



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PROGETTO AdSP n° 1948

Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghere nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità

PROGETTISTA:



F&M Ingegneria Spa
Via Belvedere 8/10
30035 - Mirano (VE)



SQS srl
Viale della Terza Armata 7
34123 - Trieste (TS)



HMR srl
Piazzale della Stazione 7
35131 - Padova (PD)



F&M Divisione Impianti srl
Via Belvedere 8/10
30035 - Mirano (VE)



HMR Ambiente srl
Piazzale della Stazione 7
35131 - Padova (PD)



ArcheoTest Srl
Via Vidali 5
34129 - Trieste (TS)

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:

Ing. Eric Marcone

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

NOME FILE: 1948_PFTE_I0_URB_r001_04_00

SCALA: -

TITOLO TAVOLA:

STUDIO PRELIMINARE URBANISTICO E VINCOLI

ELABORATO:

I0_URB_r001

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
00	19/05/2023	PRIMA EMISSIONE PER COMMENTI	S.A.	C.G.A.	T.T.



Sommario

1	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	2
2	INQUADRAMENTO DEL SITO	6
3	QUADRO PROGRAMMATICO	7
3.1	IL PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP) DI TRIESTE.....	7
3.2	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE (PRGC) DI MUGGIA	12
3.3	SITO DI INTERESSE NAZIONALE (SIN) DI TRIESTE	13
3.4	RETE NATURA 2000	14

Indice delle figure

Figura 1.1	– PRP Trieste -SIA-Opera 9 - Banchinamento parziale terminal Ro-Ro Noghere - planimetria intervento	2
Figura 1.2	– Planimetria Lotto 1.	3
Figura 1.3	– Planimetria Lotto 2.	4
Figura 1.4	– Planimetria Lotto 3.	4
Figura 1.5	– Planimetria Lotto 4.	5
Figura 1.6	– Planimetria Lotto 5.	5
Figura 2.1	– Inquadramento planimetrico dell'area di intervento	6
Figura 3.1	– Estratto della Tavola 6 – Settori Portuali – Assetto di Piano del PRP, giugno 2014	8
Figura 3.2	– Estratto della tavola 10 – Opere di piano di breve periodo – Assetto di piano del PRP, giugno 2014	10
Figura 3.3	– Estratto della tavola 3 – Azzonamento funzionale stato attuale - PRP, giugno 2014.....	11
Figura 3.4	– PRGC 2015 Comune di Muggia- Estratto tavola P03.3 “Progetto di piano – Zoning Aquilinia”	12
Figura 3.5	– PRGC Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Trieste (Decreto MiTE 16/3/2021, n.95)	13



1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto è finalizzato alla realizzazione del banchinamento parziale del terminal ro-ro Noghère nel Porto di Trieste – Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità.

Il progetto si inserisce all'interno delle opere di grande infrastrutturazione ai sensi dell'art. 5, comma 8 e 9, della L. 84/94, previste dal Piano Regolatore Portuale (PRP).

Le opere oggetto del presente progetto di fattibilità tecnico-economica (di seguito PFTE), essendo inserite negli scenari di realizzazione del Piano, derivano da un processo progettuale condotto in sede di redazione degli elaborati del PRP, in particolare dello Studio Ambientale Integrato (SAI), che forniscono precise indicazioni circa i criteri realizzativi, i materiali da utilizzare, la definizione delle tempistiche e delle modalità di cantiere.

Di conseguenza, l'intervento costituisce espressione di una cornice progettuale che ha già compiuto il confronto comparato tra differenti alternative di intervento; inoltre, il rispetto degli strumenti urbanistici vigenti risulta soddisfatto e le opere, già definite in maniera univoca nella loro forma e dimensione, sono coerenti con la pianificazione territoriale vigente.

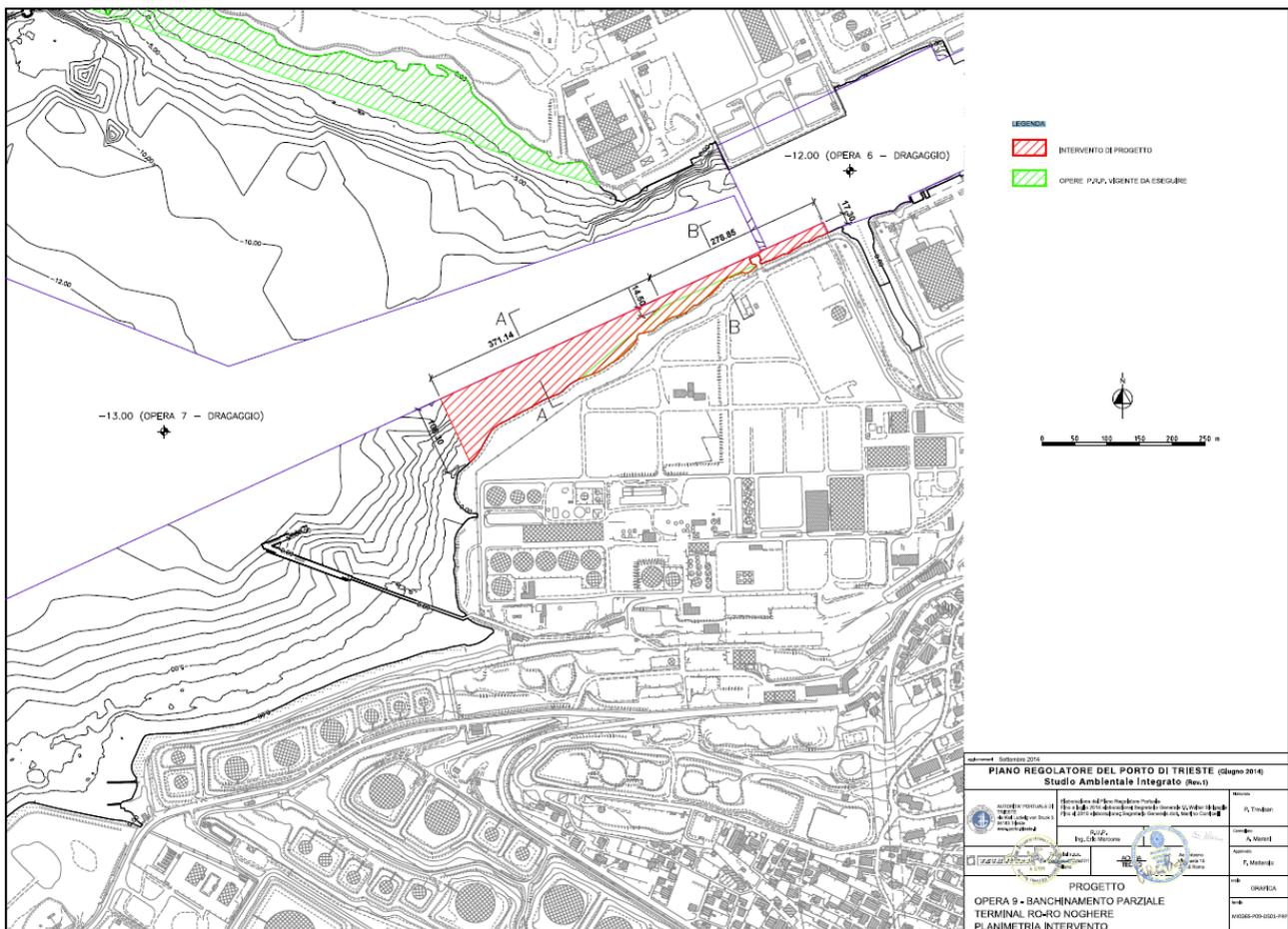


Figura 1.1 – PRP Trieste -SIA-Opera 9 - Banchinamento parziale terminal Ro-Ro Noghère - planimetria intervento (tav. MI026S-P09-DS01-PR)



Il progetto, come descritto nel Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP), prevede le seguenti opere:

- Il dragaggio del canale d'accesso al Terminal Ro-Ro Noghère;
- il banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère (opera prevista in due fasi nel Piano Regolatore Portuale del Porto di Trieste);
- la realizzazione dell'infrastruttura stradale di collegamento del futuro terminal Noghère Nord con la viabilità esistente.

L'opera è stata suddivisa in 5 lotti:

- Lotto 1: Dragaggio parziale del canale di accesso fino a quota -12.00 m s.l.m.m., dragaggio per accosto Ro-Ro temporaneo a quota -9.00 m s.l.m.m., realizzazione di 245 m di banchina e di n. 3 piastre di ormeggio (incluso nel presente appalto).
- Lotto 2: Completamento della banchina sul lato nord ed estensione del dragaggio alla -12.00 (escluso dal presente appalto).
- Lotto 3: Completamento della banchina sul lato sud (escluso dal presente appalto).
- Lotto 4: Approfondimento del dragaggio alla quota -13.00 m s.l.m.m. (escluso dal presente appalto).
- Lotto 5: Collegamento con la viabilità esistente (escluso dal presente appalto).

L'intervento include la gestione dei sedimenti del fondale che sono risultati non coerenti con i valori siti specifici. Si rimanda alla relazione 1948_PFTE_I0_AMB_r001_02_00 per le specifiche di gestione.



Figura 1.2 – Planimetria Lotto 1.



Figura 1.3 – Planimetria Lotto 2.

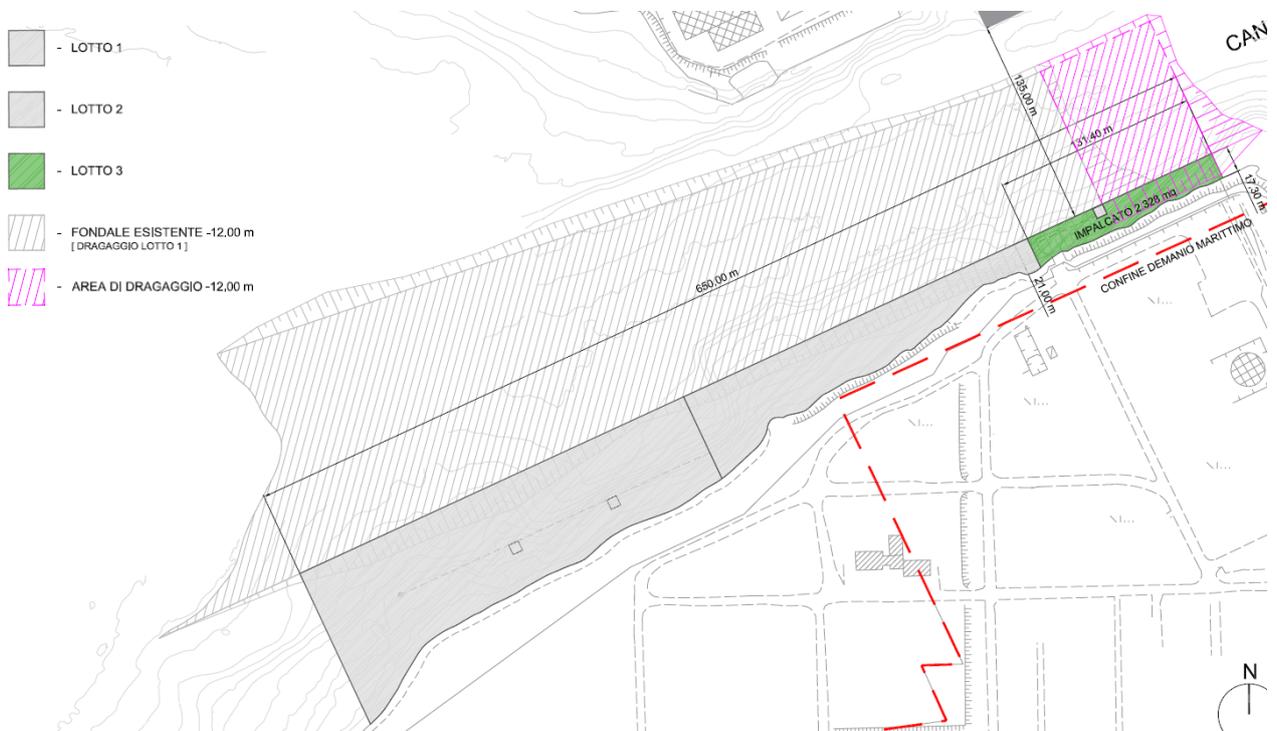


Figura 1.4 – Planimetria Lotto 3.

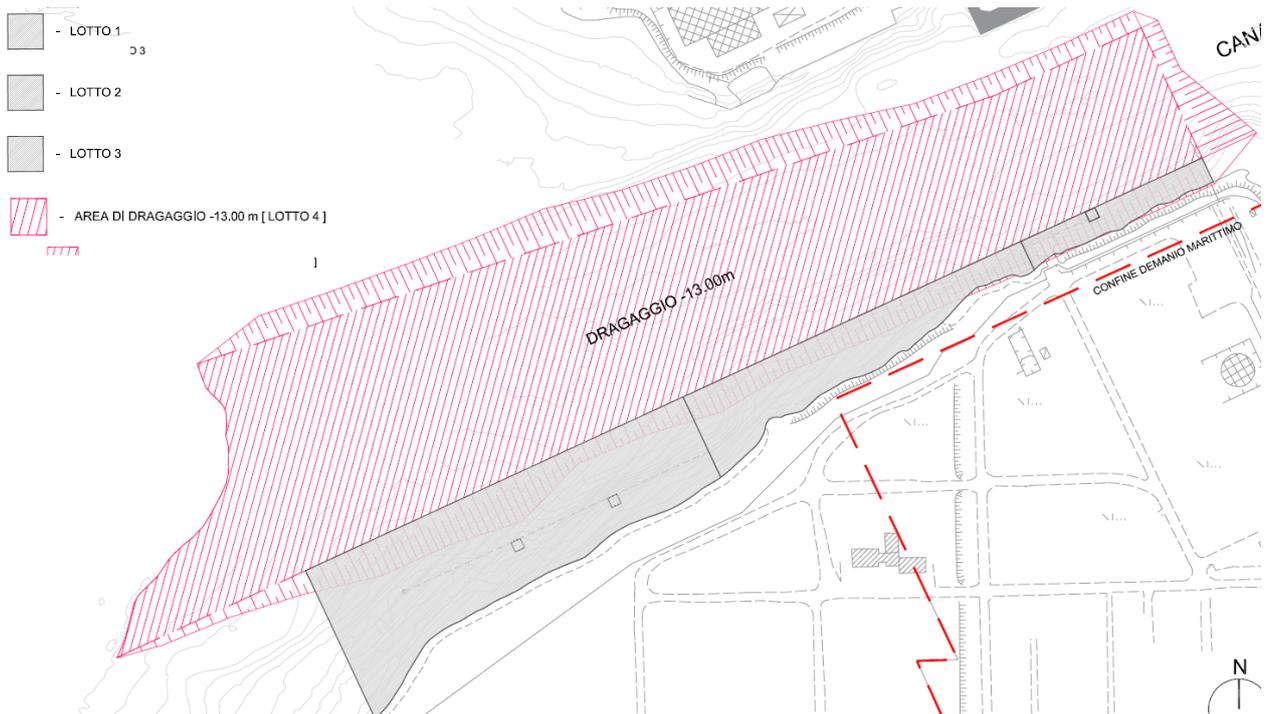


Figura 1.5 – Planimetria Lotto 4.

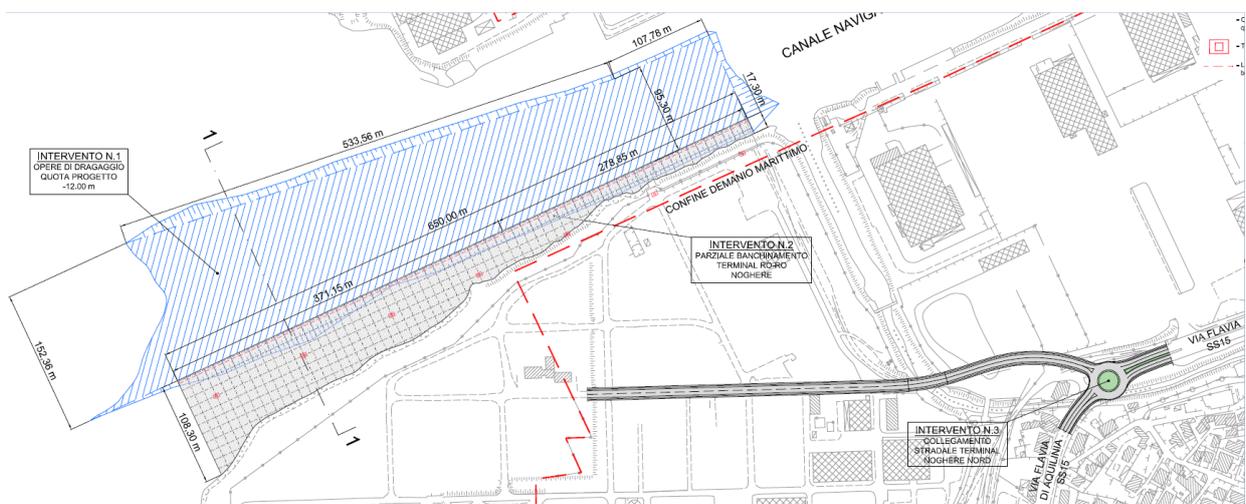


Figura 1.6 – Planimetria Lotto 5.

Il presente documento contiene i dati di input necessari alla progettazione del Lotto 1, tenendo in considerazione i futuri lotti di completamento.



2 INQUADRAMENTO DEL SITO



Figura 2.1 – Inquadramento planimetrico dell'area di intervento

La planimetria di Figura 2.1 indica la posizione dell'area di intervento che si colloca nella zona industriale in comune di Muggia, sempre all'interno del Porto di Trieste.



3 QUADRO PROGRAMMATICO

3.1 Il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Trieste

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) è lo strumento preposto a disegnare l'assetto strutturale e operativo del porto e a individuare la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito portuale.

Il Piano Regolatore Portuale è stato adottato dal Comitato Portuale il 19 maggio 2009 con deliberazione n.7/2009 dopo aver ottenuto le necessarie intese con i Comuni interessati (Comune di Trieste ed Comune di Muggia).

Una volta adottato, il Piano è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per l'ottenimento del parere ai sensi della Legge 84/94 (art. 5, comma 3). Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.150 nell'adunanza del 21 maggio 2010 ha rilasciato parere positivo dopo una serie di richieste di integrazione e chiarimento effettuate all'Autorità Portuale.

Il Piano, ai sensi dell'articolo 6, comma 3 ter, del decreto legislativo 152/2006, è stato assoggettato alla procedura di VIA integrata dalla VAS, comprensiva degli aspetti relativi alla Valutazione di incidenza.

Il 7 agosto 2015 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ha emanato il decreto n. 173 che dichiara la compatibilità ambientale delle opere previste dal PRP di Trieste, concludendo pertanto con parere positivo il procedimento di VIA/VAS. Il suddetto decreto recepisce le prescrizioni formulate dalla Regione Friuli-Venezia Giulia nella delibera di Giunta regionale n. 808 del 30 aprile 2015.

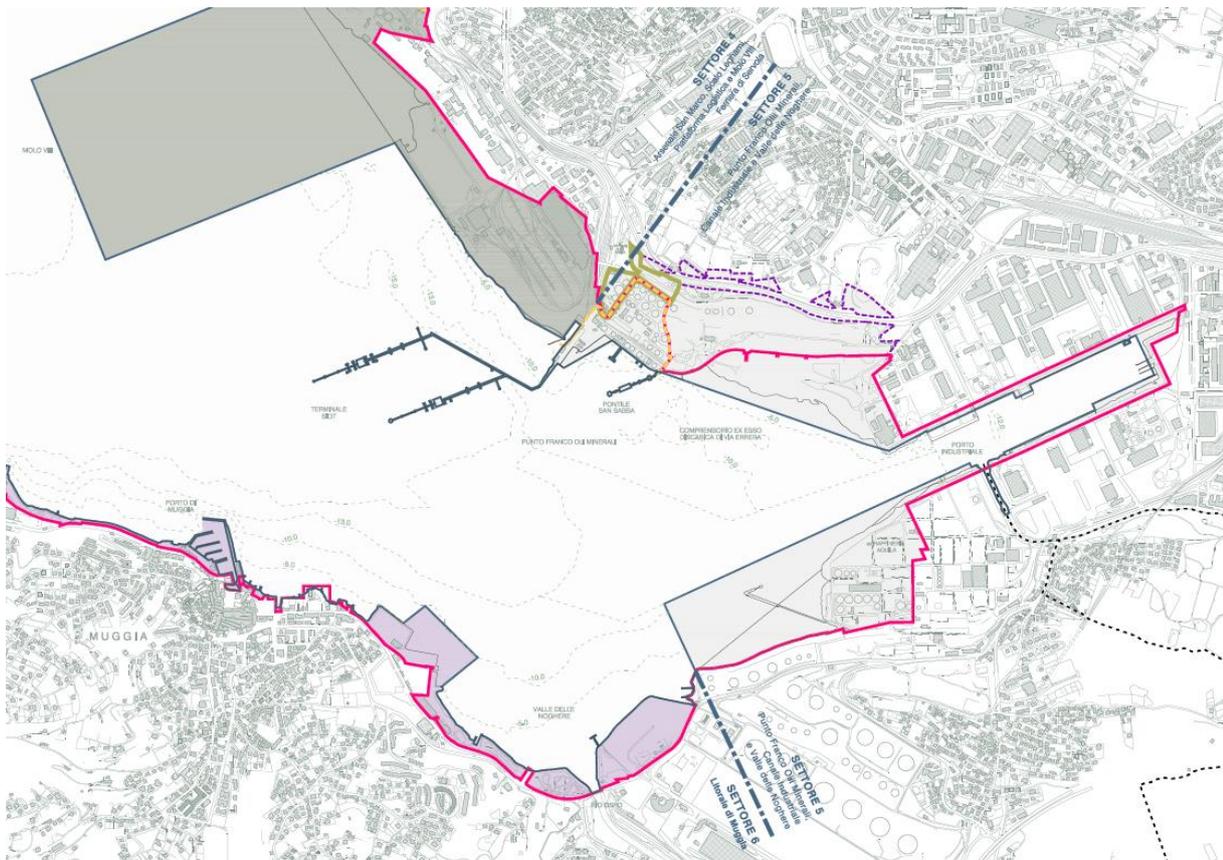
L'Autorità Portuale ha preso atto, con propria deliberazione n. 12 del 22 ottobre 2015, della documentazione di PRP e del relativo Studio ambientale integrato, elaborati in recepimento delle prescrizioni di cui al decreto ministeriale citato.

L'approvazione del Piano Regolatore Portuale, spettante alla Regione Friuli-Venezia Giulia, è avvenuta in data 1 aprile 2016 con delibera della Giunta Regionale n.524.

L'ambito portuale è articolato in 6 settori portuali, come segue:

1. Terrapieno Barcola-Bovedo Bovedo e Porto Franco Vecchio
2. Porto Doganale e Rive
3. Riva Traiana e Porto Franco Nuovo
4. Arsenale San Marco, Scalo Legnami Piattaforma logistica e Molo VIII
5. Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere
6. Litorale di Muggia

Le prime tre unità sono destinate ad attività commerciali, mentre le restanti sono destinate ad attività industriali.



Legenda

- Confini amministrativi comunali
- Ambito portuale**
- Limite circoscrizione territoriale di competenza dell'APT
Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994
- Limite aree patrimoniali
- Limite ulteriori "Aree delle attività marittime e della logistica" - L.1a, Porto Nuovo, P.R.G.C. Trieste
- Limite doganale
- Aoque del Porto di Trieste - Capitaneria di Porto di Trieste, Ordinanza n. 69/2001
- Settori portuali
- Linee di nuova configurazione portuale

Figura 3.1 – Estratto della Tavola 6 – Settori Portuali – Assetto di Piano del PRP, giugno 2014

L'area di progetto rientra nel *Settore 5 -Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere*.

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

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



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

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

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

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

Al suddetto obiettivo generale sono correlati i seguenti obiettivi specifici:

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

La realizzazione delle opere marittime in questa zona del Porto è funzionale al conseguimento di un ulteriore obiettivo, quello della conterminazione dell'area a terra retrostante che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste, al fine di evitare lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinanti.

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

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

- *Terminale SIOT*;
- *Banchina ex-Esso*, lunghezza: 924,00 m, profondità all'accosto: circa - 7,00 m s.l.m.m.;
- *Canale Industriale*:
 - Banchina Nord, lunghezza: 930,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.;
 - Banchina Est, lunghezza 170,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.;
 - Banchina Sud, lunghezza: 675,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m.
- *Terminale Ro-Ro Noghere*:
 - Banchina Nord, lunghezza: 1.290,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m.;
 - Banchina Ovest, lunghezza: 290,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m.

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

Il Settore 5 è destinato in parte (Terminal SIOT ed area ex-Esso) alla funzione portuale industriale, in parte (Terminale Ro-Ro) alla funzione portuale commerciale, Ro-Ro e Ferry in particolare.

Completano il quadro degli interventi l'approfondimento dei fondali nel Canale Industriale (quota di progetto: - 12,00 m. s.l.m.m.) e nella porzione di specchio acqueo antistante la banchina Nord del Terminal Ro-Ro di Noghere (quota di progetto: - 13,00 m. s.l.m.m.), nonché la realizzazione delle strade di accesso al suddetto



Terminal. Il nuovo Terminal Ro-Ro disporrà di accessi dedicati da Est e da Sud (emergenza).

L'assetto di Piano così come descritto nel PRP nei suoi diversi aspetti funzionali, operativi, infrastrutturali ed economici, corrisponde alla configurazione di massima estensione alla quale giungere per fasi successive temporali e fisiche, in funzione di vari fattori: l'evoluzione dei traffici, la dinamica economica del Paese e dei partner commerciali, la disponibilità finanziaria del sistema Paese, l'effettiva realizzazione di opere infrastrutturali di carattere nazionale e sovranazionali.

Il Piano Regolatore Portuale individua due scenari di riferimento (fasi attuative) relativi alla realizzazione del complesso di opere previste:

- lo scenario di breve periodo;
- lo scenario di lungo periodo.

Le opere da realizzarsi nel breve periodo consentono di rispondere ad esigenze di immediata utilità e priorità, volte a superare le criticità funzionali.

Tali opere consentono di portare ad un completamento degli ambiti funzionali già in corso di realizzazione, qualificando gli interventi ad alta produttività ovvero quegli interventi che con contenuti sforzi economico-finanziari e realizzativi consentono il recupero di elevati margini di funzionalità.

Il Terminal Ro-Ro Noghere – 1° fase (A2.3.2c) e il dragaggio del canale di accesso (A2.3.2d) rientrano tra le opere di breve periodo previste per il settore 5 dal PRP.

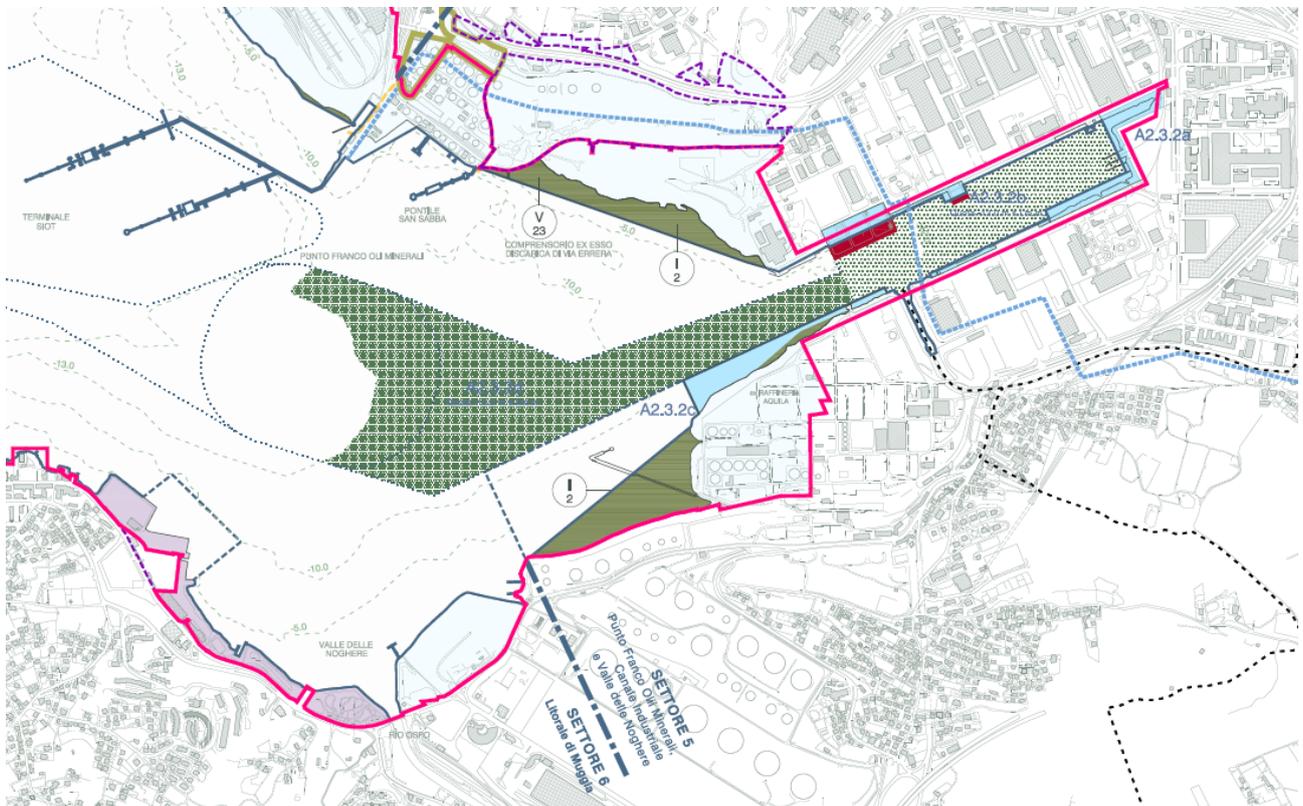


Figura 3.2 – Estratto della tavola 10 – Opere di piano di breve periodo – Assetto di piano del PRP, giugno 2014



L'area di retrobanchina (a terra) è classificata nel PRP, nella configurazione di assetto di Piano l'area è classificata come Zona omogenea portuale L - commerciale C - L.C3 Portuale commerciale - Ro-Ro.

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

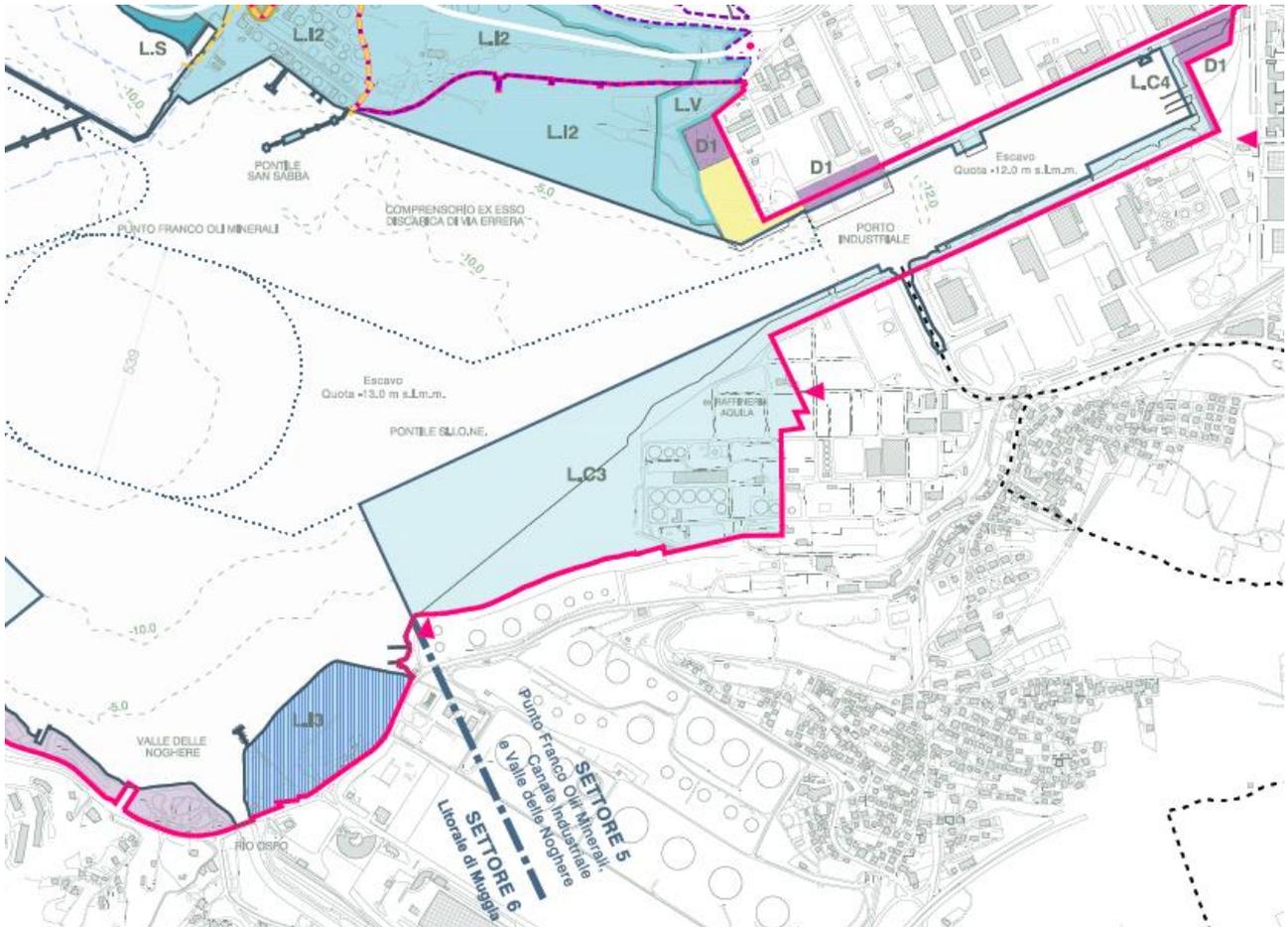


Figura 3.3 – Estratto della tavola 3 – Azzonamento funzionale stato attuale - PRP, giugno 2014

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



3.2 Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Muggia

Piano Regolatore Generale Comunale è stato approvato con D.C. n°53 del 29/9/2015 con i successivi aggiornamenti fino alla Variante 39 vigente dal 01.07.2021.

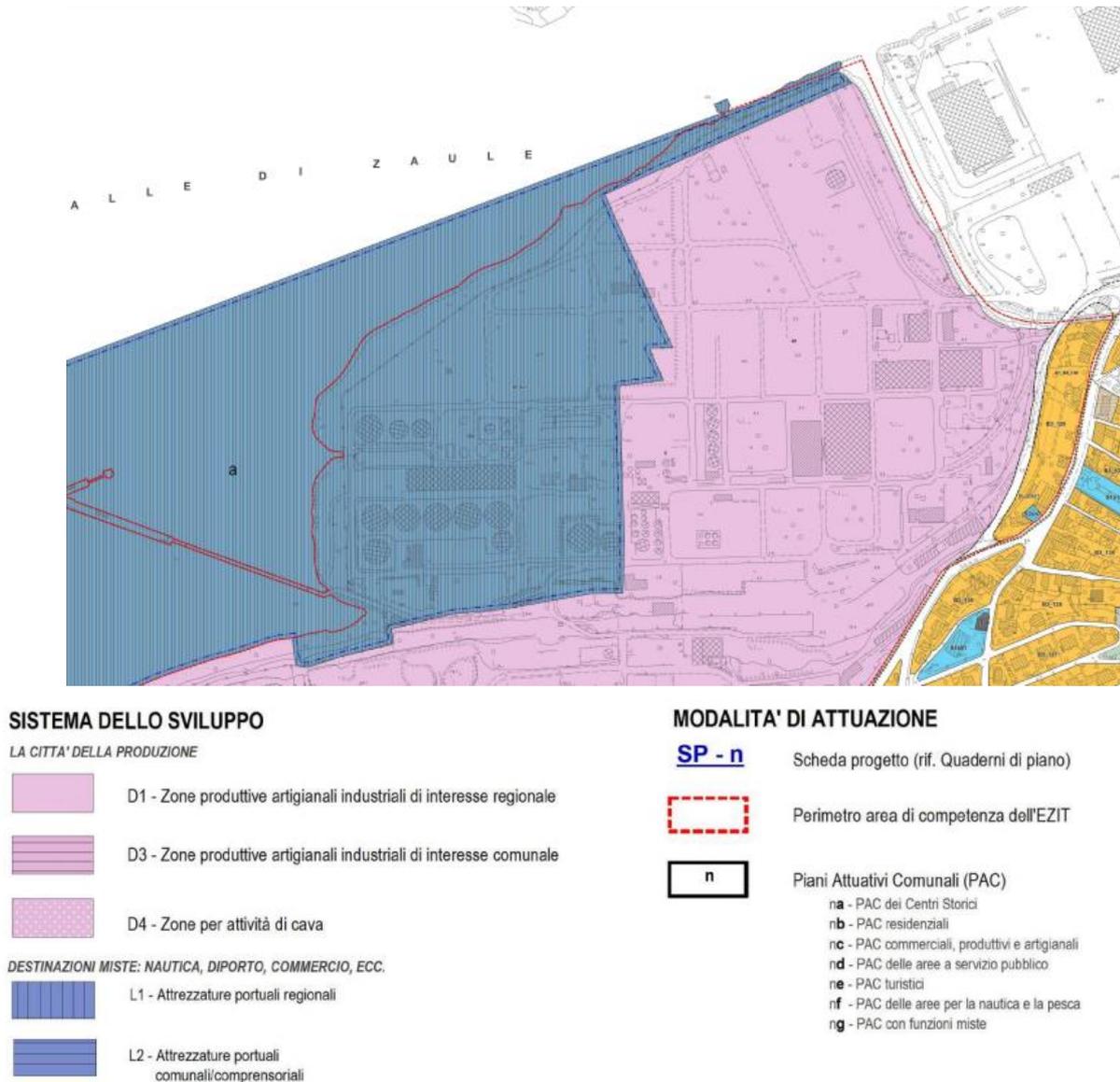


Figura 3.4 – PRGC 2015 Comune di Muggia- Estratto tavola P03.3 “Progetto di piano – Zoning Aquilinia”



3.3 Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste

Con Decreto del 24 Febbraio 2003, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha provveduto alla perimetrazione del Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste; l'area perimetrata del SIN comprendeva la fascia costiera fra lo Scalo Legnami e la Punta Olmi e praticamente la totalità degli specchi acquei compresi fra le dighe foranee Luigi Rizzo centrale e Sud, che fronteggiano rispettivamente il Molo VI e il Molo VII, e la linea di costa compresa fra il lato Sud del Molo V e San Rocco.

Il principale problema ambientale del Sito di Interesse Nazionale è rappresentato dall'inquinamento pregresso derivante dalle attività di raffineria e di deposito costiero di idrocarburi, che hanno determinato negli anni una notevole contaminazione da idrocarburi e metalli pesanti nei sedimenti dei fondali marini prospicienti.

L'area perimetrata a terra (190 ettari, dopo la ridefinizione del perimetro del 2021) ricomprende la zona portuale e industriale a sud ovest della città di Trieste e l'area marina (1.195 ettari) ricomprende la Baia di Muggia. Il sito ricomprende anche la ferriera di Servola ed alcune aree di discarica.

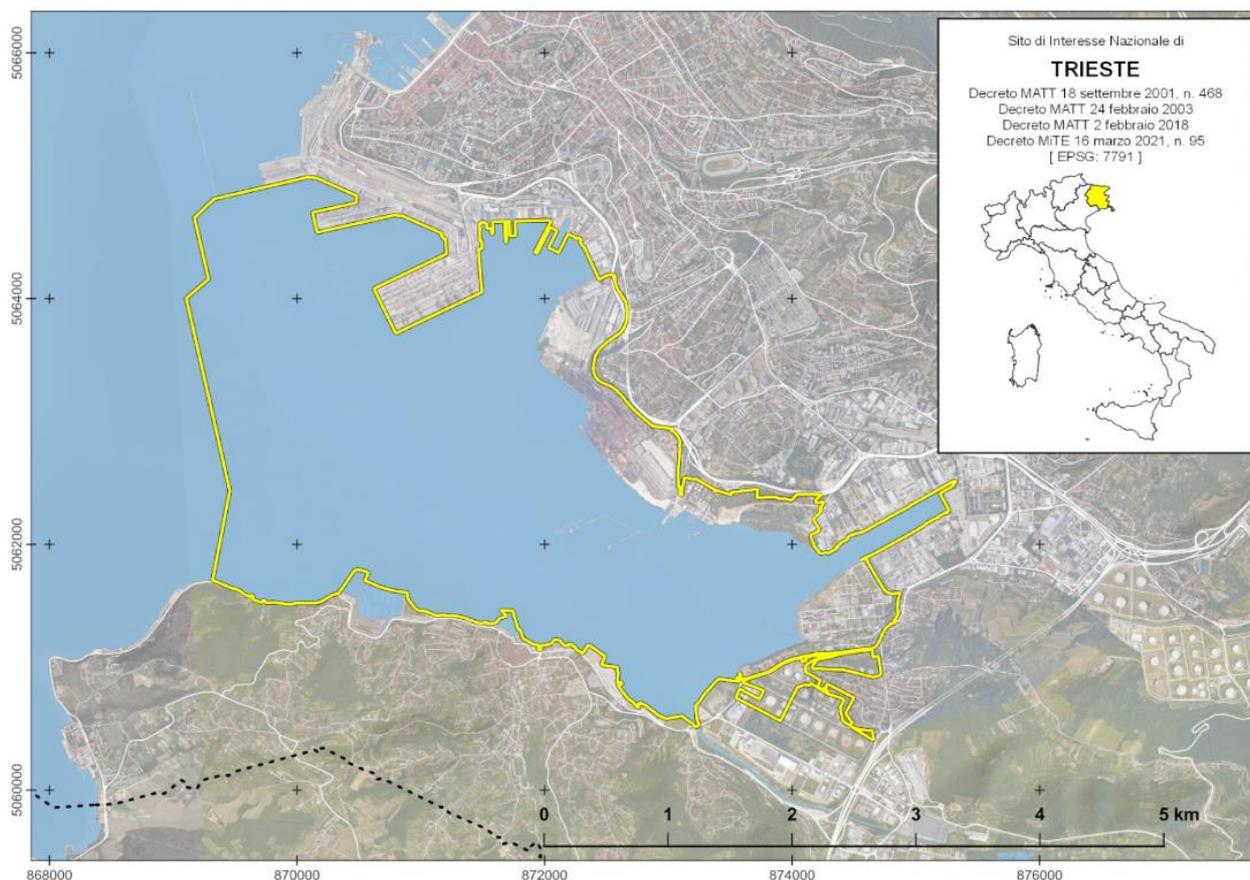


Figura 3.5 – PRGC Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Trieste (Decreto MiTE 16/3/2021, n.95)



3.4 Rete Natura 2000

Per quanto riguarda i vincoli ambientali si segnala che il sito di intervento non rientra all'interno di aree tutelate dalla rete Natura 2000. Le aree di tutela più prossime sono:

- ZPS IT3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia".
- SIC - IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano"
- SIC - IT3340007 "Area marina di Miramare"

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha espresso che il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste non comporta, con ragionevole certezza scientifica, incidenze scientifiche su habitat e specie di interesse comunitario presenti nel SIC IT 3340006 "Carso triestino e goriziano", SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e ZPS IT 3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia".

La Repubblica Slovena nel parere del 20/5/15 non ha evidenziato incidenze negative delle opere sulle aree della Rete Natura 2000 ricadenti in territorio sloveno.