



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

PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TRIESTE

Relazione Generale

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

dal 2011 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

il Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

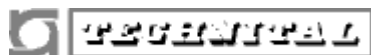
fino al 2010 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale il Segretario Generale dott. Martino Conticelli

Segreteria Tecnica Operativa

Dott. Sergio Nardini

Arch. Giulia Zolia

Elaborazione definitiva e redazione degli elaborati del Piano Regolatore Portuale



Ing. Enrico Cantoni

Giugno 2011

Aggiornamenti:

Delibera n.36 dd.27.04.2009 Intesa tra Comune di Trieste e Autorità Portuale, Delibera n.35 dd.30.04.2009
Intesa tra Comune di Muggia e Autorità Portuale, Deliberazione di Comitato Portuale n.7/2009
dd.19.05.2009, Voto n.150 dd.21.05.10 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

INDICE

1	INTRODUZIONE	1-4
1.1	ITER E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE	1-4
1.2	ITER PROCEDIMENTALE AMMINISTRATIVO DEL NUOVO PIANO REGOLATORE	1-5
1.3	CONTENUTI DEL PRESENTE ELABORATO	1-10
1.4	TAVOLE ALLEGATE AL PRESENTE DOCUMENTO	1-10
2	ASSETTO DI PIANO	2-1
2.1	IL TERRITORIO OGGETTO DEL PIANO	2-1
2.1.1	<i>Livelli di articolazione territoriale</i>	2-1
2.1.2	<i>L'ambito del Piano</i>	2-5
2.2	LE FUNZIONI E L'AZZONAMENTO FUNZIONALE DEL TERRITORIO PORTUALE	2-7
2.2.1	<i>L'azzonamento funzionale</i>	2-7
2.2.2	<i>La funzione commerciale</i>	2-10
2.2.3	<i>La funzione portualità allargata</i>	2-11
2.2.4	<i>La funzione passeggeri</i>	2-12
2.2.5	<i>La funzione industriale</i>	2-13
2.2.6	<i>La funzione servizi portuali</i>	2-14
2.2.7	<i>La funzione nautica da diporto e pesca</i>	2-14
2.2.8	<i>La funzione urbana</i>	2-15
2.3	LE OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	2-16
2.3.1	<i>Le opere di grande infrastrutturazione marittime</i>	2-16
2.3.2	<i>Le connessioni stradali</i>	2-23
2.3.3	<i>Gli scali e i raccordi ferroviari</i>	2-27

INDICE TABELLE

TABELLA 2-1 - ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO PORTUALE IN SETTORI ED AREE.....	2-2
---	-----

INDICE FIGURE

FIGURA 2-1 SETTORI ED AREE OMOGENEE	2-3
FIGURA 2-2 AMBITO, CIRCOSCRIZIONE PORTUALE E REGIME DELLE AREE - ASSETTO DI PIANO.....	2-6
FIGURA 2-5 AZZONAMENTO FUNZIONALE NELL'ASSETTO DI PIANO	2-8
FIGURA 2-6 LA FUNZIONE "PORTUALITÀ ALLARGATA"	2-15
FIGURA 2-7 OPERE DI PIANO.....	2-17
FIGURA 2-8 RACCORDO AUTOSTRADALE GRANDE VIABILITÀ TRIESTINA – TRACCIATO DELLA VARIANTE PADRICIANO- CATTINARA IN GALLERIA E DEL COLLEGAMENTO LACOTISCE-RABUIESE	2-25
FIGURA 2-9 COLLEGAMENTO DI PIANO MOLO VIII - GRANDE VIABILITÀ TRIESTINA – PLANIMETRIA	2-26
FIGURA 2-10 RETE STRADALE DI INTERESSE PORTUALE	2-29
FIGURA 2-11 - PROGETTO ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA – SCHEMA DELLE CONNESSIONI A SERVIZIO DI TRIESTE E DEL PORTO	2-31

1 INTRODUZIONE

1.1 ITER E CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE

Il Piano Regolatore del porto – redatto nel 1957 dal Commissariato Generale del Governo per il Territorio di Trieste, Direzione Lavori Pubblici, Ufficio del Genio Civile Sezione Opere Marittime – costituisce il primo piano-programma organico del dopoguerra delle nuove opere da prevedersi a seguito delle mutate esigenze dei traffici e delle maggiori necessità previste nel futuro, redatto in base alla legge 1177/21.

Il Piano Regolatore del porto del 1957 è stato abbondantemente superato ed integrato nel corso del tempo attraverso numerose varianti e sotto-varianti, per sopperire alle esigenze in divenire ed in relazione alle risorse man mano disponibili, anche in parte non approvate e/o abbandonate per diversi motivi a testimonianza da una parte dell’impegno progettuale e propositivo dell’Autorità Portuale (e in precedenza dell’Ente Autonomo Porto di Trieste) dall’altra delle difficoltà, rigidità e condizionamenti registrati nell’assestare la crescita e nel favorire lo sviluppo del porto.

La gran parte degli interventi previsti dal Piano Regolatore vigente e dalla successive varianti sono stati realizzati, alcuni non sono stati eseguiti od eseguiti solo in parte, altri sono in fase di esecuzione.

La redazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste risulta opportuna e necessaria al fine di avere un aggiornato e condiviso strumento pianificatorio dello sviluppo del porto e più sicure indicazioni sulle possibili localizzazioni delle vecchie e nuove attività e sulle aree verso le quali indirizzare i necessari investimenti volti ad ammodernare e potenziare le relative infrastrutture, nell’ottica di creare le condizioni favorevoli per lo sviluppo di attività economiche in grado di produrre reddito e valore aggiunto (porto operativo) e di generare benefici alla collettività sotto forma di integrazione del porto con la città, sia nel senso delle opportunità di fruizione dell’ambito portuale offerte agli abitanti, sia nel senso dell’adattamento del fronte mare urbano alla presenza del porto (integrazione città-porto).

Il Piano Regolatore Portuale, strumento per disegnare l’assetto strutturale ed operativo del porto ed individuare la destinazione funzionale delle aree comprese nell’ambito portuale, flessibile nell’adeguamento dei suoi contenuti alle strategie di sviluppo dell’attività portuale, è redatto ai sensi della legge 84/1994, che ha sancito una nuova e più pregnante attenzione nei confronti della pianificazione portuale, consapevole dell’importanza da questa assunta per uno sviluppo coerente alle dinamiche complessive dei porti e delle azioni imprenditoriali che in essi si sviluppano, in conformità alle linee di indirizzo emanate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 15.10.2004.

L'opportunità e necessità del nuovo Piano Regolatore si rende manifesta anche a seguito delle iniziative volte al riutilizzo del Porto Vecchio, e della redazione della "*Variante Generale al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio*" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. (n.41 in data 10.10.2007). Il Piano Regolatore Portuale recepisce integralmente tale variante, rimandando ai relativi elaborati allegati.

1.2 ITER PROCEDIMENTALE AMMINISTRATIVO DEL NUOVO PIANO REGOLATORE

Il Piano Regolatore Portuale è stato redatto nel corso dell'anno 2008 sulla base dei nuovi indirizzi di Piano indicati dall'Autorità Portuale.

Gli indirizzi di Piano sono stati illustrati, durante numerosi incontri, agli operatori portuali per individuare un percorso condiviso in merito alle scelte strategiche del porto ed acquisire, nel corso della stesura del Piano, delle pre-intese con tutti i soggetti, componenti il Comitato Portuale e chiamati ad esprimersi sull'adozione del Piano medesimo.

Il Piano Regolatore è stato presentato in Comitato Portuale nel mese di novembre 2008, riscuotendo un consenso unanime.

Successivamente gli elaborati di Piano sono stati inviati ai Comuni di Trieste e Muggia per l'ottenimento delle intese previste dall'art. 5, comma 3, della L. 84/94.

Con riferimento alle Intese sottoscritte con il Comune di Trieste, queste prevedono dei reciproci obblighi, per l'Autorità Portuale e per il Comune, di armonizzare i propri strumenti urbanistici. In particolare, le intese sottoscritte prevedono per l'Autorità Portuale di Trieste:

- 1) il recepimento da parte del Piano Portuale dell'individuazione delle zone D1 "zone per le attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale" di PRGC che deriva dall'individuazione dello strumento sovraordinato regionale. Tale prescrizione è stata inserita nelle Norme Tecniche d'Attuazione;
- 2) l'assoggettamento degli interventi ricadenti nelle zone D1 rientranti all'interno del perimetro del PRP e dell'ambito di competenza dell'EZIT alle autorizzazioni e procedure di cui alla L.R. 25/02 "Disciplina dell'Ente Zona Industriale di Trieste". Tale prescrizione è stata inserita nelle Norme Tecniche d'Attuazione;
- 3) una diversa rappresentazione della viabilità principale di scorrimento all'interno delle zone omogenee conformemente a quanto già fatto per il raccordo autostradale interno al Porto Nuovo;
- 4) lo stralcio dell'area attualmente destinata a "zona per l'insediamento dei nomadi" invece prevista nell'attuale PRGC. Tale prescrizione è stata recepita nella Tav. 3 Azionamento Funzionale.

5) il recepimento da parte del PRP dell'attuale area ferroviaria, dato che il Piano del Porto non recepisce parte dell'attuale zona ferroviaria. Tale prescrizione è stata recepita nella Tav. 3 Azzonamento Funzionale.

6) per l'area sita in prossimità del canale navigabile e censita nell'attuale PRGC come zona U3 "ex sedime destinato alla motorizzazione civile", una destinazione D1 analoga alle aree attigue, previa rettifica del perimetro nord, conformandola quindi al PURG. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione e nella Tav. 3 Azzonamento Funzionale;

7) il recepimento della richiesta di AcegasAps s.p.a., che prevede l'ampliamento del perimetro dell'attuale area servizi del termovalorizzatore di via Errera. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione e nella Tav. 3 Azzonamento Funzionale;

8) la previsione di un collegamento ciclabile che colleghi la stazione di Campo Marzio all'attuale area prospiciente il Canale Ponte Rosso, purché il Comune garantisca la sicurezza degli utilizzatori del collegamento ciclabile con particolare riguardo alla potenziale interferenza con le attività che si svolgeranno sul molo Bersaglieri. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione;

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

Le intese sottoscritte prevedono, invece, per il Comune di Trieste:

1) una diversa rappresentazione della viabilità principale di scorrimento all'interno delle zone omogenee conformemente a quanto già fatto per il raccordo autostradale interno al Porto Nuovo;

2) il recepimento da parte del Comune delle nuove rettifiche alla linea di costa derivanti dalle previsioni contenute nel Piano del Porto;

3) per l'area del canale navigabile lato nord, l'eliminazione nel Piano Comunale dell'attuale zona L1a, contestualmente alla ridefinizione della linea di costa come dal piano del Porto, inglobandola nella attigua zona D1;

4) il recepimento da parte del Piano Comunale della zona S e della zona N1, previste dal Piano del Porto, con l'esclusione delle parti ricadenti in mare in quanto di competenza dell'Autorità Portuale;

5) l'obbligo per il Comune, per l'area posta al termine della via Von Bruck, di rettificare l'attuale perimetrazione dell'area L1 prolungando l'estensione della strada;

6) l'obbligo per il Comune, per l'area sita in prossimità dello stabilimento Ausonia/ingresso Punto Franco Nuovo, di rettificare la perimetrazione della zona G (destinata alla balneazione lato sud) in conformità alle previsioni del Piano del Porto;

7) per l'area sita in prossimità del canale navigabile e censita nell'attuale PRGC come zona U3 "ex sedime destinato alla motorizzazione civile", una destinazione D1 analoga alle aree attigue, previa rettifica del perimetro nord, conformandola quindi al PURG.;

- 8) il recepimento della richiesta di AcegasAps s.p.a., che prevede l'ampliamento del perimetro dell'attuale area servizi del termovalorizzatore di via Errera;
- 9) la previsione un collegamento pedonale, così come richiesto dall'Autorità Portuale, tra l'area antistante la Capitaneria di Porto e l'area delle rive per dare continuazione alla passeggiata delle rive;
- 10) la necessità da parte dell'Autorità Portuale di chiudere alla libera circolazione la strada posta sulla riva nord del canale navigabile, salvo garantire l'accesso ai fruitori delle aree insistenti sulla stessa;

Con riferimento, invece, alle Intese sottoscritte con il Comune di Muggia, queste prevedono:

- 1) Per l'Area 1 – “Rio Ospio” del Settore 6 – “Litorale di Muggia” zonizzata con funzione caratterizzante U1 – Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento, ricettivo - è consentito anche l'insediamento di interventi pubblici o di interesse pubblico. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione.
- 2) la modifica della delimitazione dell'Area 2 – “Porto di Muggia” del Settore 6 – “Litorale di Muggia” zonizzata con funzione caratterizzante N1 – Porti, approdi per nautica da diporto, in particolare per l'area compresa tra gli ex Cantieri Alto Adriatico e il parcheggio Caliterna (via Battisti), in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia. Tale prescrizione è stata recepita nella Tav. 3 Azzonamento Funzionale.
- 3) l'eliminazione della previsione di un'autorimessa e aree di parcheggio a monte della strada provinciale, Area 2 – Porto di Muggia, in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione e nella Tav. 3 Azzonamento Funzionale.
- 4) la modifica della linea di costa dell'area compresa tra Porto San Rocco e Punta Ronco, in quanto il PRGC vigente del Comune di Muggia prevede un interrimento lungo la linea di costa a fini turistici. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione e nella Tav. 5 Opere di Piano.
- 5) la verifica, in sede di progetto e contestualmente allo sviluppo delle opere di piano, della sostenibilità degli interventi in relazione alla viabilità;

Oltre a queste prescrizioni, le intese con il Comune di Muggia prevedono l'assunzione dei seguenti impegni da parte dell'Autorità Portuale:

- che l'accesso all'ambito (terminal Ro-Ro alle Noghere) è costituito da quello posto a Nord in Via Flavia, dovendosi considerare l'accesso a sud come esclusivamente di emergenza;
- che l'APT si attiverà affinché le modalità del raccordo tra l'accesso nord e la grande viabilità siano oggetto di progettazione attraverso l'istituzione di un tavolo tecnico che dovrà necessariamente comprendere il Comune di Muggia e in ogni caso le soluzioni adottate dovranno escludere ogni interferenza con la viabilità ordinaria e locale;

- che l'APT si impegna a promuovere il progetto del by-pass di Aquilinia, già sviluppato dal Comune di Muggia e integrato con le opere necessarie per garantire l'accesso alle aree interessate dal Piano, in quanto intervento di primaria importanza per lo sviluppo sostenibile dell'attività portuale;
- che l'APT si impegna a promuovere nelle sedi opportune il potenziamento della rete ferroviaria con lo scopo di trasferire una quota significativa di trasporto dalla gomma alla rotaia.

Le intese sopra descritte sono state ratificate dal Consiglio Comunale di Trieste, con deliberazione consiliare n. 36 di data 27.04.2009 (ALL. 1) e dal Consiglio Comunale di Muggia, con deliberazione consiliare n. 35 di data 30.04.2009 (ALL. 2).

Successivamente le intese, così sottoscritte, sono state approvate dal Comitato Portuale di data 19.05.2009, nel quale il Piano Regolatore Portuale è stato adottato (deliberazione n. 7/2009, ALL. 3).

Con riferimento, inoltre, all'iter procedimentale che il Piano Regolatore dovrà seguire, occorre fornire alcune precisazioni in materia di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.).

Come è noto la legge n. 84 del 28.01.1994 (Riordino della legislazione in materia portuale) all'art. 5 individua l'iter procedurale per l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali.

In particolare, il comma 3 prevede che *“Nei porti nei quali è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati... Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto”*.

Inoltre il comma 4 riporta che: *“Il piano è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione di impatto ambientale ed è quindi approvato dalla Regione”*.

D'altro canto la Direttiva Europea 2001/42/CE (art. 1), recepita dapprima dalla Regione Friuli Venezia Giulia con L.R. n. 11/2005 e successivamente a livello nazionale con D.Lgs. 152/2006 - così come novellato dal D.Lgs. 4/2008 - ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per *“ piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente”*.

L'art. 6, comma 1, della L.R. n. 11/2005 prevede che *“la procedura di VAS viene espletata nella fase preparatoria comprendente la fase di predisposizione, consultazione e adozione e nella fase di approvazione del piano o programma”*.

Inoltre, l'art. 9 della medesima L.R. recita: *“Gli atti di adozione ed approvazione dei piani o programmi assoggettati a VAS sono redatti sulla base delle risultanze delle attività di cui all'art. 7, dei pareri e delle consultazioni”*.

L'Autorità Portuale si è quindi posta il problema di individuare il corretto iter procedurale per la Valutazione Ambientale Strategica di uno strumento pianificatorio, la cui genesi è retta da una legge ad hoc di emanazione anteriore.

In particolare, il Piano Regolatore Portuale, ottenute le intese con i Comuni interessati, è soggetto all'esame tecnico del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Durante tale passaggio il piano viene esaminato in ogni sua parte e la sua approvazione è solitamente accompagnata dalla formulazione di prescrizioni che possono in alcuni casi modificare significativamente i contenuti del piano medesimo.

Il Piano Regolatore Portuale deve essere quindi modificato ed aggiornato alla luce delle prescrizioni impartite dal Consiglio Superiore prima di proseguire il suo iter finalizzato all'ottenimento della VIA.

E' opportuno allora confrontare le considerazioni sopra esposte con la procedura di VAS definita dalla normativa.

La normativa vigente prevede che il rapporto ambientale sia parte integrante del piano e che quindi la sua redazione avvenga parallelamente a quella degli elaborati di piano.

Se i contenuti del piano subiscono un aggiornamento (a seguito dell'esame in linea tecnica del piano presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) non può non essere aggiornato il Rapporto Ambientale.

Si è ritenuto allora che le consultazioni e le osservazioni previste dalla vigente normativa sulla VAS debbano essere condotte sull'assetto definitivo del piano e quindi dopo che il piano è stato esaminato dall'Organo Tecnico dello Stato ed aggiornato alla luce delle prescrizioni impartite.

Tali considerazioni sono state espresse dall'Autorità Portuale nella nota n. 13816/P del 03.10.2008 (ALL. 4) inviata alla competente Direzione della Regione Friuli Venezia Giulia in materia di V.A.S.

La Regione con nota n. 31424 del 22.10.2008 (ALL. 5) ha risposto: *“Innanzitutto, ai sensi dell'art. 13 del precitato D.Lgs. 4/2008, si sottolinea che il rapporto ambientale costituisce parte integrante del Piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione e di approvazione.*

Ciò premesso, si concorda con la posizione espressa da codesta Autorità:

a) circa il fatto che, se il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dovesse imporre prescrizioni o modificazioni significative in ordine al Piano in argomento, ciò potrebbe comportare anche la necessità di adeguare il relativo rapporto ambientale;

b) che, di conseguenza, è bene che la consultazione prevista dall'art. 14 del D.Lgs. 4/2008 sia avviata dall'Autorità in indirizzo a conclusione delle attività delineate nella precedente lett. a)".

1.3 CONTENUTI DEL PRESENTE ELABORATO

Il presente elaborato contiene le parti essenziali del Piano, concorrenti a definire l' "Assetto di Piano", ed è articolato come segue:

- Ambito del Piano, corrispondente alla circoscrizione portuale – area demaniale – e all'area funzionalmente connessa
- Azzonamento funzionale dell'ambito territoriale di Piano, con riferimento alle funzioni seguenti:
 - Commerciale
 - Portualità allargata
 - Passeggeri
 - Industriale
 - Servizi portuali
 - Nautica da diporto, Pesca
 - Urbana
- Opere di grande infrastrutturazione, articolate come segue:
 - Opere marittime
 - Connessioni stradali
 - Scali e raccordi ferroviari

1.4 TAVOLE ALLEGATE AL PRESENTE DOCUMENTO

Il presente documento costituisce una sintesi del documento "RELAZIONE di SINTESI", ed è accompagnato dalle seguenti Tavole grafiche fuori testo scala 1:10.000:

- Tavola 0 – PRP vigente – stato attuale
- Tavola 1 – Azzonamento funzionale – stato attuale
- Tavola 2 – Regime delle aree – stato attuale
- Tavola 3 – Azzonamento funzionale – assetto di Piano

- Tavola 4 – Ambito circoscrizionale e regime delle aree – assetto di Piano
- Tavola 5 – Opere di Piano – assetto di Piano
- Tavola 6 – Suddivisione dell’ambito portuale in settori e aree omogenee – assetto di Piano
- Tavola 7 – Opere di Piano e opere di PRP vigente – assetto di Piano
- Tavola 8 – Opere di piano e dragaggi – assetto di Piano
- Tavola 9 – Vincoli
- Tavola 10 – Opere di Piano di breve periodo – assetto di Piano

2 ASSETTO DI PIANO

2.1 IL TERRITORIO OGGETTO DEL PIANO

2.1.1 Livelli di articolazione territoriale

L'analisi del territorio portuale e delle funzioni programmate, è riferita alla seguente articolazione territoriale:

1. Ambito funzionale o, per brevità, ambito. Con il termine ambito si individua l'intero territorio portuale, oggetto del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 5, comma 1, legge 84/1994, comprendente, oltre alla circoscrizione portuale vera e propria – territorio appartenente al demanio marittimo, anche tutte quelle aree destinate alla “produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie”, funzionalmente legate alle attività portuali, e per le quali il Piano individua caratteristiche e destinazione funzionale.
2. Circoscrizione. Con il termine circoscrizione si individua la porzione di Demanio Marittimo conferita ai poteri di pianificazione dell'Autorità Portuale, ai sensi dell'art. 6, comma 7, legge 84/1994, individuata da apposito decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione. All'interno di questo territorio il Piano Regolatore Portuale può produrre norme ed indicazioni di carattere prescrittivi.
3. Settore territoriale o, per brevità, settore. Per settore si intende una parte significativa del territorio dell'ambito portuale, caratterizzato dalle medesime esigenze e necessità di sviluppo. Ciascun settore è articolato in aree omogenee.
4. Area omogenea o, per brevità, area. Per aree si intendono parti contigue di settore caratterizzate dall'omogeneità delle funzioni in essa esistenti e/o previste e dall'unicità del rapporto con le reti infrastrutturali e con la struttura urbana, nonché dalla toponomastica invalsa nell'uso.

L'ambito portuale è articolato in 6 settori e 15 aree, come dettagliato nella Tabella 2-1 e rappresentato nella Figura 2-1.

Tabella 2-1 - Articolazione del territorio portuale in settori ed aree

Settori	Aree
1 - Barcola-Bovedo e Porto Franco Vecchio	1 - Terrapieno Barcola-Bovedo
	2 - Porto Franco Vecchio
2 - Porto Doganale e Rive	3 - Porto Doganale
	4 - Bacino Sacchetta e Molo F.lli Bandiera
3 - Riva Traiana e Porto Franco Nuovo	5 - Riva Traiana
	6 - Porto Franco Nuovo – Molo V-Molo VI
	7 - Porto Franco Nuovo – Molo VII
4 - Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII	8 - Arsenale San Marco
	9 - Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII
5 - Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere	10 -Punto Franco Oli Minerali ed area ex-Esso
	11 -Canale Industriale
	12 -Valle delle Noghere
6 - Litorale di Muggia	13 -Rio Ospio
	14 -Porto di Muggia
	15 -Porto San Rocco

Il presente documento recepisce integralmente la “*Variante al Piano Regolatore Portuale per l’Ambito del Porto Vecchio*” approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. (n.41 in data 10.10.2007), che al suo livello attuativo si colloca al livello di piano di settore e particolareggiato, delimita all’interno del settore comparti funzionali di “espansione” e comparti funzionali di “completamento”.

Gli elaborati relativi alla Variante sopracitata costituiscono parte integrante del presente Piano Regolatore.

2.1.2 L'ambito del Piano

La definizione dell'“*ambito portuale*” è oggetto del primo comma dell' art. 5 della legge 84/94, laddove indica, quale primario obiettivo del piano regolatore portuale, quello di *delimitare e disegnare l'ambito e l'assetto complessivo del porto*, intendendo che l'ambito delimitato dal piano regolatore portuale possa considerare - e disciplinare - anche aree non appartenenti al demanio marittimo, ma funzionalmente collegate al porto, in base alla considerazione ispirata all'efficienza, secondo cui da un lato l'evoluzione dei sistemi di trasporto comporta la non corrispondenza fra porto come bene demaniale e porto come sistema, dall'altro la pianificazione territoriale, la quale può incidere tanto sulle aree pubbliche, sia pure senza modificarne la necessaria destinazione generica ad uso pubblico, quanto sulle aree private.

La

Figura 2-2 rappresenta il regime delle aree per l'intero ambito portuale di Piano.

Sono incluse nell'ambito di Piano anche parte delle aree retrostanti la fascia costiera del Canale Industriale, inglobando le aree industriali/commerciali che già allo stato attuale utilizzano lo specchio acqueo e la fascia di pertinenza del Demanio Marittimo. Per quanto riguarda il regime doganale è ipotizzata l'estensione delle condizioni di Porto Franco alle stesse aree.

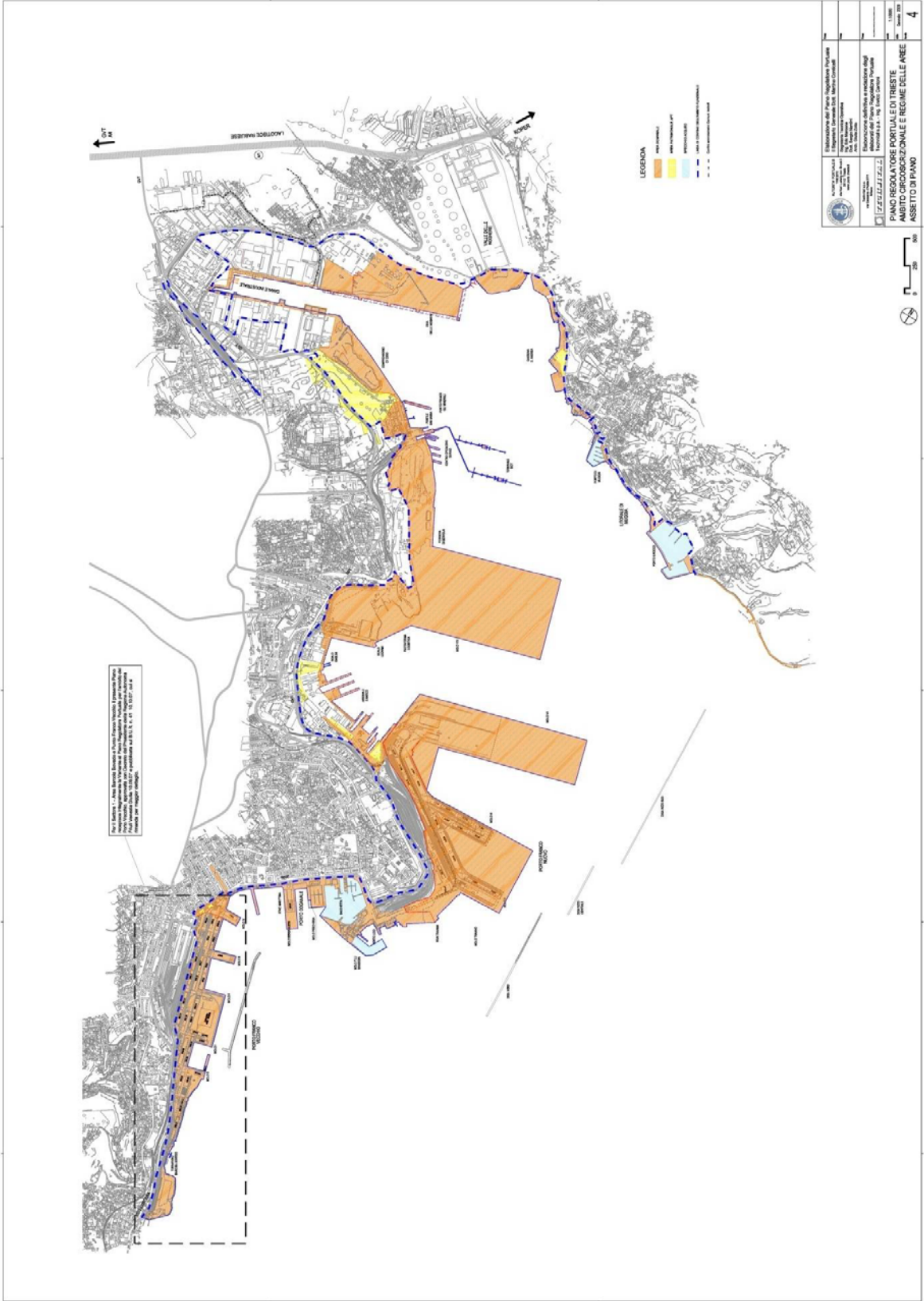


Figura 2-2 Ambito circoscrizione portuale e regime delle aree - Assetto di Piano

2.2 LE FUNZIONI E L'AZZONAMENTO FUNZIONALE DEL TERRITORIO PORTUALE

2.2.1 L'azzonamento funzionale

Le funzioni considerate per l'assetto di Piano riprendono – con le opportune modifiche, integrazioni e semplificazioni – quelle individuate nella fase conoscitiva del Piano per caratterizzare lo stato di fatto.

Per funzione si intende un complesso di attività tra loro relazionate ed integrate, che si svolgono in un'area definita della circoscrizione portuale, conferendo ad essa il principale carattere d'uso.

Nella Figura 2-3 viene illustrata nel dettaglio la zonizzazione funzionale del territorio portuale.

Per quanto riguarda la specifica disciplina delle funzioni che il Piano introduce, si rimanda al documento Norme Attuative.

In particolare le funzioni previste nell'assetto di Piano sono le seguenti.

C FUNZIONE COMMERCIALE PORTUALE

C.1 Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali

C.2 Movimentazione Ro-Ro e trailers

C.3 Multipurpose, movimentazione mista merci convenzionali e Ro Ro

C.4 Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo

C.5 Movimentazione e stoccaggio rinfuse solide

C.6 Attività di logistica

- A FUNZIONE DI PORTUALITA' ALLARGATA (Porto Vecchio) ¹
- A/G Direzionale
 - A/B Ricettivo
 - A/A Diportistica a carattere sportivo
 - A/C Nautica da diporto
 - A/F Portuale commerciale
 - A/E Formazione, istituti superiori e universitari, ricerca e laboratori,
innovation center e relativi servizi (mense, biblioteche, residenze, ecc.)
 - A/H Terminal traghetti
- P FUNZIONE PASSEGGERI
- P.1 Attracco, attesa e servizio ai traghetti solo passeggeri e crociere
 - P.2 Terminal traghetti
- I FUNZIONE INDUSTRIALE
- I.1 Ripartizione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed allestimento navale
 - I.2 Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici
 - I.3 Altre attività industriali, con movimentazione marittima di materie prime e prodotti
 - I.4 Aree industriali ambientali
- PR FUNZIONE PORTUALE PRODUTTIVA
- N FUNZIONE NAUTICA DA DIPORTO E PESCA
- N.1 Porti, approdi per nautica da diporto
 - N.2 Porti, approdi per pesca
 - N.3 diportistica a carattere sportivo

¹ Nel Porto Vecchio, all'interno della funzione "portualità allargata" (dichiarata "caratterizzante"), in conformità alla "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio", approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma FVG in data 10 settembre 2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R.(n.41 dd 10.10.2007), sono contemplate anche le seguenti funzioni (dichiarate "ammesse"): attività a carattere ricreativo, balneare, servizi al diporto, artigianale di servizio, attività produttive, attività produttive legate alla nautica, commerciale al minuto, direzionale, espositiva, formazione/ricerca, intrattenimento, parcheggio, scuole e istituti universitari, servizi alle attività scolastiche e universitarie.

N.4 Costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per nautica da diporto

S FUNZIONE SERVIZI PORTUALI

SG servizi generali

SN Servizi alla nave

SA Servizi amministrativi di sicurezza e controllo

U FUNZIONI URBANE

U.1 Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative, ed associative, ristorazione ed intrattenimento, ricettivo

U.2 balneazione e servizi connessi

U.3 Impianti tecnologici

O PROTEZIONE DEGLI SPECCHI ACQUEI

L'azzoneamento di Piano porta alla seguente distribuzione dell'ambito portuale per funzione:

- Portuale commerciale 285 ha
- Portuale industriale 62 ha
- Produttiva 135 ha
- Portualità allargata 60 ha
- Passeggeri 8 ha
- Nautica da diporto e pesca 21 ha
- Urbana 22 ha
- Servizi portuali 3 ha

2.2.2 La funzione commerciale

La funzione commerciale è significativamente distribuita lungo l'intera estensione del territorio portuale.

Essa è infatti localizzata nell'area del Porto Vecchio, del Porto Nuovo (Punto Franco omonimo e nuovi insediamenti della Piattaforma Logistica e del Molo VIII), e nuovo terminal Ro-Ro Noghère in area ex Aquila.

Sono previste sia aree specializzate per determinati settori di traffico (container al Molo VII e Ro-Ro al nuovo terminal Noghère, sia aree cosiddette multifunzionali, nel senso che le caratteristiche tecniche assegnate ne consentono la destinazione sia a merci convenzionali che

a traffico specializzato di tipo ferry – Ro-Ro: in tal modo il Piano assume un carattere di marcata flessibilità.

Il Piano ha per obiettivo un deciso sviluppo del traffico containerizzato attraverso una maggiore competitività ed attrattività nei confronti dei settori di mercato più dinamici, sia lato mare (Estremo Oriente, Mediterraneo orientale e Mar Nero), sia lato terra (Nord Italia ed Europa Centro Orientale), aree costituenti il bacino di traffico naturale dell'Alto Adriatico.

L'evoluzione dell'interscambio tra l'area europea e i paesi di nuova industrializzazione del sud-est asiatico offre opportunità suscettibili di indurre le trasformazioni più profonde nel ruolo del porto di Trieste, considerando che l'insufficiente livello di servizio nei confronti delle grandi navi portacontainer è un aspetto comune dei vari altri porti dell'Alto Adriatico.

L'ipotesi di espansione delle aree terminalistiche container è finalizzata a cogliere le opportunità offerte dal fondale naturale disponibile che costituisce un fattore significativo di qualificazione dell'offerta nel settore container del porto di Trieste rispetto ai porti concorrenti italiani e in minor misura rispetto a quelli esteri, favorita dall'accessibilità stradale e soprattutto ferroviaria del terminal esistente e delle nuove infrastrutture.

2.2.3 La funzione portualità allargata

Tale funzione è ampiamente specificata nella “*Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio*” approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. (n.41 in data 10.10.2007), materialmente allegata al presente Piano Regolatore Portuale, e da considerarsi parte integrante dello stesso.

La Figura 2-5 rappresenta la destinazione d'uso dell'ambito del Porto Vecchio (elaborato grafico “2.3 ZONIZZAZIONE COMPARTI FUNZIONALI” della Variante).

La funzione prefigura un processo da tempo in atto di riconversione e ammodernamento, tendente ad un nuovo modello di “città-porto”, mediante l'apporto di ulteriori e complementari attività caratterizzanti il riuso urbano del territorio e basate sul recupero del “frontemare” (*waterfront redevelopment*), sul modello di analoghe iniziative in corso ed attuate in molti porti storici nazionali ed esteri.

Tale tipologia di intervento è tipica delle aree dismesse dei vecchi porti, aventi in generale grandi potenzialità ai fini dello sviluppo delle città stesse, in quanto localizzate in prossimità del centro storico delle città e spesso anche delle sedi di attività economiche importanti.

La funzione di “portualità allargata“ prevede l’utilizzo degli spazi e delle imponenti strutture residuali ultra secolari delle quali il Piano prevede la riqualificazione (magazzini storici in parte significativa vincolati) e attività specifiche a carattere prevalentemente terziario quali:

- attività di sviluppo economico (centri direzionali di imprese impegnate nei traffici e nella logistica);
- attività espositive;
- attività universitarie e culturali (scuole di formazione e centri post universitari in materia marittima, di diritto e di commercio internazionale).
- attività turistiche (terminal crociere e terminal traghetti), attrezzate con annesse aree commerciali e di intrattenimento;
- attività diportistiche (centri di *sailing* attrezzati con impianti ricettivi evoluti);

Gli interventi previsti dal Piano si propongono di raggiungere i seguenti obiettivi:

- valorizzare le aree e le infrastrutture esistenti utilizzabili per attività portuali non tradizionali e non legate all’utilizzo della banchina e garantire la fruibilità per funzioni di “portualità allargata” di ampie aree e del grande patrimonio del Porto Vecchio, nel quadro di un’integrazione porto-città, valorizzando l’esistente patrimonio immobiliare dei magazzini storici di alto pregio architettonico e degradato dal disuso, originariamente e per oltre un secolo destinati a magazzino di deposito e movimentazione delle merci;
- potenziare il porto operativo, mantenendo in essere l’attività commerciale portuale e utilizzando infrastrutture di recente realizzazione e di caratteristiche moderne (magazzino Adriaterminal), creando le condizioni favorevoli per lo sviluppo di attività economiche in grado di produrre reddito aggiunto;
- creare sinergia e integrazione tra città e porto, generando benefici alla collettività sia attraverso la fruizione dell’ambito portuale da parte degli abitanti e dei turisti, sia adattando il fronte mare urbano alla presenza del porto.

2.2.4 La funzione passeggeri

La funzione passeggeri, che si esplicita nelle attività di terminal crociere e di terminal ferry passeggeri con auto al seguito e terminal aliscafi, è ritenuta fondamentale per realizzare l’integrazione porto-città e facilitare la fruizione dell’ambiente urbano da parte dei passeggeri stessi, siano essi in transito o in visita alla città, e come tale viene rafforzata nel Piano.

La funzione presenta una distribuzione territoriale nell'intorno del centro urbano, e risulta localizzata sia nel Porto Vecchio (Molo IV) che lungo le Rive (sviluppo del settore crociere attestato alla Stazione Marittima) e nel Porto Nuovo (ormeggio 57 in radice lato sud del Molo VII e area retrostante a servizio dei ferry).

Sono favorevoli allo sviluppo della funzione crociere sia l'essere il centro storico di Trieste direttamente affacciato sul fronte mare in cui è situata la Stazione Marittima, sia l'attrattività della città e del retroterra, sia le potenzialità di Trieste quale *transit port*, tenendo anche conto della vicinanza all'aeroporto di Ronchi dei Legionari, sia la presenza di una industria di riparazione e manutenzione navale allo stato di fatto dedicata – anche se in un ruolo subordinato – alle navi da crociera.

2.2.5 La funzione industriale

Il porto di Trieste è sede storica di insediamenti industriali che movimentano via mare quantitativi significativi sia di rinfuse liquide che di rinfuse solide, attraverso accosti in area demaniale gestiti in autonomia funzionale e mediante concessione d'uso della banchina da parte dell'Autorità Portuale.

- nell'area “Arsenale San Marco”, la zona dei bacini di riparazione navi ed infrastrutture a terra connesse, integrata con l'importante insediamento di tipo siderurgico esistente per la produzione di tubi in ghisa
- nel Canale Industriale in cui sono insediate sempre più diffusamente imprese operanti nel ramo terziario (logistica, ecc.), e si prevede manipolazione e stoccaggio di materie prime.

La presenza di un retroterra industriale, peraltro in fase di trasformazione, ha storicamente rappresentato e può continuare a rappresentare un punto di forza del porto di Trieste, anche se si traduce anche in una piuttosto rigida occupazione di aree.

Il Piano conferma la destinazione alla funzione industriale di significative estensioni territoriali. Ciò significa sia la valorizzazione degli insediamenti esistenti, mediante la predisposizione delle infrastrutture necessarie affinché esse possano competere validamente sul mercato, sia la predisposizione delle condizioni più adatte e convenienti affinché nuovi insediamenti produttivi occupino le aree da tempo dismesse, bonificate e riqualificate, in sintesi creando le condizioni affinché con il concorso di investimenti privati si possano incrementare localmente il reddito prodotto e l'occupazione, in particolare attraverso:

- le iniziative concernenti la funzione di polo energetico, a servizio della rete energetica locale e nazionale, originate al livello della pianificazione sovraordinata,

- l'ipotesi di un insediamento dell'industria di trattamento dei suoli e dei fanghi inquinati, potenzialmente a servizio di un bacino di utenza molto vasto.

2.2.6 La funzione servizi portuali

I servizi tecnico- nautici sono l'ormeggio, il rimorchio e il pilotaggio, i vigili del fuoco, attualmente fortemente dispersi all'interno dell'ambito portuale, creando significative sinergie, ad esempio nell'allestimento di un'unica sala radar dando luogo al previsto *Port Approach Control* (sotto la direzione della Capitaneria di Porto).

Il Piano prevede la ricollocazione unitaria di tutti i servizi ancillari alla navigazione in un unico Centro Operativo Servizi (COS) ubicato presso il settore meridionale della attuale Ferriera di Servola, al confine con il terminale SIOT.

2.2.7 La funzione nautica da diporto e pesca

La funzione nautica da diporto e pesca si riferisce ad attività che utilizzano lo specchio acqueo del bacino della Sacchetta comportando l'attracco e la navigazione mediante naviglio di piccole dimensioni, sia a vela che a motore.

Il carattere diffuso è proprio di tali funzioni essendo, specie la nautica da diporto, di fruizione tipicamente di breve durata (nell'arco della giornata o della mezza giornata) e quindi preferibilmente con tempi di accesso e relative distanze brevi.

La funzione risulta opportunamente localizzata in modo da consentirne lo svolgimento in prossimità dell'area urbana, e l'accessibilità secondo percorsi diretti che non comportano attraversamento dell'area portuale commerciale ed industriale.

La funzione nautica da diporto è quindi confermata e rafforzata all'estremità meridionale delle Rive (Bacino della Sacchetta all'interno e Bacino di Porto Lido all'esterno del Molo Fratelli Bandiera), nonché in Comune di Muggia lungo il cui litorale, a sud del Rio Ospo e a nord del centro abitato, è previsto un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opera di protezione a mare.

La funzione peschereccia (trattasi di pesca sportiva e non professionale) potrà opportunamente ricollocarsi nell'ambito delle aree di cui sopra, godendo di condizioni migliori che non nella situazione attuale, in cui dispone del solo bacino intercluso fra l'opera di protezione del terrapieno della Ferriera, a nord, e il pontile di sbarco del petrolio greggio al Punto Franco Oli Minerali, a sud.

2.2.8 La funzione urbana

La funzione urbana è comprensiva di varie sottofunzioni che non prevedono l'uso di naviglio, ma solo la fruizione del fronte mare e/o dell'area retrostante, quali le funzioni ricreative: le Rive sono la principale localizzazione di questo tipo di funzione, cui si aggiunge l'area del Lido utilizzata per la balneazione.

Costituisce un fattore di incentivo e riqualificazione anche la ristrutturazione della viabilità lungo le Rive, con alleggerimento del traffico e la creazione di un lungomare urbano e pedonale, con il miglioramento del sistema di trasporto pubblico. Inoltre, sono in fase di approvazione due nuovi parcheggi sotterranei in un'area che ne è carente e in cui la fruizione a scopo ricreativo, anch'essa nell'ottica della promozione turistica, si potrà giovare della presenza di tali infrastrutture.

I servizi tecnologici del Comune di Trieste – depurazione acque adiacente lato sud allo Scalo Legnami, impianto di incenerimento rifiuti e depuratore acque all'imboccatura del Canale Industriale lato nord – sono altri siti di localizzazione della funzione urbana.

Infine l'area in prossimità allo sbocco del Rio Ospio in Valle delle Noghere, originariamente parte del vasto comprensorio ex Aquila, è anch'essa sede di funzione urbana (con destinazione d'uso attività ricreativa).

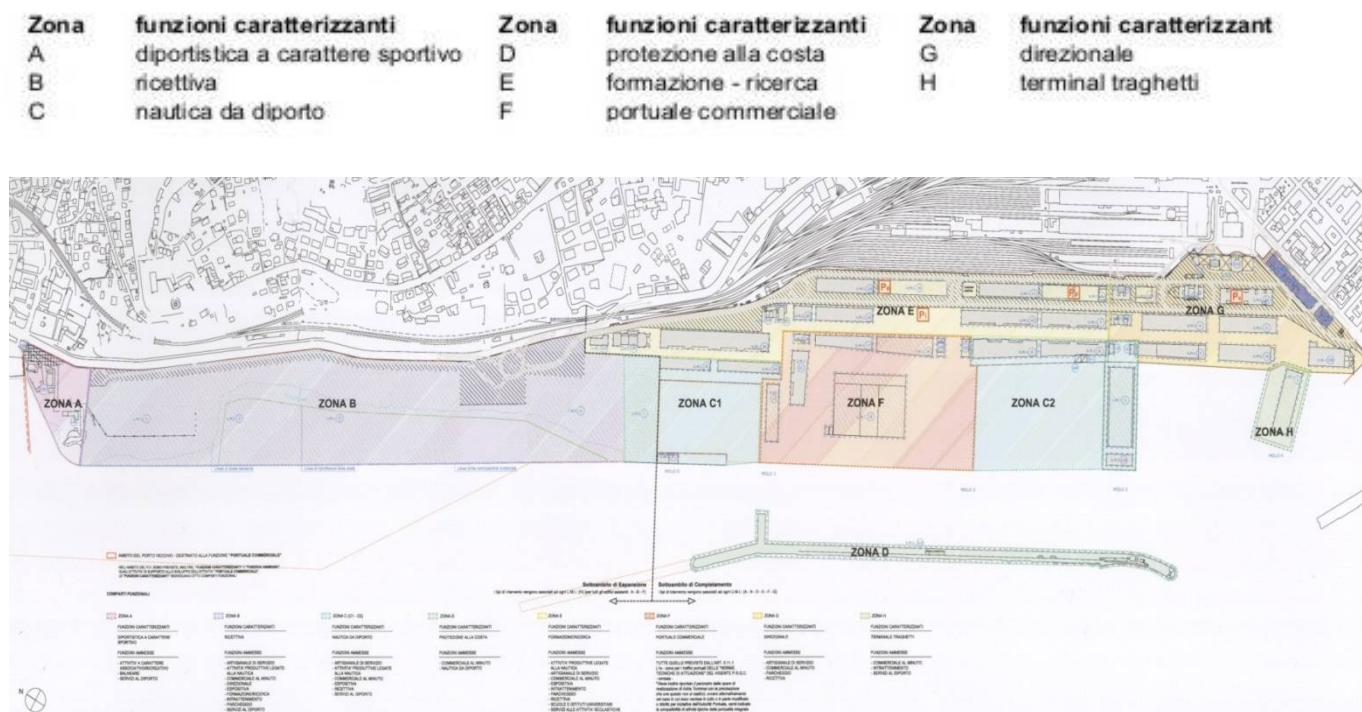


Figura 2-5 La funzione “portualità allargata”

Tavola 2.6 della “Variante al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio” approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. (n.41 in data 10.10.2007).

2.3 LE OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

2.3.1 Le opere di grande infrastrutturazione marittime

L'articolo 5 della legge 84/94 ha dettato anche una nuova disciplina relativa alla ripartizione degli oneri di spesa.

La legge ha introdotto, poi, al comma 8° dello stesso articolo 5, il concetto di *opere di grande infrastrutturazione* - definite, al successivo comma 9°, come “*le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali*” - il cui onere è posto, comunque, a carico dello Stato, per i porti sia della classe I (porti di rilevanza economica internazionale), che della classe II della categoria II (porti di rilevanza economica nazionale), oltre che naturalmente per i porti di categoria I, le cui opere sono tutte, senza eccezioni, a carico dello Stato.

Nell'ambito degli interventi di Piano sono state classificate opere di grande infrastrutturazione (OGI) tutti e soli i provvedimenti che dovranno essere finanziati dall'Ente pubblico, e quindi riconosciuti di pubblica utilità, quali: banchine e terrapieni, i dragaggi, le connessioni stradali e ferroviarie inter terminali.

Non vengono invece prese in considerazione – nel senso che non ricadono negli investimenti a carico del Piano – tutte le sovrastrutture dei terminali: magazzini, uffici, mezzi di piazzale e di banchina. Le opere necessarie all'operatività dei terminali ricadono infatti (secondo le prescrizioni della Comunità Europea) nei costi di gestione dei terminalisti, e quindi sono internalizzati nei canoni di esercizio.

Le opere di grande infrastrutturazione secondo l'assetto di Piano sono descritte nel seguito, da nord a sud, oltre che graficamente rappresentati nella Figura 2-5.

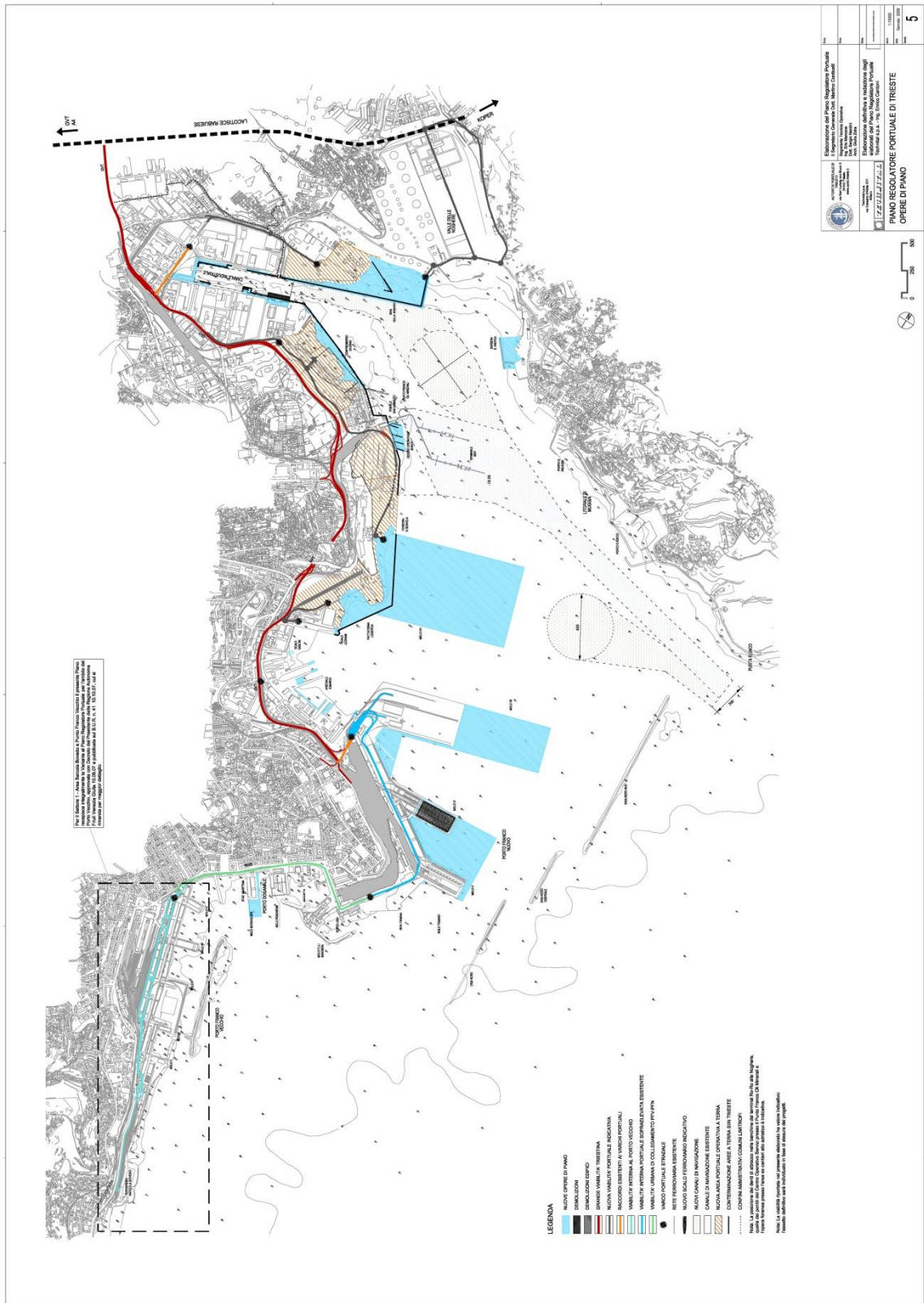


Figura 2-6 Opere di Piano

Prolungamento del Molo Bersaglieri

Il Piano prevede l'allungamento del Molo Bersaglieri di circa 150 metri, al fine di consentire l'attracco delle moderne navi da crociera più recenti entrate in esercizio e/o in costruzione (330 – 340 m), e l'allargamento lato sud di 15 m, fino a raggiungere una larghezza complessiva di 100 m, e un'estensione di piazzale addizionale di circa 15.000 mq.

Il nuovo fronte di banchina, circa 350 m, verrà realizzato su un fondale di 13 m. Contestualmente è già stato ultimato il progetto di ristrutturazione della Stazione Marittima a nuovo terminal crociere ed è in corso di progettazione il recupero del magazzino 42 in testa al Molo Bersaglieri per ampliare gli spazi offerti alle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri.

Porto Lido

Il piano prevede la realizzazione di un porto turistico (Porto Lido), dell'estensione di circa 18 mila m², ad ovest del molo Fratelli Bandiera, al riparo del molo foraneo, conferendo unitarietà di funzione con il bacino della Sacchetta che si sviluppa ad est del molo stesso

Molo V, Riva VI e Molo VI

Il piano prevede la chiusura e il recupero ad uso terminalistico del bacino compreso tra il Molo V e il Molo VI, entrambi prolungati fino alla linea di massimo tombamento posta a 50 m oltre la testata del Molo V e a 400 m oltre la testata del Molo VI, per un'estensione totale aggiuntiva pari a circa 26 ha, e la riqualificazione dell'intero layout delle sovrastrutture ed infrastrutture del PFN ormai obsoleto ed inadeguato alle moderne esigenze dei traffici, con la previsione della demolibilità di vecchi magazzini al PFN.

E' in corso di esecuzione il recupero di importanti aree di stoccaggio (potenzialmente 6-7 ha) previa demolizione degli attuali magazzini, non vincolati e ormai obsoleti per le moderne tipologie di movimentazione delle merci convenzionali. Questo tipo di intervento interesserà parzialmente anche il Molo V e crea spazi di movimentazione, sosta dei veicoli e stoccaggio delle merci all'aperto, funzionali rispetto alle esigenze delle attività di retro-banchina e allo sviluppo di nuove eventuali iniziative di logistica integrata.

Molo VII

I fondali ai piedi delle banchine sono superiori ai 12 m ed arrivano fino a 18 m., rendendole particolarmente idonee al ricevimento di navi *full container* di grandi dimensioni.

La disponibilità di 7 gru lungo il lato sud (750 m) del Molo VII consente una potenzialità di sbarco / imbarco dell'ordine di oltre 600.000 TEU annui, peraltro limitata a 500.000 TEU annui tenendo conto della estensione dell'area di stoccaggio e movimentazione dei container e della diversa portanza del piazzale – 4 t/mq per una profondità di 250 m lato nord e 6 t/mq per una profondità di 150 m lato sud, che limita l'altezza di impilaggio dei contenitori.

Il piano prevede il prolungamento del molo VII, per un'estensione di circa 800 m aggiuntivi, indicativamente dell'ordine di due moduli (modulo = lunghezza nave di progetto), di banchina e un'area utile di circa 32 ha recuperata a mare, su un fondale di circa 18 m, interamente dedicata alla movimentazione di contenitori.

Tale espansione porterà la capacità del terminal – opportunamente attrezzato con gru di banchina e di piazzale di elevata capacità – ad oltre 1 milione di TEU annui.

Sul lato nord del Molo VII è previsto anche un allargamento di 20 m per la creazione di un attracco per navi ro-ro che non interferisca con le attività del molo contenitori. Tale soluzione è resa possibile dal fatto che questo lato è inutilizzato per operazioni di sbarco / imbarco a causa della portanza insufficiente della banchina.

Nuova Piattaforma Logistica

Il Piano prevede una consistente espansione a mare nell'area compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola.

La Piattaforma Logistica, di cui è in corso la progettazione definitiva, risponde alla duplice esigenza di dotare il porto di un moderno terminal multipurpose, fornito di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario, stradale e di aree di stoccaggio anche coperte, e dall'altro garantire la disponibilità di una cassa di colmata, cui recapitare i fanghi di risulta dei dragaggi di manutenzione (e non solo) dell'intero porto. La struttura prevista è quella della maglia di piastre su pali.

Il nuovo terminal, che costituisce la radice del futuro Molo VIII, prevede un recupero a mare di un'area operativa di circa 16 ha (complessivamente il terminal, con la riqualificazione delle aree a terra disporrà di circa 24 ha) e di un nuovo fronte di banchina di circa 1.300 m. Il volume disponibile per la cassa di colmata è pari a 1-1.2 milioni di m³.

La Piattaforma Logistica è un'opera ad elevata valenza ambientale in quanto consente da un lato di realizzare una cassa di colmata utile per i futuri dragaggi portuali, dall'altro di eseguire

la conterminazione delle aree a terra (progetto del Ministero dell'Ambiente per l'intercettazione della falda sul sito inquinato di interesse nazionale Trieste).

Il layout della Piattaforma Logistica tiene conto del progetto di espansione del depuratore urbano delle acque reflue (ACEGAS).

Nuovo Molo VIII

Il Piano nella sua configurazione finale prevede un ulteriore stadio dell'espansione a mare nell'area compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola, attraverso la realizzazione di uno sporgente in corrispondenza della Piattaforma Logistica di cui al punto precedente.

Il Molo VIII ha configurazione limitata lato mare da una "linea di massimo tombamento" corrispondente alla sua massima espansione, nella quale potrà disporre di una superficie di circa 85 ettari, con due fronti di banchina di circa 1200 metri di lunghezza paralleli e distanti fra loro 750 metri, per un totale di 3150 metri di banchina, inglobando in radice circa 800 metri di banchina della Piattaforma Logistica.

Tale infrastruttura si presta ad una realizzazione in varie fasi funzionali di progressiva espansione, sia lungo la totalità del fronte che lungo parti di esso, e consente di operare in modo indipendente su due fronti ciascuno dei quali disporrebbe di piazzali di sosta e movimentazione sufficientemente profondi. Il lay-out finale sarà studiato in relazione all'evoluzione del traffico ed alle sue esigenze.

La capacità di tale infrastruttura – in funzione della dotazione di mezzi meccanici di banchina e di piazzale, e disponendo in ogni caso di fondali adeguati al pescaggio delle navi più grandi in esercizio e previste nel breve e medio termine – qualora destinata interamente a terminal container può ritenersi dell'ordine di 2-4 milioni di TEU annui

A servizio di tale infrastruttura è prevista la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale.

Ferriera di Servola

Il Piano non prevede interventi sull'area demaniale e sulla banchina destinata allo sbarco di rinfuse solide in conto terzi esistente nell'area della Ferriera.

Nuovo Centro Operativo Servizi

All'estremità meridionale dell'area della Ferriera, al confine con il terminale SIOT, è prevista la realizzazione del Centro Operativo Servizi, rilocalizzazione dei servizi di pilotaggio, ormeggio, rimorchio e vigili del fuoco.

Esso disporrà, lato mare, di circa 600 m di accosto (4 pontili di 60 m di lunghezza per rimorchiatori, nuove strutture a pontone galleggiante aventi un'estensione totale di 110 metri per le imbarcazioni - massimo 16 m - di ormeggiatori, vigili del fuoco e piloti).

Il Piano prevede a terra una superficie coperta totale di circa 4000 m² su una base di circa 1.000 m².

Terminal portuale industriale energetico Ex Esso

Il Piano riprende l'ipotesi di un banchinamento secondo il profilo costiero prevista dal PRP vigente. Si tratta di circa 800 m di banchina, realizzata su fondali attualmente compresi tra 3 e 7 m, con un recupero di aree a mare pari a circa 2,5 ha. Il volume del terrapieno risulta pari a circa 120 mila m³.

Nell'area ex-Esso è confermata la funzione a polo portuale industriale energetico.

Banchinamento sponde Canale industriale

Il Piano prevede, all'interno del Canale Industriale, consistenti opere di ristrutturazione delle banchine esistenti ed ulteriori espansioni. Si prevedono i seguenti interventi:

- riva nord: demolizione e ricostruzione delle banchine Italcementi ed ex Vetrobelt, oltre alla realizzazione di 260 m di nuove banchine;
- riva sud: realizzazione di 130 m di nuove banchine e di un piazzale di circa 11 mila m².

L'intero canale, coerentemente con la destinazione d'uso – terminal multipurpose, con movimentazione di merci varie, rinfuse solide e Ro Ro, e relative tipologie di navi, dovrà essere dragato fino a quota -10m.

Nuovo Terminal Ro Ro Noghère

Il piano prevede innanzitutto la demolizione del pontile SILO.NE., un nuovo terrapieno, da torrente Rosandra a rio Ospio, con un fronte banchinato di circa 1250 m, in prima approssimazione dotato di 4-5 sporgenti di circa 25 m (“denti”) atti all'ormeggio di navi Ro-Ro, la cui ubicazione sarà definita in una fase progettuale successiva. L'area recuperata a mare risulta pari a circa 31 ha. Si renderanno in tal modo disponibili 5 accosti dedicati alla movimentazione di merci Ro Ro.

Per l'operatività del terminal, dedicato principalmente alla movimentazione di navi ro ro ma anche alle merci convenzionali, si dovrà predisporre un dragaggio, in modo da uniformare i fondali utili fino alla profondità di 12 m (tali da consentire cioè l'attracco delle moderne navi general cargo – 11 m di pescaggio – e garantire un metro di franco sotto chiglia).

L'area a tergo del fronte banchinato costituirà una cassa di colmata di circa 6 - 700.000 mc.

Il nuovo terminal richiede la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento stradale a servizio delle funzioni previste.

Nuovo bacino nautica da diporto di Muggia

Il Piano prevede la realizzazione di un nuovo porto turistico, realizzato mediante pontili galleggianti e dotato di moli foranei le cui caratteristiche andranno studiate in dettaglio, per un'area disponibile all'attracco di barche da diporto di medio-grandi dimensioni pari a circa 10 mila m².

Il Piano prevede anche il recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRG del Comune di Muggia

Canali di navigazione

A servizio delle opere di grande infrastrutturazione precedenti il Piano prevede la disponibilità dei seguenti canali di accesso:

- il canale esistente di accesso al terminale petrolifero SIOT, nominalmente a quota –18 metri, che necessita solo di operazioni di manutenzione;
- un secondo canale a servizio del nuovo terminal di Valle delle Noghere, avente larghezza dell'ordine di 200 metri, uniformato a quota –12 metri, dimensionato sul pescaggio delle maggiori navi Ro-Ro. Il tratto terminale si inoltrerà all'interno del Canale Industriale dove, per le limitazioni imposte dai ristretti margini di manovra alle tipologie di navi ammissibili, il fondale si potrà limitare a quota –10 metri.

La configurazione dei canali dovrà essere studiata in dettaglio anche tenendo conto della possibilità di allocare/trattare/smaltire i materiali di dragaggio; e valutando il bilancio dei materiali da dragare e delle capacità di raccolta delle casse di colmata portuali.

2.3.2 Le connessioni stradali

La viabilità stradale di servizio al porto è articolata anche nello scenario di Piano sul raccordo autostradale Grande Viabilità Triestina (G.V.T.), che contorna l'intero perimetro del territorio portuale dal Porto Nuovo incluso fino al Canale Industriale incluso, con vari svincoli ad uso promiscuo portuale ed urbano. Ad essi fanno rispettivamente capo, attraverso brevi tratti di raccordo:

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

La configurazione attuale della Grande Viabilità Triestina (G.V.T.), prosecuzione dell'autostrada A4 verso il porto e il lungomare della città di Trieste, prevede un tracciato con caratteristiche autostradali, per quanto riguarda le dimensioni della sezione trasversale, fino allo svincolo del Castelliere. A valle di questo svincolo la sezione trasversale si riduce e l'andamento planoaltimetrico presenta raggi planimetrici inferiori, fino a 250 m. Questa variazione è dovuta alla necessità di accostarsi, mediante tratti a mezza costa alternati a tratti in viadotto, alla configurazione morfologica del versante e di scendere verso la zona di Lacotisce e la S.S. n°15.

Il nuovo tracciato stradale denominato 2° stralcio del 3° lotto della Grande Viabilità Triestina collega, con uno sviluppo complessivo di 5,5 Km, il tratto della Grande Viabilità Triestina già realizzato dal Comune di Trieste in località Cattinara al tronco autostradale realizzato dall'ANAS a Padriciano in corrispondenza dell'Area di Ricerca, in tal modo adeguando le caratteristiche del tracciato e il livello di servizio alla domanda crescente in tale area.

Le principali opere che caratterizzano il nuovo tronco di GVT – a 2 corsie di marcia e banchina per la sosta di emergenza per ciascuna direzione – sono:

- galleria “Carso”, costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 2.850 m;
- galleria “Cattinara”, costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 290 m;
- viadotto “Cattinara”, della lunghezza di circa 330 m con 4 campate di grande luce (fino a 90 m).

Le connessioni con la viabilità minore saranno garantite mediante 3 svincoli:

- Svincolo di Cattinara: costituito da due rampe di connessione tra la G.V.T. e la S.S. 202, una in direzione Trieste, l'altra in direzione altopiano;
- Svincolo del Castelliere: costituito da due rampe di connessione con le gallerie “Carso” in direzione Venezia e verso Trieste, nonché da due rampe di uscita ed innesto da e verso la S.S. 202 e da ulteriori raccordi di collegamento;
- Svincolo di Padriciano: costituito da una rampa di accesso alla G.V.T. in direzione Trieste e da una di uscita dalla G.V.T. verso l'Area di Ricerca e Padriciano.

La Figura 2-7 rappresenta la GVT e le opere menzionate.

Il nuovo collegamento Lacotisce-Rabuiese si stacca dalla G.V.T. per raggiungere il valico internazionale. Esso include una tratta di circa 2 km in galleria, prevede uno svincolo a 2 livelli (con il collegamento stesso in viadotto) in corrispondenza dell'area ex-Aquila, in comune di Muggia (svincolo delle Noghere), quindi in posizione ottimale per servire il traffico portuale generato dal terminal commerciale Ro-Ro previsto dal Piano mediante espansione a mare a valle della stessa area ex-Aquila.

Il Piano prevede nuove infrastrutture a servizio esclusivo del traffico portuale e non solo, nelle tratte in cui il traffico portuale si integra con quello urbano ed extraurbano.

In particolare prevede una nuova viabilità di collegamento dell'opera Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina, che si sviluppa in galleria artificiale attraverso l'area demaniale allo stato di fatto occupata dai depositi di scorie e loppe della Ferriera, e allo scoperto in viadotto a scavalcare il binario della stazione di Servola e a mezza costa a monte delle aree Punto franco Oli Minerali ed ex-Esso fino alla viabilità esistente raccordata allo svincolo GVT di Via Errera, per uno sviluppo complessivo di circa 2,5 km. Tale soluzione consente il mantenimento della piena operatività della banchina attualmente a servizio della Ferriera di Servola.

La Figura 2-8 rappresenta il tracciato dell'opera.



Figura 2-7 Raccordo Autostradale Grande Viabilità Triestina – tracciato della variante Padriciano-Cattinara in galleria e del collegamento Lacotisce-Rabuiese

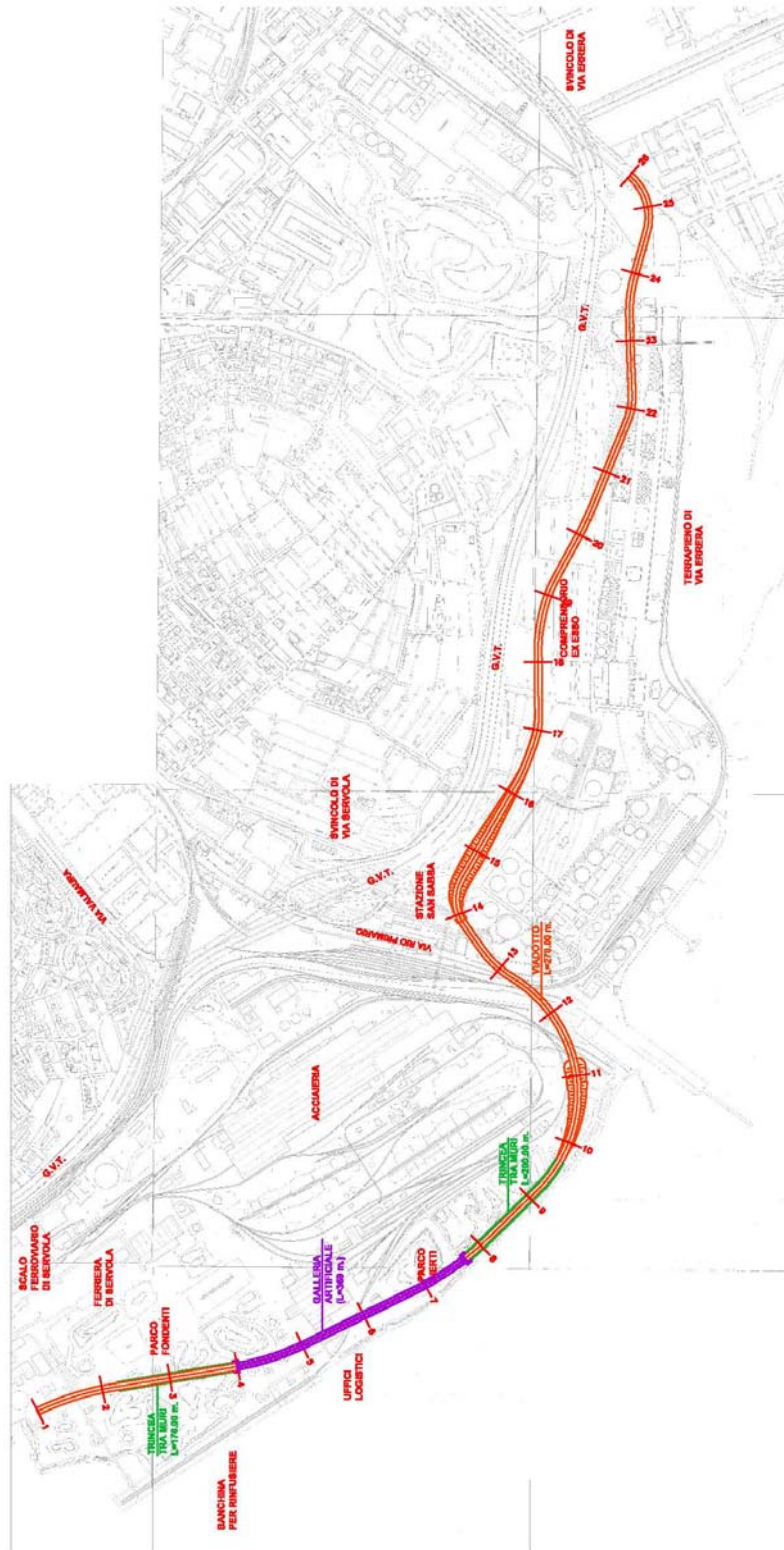


Figura 2-8 Collegamento di Piano Molo VIII - Grande Viabilità Triestina – planimetria

La strada di collegamento potrà eventualmente essere confinata in modo tale da consentire il transito dei veicoli da e per il Molo VIII in regime extra portuale, fino al varco opportunamente posizionato alla radice dello stesso Molo VIII.

Alternativamente l'intera area attraversata potrà essere asservita al regime doganale extra nazionale, e in questo caso dovrà essere previsto un nuovo varco doganale in corrispondenza dell'accesso al comprensorio Ex Esso.

Per l'accesso all'area di sviluppo portuale a mare a valle dell'area ex-Aquila (terminal Ro-Ro), sono previsti collegamenti realizzati attraverso tronchi stradali in parte dedicati e in parte condivisi con il traffico urbano e suburbano, adeguati a sostenere le funzioni commerciali ed industriali esistenti e previste, rispettivamente:

- un nuovo collegamento stradale principale da un accesso stradale sul lato est del terminal, oltrepassando il torrente Rosandra, si innesta sulla Via Flavia, in corrispondenza del by-pass di Aquilinia, a circa 1500 metri dallo svincolo di Via Caboto della GVT
- un secondo collegamento stradale, da un accesso sul lato sud del terminal, nei pressi dell'area Edison Termoelettrica, si innesta sulla Via di Trieste in comune di Muggia, in affiancamento in sede propria o con opportuna riqualificazione della stessa, e quindi, attraverso la viabilità esistente – attraversamento dell'area ex-Aquila in direzione ortogonale alla costa o in alternativa aggiramento della stessa area oltrepassando il Rio Ospo e seguendo la SP 15 per Farnei – raggiungendo l'esistente SS 15 e il nuovo raccordo autostradale Lacotisce-Rabuiese in corrispondenza dello svincolo delle Noghere.

La Figura 2-9 rappresenta la rete viabilistica stradale di interesse portuale, comprendente oltre alle strade precedenti anche il collegamento attraverso viabilità urbana fra Porto Vecchio e Porto Nuovo, nonché il collegamento interno portuale sopraelevato Molo V-Molo VII.

2.3.3 Gli scali e i raccordi ferroviari

La rete ferroviaria di servizio al porto nell'assetto di Piano è come nello stato di fatto articolata secondo lo schema che prevede uno scalo di interfaccia con la rete esterna e vari altri scali di servizio a singoli settori portuali / terminal / flussi di traffico.

Lo scalo di Trieste Campo Marzio svolgerà la funzione di impianto di attestazione dei treni da e per le linee esterne attraverso la linea “di cintura” in galleria (galleria “di circonvallazione”)

che collega Trieste Campo Marzio a Trieste Centrale e direttamente alla linea Trieste - Monfalcone.

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

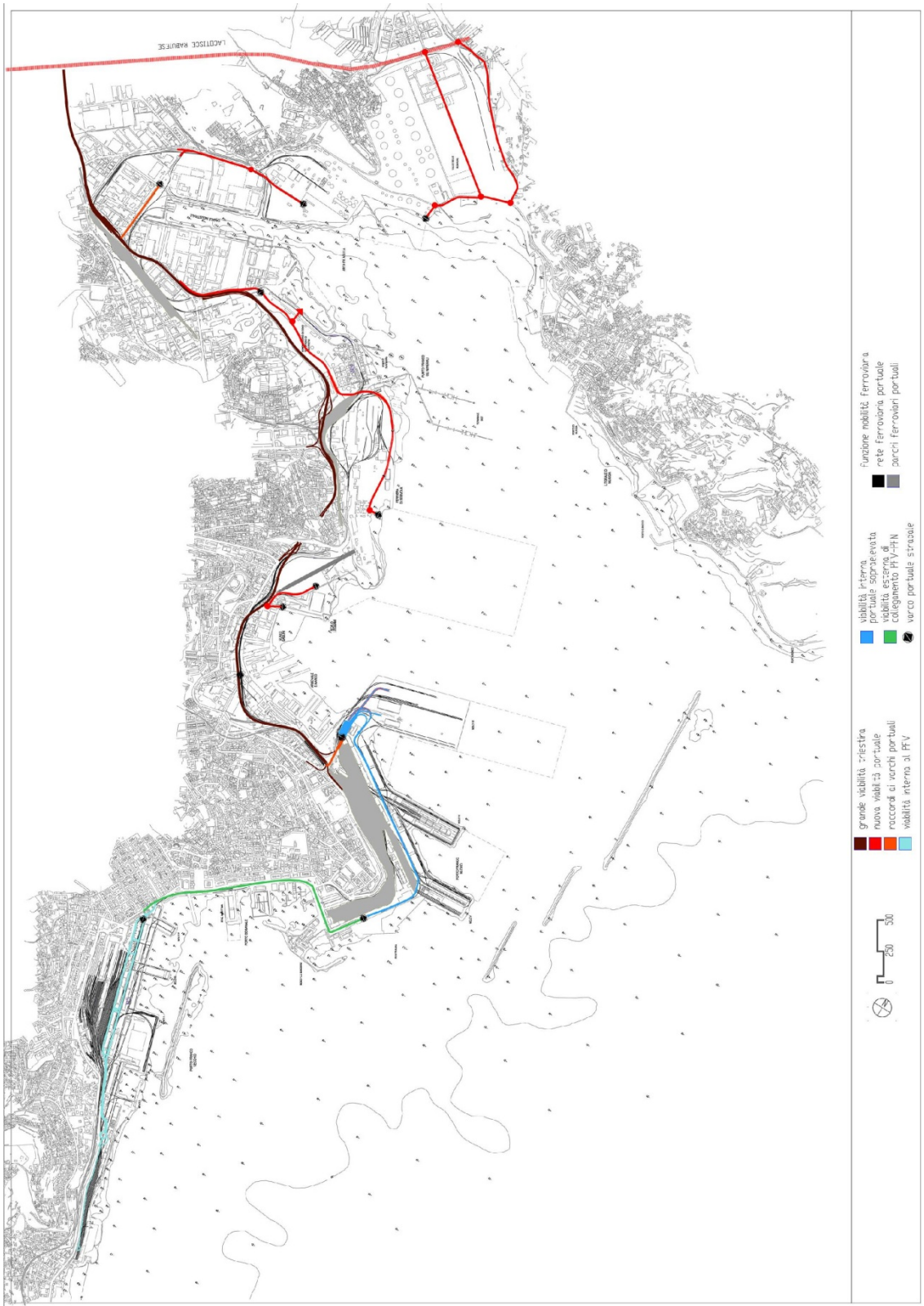


Figura 2-9 Rete stradale di interesse portuale

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

Agli esistenti si aggiungerà un nuovo scalo ferroviario, nell'area della Piattaforma Logistica (parte a terra), che dovrà servire anche il Molo VIII. La posizione, l'orientamento e la dimensione del fascio (numero di binari) sono indicativi e non condizionanti ai fini del layout del molo stesso, oltre che consentire la eventuale formazione di treni adeguatamente lunghi (modulo di binario 600 m).

La rete esterna sarà come attualmente imperniata sulla linea Trieste Centrale – Monfalcone e sulle linee ad essa afferenti verso ovest (Venezia, Pianura Padana), verso nord (valico di Tarvisio), verso est (valico di Ferneti – Villa Opicina), integrata e potenziata con riferimento al programma sovraordinato del cosiddetto “Corridoio V”, corridoio plurimodale (ferroviario e stradale) in direzione est-ovest per il quale è stata recentemente approvato il nuovo collegamento tra Trieste e Divaca.

Gli studi effettuati per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie sulla direttrice Venezia - Trieste - Lubiana hanno permesso di individuare alcune soluzioni di percorso, delle quali due in evidenza ed ancora comunque da definire nel tratto da Ronchi dei Legionari a Lubiana. Per quanto attiene Trieste il progetto (schematizzato nella Figura 2-10) prevede, nell'ambito della prima fase, un quadruplicamento della linea storica Monfalcone – Trieste. L'attestamento della nuova linea avverrebbe presso Trieste Centrale, mediante una bretella di collegamento che si innesterebbe all'altezza di Barcola. In una seconda fase la linea ad alta capacità proseguirebbe in territorio sloveno verso Lubiana. Nell'ambito di questa seconda fase sono previste anche le seguenti connessioni alla rete ferroviaria asservita al porto:

- bretella di collegamento Campo Marzio – asse ad alta capacità, con un nuovo tratto in galleria;
- raccordo tra la linea alta Ferriera – Campo Marzio, all'altezza dell'Arsenale, direttamente innestato sulla nuova bretella di cui al punto precedente.

Figura 2-10 - Progetto Alta Capacità ferroviaria – schema delle connessioni a servizio di Trieste e del porto

