, con la conseguente formazione di nuovi posti di lavoro altamente qualificati. L'A.C. intende proseguire nello sviluppo territoriale di questo settore attraverso le seguenti definizioni:	Ricerca a Padriciano dei programmi di sviluppo urbanistico 5.3. completamento del Centro di Fisica e della SISSA a Miramare;
6.	Residenza e servizi	La Variante Generale al P.R.G.C. conferma il principio dell'inversione della tendenza edificatoria, dovuta al calo demografico ed alla necessità di salvaguardare le zone periferiche agricole e verdi. I servizi sono stati dimensionati sulla popolazione esistente, tranne che per le zone di espansione dove saranno ricavati di volta in volta in ragione della nuova popolazione insediabile. Le indicazioni della Variante sono:	6.1. comprendere nella Zona A il Borgo Franceschino, il primo tratto di v.le Miramare ed i borghi di Santa Croce, Prosecco, Contovello; 6.2. Individuare una fascia BO in fregio alla Zona A, in presenza di un'edificazione compatta e di alto pregio architettonico; 6.3. contenere al massimo la Zona di espansione C; 6.4. perimetrazione di Ambiti di Recupero Infrastrutturale in Zona B finalizzati principalmente all'adeguamento delle infrastrutture viarie interne agli ambiti.
7.	Agricoltura e verde	Le Zone Agricole costituiscono il più alto tipo di salvaguardia attiva dell'ambiente, a condizione che non vengano usate in modo frammentario e che la vincolistica del verde non sia troppo stratificata e tale da disincentivare il presidio antropico sinora esercitato dai residenti. La Variante al P.R.G. dà le seguenti indicazioni:	7.1. definire i limiti massimi dell'estensione urbana in rapporto al territorio agricolo; 7.2. attuare gli incentivi atti a soddisfare gli aspetti culturali, produttivi e di uso del territorio carsico; 7.3. disincentivare attraverso le N.T.A. la frammentazione del territorio rurale, pur garantendo i diritti degli agricoltori aventi titolo; 7.4. individuare le enclave di territorio agricolo ricomprese nel contesto urbano, al fine di favorire le culture specializzate e la loro commercializzazione; 7.5. corredare gli Ambiti di Tutela Ambientale di tutte le necessarie attrezzature di servizio e di sostegno.

TABELLA 3-38 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRGCT

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCT						
	1	2	3	4	5	6	7
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).							
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).							
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).							
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).							
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).							
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).							
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCT						
	1	2	3	4	5	6	7
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)							
k. Tutela dell'inquinamento acustico							
l. Tutela della risorsa idrica							
m. Tutela dell'ambiente marino							
n. Tutela del suolo							
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali							
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico							
q. Gestione sostenibile dei rifiuti							

### 3.2.3 Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante urbanistica generale n. 31

La Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia (PRGCM) è stata presentata il 31/03/2014; questa 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 architettonica, 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. 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 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.

TABELLA 3-39 – OBIETTIVI GENERALI DEL PRGCM

	Obiettivi generali
1	Limitare il consumo di suolo
2	Riconsiderare lo sviluppo turistico in termini di sostenibilità e di fruizione pubblica
3	Recuperare connessioni e percorsi
5	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 della residenza che del territorio

TABELLA 3-40 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PRGCM

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGM												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).													
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).													
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).													
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).													
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).													
f. Conservazione dell'attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale con particolare riferimento al traffico contenitori e miglioramento del													

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGM												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
servizio reso alle navi (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).													
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)													
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)													
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)													
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)													
k. Tutela dell'inquinamento acustico													
l. Tutela della risorsa idrica													
m. Tutela dell'ambiente marino													
n. Tutela del suolo													
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali													
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico													
q. Gestione sostenibile dei rifiuti													

### 3.2.4 Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante Generale n° 15

La Variante Generale n° 15 del PRGC di Muggia è stata approvata con DPGR n° 0115 del 20/04/2001.

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

È poi riportata la verifica di coerenza esterna orizzontale.

TABELLA 3-41 – OBIETTIVI DELLA VARIANTE AL PRGC DI MUGGIA

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	N°
Riqualificazione della fascia costiera	Elaborazione di una visione progettuale d'insieme per l'intero waterfront di Muggia	1
	Assestamento della linea di costa (waterfront) in funzione della percorrenza e della sosta alla balneazione	2
Salvaguardia, recupero del patrimonio di interesse archeologico e storico architettonico	Riqualificazione dei centri abitati storici (Muggia e Santa Barbara) tramite l'allontanamento del traffico veicolare, la predisposizione di servizi nelle aree limitrofe disponibili e la tutela degli spazi circostanti	3
	Tutela e valorizzazione delle aree archeologiche anche tramite la fruizione turistica, effettuazione delle campagne di scavi	4
	Conservazione degli edifici di particolare interesse storico ed architettonico, ambientale ed etnico, consentendo nel contempo le necessarie variazioni interne legate alle mutate esigenze di vivibilità	5
Riqualificazione degli insediamenti urbani di più recente formazione	Contenimento dell'espansione dell'edilizia residenziale	6
	Riutilizzo delle aree sottoutilizzate per incrementare la dotazione di servizi ed elevare il livello di qualità della vita	7
Salvaguardare i beni ambientali, naturalistici e paesaggistici (boschi, zone umide e corsi d'acqua) e salvaguardare le zone agricole	Tutela e valorizzazione del patrimonio boschivo anche tramite la predisposizione di itinerari turistici	8
	Tutela e valorizzazione del patrimonio agricolo	9
	Salvaguardia e tutela delle aree a valenza idrogeologica e paesaggistica	10

<b>Obiettivi generali</b>	<b>Obiettivi specifici</b>	<b>N°</b>
	Incentivazione nell'utilizzo alla nautica e al tempo libero delle aree umide di elevato interesse naturalistico, ambientale, biologico	11
Favorire lo sviluppo delle attività legate al turismo in quanto da considerarsi struttura portante della futura economia del Comune di Muggia	Incentivazione allo sviluppo del turismo nautico, balneare, ricettivo ed escursionistici	12
	Prevedere l'espansione delle infrastrutture portuali destinate al diporto nautico e alla pesca esistenti e l'impianto di nuove infrastrutture	13
Favorire lo sviluppo sostenibile delle attività produttive	Eliminazione delle attività industriali inquinanti o ad alto rischio	14
	Favorire lo sviluppo di insediamenti ad uso misto, direzionale, commerciale e residenziale	15
	Riordino e potenziamento delle infrastrutture viabilistiche presenti. Previsione di nuove strutture viabilistiche a carattere sovraordinato	16
	Contenimento e rinaturalizzazione dell'area soggetta ad attività di cava	17

TABELLA 3-42 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA ORIZZONTALE PER LA VARIANTE AL PRGC DI MUGGIA

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCM																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).																	
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																	
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																	
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).																	
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della																	

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCM																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																		
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).																		
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère)																		
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère)																		
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère)																		
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli																		

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi PRGCM																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																	
k. Tutela dell'inquinamento acustico																	
l. Tutela della risorsa idrica																	
m. Tutela dell'ambiente marino																	
n. Tutela del suolo																	
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali																	
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico																	
q. Gestione sostenibile dei rifiuti																	

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

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

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

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

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

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

TABELLA 3-43 – OBIETTIVI DEL PIANO DI AZIONE DI JOHANNESBURG

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

TABELLA 3-44 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PIANO DI AZIONE DI JOHANNESBURG

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi Piano di Azione di Johannesburg														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).															
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).															
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).															
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).															
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della															

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi Piano di Azione di Johannesburg														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).															
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).															
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli															

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi Piano di Azione di Johannesburg														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)															
k. Tutela dell'inquinamento acustico															
l. Tutela della risorsa idrica															
m. Tutela dell'ambiente marino															
n. Tutela del suolo															
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali															
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico															
q. Gestione sostenibile dei rifiuti															

### 3.3.2 Sesto Programma Comunitario di Azione in Materia di Ambiente

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

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

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

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

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

TABELLA 3-45 – OBIETTIVI DEL SESTO PCAMA

<b>Temi</b>	<b>Obiettivi</b>	<b>N</b>
Suolo	Promuovere un uso sostenibile del suolo, prevedendo fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione	1
	Ridurre gli impatti dei pesticidi sulla salute umana e l'ambiente	2
Acqua	Conservare, ripristinare e utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste, le zone umide	3
	Raggiungere livelli di qualità delle acque sotterranee e di superficie che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e l'ambiente, garantendo che il tasso di estrazione delle risorse idriche sia sostenibile nel lungo periodo	4
	Uso sostenibile ed elevata qualità delle acque	5
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, terziario	6
	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente	7
Rifiuti	Conseguire una sensibile riduzione delle quantità dei rifiuti prodotte	8
	Incentivare il riutilizzo, il recupero e il riciclaggio dei rifiuti	9
Popolazione e società	Contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane	10
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	11
	Promuovere l'uso di tecnologie più pulite e l'efficienza energetica.	12
Rumore	Ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata che provocano danni alla salute	13
Biodiversità	Cambiare le specie e habitat	14
	Conseguire un utilizzo più efficiente delle risorse naturali con modelli di produzione e di consumo più sostenibili	15
Paesaggio	Conservare e ripristinare le zone con significativi valori legati al paesaggio	16

**TABELLA 3-46 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL SESTO PCAMA**

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi del Sesto PCAMA															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).																
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).																
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci (Settore																

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi del Sesto PCAMA															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).																
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi del Sesto PCAMA															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
k. Tutela dell'inquinamento acustico																
l. Tutela della risorsa idrica																
m. Tutela dell'ambiente marino																
n. Tutela del suolo																
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali																
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico																
q. Gestione sostenibile dei rifiuti																

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

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

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

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

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

TABELLA 3-47 – OBIETTIVI DELLA SNSS

<b>Temi</b>	<b>Obiettivi</b>	<b>N</b>
Suolo	Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici, sismici e vulcanici e dai fenomeni erosivi delle coste	1
	Ridurre e prevenire la desertificazione	2
	Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste	3
	Bonifica e recupero delle aree e dei siti inquinati	4
	Gestione del territorio che tenga conto delle caratteristiche e della vocazione dei suoli	5
Acqua	Ridurre inquinamento delle acque interne, dell'ambiente marino, dei suoli	6
	Gestione sostenibile della risorsa idrica	7
	Miglioramento della qualità della risorsa idrica	8
Aria – Clima	Ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energia, trasporti, industriale, terziario	9
	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni al di sotto dei limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi, al patrimonio monumentale	10
Rifiuti	Riduzione della produzione di rifiuti	11
	Recupero di materia e recupero energetico dei rifiuti	12
Energia	Stabilizzare e ridurre i consumi energetici nei settori trasporti, industriale, abitativo e terziario	13
	Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili	14
Rumore	Riduzione dell'inquinamento acustico e riduzione della popolazione esposta	15
Biodiversità	Conservazione della biodiversità	16
	Recupero della funzionalità dei sistemi naturali e agricoli nelle aree montane, collinari, di pianura e marini	17
Paesaggio	Contenimento della mobilità a maggiore impatto ambientale	18

TABELLA 3-48 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL SNSS

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi del Sesto SNSS																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).																		
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																		
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).																		
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).																		
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci																		

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi del Sesto SNSS																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
(Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).																		
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).																		
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																		
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																		
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)																		
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale																		

Obiettivi dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi del Sesto SNSS																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Industriale e Valle delle Noghere)																		
k. Tutela dell'inquinamento acustico																		
l. Tutela della risorsa idrica																		
m. Tutela dell'ambiente marino																		
n. Tutela del suolo																		
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali																		
p. Tutela dell'aria e del cambiamento climatico																		
q. Gestione sostenibile dei rifiuti																		

### 3.3.4 Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile del Comune di Trieste

Dopo l'adozione del Pacchetto europeo su clima ed energia nel 2008, la Commissione europea ha promosso il Patto dei Sindaci per avallare e sostenere gli sforzi compiuti dagli enti locali nell'attuazione delle politiche nel campo dell'energia sostenibile. I governi locali, infatti, svolgono un ruolo decisivo nella mitigazione degli effetti conseguenti al cambiamento climatico, soprattutto se si considera che l'80% dei consumi energetici e delle emissioni di CO<sub>2</sub> è associato alle attività urbane.

Tale Patto ha delle particolari caratteristiche poiché è l'unico movimento di questo genere a mobilitare gli attori locali e regionali ai fini del perseguimento degli obiettivi europei e per questo è considerato, dalle istituzioni europee, come un eccezionale modello di governance multilivello.

Il 10/02/2014, con Delibera del Consiglio Comunale, è stato approvato il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile del Comune di Trieste, redatto seguendo il metodo previsto dal Patto dei Sindaci e definito nelle Linee Guida "Come sviluppare un Piano d'azione per l'energia Sostenibile PAES" emesse dal Covenant of Mayors Office.

Una riduzione di oltre il 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2020, rispetto ai valori del 2000, è una grande sfida per tutte le Città che hanno scelto di dare la propria adesione al Patto dei Sindaci.

Tale sfida è particolarmente impegnativa per Trieste, una città che affronta altre importanti questioni legate al suo sviluppo, economico ed industriale (dal momento che le politiche su

alcuni settori particolarmente energivori quali l'industria e il porto non possono essere decise dall'amministrazione comunale) e dispone di limitate fonti energetiche rinnovabili sul proprio territorio (tessuto urbano molto denso, stretto tra il Carso ed il mare) e del clima (caratterizzato dal vento di bora, non adatto alla produzione di energia eolica, e dai vincoli paesaggistici che limitano le possibilità di intervento sul patrimonio edilizio).

Lo sviluppo e l'attuazione di questa visione a lungo termine si concentra su tre linee strategiche:

- a. maggiore efficienza e risparmio energetico di edifici e impianti
- b. generazione di energia da fonti rinnovabili
- c. riduzione delle emissioni dovute ai trasporti

L'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> previsto dall'adesione al Patto dei Sindaci verrà perseguito con una strategia basata sui principi enunciati nei documenti emessi dal Comune di Trieste ed in particolare con la Deliberazione Giuntale n. 12 del 19 gennaio 2012 il Comune di Trieste ha adottato le "Linee guida in materia di tematiche energetiche e ambientali" che delineano una politica energetica mirata alla riduzione strutturale delle emissioni inquinanti, ottenuta attraverso azioni sinergiche di breve e medio termine.

Il PAES adotterà in particolare le seguenti strategie:

1. Il risparmio energetico è considerato l'intervento prioritario, con attenzione a tutte le modalità di attuazione:
  - a. pianificazione urbanistica (soluzioni insediative, densificazione, spazi aperti);
  - b. tecnologie efficienti (riqualificazione energetica di edifici, impianti e veicoli);
  - c. buona gestione ordinaria (regolazione orari, temperature, manutenzioni);
  - d. sensibilizzazione al corretto utilizzo da parte degli utenti finali.
2. La produzione di energia da fonti energetiche rinnovabili ha un ruolo importante (ma secondario rispetto al risparmio):
  - a. la produzione di energia elettrica può essere diretta (sfruttando tutte le risorse disponibili sul territorio, in particolare il sole attraverso impianti fotovoltaici) o indiretta attraverso acquisto di energia elettrica "verde";
  - b. la produzione di energia termica da fonti rinnovabili, da realizzare soprattutto con pompe di calore per lo sfruttamento dell'energia geotermica, idrotermica e aerotermica (come definite dal D.Lgs. 28/2011).

TABELLA 3-49 – OBIETTIVI DEL PAES

N.	Obiettivo
1	Pianificazione urbanistica (soluzioni insediative, densificazione, spazi aperti)
2	Tecnologie efficienti (riqualificazione energetica di edifici, impianti e veicoli)
3	Buona gestione ordinaria (regolazione orari, temperature, manutenzioni)
4	Sensibilizzazione al corretto utilizzo da parte degli utenti finali
5	Produzione di energia elettrica può essere diretta (sfruttando tutte le risorse disponibili sul territorio, in particolare il sole attraverso impianti fotovoltaici) o indiretta attraverso acquisto di energia elettrica “verde”
6	Produzione di energia termica da fonti rinnovabili, da realizzare soprattutto con pompe di calore per lo sfruttamento dell’energia geotermica, idrotermica e aerotermica (come definite dal D.Lgs. 28/2011)

TABELLA 3-50 – ANALISI DI COERENZA ESTERNA VERTICALE PER IL PAES

Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste	Obiettivi del PAES					
	1	2	3	4	5	6
a. Potenziamento delle funzioni portuali compatibili con la funzione urbana e/o della funzione urbana stessa (Settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio).						
b. 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 (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).						
c. Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana (Settore 2 – Porto Doganale e Rive).						
d. 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 (Settore 6 – Litorale di Muggia).						
e. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della						

<b>Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste</b>	<b>Obiettivi del PAES</b>					
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
funzione portuale passeggeri – Traghetto passeggeri e merci (Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo).						
f. 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 (Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica e Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).						
g. Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
h. Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
i. Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
j. Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali (Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere)						
k. Tutela dell’inquinamento acustico						
l. Tutela della risorsa idrica						
m. Tutela dell’ambiente marino						
n. Tutela del suolo						
o. Tutela del paesaggio e dei beni culturali						
p. Tutela dell’aria e del cambiamento climatico						
q. Gestione sostenibile dei rifiuti						

#### 4 CONCLUSIONI

Scopo del Quadro di Riferimento Strategico è la verifica della coerenza interna (ossia tra gli obiettivi e tra questi e le azioni previste) dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste e della coerenza esterna, ossia con gli obiettivi di sviluppo territoriale e di sostenibilità ambientale individuati dagli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti o in corso di approvazione

##### Analisi di coerenza interna degli obiettivi di Piano

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha riguardato anche la revisione degli obiettivi infrastrutturali, relativi ai diversi Settori in cui è articolato l'ambito portuale, nonché l'introduzione degli obiettivi ambientali. Gli obiettivi di carattere generale sono articolati in obiettivi specifici.

L'analisi svolta non ha rilevato situazioni di incoerenza bensì qualche situazione di parziale coerenza tra gli obiettivi infrastrutturali e quelli ambientali. Gli obiettivi tra loro non relazionabili non sono stati valutati.

Al fine di superare la parziale coerenza riscontrata e, dunque, di minimizzare l'impatto prodotto sull'ambiente dall'attuazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano, sono state introdotte alcune misure di mitigazione/compensazione.

##### Analisi di coerenza interna delle azioni di Piano

L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha stabilito una precisa correlazione tra gli obiettivi generali e specifici perseguiti e le corrispondenti azioni di Piano necessarie al conseguimento degli stessi.

L'analisi della coerenza tra gli obiettivi infrastrutturali ed ambientali, generali e specifici, e le azioni dell'Aggiornamento 2014 del Piano dimostra l'assenza di situazioni di conflitto.

In alcuni casi non è stato possibile relazionare obiettivi ed azioni; in questo caso, pertanto, non è stato possibile procedere con la valutazione. Parzialmente incoerenti risultano alcune relazioni tra le azioni di potenziamento di alcune tipologie di traffico portuale e le azioni di tutela ambientale. Al fine di superare la parziale coerenza riscontrata e, dunque, di minimizzare l'impatto prodotto sull'ambiente dall'attuazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano, sono state introdotte alcune misure di mitigazione/compensazione.

In conclusione, dunque, l'analisi svolta ha evidenziato la sostanziale coerenza interna dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

#### Analisi di coerenza esterna verticale

La verifica della coerenza esterna verticale ha riguardato i seguenti strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti o in corso di approvazione:

- Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica;
- Piano Regionale della Viabilità;
- Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Trieste;
- Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani;
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione rifiuti speciali non pericolosi e rifiuti speciali pericolosi, nonché Sezione rifiuti urbani pericolosi;
- Programma provinciale di attuazione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti - Sezione rifiuti speciali non pericolosi, rifiuti speciali pericolosi nonché rifiuti urbani pericolosi;
- Piano per la Raccolta e lo Smaltimento degli Apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario;
- Piano Territoriale Regionale;
- Piano di Governo del Territorio;
- Piano Urbanistico Regionale Generale;
- Piano Territoriale Infra-regionale per la Zona Industriale Trieste;
- Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria;
- Piano Regionale di Tutela delle Acque;
- Piano di Gestione dei Bacini Idrografici delle Alpi Orientali;
- Piano Energetico Regionale;
- Piano di Azione Regionale.

Particolare attenzione è stata dedicata alla verifica della coerenza tra l'Aggiornamento 2014 del Piano ed i seguenti piani per la protezione dell'ambiente, di livello internazionale, comunitario e nazionale:

- Piano d'Azione del Summit Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile (Johannesburg);
- Sesto Programma Comunitario di Azione in Materia di Ambiente;
- La Strategia d'Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia;
- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile del Comune di Trieste

### Analisi di coerenza esterna orizzontale

La verifica della coerenza esterna orizzontale ha riguardato i seguenti strumenti di programmazione e pianificazione urbanistica vigenti o in corso di approvazione:

- Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste,
- Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste – Variante Generale n° 66,
- Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante urbanistica generale n° 31;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Muggia - Variante urbanistica generale n° 15.

Le analisi di coerenza esterna sono state condotte tramite *matrici di coerenza* in cui gli obiettivi del Piano sono stati posti in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale dei piani considerati. Per non incorrere in situazioni di ridondanza, tenuto conto del positivo esito dell'analisi di coerenza interna (verifica di compatibilità tra obiettivi ed azioni del Piano), la presente analisi è stata effettuata solo con riferimento agli obiettivi degli strumenti di programmazione e pianificazione considerati.

Dall'analisi svolta è emerso che gli obiettivi perseguiti dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti od in corso di approvazione.