



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

PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TRIESTE

Norme Attuative

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

dal 2011 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

il Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

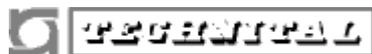
fino al 2010 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale il Segretario Generale dott. Martino Conticelli

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

INTRODUZIONE	1
PARTE PRIMA	2
DISCIPLINA DI CARATTERE GENERALE	2
CAPO I – PRINCIPI GENERALI	3
<i>Art. 1 – Finalità del Piano Regolatore Portuale</i>	3
<i>Art. 2 – Definizioni generali utilizzate dal Piano Regolatore Portuale</i>	4
<i>Art. 3 – L’efficacia giuridica del Piano Regolatore Portuale</i>	5
CAPO II – LE PROCEDURE DI ADOZIONE, APPROVAZIONE E VARIAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	5
<i>Art. 4 – Le procedure di adozione e di approvazione</i>	5
<i>Art. 5 – Il procedimento di variazione del Piano Regolatore Portuale</i>	6
CAPO III – L’IMPIANTO E I CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	7
<i>Art. 6 – L’articolazione del Piano Regolatore Portuale</i>	7
<i>Art. 7 – Gli elaborati del Piano Regolatore Portuale</i>	7
CAPO IV – LE FUNZIONI E LE LOCALIZZAZIONI	9
<i>Art. 8 – Il livello funzionale del Piano Regolatore Portuale</i>	9
<i>Art. 9 – La disciplina delle diverse funzioni previste dal Piano Regolatore Portuale</i>	11
<i>Art. 10 – Il livello localizzativo del Piano Regolatore Portuale</i>	12
<i>Art. 11 – I settori territoriali del Piano Regolatore Portuale</i>	13
<i>Art. 12 – Le componenti funzionali di settore</i>	13
CAPO V – L’ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	16
<i>Art. 13 – Il Piano Operativo Triennale</i>	16
<i>Art. 14 – Strumenti attuativi del Piano Regolatore Portuale</i>	16
CAPO VI – NORME E PRESCRIZIONI TECNICHE.....	16
<i>Art. 15 – L’interpretazione delle indicazioni del Piano Regolatore Portuale</i>	16
<i>Art. 16 - Definizioni relative alle opere marittime</i>	17
<i>Art. 17 – Definizioni relative alle opere a terra</i>	18
<i>Art. 18 – Tipologie di intervento</i>	18
<i>Art. 19 – Interventi sulla viabilità stradale e ferroviaria</i>	20
<i>Art. 20 – Norme di salvaguardia</i>	20

PARTE SECONDA.....	21
DISCIPLINA DEI SETTORI E DELLE AREE	21
SCHEDE TECNICHE – STRUTTURA E CONTENUTI.....	22
SETTORE 1 - BARCOLA BOVEDO E PORTO FRANCO VECCHIO.....	23
SETTORE 2 - PORTO DOGANALE E RIVE.....	26
AREA 1 – PORTO DOGANALE.....	28
AREA 2 – BACINO DELLA SACCHETTA E MOLO F.LLI BANDIERA	30
SETTORE 3 - RIVA TRAIANA E PORTO FRANCO NUOVO	32
AREA 1 – RIVA TRAIANA.....	34
AREA 2 – PORTO FRANCO NUOVO – MOLO V – MOLO VI.....	35
AREA 3 – PORTO FRANCO NUOVO – MOLO VII.....	37
SETTORE 4 - ARSENALE SAN MARCO, SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA E MOLO	
VIII	40
AREA 1 – ARSENALE SAN MARCO.....	42
AREA 2 – SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA E MOLO VIII	43
SETTORE 5 - PUNTO FRANCO OLI MINERALI, CANALE INDUSTRIALE E VALLE DELLE NOGHERE	47
AREA 1 – PUNTO FRANCO OLI MINERALI ED AREA EX-ESSO	50
AREA 2 – CANALE INDUSTRIALE	51
AREA 3 – VALLE DELLE NOGHERE	54
SETTORE 6 - LITORALE DI MUGGIA	57
AREA 1 – RIO OSPO	59
AREA 2 – PORTO DI MUGGIA	60

INTRODUZIONE

Il presente documento completa il Piano Regolatore Portuale di Trieste in conformità alla legge 84/94 e alle linee di indirizzo emanate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 15.10.2004.

Il presente documento ha per oggetto le Norme Attuative di Piano, e comprende due parti distinte, di cui la prima a carattere generale e la seconda di dettaglio con riferimento all'articolazione territoriale del Piano:

- Parte Prima: disciplina di carattere generale, composta da vari articoli, riguarda l'inquadramento del Piano come strumento urbanistico, illustrandone la terminologia, i vari livelli di articolazione territoriale, i criteri attuativi – procedure e prescrizioni tecniche.
- Parte Seconda: disciplina di dettaglio, articolata in varie Schede Tecniche per settore territoriale e area omogenea dell'ambito di Piano, riguarda le prescrizioni per le successive fasi progettuali e realizzative.

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), materialmente allegata al presente Piano Regolatore Portuale, è da considerarsi parte integrante dello stesso.

PARTE PRIMA

DISCIPLINA DI CARATTERE GENERALE

CAPO I – PRINCIPI GENERALI

Art.1 – Finalità del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale (PRP) individua, ai sensi dell'art. 5 della Legge 28 gennaio 1994, n° 84, e successive modifiche ed integrazioni, l'assetto complessivo dell'ambito portuale finalizzato a conseguire il miglior uso collettivo del bene demaniale.

Tale assetto rappresenta il quadro di riferimento territoriale e funzionale al fine di dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Portuale.

2. Per perseguire tali fini, il Piano individua la delimitazione dell'ambito portuale, specifica l'assetto delle aree appartenenti all'ambito stesso, individuando in particolare la dotazione infrastrutturale atta a garantire il potenziamento dell'operatività portuale e l'integrazione con le reti infrastrutturali extraportuali di livello urbano ed extraurbano. Anche in relazione a questo, il Piano inserisce le proprie previsioni infrastrutturali all'interno di un più ampio quadro esistente e previsto, relativo allo scenario infrastrutturale complessivo, concorrendo con ciò alla individuazione e programmazione degli interventi esterni all'ambito portuale, ma ritenuti necessari all'attuazione delle sue previsioni.
3. Il Piano Regolatore Portuale pone particolare attenzione alla reciproca compatibilità ed integrazione tra funzioni portuali e funzioni urbane, definendo criteri e modalità di intervento e di riqualificazione degli spazi portuali di consolidata e prevalente connessione urbana, nonché indicando il percorso procedurale degli interventi previsti.
4. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 9, comma 3, della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e successive modifiche ed integrazioni, le indicazioni di Piano si articolano in azioni e programmi di intervento temporalmente definiti nelle loro fasi di attuazione.
5. Il Piano Regolatore Portuale individua le procedure attraverso cui garantire il costante aggiornamento delle sue previsioni alle esigenze di sviluppo, garantendo la più ampia partecipazione della comunità alle scelte da effettuare.

Art. 2 – Definizioni generali utilizzate dal Piano Regolatore Portuale

1. Funzione. Si intende un complesso di attività e pratiche tra loro relazionate ed integrate, che si svolgono in un'area appartenente all'ambito portuale, conferendo ad essa il principale carattere d'uso.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
Corrisponde ad un settore (settore 1) anche l'Ambito del Porto Vecchio, così definito dalla “*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).
5. 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'area omogenea assume nel Piano il ruolo di area minima in base alla quale viene organizzato l'assetto funzionale delle diverse parti del porto interessate da interventi previsti dal Piano. Essa comprende spazi aperti, spazi coperti e dotazioni infrastrutturali, come più dettagliatamente individuato dalla disciplina della Parte Seconda delle presenti norme.
6. Perimetro di area: delimitazione dell'area entro cui valgono le indicazioni ed i dati quantitativi di riferimento.

Art. 3 – L’efficacia giuridica del Piano Regolatore Portuale

1. L’Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo è improntata al perseguimento degli obiettivi e delle finalità indicate dal Piano Regolatore Portuale.
2. Di conseguenza, lo schema generale funzionale del Piano Regolatore Portuale, integrato delle indicazioni localizzative riguardanti i singoli settori territoriali, rappresenta il riferimento essenziale ai fini della realizzazione dei programmi di sviluppo e trasformazione del Porto di Trieste.
3. Le indicazioni riguardanti l’assetto della rete stradale e ferroviaria riferite all’area triestina e contenute nello schema generale di Piano Regolatore Portuale, in quanto di rilevante interesse portuale, costituiscono il riferimento programmatico per la definizione dei relativi accordi con gli Enti, le Amministrazioni ed i soggetti interessati.

CAPO II – LE PROCEDURE DI ADOZIONE, APPROVAZIONE E VARIAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Art. 4 – Le procedure di adozione e di approvazione

1. Il Comitato Portuale promuove, sulla base dello schema di Piano Regolatore Portuale elaborato dal Segretariato Generale, l’intesa con i Comuni di Trieste e di Muggia, da attuarsi ai sensi dell’art. 5, comma 3, della Legge 28 gennaio 1994, n° 84.
2. Ai fini del più efficace raggiungimento dell’intesa di cui al comma precedente, il Comitato Portuale propone ai Comuni di Trieste e di Muggia, uno schema procedimentale di concertazione tra le amministrazioni competenti.
3. All’avvenuto raggiungimento dell’intesa, fatta salva la condivisione delle eventuali modifiche ed integrazioni proposte dai Comuni di Trieste e di Muggia, il Comitato Portuale provvede all’adozione del Piano Regolatore Portuale che è quindi inviato, per il parere di competenza, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si esprime nei termini previsti dall’art. 5, comma 3 della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e successive modifiche ed integrazioni.
4. Il Piano è quindi sottoposto, ai sensi della vigente normativa in materia, alla procedura di valutazione di impatto ambientale, ed è successivamente trasmesso alla Regione Friuli Venezia Giulia per la definitiva approvazione. Inoltre, in seguito alla L.R.

11/2005 che recepisce la Direttiva europea 42/2001 e al D. Lgs. 4/08 il presente piano è sottoposto anche alla procedura di VAS.

Art. 5 – Il procedimento di variazione del Piano Regolatore Portuale

1. L'avvio del procedimento di variante al Piano Regolatore Portuale dovrà essere sottoposto a formale deliberazione da parte del Comitato Portuale.
2. Le proposte di variazione al Piano Regolatore Portuale, preventivamente alla promozione dell'intesa di cui al precedente art. 4, comma 1, sono comunicate alle Associazioni rappresentative degli Utenti e degli Operatori Portuali, che possono presentare osservazioni al Comitato Portuale nei successivi trenta giorni. Il Comitato Portuale, in sede di adozione dello schema di variante, si esprime in ordine alle osservazioni presentate.
3. Costituiscono variazione al Piano Regolatore Portuale le modificazioni all'articolazione funzionale dello schema di Piano, di cui al successivo art. 8, o le modificazioni che siano incompatibili con le norme prescrittive, nonché gli interventi giudicati non congruenti con gli obiettivi generali e locali proposti dal Piano.
4. Non costituiscono variante al Piano Regolatore Portuale, le variazioni quantitative e localizzative delle indicazioni riferite agli ambiti di cui all'art. 11, finalizzate a conseguire una miglior funzionalità degli assetti di Piano, che sono soggette all'approvazione del Comitato Portuale. Inoltre, supportati da adeguata documentazione tecnica, non costituiscono variante gli interventi di adeguamento tecnico-funzionale delle opere portuali esistenti o previste dal Piano, relazionate allo specificarsi delle progettazioni definitive ed esecutive, oppure a seguito dell'ulteriore definizione delle esigenze operative portuali.
5. A far data dall'adozione del Piano Regolatore Portuale da parte del Comitato Portuale, i procedimenti autorizzativi di cui al successivo Capo V, sono sospesi per tutti gli interventi in contrasto con il Piano adottato sino alla sua entrata in vigore a seguito della definitiva approvazione.

CAPO III – L’IMPIANTO E I CONTENUTI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Art. 6 – L’articolazione del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale si articola nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo, secondo le diverse modalità specificate nei successivi articoli.
2. Al livello strutturale, il Piano Regolatore Portuale definisce gli obiettivi di sviluppo da perseguire individuando gli scenari di traffico di riferimento nei diversi settori merceologici e il posizionamento del Porto di Trieste nell’ambito del sistema marittimo e più in generale del sistema trasportistico e logistico nazionale e internazionale.
3. Al livello funzionale, il Piano Regolatore Portuale definisce l’assetto infrastrutturale e le destinazioni d’uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse, in relazione agli obiettivi da perseguire ed alle potenzialità di sviluppo.
4. Al livello localizzativo, il Piano Regolatore Portuale si suddivide, sulla base dell’articolazione funzionale generale, in settori e aree, avuto riguardo all’assetto previsto, alla definizione dei rapporti con il sistema urbano triestino e con la rete infrastrutturale di riferimento.

Art. 7 – Gli elaborati del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale si compone dei seguenti elaborati:
 - a. Elaborati descrittivi
 - Relazione Generale
 - Norme attuative
 - Rapporto Ambientale
 - Rapporto Integrato Sicurezza Portuale
 - b. Elaborati grafici
 - 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

Costituiscono infine parte integrante dei documenti di Piano i contenuti 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), che si compone dei seguenti elaborati:

1. RELAZIONE GENERALE

2. ELABORATI GRAFICI DI PIANO

2.1 DELIMITAZIONE CIRCOSCRIZIONE PORTUALE CON L’INDIVIDUAZIONE
 DELL’AMBITO IN VARIANTE: PORTO VECCHIO

2.2 REGIME DELLE AREE – AREE DEMANIALI MARITTIME

2.3 ZONIZZAZIONE COMPARTI FUNZIONALI

2.4 SISTEMA DEI VINCOLI SOVRAORDINATI E DI NUOVA DEFINIZIONE

2.5.1 PROFILI REGOLATORI PRESCRITTIVI E INDICATIVI PLANIMETRICI

2.5.2 PROFILI REGOLATORI PRESCRITTIVI E INDICATIVI ALTIMETRICI

2.6.1 SPAZI, AREE DI SERVIZIO ED ATTREZZATURE DI USO COLLETTIVO -
 SISTEMA DELLA SOSTA

2.6.2 SPAZI, AREE DI SERVIZIO ED ATTREZZATURE DI USO COLLETTIVO - RETI
 TECNOLOGICHE

2.7 INNESTI URBANI E INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO INTERNE ALL’AMBITO
 PORTO VECCHIO

2.8 AREE OGGETTO DI OPERAZIONI ATTUATIVE UNITARIE: TIPI DI INTERVENTO

3. ELABORATI INTEGRATIVI DI PIANO

3.1 PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE (ESTRATTO PER L'AMBITO: PORTO VECCHIO)

3.2 PIANO REGOLATORE COMUNALE VIGENTE (ESTRATTO PER L'AMBITO: PORTO VECCHIO)

3.3 INTERCONNESSIONI INFRASTRUTTURALI CON RETI DI TRASPORTO TERRESTRI ESTERNE ALL'AMBITO PORTO VECCHIO, NELLA PROVINCIA DI TRIESTE (ESISTENTI E PROGRAMMATE)

3.4 INTERCONNESSIONI CON LA RETE STRADALE ESTERNA ALL'AMBITO PORTO VECCHIO - P.G.T.U. VIGENTE: SCHEMA DELLA CIRCOLAZIONE (ESISTENTI E PROGRAMMATE)

3.5 VINCOLI PUNTUALI E TIPI DI INTERVENTO PER OGNI U.M.I. E L.M.I.

3.6 SINGOLE IPOTESI DI INTERVENTO – SCHEDE

4. NORME DI ATTUAZIONE

2. Costituiscono altresì illustrazione ed argomentazione del percorso che ha condotto alla individuazione delle soluzioni finali proposte dal Piano Regolatore Portuale, Allegati e Studi Specialistici del Piano.

CAPO IV – LE FUNZIONI E LE LOCALIZZAZIONI

Art. 8 – Il livello funzionale del Piano Regolatore Portuale

1. Lo schema generale del Piano Regolatore Portuale, nell'affermare una condizione di multifunzionalità in relazione alle opere portuali, individua l'assetto complessivo del Porto di Trieste attraverso la definizione delle componenti funzionali caratterizzanti nonché delle corrispondenti aree ed ambiti territoriali, ai sensi dell'art. 5, comma 1 della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e successive modifiche ed integrazioni.
2. Ai fini di cui al comma precedente, lo schema generale si articola nelle seguenti componenti funzionali caratterizzanti, alle quali corrispondono le simbologie di fianco riportate:
 - funzione commerciale portuale (C). Comprende le attività di movimentazione e

stoccaggio riguardanti le merci convenzionali (prodotti forestali, autoveicoli, carichi eccezionali ecc.), i contenitori, le rinfuse solide e liquide, nonché le attività di manipolazione e distribuzione delle merci

- funzione industriale (I). Comprende lo svolgimento di attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione, fornitura ed allestimento navale, le attività siderurgiche e qualunque altra attività di manipolazione e trasformazione industriale e artigianale delle materie, comprese le attività di movimentazione e stoccaggio di prodotti petroliferi e energetici

- funzioni di portualità allargata (A), sono incluse le attività di tipo sia portuale commerciale che turistico - ricettivo, formative, terziarie ed espositive a propensione marittima

- funzione passeggeri (P), relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere ed ai traghetti, compresi i traghetti misti merci/passeggeri

- funzione portuale produttiva (PR). Comprende lo svolgimento di attività industriale e logistico/emporiale, con inclusione di attività artigianali.

- funzione nautica da diporto e pesca (N). Comprende i porti ed approdi per la pesca, ed i porti ed approdi per la nautica da diporto, comprese le attività di cantieristica e fornitura di beni e servizi per le imbarcazioni destinate al diporto ed alla pesca

- funzioni urbane (U), relative alle zone del demanio marittimo portuale che rivestono un prevalente significato urbano, in cui non vi sono attività aventi attinenza con l'operatività portuale

- servizi portuali (S). Comprende i servizi ecologici, i servizi e gli impianti tecnologici, i servizi alla nave, i servizi generali di manutenzione e controllo delle attrezzature portuali ed i servizi di gestione, sicurezza e controllo forniti dagli enti pubblici e privati operanti in porto

- protezione degli specchi acquei (D). Comprende le opere foranee

3. Le componenti funzionali di cui al precedente comma, sono comprensive delle attività connesse e servizi complementari rappresentati dalle:

- a. attività economiche, commerciali, amministrative e di controllo, connesse all'esercizio delle funzioni previste;
- b. attività di manutenzione, riparazione e ricovero di mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste, nonché le zone di accumulo per veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali, i varchi e la viabilità portuale, la

- rete ferroviaria – raccordi e parchi binari – in area demaniale e comunque di servizio al porto;
- c. attività di stoccaggio e manipolazione delle merci rientranti nei diversi cicli produttivi.
4. Per le aree di prevalente significato urbano, sono individuate le funzioni di interesse portuale da garantire nel processo di attuazione della programmazione urbanistica generale.
5. Per il settore del Porto Vecchio, si rimanda alla “*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).

Art. 9 – La disciplina delle diverse funzioni previste dal Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale disciplina l’assetto funzionale della circoscrizione portuale, con particolare riguardo al potenziamento dell’operatività portuale e all’ottimizzazione dei rapporti di convivenza dei settori portuali con le strutture urbane. Inoltre, detta anche norme di carattere funzionale aventi valore cogente solo all’interno della circoscrizione portuale, il cui suolo ha natura giuridica di bene demaniale.
2. Il Piano Regolatore Portuale esercita la propria azione di regia, coordinamento e controllo, attraverso la distinzione di cinque tipi di funzioni:
- a. funzioni principali
 - b. funzioni caratterizzanti
 - c. funzioni ammesse
 - d. funzioni consentite in via transitoria
 - e. funzioni provvisorie.
3. *Funzioni principali.* Si tratta dell’insieme di funzioni che individuano i possibili usi dell’area portuale.
4. *Funzioni caratterizzanti.* Si tratta di tutte le funzioni che identificano il carattere d’uso principale che connota oppure connoterà l’area portuale.
5. *Funzioni ammesse.* Si tratta di tutte le funzioni di un’area portuale volte ad integrare le funzioni caratterizzanti, oppure a completare il pieno utilizzo dell’area e dovranno assumere, rispetto alle funzioni caratterizzanti, un ruolo integrativo e non prevalente.

6. *Funzioni consentite in via transitoria.* Si tratta di tutte le funzioni diverse dalle funzioni caratterizzanti o ammesse, che potranno essere temporalmente autorizzate ad insediarsi in un'area, anche in relazione alla progressiva attuazione dell'assetto previsto dal piano. Condizione affinché una funzione possa essere individuata dal Piano come consentita in via transitoria è che tale atto non ostacoli in alcun modo il perseguimento degli obiettivi di piano, generali e locali, e neppure produca effetti di dilazione nel tempo degli stessi.
7. *Funzioni provvisorie.* Si tratta di tutte le funzioni esistenti all'atto della adozione del piano, e diverse da quelle caratterizzanti, ammesse e consentite in via transitoria. Esse risultano temporalmente ammissibili nell'area, solo qualora non sussistano le condizioni per l'immediata rilocalizzazione o dismissione delle stesse. Per queste funzioni non è quindi consentito alcun intervento di espansione.
8. Sono sempre ammesse nelle aree della circoscrizione portuale, ancorché non ne venga esplicitamente menzionata la presenza nelle tavole, nelle descrizioni di riferimento e nelle presenti norme, le seguenti attività:
 - a. piccoli esercizi commerciali anche a carattere ricettivo a servizio dei singoli settori portuali;
 - b. servizi ecologici relativi al trattamento delle acque, dei rifiuti solidi di origine portuale, dei rifiuti da nave e qualunque altro manufatto ed attività attinente al miglioramento della qualità ambientale, anche in relazione agli adeguamenti alla normativa, europea, nazionale e regionale.
9. Per il settore del Porto Vecchio, si rimanda alla "*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).

Art. 10 – Il livello localizzativo del Piano Regolatore Portuale

1. I settori rappresentano il riferimento fondamentale per la definizione localizzativa degli obiettivi del Piano Regolatore Portuale e degli interventi previsti.
2. Ciascun settore si caratterizza per i suoi contenuti descrittivi, di indirizzo e prescrittivi, in riferimento alla destinazione funzionale, agli obiettivi perseguiti, alla funzione caratterizzante, alle opere a mare e a terra, nonché alle tipologie, alle modalità ed alle priorità di intervento previste.

3. I settori sono articolati in aree, al fine di evidenziare, ad una scala di rappresentazione grafica e descrittiva intermedia, gli obiettivi perseguiti e le connessioni funzionali degli interventi proposti nei diversi settori.
4. Per il settore del Porto Vecchio, si rimanda alla “*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).

Art. 11 – I settori territoriali del Piano Regolatore Portuale

1. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi definiti dal Piano Regolatore Portuale, il territorio portuale è suddiviso nei seguenti settori:
 - I. Terrapieno Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio
 - II. Porto Doganale e Rive
 - III. Riva Traiana e Porto Franco Nuovo
 - IV. Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII
 - V. Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere
 - VI. Litorale di Muggia
2. Ciascun settore si articola in aree omogenee specificate nelle Schede Tecniche di cui alla Parte Seconda delle presenti Norme, che individuano gli obiettivi da perseguire, le funzioni caratterizzanti ed ammesse, le modalità e le priorità di intervento, i dati tecnici di riferimento delle opere a mare e le prescrizioni di piano.
3. Per il settore del Porto Vecchio, si rimanda alla “*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).

Art. 12 – Le componenti funzionali di settore

1. In ciascun settore le componenti funzionali di cui al precedente art. 8, comprensive delle attività connesse e dei servizi complementari, sono articolate secondo quanto di seguito indicato.

a) Funzione Commerciale Portuale	C
- Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali	C.1
- Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo	C.2

- Movimentazione e stoccaggio Ro-Ro	C.3
- Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro	C.4
- Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e rinfuse solide	C.5
- Attività di logistica	C.6
b) Funzione Industriale	I
- Riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed allestimento navale	I.1
- Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici	I.2
- Altre attività industriali, con eventuale movimentazione marittima, manipolazione e stoccaggio, di materie prime e prodotti	I.3
- Aree Industriali Ambientali	I.4
c) Funzione Portualità Allargata – Ambito Porto Vecchio ¹	A
- Direzionale	A/G
- Ricettivo	A/B
- Diportistica a carattere sportivo	A/A
- Nautica da diporto	A/C
- Portuale commerciale	A/F
- Formazione, istituti superiori e universitari, ricerca e laboratori, <i>innovation center</i> e relativi servizi (mense, biblioteche, residenze, ecc.)	A/E
- Terminal traghetti	A/H
d) Funzione Passeggeri	P
- Crociere	P.1
- Traghetti passeggeri e merci	P.2
e) Funzione portuale produttiva	PR
- Attività industriale e logistico/emporiale	PR

¹ 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), contempla all’interno della funzione “portualità allargata” (dichiarata “caratterizzante”) 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.

f) Funzione Nautica da diporto e pesca	N
- Porti, approdi per nautica da diporto	N.1
- Porti, approdi per pesca	N.2
- Diportistica a carattere sportivo	N.3
- Costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per nautica da diporto	N.4
g) Funzioni urbane	U
- Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento, ricettivo	U.1
- Balneazione e servizi connessi	U.2
- Impianti tecnologici	U.3
h) Servizi Portuali	S
- Servizi alla nave	SN
- Servizi generali	SG
- Servizi amministrativi, tecnici, di sicurezza e controllo	SA
i) Protezione degli specchi acquei	D

2. La funzione industriale I è comprensiva delle attività connesse alla produzione dei componenti, di servizi e assistenza.
3. La funzione servizi portuali S è comprensiva della funzione abitativa (caserme, residence, ecc.).
4. Le funzioni passeggeri, nautica da diporto e pesca, urbane e servizi portuali, rispettivamente P, N, U e S, sono comprensive delle attività commerciali e turistico ricettive (alberghi, pensioni, attrezzature per l'accoglienza, per la cultura, congressuali, per lo spettacolo e lo sport), integrate al servizio reso a navi traghetto, navi crociera ed imbarcazioni da diporto.
5. Le opere la cui realizzazione è consentita sono relative alle funzioni caratterizzanti e alle attività connesse; esse debbono rispettare le prescrizioni tecniche contenute nelle schede di cui alla Parte Seconda della presente normativa.
6. La condizione di multifunzionalità che accompagna l'infrastruttura portuale è espressa da due voci:
 - a. Tipo di naviglio accolto. Per ciascuna area territoriale, nella corrispondente scheda, il Piano individua il tipo di naviglio accolto relativo alla funzione caratterizzante ed il tipo di naviglio la cui accoglienza è ammissibile.

- b. Polifunzionalità. Esprime la situazione in cui le funzioni caratterizzanti l'ambito siano molteplici. E' relativa agli stati di trasformazione del porto, alle situazioni di necessità ai fini della sicurezza portuale e alle politiche gestionali flessibili.

CAPO V – L'ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Art. 13 – Il Piano Operativo Triennale

1. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 9, comma 3 della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e successive modifiche ed integrazioni, sono individuate le azioni ed i programmi di intervento da sviluppare nel triennio, al fine di assicurare il coerente perseguimento degli obiettivi fissati dal Piano Regolatore Portuale.
2. Al fine di garantire il costante monitoraggio dei programmi avviati e la loro completa rispondenza alla funzionalità delle attività portuali, il Piano Operativo Triennale è soggetto ad aggiornamento annuale.

Art. 14 – Strumenti attuativi del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale individua un'articolazione temporale in fasi, ai fini del raggiungimento della configurazione portuale proposta, in particolare una configurazione portuale di prima fase, che rappresenta la ottimale configurazione prioritaria per lo svolgimento del processo di attuazione del Piano Regolatore Portuale.
2. L'Autorità Portuale potrà procedere all'attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale attraverso appositi strumenti attuativi di intervento, quali Piani Particolareggiati, e progetti attuativi. Tali strumenti di intervento potranno essere di iniziativa pubblica e di iniziativa privata.

CAPO VI – NORME E PRESCRIZIONI TECNICHE

Art. 15 – L'interpretazione delle indicazioni del Piano Regolatore Portuale

1. I dati tecnici aventi valore prescrittivo sono relativi alla “*tipologia di intervento*” ed agli “*indici urbanistici ed edilizi*”.
2. In caso di difformità tra le indicazioni contenute nelle Schede Tecniche di cui alla Parte Seconda delle presenti Norme, e le indicazioni contenute negli elaborati grafici, prevalgono i dati e le rappresentazioni contenute nelle schede.

Art. 16 - Definizioni relative alle opere marittime

1. *Perimetro di opera marittima*: si intende il perimetro esterno di dighe, moli, banchine, ed ha sempre valore dimostrativo ed indicativo, anche in funzione della navigazione e delle modalità di accosto delle navi.
2. *Linea di massimo tombamento*: si intende la linea che non deve essere oltrepassata dalle nuove opere di banchinamento e tombamento, da realizzarsi ai fini dell’acquisizione di nuove superfici da dedicare all’operatività portuale.
3. *Superficie di massimo tombamento*: si intende la superficie complessiva massima che le nuove opere di banchinamento e tombamento potranno costruire. L’incremento di superficie che si ottiene tramite tali opere potrà avere configurazioni differenti, purché non eccedenti la linea di limite delle opere marittime.
4. *Ampiezza del canale di accesso*: misura la larghezza del canale, libero da ostacoli, che si sviluppa simmetricamente intorno alla linea che definisce la rotta ideale di accesso delle navi di dimensioni massima che accedono al porto. In prossimità dell’imboccatura portuale, il canale è rettilineo e delimitato da due linee immaginarie, parallele tra loro, una tangente l’intradosso della diga di sopraflutto, l’altra tangente l’estradosso della diga di sottoflutto.
5. *Ampiezza dei bacini di evoluzione e dei cerchi di evoluzione*: esprime la superficie del cerchio all’interno del quale possono essere svolte le manovre di modifica della rotta della nave per accedere alle banchine di accosto.
6. *Profondità massima dei fronti di accosto di banchina*: misura l’altezza del fondale sotto il livello di minima marea.
7. *Lunghezza dei fronti di accosto di banchina*: misura la lunghezza del fronte destinato all’attracco delle navi e considera le modalità di ormeggio delle navi e la distanza da lasciare tra nave e nave.

Art. 17 – Definizioni relative alle opere a terra

1. *Sedime dell'edificio*: perimetro di assetto planimetrico dell'edificio previsto in nuova costruzione.
2. *Attestamento del fronte costruito*: rappresenta la linea lungo la quale si devono attestare gli edifici.
3. *Rapporto di copertura*: si intende il rapporto, espresso in valori percentuali, tra la superficie coperta e la superficie complessiva dell'area.
4. *Altezza della costruzione*: esprime la distanza tra la quota a terra dell'edificio e l'estradosso della copertura.
5. *Distanza degli edifici dal fronte di accosto*: rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni e degli elementi decorativi) ed il filo banchina.
6. *Varco stradale doganale*: si intende un punto di selezione di accesso e di svolgimento delle procedure di controllo della documentazione delle persone e delle merci, anche in relazione al passaggio da regime internazionale comunitario ed extracomunitario delle merci a regime nazionale e viceversa.
7. *Linea e/o parco ferroviaria/o*: sede delle infrastrutture dedicate alla mobilità ferroviaria.
8. *Varco ferroviario*: si intende un punto, posto lungo la linea ferroviaria, di selezione di accesso e di svolgimento delle procedure di controllo della documentazione delle persone e delle merci, anche in relazione al passaggio da regime internazionale delle merci a regime nazionale e viceversa.
9. *Viabilità portuale*: sede delle infrastrutture dedicate ai percorsi veicolari
10. *Svincolo di accesso veicolare*: si intende il punto nel quale sono posizionati i nodi della viabilità portuale di accesso all'area o all'unità di intervento.

Art. 18 – Tipologie di intervento

1. Gli interventi consentiti dal Piano Regolatore Portuale, sia in relazione alle opere a mare che alle opere a terra, sono così definiti:

- a. manutenzione ordinaria: opere che riguardano la riparazione, il rinnovamento e la sostituzione delle finiture degli edifici e quelle necessarie ad integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti;
 - b. manutenzione straordinaria: opere e modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti anche strutturali degli edifici, nonché per realizzare ed integrare i servizi igienico-sanitari e tecnologici, sempre che non alterino i volumi e le superfici delle singole unità immobiliari e non comportino modifiche delle destinazioni d'uso;
 - c. restauro e risanamento conservativo: interventi rivolti a conservare l'organismo edilizio e ad assicurare la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo stesso, ne consentano destinazioni d'uso con essi compatibili. Comprendono il consolidamento, il ripristino e il rinnovo degli elementi costitutivi dell'edificio, l'inserimento di elementi accessori e degli impianti richiesti dalle esigenze dell'uso, l'eliminazione degli elementi estranei all'organismo edilizio;
 - d. ristrutturazione edilizia: interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti, la demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria e sagoma di quello preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica;
 - e. demolizione senza ricostruzione: interventi rivolti a ripristinare superfici scoperte;
 - f. ampliamento: interventi di estensione ed ampliamento delle superfici e delle volumetrie degli edifici esistenti;
 - g. nuova costruzione: interventi di edificazione di nuove costruzioni.
2. Per il settore del Porto Vecchio, si rimanda alla “*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).

Art. 19 – Interventi sulla viabilità stradale e ferroviaria

1. Il Piano Regolatore Portuale descrive l'assetto infrastrutturale stradale e ferroviario principale interno all'area portuale, con valore di carattere indicativo. La definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rinviata alle successive fasi di approfondimento progettuale, nel rispetto della normativa vigente (per la rete stradale, D.M. 5 novembre 2001; per la rete ferroviaria, specifiche tecniche - "Circolari" - delle Ferrovie dello Stato, successivamente recepite da Italferr e Rete Ferrovie Italiane, norme UNI e EN, ecc.).

Art. 20 – Norme di salvaguardia

1. A partire dalla data di approvazione del Piano Regolatore Portuale da parte dell'Autorità Portuale, sono da considerarsi sospesi tutti i procedimenti autorizzativi in contrasto con il Piano approvato, ancorché previsti dal vigente Piano Regolatore Portuale, incluse le successive varianti.
2. Possono invece proseguire il procedimento autorizzativo quelle opere coerenti con la strumentazione vigente, ed incluse anche nel Piano Regolatore Portuale in fase di approvazione.

PARTE SECONDA

DISCIPLINA DEI SETTORI E DELLE AREE

SCHEDE TECNICHE – STRUTTURA E CONTENUTI

Le schede tecniche della presente normativa di Piano sono articolate per settore e area omogenea e sono costituite da una parte descrittiva e prescrittiva per ciascun settore, con l'indicazione relativa all'individuazione delle aree di intervento.

Per ciascun Settore sono evidenziate le seguenti informazioni:

- localizzazione
- obiettivi generali
- funzioni principali.

Per ciascuna area omogenea, qualora funzionali alla miglior definizione dell'assetto progettuale, sono evidenziate le seguenti informazioni (ove applicabili):

- obiettivi specifici
- funzioni caratterizzanti
- funzioni ammesse
- tipologia di intervento
- indici urbanistici ed edilizi sulle superfici esistenti
- fasi e/o priorità
- criteri per la progettazione
- opere a mare

SETTORE 1 - BARCOLA BOVEDO E PORTO FRANCO VECCHIO

Per il settore 1 il Piano recepisce integralmente la “*Variante al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio*”, approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. (n.41 in data 10.10.2007).

Si riportano nel seguito alcuni aspetti di carattere generale relativi alla Variante sopra citata a titolo puramente indicativo, fermo restando che per il settore 1 – Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio fanno fede gli elaborati della Variante 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.

Localizzazione

Il Porto Franco Vecchio costituisce l’estremo limite occidentale del porto di Trieste, in cui sono collocate le strutture e gli edifici storici del porto, con la presenza di numerosi magazzini di interesse storico ed architettonico.

Il limite a nord e a nord-est è delimitato dal fascio dei binari ferroviari di servizio della stazione centrale di Trieste che rende difficili i rapporti con la retrostante area urbana; mentre il confine con le Rive restituisce il Porto Vecchio alla città.

Obiettivi generali

Il Porto Franco Vecchio rappresenta un’area storicamente portuale e che, per l’omogeneità delle caratteristiche, il pregio architettonico degli edifici e l’ampia dotazione di spazi aperti, città può assumere la funzione di cerniera tra attività portuali e urbane.

Il Porto Vecchio per le sue caratteristiche peculiari è un’area di potenziale sviluppo economico.

La totalità delle aree è sottoposta al regime demaniale marittimo e anche al regime di Punto Franco, in parte sospeso, mentre destinazione funzionale attuale dell’intero ambito è quella commerciale portuale, incentrata sul traffico di traghetti e su quello di merci varie convenzionali facenti capo all’Adriaterminal, moderna struttura di stoccaggio delle merci in

fregio alla banchina che contermina sul lato mare il tombamento dell'originario specchio acqueo compreso fra Molo I e Molo II.

Alle attività di carattere portuale commerciale si affiancano altre attività compatibili o affini, che utilizzano, seppur parzialmente, i magazzini del Porto Vecchio e che prefigurano un processo da tempo in atto di riconversione e ammodernamento della funzione portuale commerciale, tendente ad un rinnovato modello di "città-porto", mediante l'apporto di ulteriori e complementari attività di "portualità allargata" caratterizzanti il riuso urbano del territorio e basate sul recupero del fronte mare, sul modello di analoghe iniziative in corso ed attuate in molti porti.

La funzione commerciale portuale coesiste con la funzione di portualità allargata, con la quale si integra nell'utilizzo degli spazi e delle imponenti strutture delle quali si prevede la riqualificazione tipica delle aree dismesse dei vecchi porti, aventi in generale grande 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 "*Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio*":

- individua la delimitazione di trasformazione dell'ambito portuale del Porto Vecchio;
- stabilisce le linee di trasformazione da perseguire;
- concorre alla programmazione degli interventi infrastrutturali esterni all'ambito portuale del Porto Vecchio, ritenuti necessari alle sue previsioni (innesti portuali);
- definisce per ogni comparto funzionale, accanto alla funzione principale "commerciale portuale", le funzioni complementari o comunque funzionali allo sviluppo dell'attività principale;
- specifica i modi di intervento per ogni singolo edificio, o magazzino, esistenti (Unità Minime di Intervento) localizzate nel "*sottoambito di completamento*" (vedi successiva area 2) e per le singole aree di nuova edificazione (Lotti Minimi di Intervento) localizzate nel "*sottoambito di espansione*" (vedi successiva area 1).

La Variante si configura come ampliamento della destinazione d'uso consentita dal piano portuale vigente, cioè della funzione "*portuale commerciale*", in quanto prevede l'insediamento anche di altre funzioni "*purchè complementari o comunque di supporto allo sviluppo della funzione commerciale portuale*", individuate sulla base di una ricognizione di vari casi internazionali di aree con lo stesso medesimo regime giuridico del porto triestino

Funzioni principali:

- Direzionale A/G
- Ricettivo A/B
- Diportistica a carattere sportivo A/A
- Nautica da diporto A/C
- Portuale commerciale A/F
- Formazione, istituti superiori e universitari, ricerca e laboratori,
innovation center e relativi servizi (mense, biblioteche, residenze, ecc.) A/E
- Terminal traghetti A/H
- Protezione degli specchi d'acqua D

SETTORE 2 - PORTO DOGANALE E RIVE

Localizzazione

E' il settore che occupa una posizione strategica rispetto alle relazioni tra città e porto, lungo il quale, nel fronte verso ovest della città, sono collocati i luoghi e gli edifici più rappresentativi della città di Trieste (Piazza Unità d'Italia, Piazza Venezia e il Canale Grande, solo per citare i più importanti) e, di conseguenza, ormai in gran parte recuperato a funzioni di tipo urbano.

Si tratta di una fascia costiera dell'estensione di circa 1 km, fra il Punto Franco Vecchio e il Punto Franco Nuovo, denominata Rive, imperniata sull'asse viario costiero denominato Corso Cavour, Riva 3 Novembre, Riva per l'Italianità, Riva N. Sauro, Riva T. Gulli, Riva Grumula, Via O. Augusto. E' quindi un'area sostanzialmente di transito dal punto di vista portuale e, dal punto di vista urbano, di affaccio ricreativo e di circolazione intensa per la prossimità con il centro cittadino.

Obiettivi generali

Il litorale che comprende il Porto Doganale e le Rive si caratterizza quale ambito di interconnessione città-porto, dedicato a funzioni urbane (attività terziarie e ricettive) in aggiunta alle funzioni portuali tradizionali di terminal passeggeri (Stazione Marittima per navi crociera e servizi mediante aliscafi di collegamento con Istria e Croazia) e di porto turistico (bacino della Sacchetta per navigazione da diporto).

Caratterizza questo settore 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 "fronte mare" (*waterfront redevelopment*), sul modello di analoghe iniziative in corso ed attuate in molti porti storici nazionali ed esteri.

Nel settore sono già presenti, integrate con le funzioni portuali passeggeri e le funzioni urbane, attività a carattere prevalentemente terziario e commerciale (attività di sviluppo economico, attività turistiche, commerciali e di intrattenimento, attività diportistiche, attività espositive, culturali, sportive, ricreative e per il tempo libero).

Nel quadro di una decisa integrazione porto-città e di una fruibilità per funzioni di portualità allargata estesa, gli interventi di Piano, unitamente alle previsioni contenute nel PRGC del Comune di Trieste, si propongono di raggiungere i seguenti obiettivi:

- valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano, offerte dalle infrastrutture esistenti, attraverso opportuni interventi, condivisi ed in grado di mobilitare risorse da parte di entrambi i soggetti;
- realizzare i necessari innesti città-porto, riqualificando da un punto di vista urbano aree soggette alla giurisdizione portuale, ma ormai da tempo estranee ad usi portuali commerciali, prevedendo in esse funzioni che non pregiudicano, ma anzi valorizzano, la fruibilità e godibilità del territorio da parte dei cittadini (Rive interamente recuperate ad usi urbani e terminal crociere al Molo Bersaglieri);
- incrementare la fruibilità da un lato da parte dei residenti e dei visitatori “da terra”, dall’altro da parte dei turisti “da mare”, anche attraverso interventi infrastrutturali realizzazione di parcheggi interrati, ecc.;
- risolvere l’assetto urbano delle Rive, oltre alla regolamentazione di tutti quei tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero, individuando un modello di sviluppo coerente con gli interessi portuali ed urbani;
- potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrato sulla stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili.

Funzioni principali:

- | | |
|--|-----|
| - Crociere | P.1 |
| - Porti, approdi per nautica da diporto | N.1 |
| - Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento | U.1 |
| - Balneazione e servizi connessi | U.2 |
| - Servizi portuali | S |
- (sede Forze di Polizia e strutture al servizio delle imbarcazioni)

AREA 1 – PORTO DOGANALE

Obiettivi specifici

All'interno di quest'area il piano prevede l'allungamento del Molo Bersaglieri di circa 150 metri e in una seconda fase l'allargamento di 15 metri lato nord, al fine di disporre di fondale più elevato e consentire l'attracco alle moderne navi da crociera, fino a raggiungere una larghezza complessiva di 100 metri e un'estensione di nuovo piazzale di circa 15.000 mq.

Il nuovo fronte di banchina verrà realizzato su un fondale di 10-12 metri.

Al Molo Bersaglieri è situata la Stazione Marittima: parte del corpo dell'edificio è dedicato a centro congressi, parte a vera e propria stazione marittima. In testata al molo è ubicato il magazzino 42 (circa 2.600 mq).

Si prevede la ristrutturazione della Stazione Marittima a nuovo terminal crociere, e la ristrutturazione e riconversione funzionale del magazzino 42, edificio principale per le attività operative di imbarco/sbarco passeggeri.

Funzioni caratterizzanti

- | | |
|--|-----|
| - Crociere | P.1 |
| - Porti, approdi per nautica da diporto | N.1 |
| - Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento | U.1 |

Funzioni ammesse

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purchè direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti. Inoltre, vengono previste attività congressuali, fieristiche e ricreative.

Tipologia di intervento

Sono ammessi tutti i tipi di intervento

Per quanto riguarda gli edifici vincolati presenti (Stazione marittima e magazzino n° 42), sono consentiti interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, anche con la possibilità di ampliamento e nuova costruzione.

In caso di interventi di realizzazione di nuovi edifici e di ampliamento di edifici esistenti, dovrà essere prestata particolare attenzione affinché essi siano in grado di valorizzare la presenza degli edifici vincolati.

Fasi e/o priorità

Nell'assetto di piano di breve periodo è prevista la realizzazione di un terminal al Molo Bersaglieri, allungando ed allargando verso sud il molo stesso e potenziando la Stazione Marittima, attrezzato alla ricezione delle grandi navi, al fine di dotare il porto di un efficiente ed attrattivo terminal crociere.

Criteri per la progettazione:

- Sono previsti interventi finalizzati alla sistemazione delle aree libere per migliorarne la fruizione pedonale per i cittadini e per gli utenti delle aree portuali, unitamente alla possibilità di inserire spazi ed aree a verde, con funzioni ambientali e paesaggistiche, ricreando nuove relazioni con il fronte urbano (Terminal crociere al Molo Bersaglieri).
- Particolare attenzione dovrà essere riservata alla creazione di adeguati spazi e percorsi per il traffico di mezzi che accedono alla stazione marittima, nel rispetto delle esigenze di Port Security, oltre alla creazione di adeguate quote di parcheggi a servizio delle attività previste (Terminal crociere al Molo Bersaglieri)
- Distanze degli edifici dal fronte di accosto = all'esistente

Opere a mare

Terminal crociere al Molo Bersaglieri:

- Lunghezza accosti (fase finale) 330 m
- Profondità massima dei fondali di accosto 12 m
- Tipo di naviglio accolto Navi da crociera

Nota: In seguito alle intese raggiunte con il Comune di Trieste con deliberazione consiliare n.36 di data 27 aprile 2009 l'Autorità Portuale di Trieste si impegna a recepire il seguente punto:

- la previsione di un collegamento ciclabile che colleghi la stazione di Campo Marzio all'attuale area prospiciente il Canale di Ponte Rosso, sulla base dello studio di

fattibilità “Fascia d’ingombro dell’itinerario Ciclabile in zona demaniale marittima” nell’intesa che il Comune di Trieste garantisca la sicurezza degli utilizzatori del collegamento ciclabile con particolare riguardo alla potenziale interferenza con le attività che si svolgeranno sul molo Bersaglieri.

AREA 2 – BACINO DELLA SACCHETTA E MOLO F.LLI BANDIERA

Obiettivi specifici

L’area della Sacchetta è dedicata alla nautica da diporto e pesca sportiva, mentre presso il Molo Fratelli Bandiera sono ubicati servizi portuali, ma anche centri sportivi, stabilimenti di balneazione. L’intero settore è quindi in gran parte recuperato a funzioni di tipo urbano.

La particolare conformazione dell’area, costituita dalla striscia di territorio compresa fra l’asse stradale costiero e il mare, piuttosto stretta ed irregolare, un fronte mare in parte libero e in parte adibito a porto turistico, offre opportunità di intervento anche attraverso i seguenti interventi:

- realizzazione di un porto turistico al Lido, dell’estensione di circa 18.000 mq, 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;
- interventi di valorizzazione, di recupero e restauro conservativo degli edifici di interesse storico esistenti (ex-Magazzino vini, Lanterna ed aree circostanti).

Funzioni caratterizzanti

- | | |
|--|-----|
| - Porti, approdi per nautica da diporto | N.1 |
| - Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento | U.1 |
| - Balneazione e servizi connessi | U.2 |
| - Servizi portuali
(sede Forze di Polizia e strutture al servizio delle imbarcazioni) | S |

Funzioni ammesse

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purchè direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento:

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento, compreso l'ampliamento di edifici esistenti e la nuova costruzione.
- Per quanto riguarda gli edifici vincolati presenti nell'area (Pescheria, Lanterna e bagni Ausonia), sono consentiti interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo.
- In occasione di interventi da effettuarsi nelle aree circostanti ai suddetti edifici, dovrà essere prestata particolare attenzione affinché essi siano in grado di valorizzare la presenza degli edifici vincolati.

Criteri per la progettazione

- Sono previsti interventi finalizzati al recupero ed alla valorizzazione del fronte porto-città lungo il percorso Riva Gulli, Riva Grumula e via Ottaviano Augusto, con la creazione di un lungomare urbano e pedonale, unitamente alla creazione di adeguati spazi verdi, in continuità e coerenza con quanto previsto nel tratto precedente del percorso lungo le Rive.
- E' prevista la sistemazione a lungomare pedonale delle rive che circondano il Bacino della Sacchetta.
- E' prevista la sistemazione a lungomare pedonale del Molo F.lli Bandiera, in continuità con quanto previsto nel Bacino della Sacchetta, e l'integrazione con l'utilizzo balneare e per diporto sportivo delle acque del lido.

Opere a mare

Sistemazione fronte urbano e sistemazione del Bacino della Sacchetta

- Profondità massima dei fondali di accosto -3 m
- Tipo di naviglio accolto Barche da diporto a vela e a motore

Molo F.lli Bandiera

- Profondità massima dei fondali di accosto -3 m
- Tipo di naviglio accolto Barche da diporto a vela e a motore

SETTORE 3 - RIVA TRAIANA E PORTO FRANCO NUOVO

Localizzazione

E' il settore collocato in posizione centrale rispetto all'intero Porto di Trieste, in cui vi è anche la maggior ricchezza ed articolazione di attività e funzioni esistenti e previste, legate all'attività commerciale ed emporiale del porto. È anche settore di separazione tra città e porto, in cui le relazioni si verificano solo in corrispondenza dei varchi portuali stradali e ferroviari.

Si caratterizza per la posizione strategica, compreso tra le Rive, settore con funzioni prevalentemente urbane e l'Arsenale San Marco, settore con funzioni industriali ed urbane, in cui sono anche collocati due varchi portuali stradali.

L'accesso al settore è consentito a diverse *handling category* – contenitori, merci convenzionali, Ro Ro merci e misti, rinfuse – ed avviene attraverso il Canale Nord, con una limitazione all'accesso per le navi con pescaggio superiore ai 14 metri.

Obiettivi generali

Il settore vede una presenza pressoché esclusiva della funzione commerciale.

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

- conferma delle funzioni assunte dalle aree del Porto Franco Nuovo, ed eventuale ricollocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato;
- potenziamento del sistema esistente dei terminali, al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali;
- recupero della funzione emporiale, nell'ambito di attività di logistica integrata, con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna concezione;
- sviluppo e crescita della funzione passeggeri, peraltro presente fino al 2004 con i servizi di traghetto misto merci e auto al seguito di collegamento con la Grecia, operati all'ormeggio 57 (lato sud radice Molo VII);
- riconversione della Riva Traiana a zona dedicata al traffico Commerciale Multipurpose con il trasferimento del traffico ro-ro in zona ex Aquila.

Per le funzioni commerciali sono previste destinazioni d'uso prevalenti: al terminale di Riva Traiana per il traffico Ro-Ro merci; ai Molo V, Riva VI, Molo VI e Riva VII per la

movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali e al Molo VII per contenitori e traghetti; tali destinazioni, ad eccezione del Molo VII, non escludono nell'area comprendente la Riva Traiana, il Molo V, il Molo VI e la Riva VII, una certa promiscuità delle tipologie di operazione/multifunzionalità del porto, riguardante merci varie convenzionali e Ro-Ro, nel senso che le caratteristiche tecniche ne consentono la destinazione sia a merci convenzionali, che a traffico specializzato di tipo ferry e Ro-Ro.

Nel settore sono previste anche le attività “*emporiali*”, con particolare riferimento alle attività di “*distripark*” a servizio del traffico container del Molo VII (riempimento, vuotatura, *groupage*, ecc.).

Sono previsti i seguenti interventi per le attività terminalistiche ed emporiali:

- conservazione ammodernamento e razionalizzazione delle infrastrutture esistenti, con realizzazione di nuove banchine a servizio delle funzioni attuali e previste, mediante ampliamento, allungamento e tombamento, secondo fasi successive, dei bacini compresi tra il Molo V, il Molo VI e il Molo VII, e mediante il prolungamento e l'allargamento della riva nord del Molo VII;
- riqualificazione dell'intero layout dei piazzali retrostanti le banchine e delle sovrastrutture, ormai obsoleti ed inadeguati alle moderne esigenze dei traffici, con il reperimento di nuove aree libere, e con la previsione della demolibilità ed eventuale ricostruzione e/o ristrutturazione di vecchi magazzini esistenti.

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

Funzioni principali:

- | | |
|---|-----|
| - Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo | C.2 |
| - Movimentazione e stoccaggio Ro-Ro | C.3 |
| - Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro | C.4 |
| - Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e rinfuse solide | C.5 |

- Attività di logistica C.6
- Traghetti passeggeri e merci P.2
- Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali C.1

AREA 1 – RIVA TRAIANA

Obiettivi specifici

All'interno di quest'area di sviluppo, il Piano affronta con adeguata attenzione l'aspetto dei settori trasporto Ro-Ro, in relazione allo sviluppo dell'interscambio soprattutto fra aree e mercati penalizzati dalla inadeguatezza del collegamento terrestre alternativo e che già hanno sviluppato forme organizzative estremamente efficaci (traffico extra-comunitario da e per la Turchia).

Funzioni caratterizzanti

- Movimentazione e stoccaggio Ro-Ro C.3

Funzioni ammesse

- Servizi Portuali S

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purchè direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Criteri per la progettazione

- I manufatti a servizio dell'attività di terminal Ro-Ro dovranno essere localizzati in prossimità del varco stradale, individuando percorsi stradali definiti e collegati con le aree di sosta dedicate.
- Ogni struttura edilizia di nuova costruzione dovrà rispettare una distanza minima dal filo banchina di trenta metri.

- Nel caso di realizzazione di nuove strutture dovrà essere garantita una superficie adeguata da destinare a sosta veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali.

AREA 2 – PORTO FRANCO NUOVO – MOLO V – MOLO VI

Obiettivi specifici

Per le merci convenzionali l'esame della situazione attuale evidenzia:

- la vetustà ed obsolescenza dei magazzini che condiziona l'operatività del terminal del Molo V e Molo VI, penalizzati dalla scarsità di aree attrezzate a terra;
- la carenza di spazi adeguati e modernamente attrezzati per la movimentazione delle merci convenzionali (spazi di deposito e distripark), attualmente elemento di freno allo sviluppo di questa importante categoria merceologica, ad alto valore aggiunto;
- la necessità di spazi, adeguatamente attrezzati e raccordati, obiettivo che diventa critico per città come Trieste che si sviluppano su aree non pianeggianti e con densità insediative elevate.

Per quest'area le proposte di Piano consentono di raggiungere i seguenti obiettivi:

- razionalizzazione ed ammodernamento delle infrastrutture a supporto delle attività di movimentazione ed emporiali al Molo V e al Molo VI, anche in rapporto con le ipotesi di riordino del settore Ro-Ro, mediante il reperimento di nuove aree libere retrostanti le banchine e l'espansione a mare e/o demolizione di magazzini esistenti;
- valorizzazione dell'esistente, laddove dotato dei requisiti necessari per operare efficacemente in prospettiva, e razionalizzazione degli spazi operativi creando una più diffusa distribuzione di aree libere di manovra e stoccaggio, eventualmente disponibili per la realizzazione di nuovi e moderni edifici di deposito e servizio, in accordo con le esigenze della logistica integrata.

Il piano prevede l'allungamento e l'allargamento dei moli esistenti con la creazione anche di attracchi Ro-Ro, inoltre si prevedono tombamenti del bacino compreso tra i moli, eseguito per fasi successive fino alla completa unione dei moli:

- per il Molo V si prevede un allungamento ed un allargamento a sud, viene previsto un dente per attracco Ro-Ro alla radice sud del Molo.

- il Molo VI viene allargato a nord e allungato in due fasi successive. Inoltre, alla radice del Molo VI viene previsto un doppio attracco Ro-Ro.
- nel bacino compreso tra i Moli così modificati si prevedono tre ampliamenti realizzati tramite tombamenti successivi, fino alla possibilità di giungere alla completa unione dei due moli.

Funzioni caratterizzanti

- Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro C.4
- Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e rinfuse solide C.5
- Attività di logistica C.6
- Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali C.1

Funzioni ammesse

- Servizi Portuali S

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purché direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Fasi e/o priorità

Nella configurazione di breve periodo sono previste opere di ammodernamento delle strutture di stoccaggio e la creazione di moderne aree anche coperte, compresi gli interventi di allungamento ed ampliamento dei due moli V e VI.

Criteri per la progettazione

- Nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione dovrà essere garantita una superficie adeguata da destinare a sosta veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali.

Opere a mare

Molo V

- Lunghezza accosti (fase finale) 370 m

Funzioni caratterizzanti

- Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo C.2
- Traghetto passeggeri e merci P.2
- Attività di logistica C.6

Funzioni ammesse

- Servizi Portuali S

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purché direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Fasi e/o priorità

Nell'assetto di piano di breve periodo, è prevista la realizzazione di una prima espansione, corrispondente al prolungamento del Molo VII di circa 400 m, al fine di garantire un'operatività adeguata al traffico container; inoltre, viene previsto l'ampliamento a nord del molo con la realizzazione dell'attracco Ro-Ro.

Criteri per la progettazione

- Ogni struttura edilizia di nuova costruzione dovrà osservare una distanza minima dal filo banchina di cento metri e disporre di adeguati spazi dedicati per la sosta dei veicoli commerciali.
- Nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione dovrà essere garantita una superficie adeguata da destinare a sosta veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali.

Opere a mare

Allargamento a nord (prima del riempimento del bacino Molo VI-Molo VII)

- Lunghezza accosti 650 m
- Profondità massima dei fondali di accosto -13 m
- Tipo di naviglio accolto Navi porta container

Riempimento bacino Molo VI-Molo VII

- Lunghezza accosti 400 m
- Profondità massima dei fondali di accosto -12 m
- Tipo di naviglio accolto Navi general cargo, navi Ro-Ro

Prolungamento del Molo VII

- Lunghezza accosti esistenti (lato sud) 750 m
- Lunghezza nuovi accosti (lato nord + lato sud) 1600 m
- Profondità massima dei fondali di accosto -18 m
- Tipo di naviglio accolto Navi porta container

Allargamento con attracco Ro-Ro del Molo VII – Riva Sud

- Lunghezza accosti 560 m
- Profondità massima dei fondali di accosto -13 m
- Tipo di naviglio accolto Traghetti

SETTORE 4 - ARSENALE SAN MARCO, SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA E MOLO VIII

Localizzazione

Il settore si colloca in un'area in posizione defilata rispetto al bacino acqueo portuale, compreso tra due settori in cui sono concentrate la maggior parte delle attività commerciali ed industriali del porto.

E' delimitata a nord dal tracciato della rete ferroviaria e dalla rete viabilistica esistente e di progetto (Grande Viabilità Triestina e viabilità portuale), che creano quindi una barriera fisica alle relazioni con la parte retrostante della città.

Di particolare rilevanza, nella zona dell'Arsenale San Marco è la presenza di edifici di valore storico ed artistico, tra cui la Torre dei Lloyd, oltre all'impianto planimetrico dei bacini e degli accosti.

Obiettivi generali

Il settore vede attualmente la presenza significativa di funzioni che caratterizzano in misura rilevante le aree portuali: funzioni commerciali sono localizzate in corrispondenza dello Scalo Legnami, funzioni industriali in corrispondenza della Ferriera di Servola e dell'Arsenale, e funzioni urbane in corrispondenza dell'impianto di depurazione acque del Comune di Trieste in adiacenza allo Scalo Legnami.

L'articolazione funzionale proposta dal Piano prevede, come scelta fondamentale, l'insediamento delle attività portuali commerciali in nuovi bacini di espansione, meglio dotati dal punto di vista infrastrutturale, dotati di nuovi accosti, nonché di aree retrostanti di movimentazione e deposito merci e di adeguata viabilità di accesso, oltre che la conferma delle funzioni attuali dell'area dello Scalo Legnami.

La realizzazione della Piattaforma Logistica, in posizione mediana fra il Molo VII e la Ferriera di Servola, contigua e in prosecuzione verso sud del Punto Franco Scalo Legnami, rappresenta il punto di partenza ottimale e necessario per la naturale espansione del porto in direzione sud/est, mentre il Molo VIII rappresenta il punto di arrivo della massima espansione lato mare destinata alla funzione commerciale.

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 Piano ha come obiettivo la conservazione dell'attuale assetto delle funzioni di cantieristica e riparazione navale e il mantenimento della funzione industriale con adeguati spazi, in particolare nel settore "Arsenale San Marco", area della cantieristica e dei bacini di riparazione navale.

Per questo settore il Piano prevede di perseguire i seguenti ulteriori obiettivi:

- razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori, in particolare, o con opere integrative e migliorative da realizzare nell'area stessa (ex Gaslini) o individuando una nuova zona per il mercato ittico ed i relativi ormeggi
- realizzare, all'estremità meridionale dell'attuale area della Ferriera, il Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale il Piano prevede la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste.

Tra gli interventi di Piano è prevista la predisposizione del canale di accesso asservito al Molo VIII e utilizzato anche da quota parte delle navi portacontenitori che, pur dirette al Molo VII, in conformità all'ordinanza di navigazione in porto, non potranno utilizzare il canale di accesso nord: pertanto, sarà predisposto un bacino di evoluzione, di circa 600 metri di diametro, pari all'incirca ad 1,5 volte la lunghezza delle più grandi navi portacontainer, adatto alle manovre delle navi dirette al Molo VIII e uniformato a quota – 18 metri.

Funzioni principali:

- Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo C.2
- Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro C.4
- Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e rinfuse solide C.5
- Riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed

allestimento navale	I.1
- Altre attività industriali, con movimentazione marittima di materie prime e prodotti	I.3
- Impianti tecnologici	U.3
- Porti, approdi per pesca	N.2
- Servizi Portuali	S
- Attività commerciali logistiche/emporiali ed industriali	PR

AREA 1 – ARSENALE SAN MARCO

Obiettivi specifici

Il settore Arsenale Triestino San Marco, comprendente aree in parte demaniali e in parte di proprietà, ospita varie attività e insediamenti:

- bacini e relativi moli di allestimento;
- industria delle riparazioni e costruzioni navali e delle lavorazioni meccaniche;
- servizio di rimorchio delle navi;
- sede Autorità Portuale;
- industria siderurgica di produzione di tubi in ghisa sferoidale.

L'intreccio estremamente articolato di proprietà, la specializzazione delle infrastrutture a mare, non facilmente riconvertibili ad altri usi, l'assoluta scarsità di aree a terra, che rende anche tortuoso e complicato l'attraversamento, suggeriscono il mantenimento delle attuali funzioni portuali industriali, caratterizzate da una conversione sempre più marcata della destinazione d'uso da portuale industriale cantieristica a portuale industriale produttiva.

Funzioni caratterizzanti

- Riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed allestimento navale	I.1
- Altre attività industriali, con movimentazione marittima di materie prime e prodotti	I.3
- Porti, approdi per pesca	N.2

Funzioni ammesse

- Servizi portuali

S

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purchè direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento

- Per quanto riguarda gli edifici vincolati presenti nell'area (Torre Lloyd ed edifici circostanti), sono consentiti solo interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo. In occasione di interventi da effettuarsi nelle aree circostanti ai suddetti edifici, dovrà essere prestata particolare attenzione ad attuare interventi integrati, in grado di esaltare il valore storico ed architettonico degli edifici vincolati.
- Per gli altri edifici esistenti sono ammessi tutti i tipi di intervento.
- Ai fini di consentire una coerente attuazione delle previsioni di piano e la realizzazione delle infrastrutture in progetto, è consentita l'attuazione di interventi di demolizione e ricostruzione delle superfici esistenti, con conferma delle quantità esistenti, unitamente alla possibilità di prevedere una diversa distribuzione delle superfici esistenti.

AREA 2 – SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA E MOLO VIII

Obiettivi specifici

Sono due diversi interventi che caratterizzano quest'area così estesa: il primo relativo alla realizzazione della Piattaforma Logistica e del Molo VIII, e il secondo riguardante la realizzazione del Centro Operativo Servizi.

Il Piano conferma la destinazione d'uso commerciale portuale dell'area del Punto Franco Scalo Legnami, e prevede un potenziamento della stessa funzione mediante una consistente espansione a mare nell'area compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola, da effettuarsi in due stadi operativi:

- al primo è prevista – in due fasi – la Piattaforma Logistica che risponde alla duplice esigenza di dotare il porto di un moderno terminal multipurpose, fornito di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e 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 dell'intero porto, estendendo i lavori avviati in prosecuzione dell'attuale banchina verso sud-ovest, e successivamente raccordando la cassa di colmata precedente all'esistente banchina della Ferriera di Servola. Il nuovo terminal, di cui l'Autorità Portuale dispone già oggi di un progetto preliminare approvato dal CIPE, compatibile con l'espansione del depuratore urbano delle acque reflue ACEGAS, prevede l'insediamento integrato e graduale delle seguenti funzioni principali:

- - terminali per merci convenzionali e "multipurpose"
 - - terminale Ro-Ro
 - - terminale "Autostrade del Mare"
- al secondo, in tre fasi, è prevista un'ulteriore espansione a mare, a costituire il nuovo sporgente Molo VIII, parallelo al molo VII, destinato a traffico contenitori. E' individuata una "linea di massimo tombamento" corrispondente alla sua massima superficie realizzabile, anche se il lay-out finale relativo alla movimentazione interna delle merci, sarà studiato in relazione all'evoluzione del traffico ed alle sue esigenze. Il Molo VIII 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.

Rientra in quest'opera parte dell'area demaniale su cui è insediata la Ferriera di Servola, area che dovrà essere sottoposta a interventi di recupero ambientale.

I nuovi terminali portuali del Molo VIII richiedono una nuova infrastruttura stradale dedicata: è previsto un nuovo collegamento stradale lungo il percorso Piattaforma Logistica/Molo VIII – Grande Viabilità Triestina, realizzato attraverso un asse stradale in parte in superficie e in parte in galleria artificiale al fine di garantire la continuità tra la banchina e il retroterra, al servizio delle attività esistenti e previste, separato dalla viabilità urbana, sgravando di conseguenza l'area urbana.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria il Piano prevede un potenziamento, mediante incremento della lunghezza e peso dei treni, e incremento della sagoma, del raccordo ferroviario nell'intero tratto Aquilinia - Trieste Campo Marzio.

E' prevista inoltre la creazione di un nuovo parco ferroviario a servizio delle aree del futuro Molo VIII.

Per quanto riguarda i servizi tecnico-nautici, allo stato di fatto i servizi che si svolgono nell'area portuale sono l'ormeggio, il rimorchio e il pilotaggio, i Vigili del Fuoco, suddivisi all'interno dell'ambito portuale (al Molo F.lli Bandiera l'ufficio centrale operativo, al Porto Franco Vecchio il servizio rimorchiatori e i Vigili del Fuoco, al Molo Bersaglieri la sede del gruppo ormeggiatori). Essi sono considerati servizi di pubblico interesse e la loro fornitura è affidata, sotto la generale supervisione e il controllo delle Autorità marittime, anche a organizzazioni private che operano in regime di esclusiva.

Il Piano prevede la rilocalizzazione 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, con l'obiettivo di creare significative sinergie.

Funzioni caratterizzanti

- | | |
|---|-----|
| - Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo | C.2 |
| - Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro | C.4 |
| - Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e rinfuse solide | C.5 |
| - Impianti tecnologici | U.3 |
| - Servizi Portuali | S |
| - Attività commerciali logistiche/emporiali ed industriali | PR |

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purché direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Funzioni ammesse

- | | |
|---|-----|
| - Altre attività industriali, con eventuale movimentazione marittima, manipolazione e stoccaggio, di materie prime e prodotti | I.3 |
|---|-----|

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Fasi e/o priorità

Nell'assetto di piano di breve periodo, è prevista la realizzazione di un nuovo terminal multipurpose - piattaforma logistica – adatto alla movimentazione di merci convenzionali, per potenziare le funzioni commerciali, dotato di adeguate aree di stoccaggio, anche coperte.

Criteri per la progettazione

- I manufatti a servizio dell'attività di terminal container e terminal multipurpose dovranno essere localizzati individuando percorsi stradali definiti e collegati con le aree di sosta dedicate.
- Ogni struttura edilizia di nuova costruzione dovrà rispettare una distanza minima dal filo banchina di cento metri (terminal container) e di cento metri (terminal multipurpose).
- La struttura edilizia di nuova costruzione – Centro operativo servizi portuali - dovrà disporre di adeguati spazi dedicati alla sosta dei veicoli di servizio e del personale operativo.
- Nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione dovrà essere garantita una superficie adeguata da destinare a sosta veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali.

Opere a mare

Piattaforma Logistica

- Lunghezza accosti 1300 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 14 m
- Tipo di naviglio accolto Navi general cargo e Ro-Ro

Terminal multifunzionale Molo VIII.

- Lunghezza accosti (fase finale, inclusa testata) 3150 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 18 m
- Tipo di naviglio accolto Navi portacontainer, portarinfuse e Ro-Ro

Centro Operativo servizi portuali

- Lunghezza accosti 600 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 10 m
- Tipo di naviglio accolto Rimorchiatori e navi di servizio.

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

Localizzazione

E' il settore più esteso dell'intero ambito portuale e costituisce, di fatto, l'estremo limite est del sistema di attività commerciali ed industriali del porto triestino: infatti, è compreso fra il settore della Ferriera di Servola e il Litorale di Muggia, in cui ritorna a prevalere il sistema di relazioni urbane tra porto e città.

Costituiscono confine nella parte a nord le infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti e le attività industriali ed artigianali che caratterizzano le aree retrostanti il Canale Industriale e la Valle delle Noghere.

Aspetto particolarmente importante e delicato è quello relativo alla presenza consistente di aree che presentano evidenti problematiche di carattere ambientale, oppure aree bonificate e/o da bonificare, oppure dismesse e sottoutilizzate da ripensare, che rappresentano opportunità importanti per lo sviluppo futuro del porto.

Obiettivi generali

Le aree del settore sono attualmente utilizzate per lo svolgimento di diverse attività portuali: attività di stoccaggio temporaneo di grezzo e derivati sono localizzate nel Punto Franco Oli Minerali e, parzialmente, nelle aree del Canale Industriale, funzioni industriali sono localizzate in fregio allo stesso Canale Industriale.

Vi è la presenza di alcune funzioni a carattere urbano a servizio del Comune di Trieste, quali l'impianto di incenerimento rifiuti e il depuratore acque all'imboccatura del Canale Industriale, lato nord.

Infine, nell'area di Valle delle Noghere, destinata dal PRGC di Muggia ad uso prevalentemente produttivo, si concentrano insediamenti del settore della grande distribuzione. Nella stessa area, lato mare, è anche collocata, ad est dello sbocco del Rio Osopo, un'area destinata alle attività nautiche.

Nell'articolazione funzionale di piano, le attività portuali commerciali sono localizzate sia nelle aree in fregio al Canale Industriale sia nell'area in fregio al canale di navigazione sud da

recuperare a mare a valle dell'area ex-Aquila, attrezzata a terminal per l'insediamento di attività a carattere portuale commerciale (Ro-Ro).

In tal modo si attua uno spostamento del baricentro delle attività portuali commerciali verso Sud (verso il vallone di Muggia): la migliore accessibilità stradale, le caratteristiche e la vocazione del territorio, il recupero di aree dismesse che tali siti consentono, le considerazioni relative alla razionalizzazione dell'assetto complessivo del porto, ecc. sono tutti elementi concordi nel privilegiare questo orientamento.

Il Piano Regolatore Portuale assegna alla funzione industriale ampie estensioni territoriali, in corrispondenza delle seguenti zone:

- Punto Franco Oli Minerali – area ex-Esso, storico insediamento dell'attività di transito del greggio destinato alle raffinerie del Centro Europa e deposito di prodotti petroliferi destinati alla distribuzione nell'entroterra, in cui si conferma la linea di banchinamento prevista dal PRG vigente, creando in tal modo un'ampia area disponibile per l'ampliamento dell'esistente insediamento e nuovi insediamenti di attività a carattere portuale industriale omogenee con quelle già presenti (funzione petrolifera e in generale energetica);
- Area ex-Aquila, in cui il Piano prevede la destinazione d'uso a polo ambientale, per il trattamento di terreni e fanghi inquinati, di un'area interessata da specifico progetto per il quale è in avanzata fase la procedura di valutazione di impatto ambientale;
- Canale Industriale, in cui il Piano conferma e rafforza la vocazione esistente.

In sintesi per questo settore, così ampio ed articolato, il Piano prevede di perseguire i seguenti obiettivi:

- insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche, sgravando quindi l'area urbana dal traffico operativo e meglio dotate dal punto di vista infrastrutturale (nuovo terminal Ro-Ro a valle dell'area ex-Aquila, direttamente raccordato al nuovo collegamento stradale Lacotisce-Rabuiese);
- attenzione all'attività industriale portuale – oltre che assecondando la tenuta e le concrete iniziative delle attività industriali di dimensione medio piccola, anch'esse in fase di evoluzione verso caratteristiche più marcatamente commerciali (Canale Industriale) – anche salvaguardando le opportunità di sviluppo di nuovi insediamenti industriali, fra i quali si segnala il polo ambientale per il trattamento di materiali

inquinanti in area ex-Aquila, e valorizzando le opportunità offerte dalle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex-Esso, precedentemente deposito di prodotti petroliferi, ed ex-Aquila, precedentemente sede di raffineria);

- miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali, di cui beneficeranno sia i terminali esistenti, che le nuove infrastrutture operative ed a cui corrisponderanno significativi benefici per la mobilità urbana.

Il banchinamento di tutte queste aree è funzionale al conseguimento di un ulteriore obiettivo, e cioè quello della conterminazione dell'area a terra retrostante che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIIN) di Trieste, evitando lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinante.

Funzioni principali:

- | | |
|--|-----|
| - Movimentazione e stoccaggio Ro-Ro | C.3 |
| - Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro | C.4 |
| - Attività di logistica | C.6 |
| - Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici | I.2 |
| - Altre attività industriali, con movimentazione marittima, manipolazione e stoccaggio di materie prime e prodotti | I.3 |
| - Aree Industriali Ambientali | I.4 |
| - Costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per nautica da diporto | N.4 |
| - Impianti tecnologici | U.3 |
| - Attività commerciali logistiche/emporiali ed industriali | PR |

AREA 1 – PUNTO FRANCO OLI MINERALI ED AREA EX-ESSO

Obiettivi specifici

Si tratta di un'area di sostanziale separazione e quindi le relazioni con la città si verificano solo in corrispondenza dei varchi portuali stradali e ferroviari, in cui il Piano prevede di attuare i seguenti obiettivi:

- conservazione delle funzioni attuali di polo industriale energetico
- conservazione del terminale SIOT petrolio grezzo
- mantenimento delle funzioni logistiche petrolifere;
- banchinamento e delimitazione dell'area adibita a nuovo polo energetico, in conformità al PRP vigente.

Sono in particolare previsti i seguenti interventi:

- la conterminazione attraverso il banchinamento del fronte mare con la creazione di una cassa di colmata dell'intera area ex- Esso, secondo il profilo costiero previsto dal Piano Portuale vigente. Si tratta di circa 800 metri di banchina, con un recupero di aree a mare pari a circa 2,5 ettari. L'area a tergo - insediamento industriale dismesso - conserva la destinazione d'uso originaria,
- la delimitazione di un'area destinata a nuovo polo portuale industriale energetico, così come previsto dal PRP vigente.

Funzioni caratterizzanti

- | | |
|--|-----|
| - Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici | I.2 |
| - Impianti tecnologici | U.3 |
| - Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro | C.4 |

Funzioni ammesse

Servizi Portuali	S
------------------	---

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purché direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento

Criteri per la progettazione

- Gli interventi di banchinamento dovranno essere predisposti in modo da attuare la con terminazione delle retrostanti aree a terra in tal modo bloccando l'afflusso degli inquinanti attraverso le acque di falda;
- L'intervento nell'ambito della funzione energetica dovrà comprendere le opere di banchina mento lungo la tratta di fronte mare interessata

Opere a mare

Funzione portuale industriale ed energetica

- Lunghezza accosti (pontile e boe ormeggio) 1.000 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 17,00 m
- Tipo di naviglio accolto Navi rinfuse liquide

Opere di banchinamento

- Lunghezza accosti (esclusa area funzione energetica) 300 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 12 m
- Tipo di naviglio accolto Navi general cargo Ro-Ro

AREA 2 – CANALE INDUSTRIALE

Obiettivi specifici

Il Canale di Zaule si sviluppa per una lunghezza di 1.000 metri ed una larghezza di circa 200 metri nella zona sud della città.

Si tratta di un'area in cui il porto, inteso come banchina, è totalmente privo di retroterra autonomo, ridotto alla strada perimetrale e praticamente inglobato nella città, inteso come insediamenti produttivi costieri, utenti pressoché esclusivi della banchina e della strada perimetrale, operanti in autonomia funzionale, lungo un fronte mare scarsamente attrezzato e in condizioni disagiati.

Il Piano prevede:

- conservazione delle funzioni attuali, a carattere industriale (cemento specifico per pozzi petroliferi, carboni e loppe in sbarco, metanolo in sbarco, motori e grandi motori in imbarco, cantieristica nautica), commerciale terminali stico in conto terzi, logistico e di servizio alla città (inceneritore rifiuti e depuratore acque di rifiuto)
- interventi di dragaggio, implementazione del banchinamento a servizio delle attività insediate sulle rive del canale e nelle aree retrostanti, per l'attracco di navi sia di tipo convenzionale che Ro-Ro, in un quadro di cofinanziamento da parte degli utenti

Le opere di ristrutturazione delle banchine sono le seguenti:

- riva nord: demolizione e ricostruzione delle banchine Italcementi ed ex-Vetrobel, oltre alla realizzazione di tratte di nuove banchine;
- riva sud: realizzazione di tratta di nuova banchina e di un piazzale di circa 11 mila metri quadrati.

L'intero canale coerentemente con le destinazioni d'uso, terminal multipurpose, con movimentazione di merci varie e Ro-Ro, e relative tipologie di navi, dovrà essere dragato fino a -10 metri.

Funzioni caratterizzanti

- Costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per nautica da diporto N.4
- Impianti tecnologici U.3
- Attività commerciali logistiche/emporiali ed industriali PR

Funzioni ammesse

- Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro C.4
- Attività di logistica C.6
- Servizi Portuali S

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purchè direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Criteri per la progettazione

- Nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione dovrà essere mantenuta una distanza dal fronte di accosto di almeno 20 metri.
- Sono previsti interventi di miglioramento delle banchine lungo il fronte acqueo del canale industriale e degli spazi immediatamente retrostanti, attrezzando parte delle sponde del canale con banchine adatte all'attracco di navi Ro-Ro corredate di adeguati spazi dedicati per la sosta dei veicoli commerciali.

Opere a mare

Riva Nord, radice e Riva Sud

- Lunghezza accosti 500 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 10 m
- Tipo di naviglio accolto Navi general cargo Ro-Ro

Nota: In seguito alle intese raggiunte con il Comune di Trieste con deliberazione consiliare n.36 di data 27 aprile 2009 si riportano i seguenti punti:

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

2. *“per le zone rientranti all'interno del perimetro del PRP e dell'ambito di competenza dell'EZIT gli interventi dovranno essere soggetti anche alle autorizzazioni e procedure di cui alla L.R. 25/02 ‘Disciplina dell'Ente Zona Industriale di Trieste’ in quanto vigente, di ciò dovrà essere riportata specifica menzione all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione del PRP”.*

L'Autorità Portuale di Trieste, quindi, si impegna a recepire i seguenti punti:

- la previsione dell'Amministrazione comunale che prevede per l'area sita in prossimità del canale navigabile e censita nell'attuale PRGC come zona U3 ‘ex sedime destinato alla motorizzazione civile’, l'assegnazione a destinazione D1 analoga alle aree attigue, previa rettifica del perimetro nord, conformandola quindi al PURG, in quanto vigente;
- la previsione dell'Amministrazione comunale di recepire la richiesta di AcegasAps di data 24 luglio 2008 ampliando il perimetro dell'attuale area servizi del termovalorizzatore di via Errera.

AREA 3 – VALLE DELLE NOGHERE

Obiettivi specifici

L'obiettivo del Piano Portuale per quest'area prevede il consolidamento delle funzioni commerciali ed industriali, in particolare:

- funzioni portuali commerciali, con la realizzazione di un nuovo terminale *multipurpose* e con prevalenza delle merci Ro-Ro;
- funzione industriale di polo ambientale a servizio di tutta la circoscrizione portuale;
- funzioni industriali, artigianali e logistiche, escludendo nuovi insediamenti – oltre quelli esistenti – per movimentazioni sia petrolifere che gassose,
- realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario a servizio delle funzioni previste.

La realizzazione del terminal Ro-Ro è prevista in due fasi, con la progressiva dismissione delle attività SI.LO.NE., la creazione di un nuovo terrapieno, con un fronte banchinato di circa 1250 metri, dotato di sporgenti (“denti”) per attracco di navi Ro-Ro e 5 accosti polifunzionali.

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 fino alla profondità di 12 metri.

Il fronte banchina sarà condiviso, nella tratta più interna in prossimità dell'imbocco del Canale Industriale, prima della foce del torrente Rosandra, con il naviglio (bettoline) per il trasporto di fanghi palabili a servizio dell'impianto di trattamento e bonifica dei terreni inquinati (polo ambientale).

L'area è collocata in una posizione di accesso stradale relativamente semplice anche se sottodimensionato rispetto alle future esigenze, e penalizzato dalla vicinanza con la frontiera di stato, con efficienti collegamenti alla viabilità extra-urbana in corso di avanzata costruzione, potrà quindi consentire di allontanare dall'area urbana di Trieste la movimentazione di un importante flusso di veicoli commerciali, opportunamente incanalati sulla viabilità extraurbana senza penalizzare la locale viabilità di Muggia. Le infrastrutture di trasporto in corso di realizzazione o programmate sono:

- autostrada con caratteristiche autostradali “Lacotisce-Rabuiese” nell’ottica del traffico trans-frontaliero italo-sloveno e interportuale Trieste – Capodistria, che risulta fondamentale per allacciare anche il porto di Trieste alla rete slovena locale;
- raccordo ferroviario con Capodistria, ai fini della creazione di un effetto sistema dei due porti, accompagnato da una opportuna organizzazione dei servizi;
- ingressi/uscite dal Terminal Ro-Ro: sono previsti 2 ingressi/uscite dal Terminal con il principale sulla S.S. 15 – via Flavia e il secondario verso la Valle delle Noghere (i flussi in entrata ed uscita potranno impegnare sia la strada delle Saline che la S.P. 15 delle Noghere).

Funzioni caratterizzanti

- Movimentazione e stoccaggio Ro-Ro C.3
- Aree Industriali Ambientali I.4

Funzioni ammesse

- Servizi Portuali S
- Multipurpose, movimentazione e stoccaggio merci convenzionali e Ro-Ro C.4
- Traghetti passeggeri e merci P.2

Sono ammesse attività di servizio quali uffici, direzione, amministrazione, esposizione, commercio, controllo e servizi vari, purchè direttamente a supporto ed integrazione delle funzioni caratterizzanti.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Fasi e/o priorità

Nella fase iniziale il terminal sarà realizzato parzialmente, limitando la superficie dello specchio acqueo recuperato a banchina e retrostante piazzale, con il mantenimento del terminal SI.LO.NE. fino ad avvenuta dismissione dell’attività e bonifica dell’area.

Criteri per la progettazione

- I manufatti a servizio dell'attività di terminal Ro-Ro dovranno essere localizzati in prossimità del varco stradale, individuando percorsi stradali definiti e collegati con le aree di sosta dedicate.
- Ogni struttura edilizia di nuova costruzione dovrà osservare una distanza minima dal filo banchina di quaranta metri e disporre di adeguati spazi dedicati per la sosta dei veicoli commerciali.
- Nel caso di realizzazione di nuove strutture dovrà essere garantita una superficie adeguata da destinare a sosta veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali.

Opere a mare

Terminal Ro-Ro

- Lunghezza accosti 1.250 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 12 m
- Tipo di naviglio accolto Navi Ro-Ro

Polo industriale ambientale (in condivisione con il terminal Ro-Ro)

- Lunghezza accosti 100 m
- Profondità massima dei fondali di accosto - 12 m
- Tipo di naviglio accolto bettoline / navi Ro-Ro

SETTORE 6 - LITORALE DI MUGGIA

Localizzazione

E' il settore che conclude a sud l'area portuale del Porto di Trieste e ricade interamente in territorio del comune di Muggia. Rispetto agli altri settori, ha dimensioni ridotte e altrettanto ridotte aree demaniali retrostanti il fronte acqueo. La presenza del tracciato viario di livello provinciale – SP n°14 - costituisce elemento di divisione tra aree portuali lungomare e il centro abitato di Muggia.

Confina con il settore “Litorale di Muggia” a sud, l'intero fronte urbano del medesimo comune, della lunghezza di circa 3 chilometri, compreso il centro storico di Muggia collocato in posizione centrale rispetto all'intero sviluppo del fronte a mare, mentre verso ovest prosegue fino a Punta Ronco.

Obiettivi generali

Il litorale demaniale vede una prevalenza di funzioni ed attività relative alla nautica, alla balneazione ed allo sport: attualmente vi è una compresenza di funzioni industriali (cantieristica) e di nautica da diporto ed attività turistiche e sportive/ricreative lungo il litorale a monte e a valle del centro storico di Muggia.

La funzione nautica da diporto e pesca si riferisce ad attività che utilizzano gli specchi acquei comportando l'attracco di naviglio di piccole dimensioni, sia a vela che a motore.

Completa il sistema delle funzioni presenti lungo il Litorale di Muggia la funzione relativa alla balneazione ed ai servizi connessi, collocata lungo il litorale che unisce il centro storico con il porto di San Rocco: per questa funzione, anche in relazione agli interventi urbanistici in corso sia nel porto di Muggia, sia nel porto di San Rocco tutti orientati ad un potenziamento delle attività turistiche, di balneazione e ricreativo-sportive, è previsto il potenziamento ed il miglioramento paesistico ed ambientale delle aree interessate.

Inoltre, nell'area ex Cantieri Alto Adriatico il Comune di Muggia sottoscrivendo intende attraverso un Piano attuativo insediare attività industriali ed artigianali connesse alla costruzione, allestimento, riparazione e temporaneo ricovero di imbarcazioni da lavoro e da diporto.

La proposta di piano prevede un numero limitato di interventi che riguardano il litorale di Muggia e possono essere così riassunti:

- realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare;
- realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia;
- riqualificazione del waterfront di Muggia, con utilizzo e valorizzazione delle aree per usi urbani e di portualità allargata (ambito di integrazione città-porto);
- recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia.

In ogni caso per tutto quanto riguarda gli aspetti legati allo sviluppo urbanistico, ambientale, paesaggistico, di servizi ed infrastrutturale delle aree lungo il litorale di Muggia, si rimanda alle indicazioni del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia e degli strumenti urbanistici attuativi, nonché alla normativa tecnica di attuazione dello strumento urbanistico generale e degli stessi strumenti attuativi per quanto riguarda gli aspetti di carattere normativo: è evidente e fondamentale come vi dovrà essere un adeguato coordinamento tra l'attuazione degli interventi previsti dal piano portuale e quelli previsti dal PRGC di Muggia.

Funzioni principali:

- | | |
|--|-----|
| - Porti, approdi per nautica da diporto | N.1 |
| - Porti, approdi per pesca | N.2 |
| - Diportistica a carattere sportivo | N.3 |
| - Costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per nautica da diporto | N.4 |
| - Balneazione e servizi connessi | U.2 |
| - Ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento, ricettivo | U.1 |

AREA 1 – RIO OSPO

Obiettivi specifici

La lettura delle proposte contenute negli strumenti urbanistici di Muggia, sia di livello generale, che attuativo, consente di definire una situazione complessiva dello sviluppo che il territorio attorno al Rio Ospo subirà nei prossimi anni.

La zona della foce del Rio Ospo fino all'inizio dell'abitato di Muggia è soggetta a diverse proposte progettuali. Le fasce lungo le rive sono destinate a verde con funzioni ambientali e paesaggistiche: in ogni caso tutti gli interventi di edificazione e di modifica delle sponde dovranno essere realizzati in conformità con le indicazioni contenute nel PRGC.

La proposta di Piano prevede la realizzazione di opere di protezione del cantiere nautico da diporto, localizzato lungo il litorale a sud del Rio Ospo e a nord del centro abitato di Muggia, con la creazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opera di protezione a mare.

Funzioni caratterizzanti

- | | |
|--|-----|
| - Porti, approdi per nautica da diporto | N.1 |
| - Costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per nautica da diporto | N.4 |
| - Ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento, ricettivo | U.1 |

Funzioni ammesse

Sono ammesse tutte le funzioni a supporto di quelle caratterizzanti indicate dallo strumento urbanistico comunale di Muggia e dagli strumenti urbanistici attuativi.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Criteri per la progettazione

- Non è prevista la realizzazione di nuovi edifici, se non quelli necessari ad ospitare le funzioni ammesse dal PRGC di Muggia, proposti all'interno di un progetto di intervento

- per la balneazione, è previsto il recupero dell'ex-Bagno Fincantieri e la realizzazione lungo l'arco costiero di strutture quali banchine, pontili e terrazzamenti, con punti di ristoro e servizi igienici;
- per la mobilità, è previsto un intervento di riqualificazione dell'attuale viabilità costiera (SP n° 14) e la creazione di un percorso ciclo-pedonale lungo tutto il waterfront, da realizzarsi prevalentemente a sbalzo sulla strada provinciale e in parte di rettifica della medesima.

Lungo l'intero waterfront sono inoltre previsti diversi punti di approdo per il trasporto passeggeri, mediante vaporette.

Si prevede inoltre la riqualificazione del waterfront di Muggia, con utilizzo e valorizzazione delle aree per usi urbani e di portualità allargata (ambito di interazione città-porto) e il recepimento delle infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRG di Muggia.

Funzioni caratterizzanti

- | | |
|---|-----|
| - Porti, approdi per nautica da diporto | N.1 |
| - Balneazione e servizi connessi | U.2 |

Funzioni ammesse

Sono ammesse tutte le funzioni a supporto di quelle caratterizzanti indicate dallo strumento urbanistico comunale di Muggia e dagli strumenti attuativi.

Tipologia di intervento

- Sono ammessi tutti i tipi di intervento.

Criteri per la progettazione

- Non è prevista la realizzazione di nuovi edifici, se non quelli necessari ad ospitare le funzioni ammesse dal PRGC di Muggia, proposti all'interno di un progetto di intervento unitario. Sono previsti solamente interventi finalizzati all'ampliamento del porto (approdi, opere di protezione a mare e percorsi pedonali, attracchi per navi e vaporette, ecc.).

Opere a mare

- Tipo di naviglio accolto

Barche da diporto, a vela e a motore

Nota: In seguito alle intese raggiunte con il Comune di Muggia con deliberazione consiliare n.35 di data 30 aprile 2009 l'Autorità Portuale di Trieste si impegna a recepire il seguente punto:

- la modifica della linea di costa nell'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.