



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

PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TRIESTE

Documenti amministrativi

A_Voto n. 150 del C.S.LL.PP. - 21 maggio 2010

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

dal 2011 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

il Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

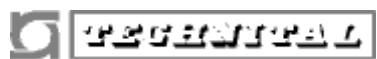
fino al 2010 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale il Segretario Generale dott. Martino Conticelli

Segreteria Tecnica Operativa

Dott. Sergio Nardini

Arch. Giulia Zolia

Elaborazione definitiva e redazione degli elaborati del Piano Regolatore Portuale



Ing. Enrico Cantoni

Giugno 2011



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Assemblea Generale

Adunanza del 21 Maggio 2010

N. del Protocollo 150

Oggetto: Piano Regolatore del Porto di Trieste

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota n. 8556/P del 03.07.2009 con la quale l'Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso, per esame e parere ex art. 5 – comma 3 della Legge n. 84/1994 e ss. mm. e ii., la proposta di piano regolatore portuale di cui all'oggetto;

VISTA la nota n. 6020 del 6.10.2009 con la quale sono stati richiesti atti integrativi;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità Portuale di Trieste con note n.14491/P del 18.11.2009 e n.3560/P del 12.01.2010;

VISTA la nota n.898 del 3.02.2010 con la quale sono stati richiesti atti integrativi alla suddetta documentazione;

VISTA l'ulteriore documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità Portuale di Trieste con nota n.3323/P del 9.03.2010;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Sessa, Ferrante, Ranieri, D'Antonio, Ievolella, Messere, Cantisani, Stura, Grisolia, Albenzio, Fiadini, Lemme).



PREMESSO

Con lettera prot. n. 0008556/P del 3.7.2009 citata in epigrafe, l'Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso, per esame e parere, il Piano Regolatore Portuale in oggetto.

Dall'elaborato "Relazione Generale" che accompagna gli elaborati di Piano Regolatore è possibile desumere gli elementi salienti che caratterizzano gli interventi pianificatori proposti; si riporta di seguito uno stralcio significativo della relazione stessa a meno di grafici e figure.

"INTRODUZIONE

Iter e contenuti del Piano Regolatore

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

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

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

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

Il Piano Regolatore Portuale, strumento per disegnare l'assetto strutturale ed operativo del porto ed individuare la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito portuale, flessibile nell'adeguamento dei suoi contenuti alle strategie di sviluppo dell'attività portuale, è redatto ai sensi



della legge 84/1994, che ha sancito una nuova e più pregnante attenzione nei confronti della pianificazione portuale, consapevole dell'importanza da questa assunta per uno sviluppo coerente alle dinamiche complessive dei porti e delle azioni imprenditoriali che in essi si sviluppano, in conformità alle linee di indirizzo emanate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 15.10.2004.

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

Iter procedimentale amministrativo del nuovo Piano Regolatore

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

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

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

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

Si riporta nel seguito il testo integrale dell'"intesa" raggiunta tra il Comune di Trieste e l'Autorità Portuale sul P.R.P. Tale "intesa" è stata ratificata dal Consiglio comunale di Trieste con deliberazione n° 36 in data 27.04.2009.

"Considerato che, per il raggiungimento delle intese ai sensi dell'art 5 della L 84/94, è pervenuta in data 02.12.08 copia dei principali elaborati del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste.

Successivamente con nota dd. 16.01.09 veniva inviata copia degli elaborati suesposti, sottoscritti e integrati con alcune modifiche definite in sede congiunta, composta da:

- relazione di sintesi
- norme tecniche di attuazione
- elaborati grafici:
 - TAV. 1 Azzonamento funzionale - stato attuale
 - TAV. 2 Regime delle aree - stato attuale
 - TAV. 3 Azzonamento funzionale - assetto di progetto



- TAV. 4 Ambito circoscrizionale e regime delle aree - assetto di Piano
- TAV. 5 Opere di Piano
- TAV. 6 Suddivisione dell'ambito portuale in settori e aree omogenee.

Preso atto che il Piano si compone anche di studi specialistici e di settore, di attinenza strettamente portuale e che pertanto non sono stati trasmessi poiché non utili al raggiungimento dell'intesa in argomento.

Preso atto delle modifiche recepite nella stesura di Piano del Porto come da ultimo trasmessa ed in particolare afferenti a:

- una lieve modifica dell'ambito del PRP in corrispondenza della stazione di Campo Marzio
- la nuova perimetrazione dell'area occupata dall'inceneritore di via Errera
- l'inclusione delle attività artigianali nella funzione PR già definita nel PRP quale "attività industriale e logistico emporiale".

Vista l'analisi degli elaborati da parte del Comune e dalla quale si evidenziano le seguenti considerazioni:

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 D1 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 Attuative del PRP;*
3. *rispetto alle attuali previsioni di PRGC si rileva che il Piano del Porto ricomprende la viabilità principale di scorrimento all'interno delle zone omogenee non distinguendole quindi in modo autonomo, dovranno quindi il Comune e l'Autorità Portuale zonizzarle conformemente a quanto fatto per il raccordo autostradale interno al Porto Nuovo;*
4. *per la viabilità, in particolare modo per il raccordo con la viabilità extra portuale, si rimanda alle considerazioni dell'allegata nota dd. 29.01.09 del Servizio Mobilità e Traffico (allegato "A");*
5. *sarà cura del Comune recepire le nuove rettifiche alla linea di costa derivanti dalle previsioni contenute nel Piano del Porto;*
6. *per l'area del canale navigabile lato nord, dovrà il comune eliminare l'attuale zona L1a, contestualmente alla ridefinizione della linea di costa come dal piano del Porto, inglobandola nella attigua zona D1;*
7. *con riferimento alle attuali previsioni di PRGC si rileva che il Piano del Porto non distingue l'area attualmente destinata a "zona per l'insediamento dei nomadi", dovrà quindi l'Autorità Portuale stralciare tale area dal PRP;*



8. *per quanto attiene alla zona S e alla zona N1 prevista dal Piano del Porto il Comune le recepirà con l'esclusione delle parti ricadenti in mare in quanto di competenza dell'Autorità Portuale;*
9. *il Piano del Porto non recepisce parte dell'attuale zona ferroviaria, dovrà il PRP adeguarsi al recepimento dell'attuale area ferroviaria;*
10. *dovrà il Comune, per l'area posta al termine della via Von Bruck, rettificare l'attuale perimetrazione dell'area L1 prolungando l'estensione della strada;*
11. *dovrà il Comune, per l'area sita in prossimità dello stabilimento Ausonia/ingresso Punto Franco Nuovo, rettificare la perimetrazione della zona G (destinata alla balneazione lato sud) in conformità alle previsioni del Piano del Porto;*
12. *si è accertato che nell'area "Bacino della Sacchetta e Molo F.lli Bandiera" come riportata nella tavola 6 è ammessa tra le altre la realizzazione del c.d. "Parco del Mare";*
13. *che per l'area del Porto Vecchio il PRP 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 dd. 10.09.07 e pubblicata sul B.U.R. n. 41 dd. 10.10.07 e che per la medesima area il Comune ha redatto la variante n. 93 al PRGC, di cui all'intesa Autorità Portuale/Comune di Trieste dd. 05.06.07, e pubblicata sul B.U.R. n. 32 dd. 08.08.07;*
14. *preso atto della deliberazione della Giunta regionale 29 settembre 2006 n. 2297 (L.R. 14/1993 - individuazione della rete di viabilità ciclabile di interesse regionale ReCIR);*

Fatte proprie le considerazioni in premessa ed al fine di rendere coerente lo strumento di PRP con il PRGC:

il Comune di Trieste

si impegna a recepire in sede di variante generale al PRGC in corso di redazione i seguenti punti:

- *punti 3-5-6-8-10-11 di cui alle succitate premesse;*
- *di prevedere per l'area sita in prossimità del canale navigabile e censita nell'attuale PRGC come zona U3 "ex sedime destinato alla motorizzazione civile", una destinazione DI analoga alle aree attigue, previa rettifica del perimetro nord, conformandola quindi al PURG;*
- *di recepire l'allegata richiesta di AcegasAps dd. 24.07.08 prevedendo l'ampliamento del perimetro dell'attuale area servizi del termovalorizzatore di via Errera (allegato "B");*
- *la previsione un collegamento pedonale, così come richiesto dall'Autorità Portuale, tra l'area antistante la Capitaneria di Porto e l'area delle rive per dare continuazione alla passeggiata delle rive;*
- *la necessità da parte dell'Autorità Portuale di chiudere alla libera circolazione la strada posta sulla riva nord del canale navigabile, salvo garantire l'accesso ai fruitori delle aree insistenti sulla stessa;*



L'Autorità Portuale

si impegna a recepire in sede di redazione del nuovo Piano del Porto, e di conseguenza modificare gli elaborati trasmessi in data 16.01.09, i seguenti punti:

- *punti 1-2-3-4-7-9 di cui alle succitate premesse;*
- *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 l'allegata richiesta di AcegasAps dd. 24.07.08 ampliando il perimetro dell'attuale area servizi del termovalorizzatore di via Errera;*
- *la previsione di un collegamento ciclabile che colleghi la stazione di Campo Marzio all'attuale area prospiciente il Canale Ponte Rosso, sulla base dello studio di fattibilità "Fascia d'ingombro dell'itinerario Ciclabile in zona demaniale marittima" di cui al precedente incontro Comune di Trieste/Autorità Portuale dd. 11.01.08 (allegato "C"); nell'intesa che il Comune garantisca la sicurezza degli utilizzatori del collegamento ciclabile con particolare riguardo alla potenziale interferenza con le attività che si svolgeranno sul molo Bersaglieri;*
- *la successiva previsione di un'infrastruttura che crei un collegamento viario (con funzione sia portuale che urbana) tra l'area del Porto Vecchio e l'area del Porto Nuovo/Campo Marzio, senza interferire con l'attuale viabilità urbana delle Rive."*

Anche con il Comune di Muggia l'Autorità Portuale ha raggiunto sul P.R.P. l'"intesa", della quale si riporta nel seguito il testo integrale, ratificato dal Consiglio comunale di Muggia in data 30.04.2009 con deliberazione n° 35.

"Per il raggiungimento delle intese ai sensi dell'art. della L. 84/94, l'APT ha trasmesso al Comune di Muggia in data 02.12.08 copia dei principali elaborati del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste. Successivamente con nota dd. 16.01.09 l'APT ha inviato al Comune di Muggia copia degli elaborati suesposti, sottoscritti e integrati con alcune modifiche definite in sede congiunta, composta da:

- *relazione di sintesi*
- *norme tecniche di attuazione*
- *elaborati grafici:*
 - *TAV. 1 Azionamento funzionale - stato attuale*
 - *TAV. 2 Regime delle aree - stato attuale*
 - *TAV. 3 Azionamento funzionale - assetto di progetto*
 - *TAV. 4 Ambito circoscrizionale e regime delle aree - assetto di Piano*



- TAV. 5 Opere di Piano
- TAV. 6 Suddivisione dell'ambito portuale in settori e aree omogenee

Si prende atto che il Piano si compone anche di studi specialistici e di settore, di attinenza strettamente portuale e che questi non sono stati trasmessi poiché non utili al raggiungimento dell'intesa in argomento.

Fatte proprie le considerazioni in premessa ed al fine di rendere coerente lo strumento di PRP con il PRGC:

il Comune di Muggia e l'Autorità Portuale di Trieste, al fine del raggiungimento delle previste intese, di comune accordo convengono che:

l'Autorità Portuale di Trieste si impegna a recepire nel nuovo Piano Regolatore del Porto, di conseguenza a modificare gli elaborati trasmessi in data 16.01.09, i seguenti punti:

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

Tali punti saranno introdotti negli elaborati già trasmessi ad avvenuta approvazione delle presenti intese. Inoltre l'Autorità Portuale di Trieste:

- *ribadisce che l'accesso all'ambito è costituito da quello posto a Nord in Via Flavia, dovendosi considerare l'accesso a sud come esclusivamente di emergenza;*
- *ribadisce che si attiverà affinché le modalità del raccordo tra l'accesso nord e la grande viabilità siano oggetto di progettazione attraverso l'istituzione di un tavolo tecnico che*



dovrà necessariamente comprendere il Comune di Muggia e in ogni caso le soluzioni adottate dovranno escludere ogni interferenza con la viabilità ordinaria e locale;

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

Nella deliberazione di adozione del P.R.P. da parte del Comitato Portuale (n. 7/2009) si dà atto delle "intese" raggiunte con i Comuni di Trieste di Muggia, secondo i testi sopra riportati.

"Con riferimento all'iter procedimentale che il Piano Regolatore dovrà seguire - continua la Relazione generale che accompagna il PRP - occorre fornire alcune precisazioni in materia di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.).

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) circa il fatto che, se il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dovesse imporre prescrizioni o modificazioni significative in ordine al Piano in argomento, ciò potrebbe comportare anche la necessità di adeguare il relativo rapporto ambientale;*
- b) che, di conseguenza, è bene che la consultazione prevista dall'art. 14 del D.Lgs. 4/2008 sia avviata dall'Autorità in indirizzo a conclusione delle attività delineate nella precedente lett. a)".*

Contenuti del presente elaborato

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

- *Ambito del Piano, corrispondente alla circoscrizione portuale – area demaniale – e all'area funzionalmente connessa*
- *Azzonamento funzionale dell'ambito territoriale di Piano, con riferimento alle funzioni seguenti:*
 - *Commerciale*
 - *Portualità allargata*



- *Passeggeri*
- *Industriale*
- *Servizi portuali*
- *Nautica da diporto, Pesca*
- *Urbana*
- *Opere di grande infrastrutturazione, articolate come segue:*
 - *Opere marittime*
 - *Connessioni stradali*
 - *Scali e raccordi ferroviari.*

Tavole allegate al presente documento

Il presente documento è accompagnato dalle seguenti tavole grafiche fuori testo in scala 1:10.000:

- *Tavola 0 - PRP vigente – stato attuale*
- *Tavola 1 – Azzonamento funzionale – stato attuale*
- *Tavola 2 - Regime delle aree – stato attuale*
- *Tavola 3 - Azzonamento funzionale – assetto di Piano*
- *Tavola 4 - Ambito circoscrizionale e regime delle aree – assetto di Piano*
- *Tavola 5 - Opere di Piano – assetto di Piano*
- *Tavola 6 - Suddivisione dell’ambito portuale in settori e aree omogenee – assetto di Piano*
- *Tavola 7 - Opere di Piano e opere di PRP vigente – assetto di Piano*
- *Tavola 8 - Opere di piano e dragaggi – assetto di Piano*
- *Tavola 9 - Vincoli*
- *Tavola 10 - Opere di Piano di breve periodo – assetto di Piano.*

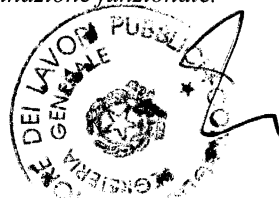
ASSETTO DI PIANO

Il territorio oggetto del Piano

Livelli di articolazione territoriale

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

1. *Ambito funzionale o, per brevità, ambito. Con il termine ambito si individua l'intero territorio portuale, oggetto del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 5, comma 1, legge 84/1994, comprendente, oltre alla circoscrizione portuale vera e propria – territorio appartenente al demanio marittimo, anche tutte quelle aree destinate alla “produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie”, funzionalmente legate alle attività portuali, e per le quali il Piano individua caratteristiche e destinazione funzionale.*



2. Circoscrizione. Con il termine *circoscrizione* si individua la porzione di Demanio Marittimo conferita ai poteri di pianificazione dell'Autorità Portuale, ai sensi dell'art. 6, comma 7, legge 84/1994, individuata da apposito decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione. All'interno di questo territorio il Piano Regolatore Portuale può produrre norme ed indicazioni di carattere prescrittivi.
3. Settore territoriale o, per brevità, settore. Per settore si intende una parte significativa del territorio dell'ambito portuale, caratterizzato dalle medesime esigenze e necessità di sviluppo. Ciascun settore è articolato in aree omogenee.
4. Area omogenea o, per brevità, area. Per aree si intendono parti contigue di settore caratterizzate dall'omogeneità delle funzioni in essa esistenti e/o previste e dall'unicità del rapporto con le reti infrastrutturali e con la struttura urbana, nonché dalla toponomastica invalsa nell'uso.

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

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

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



	14 - Porto di Muggia
	15 - Porto San Rocco

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

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

L’ambito del Piano

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

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

LE FUNZIONI E L’AZZONAMENTO FUNZIONALE DEL TERRITORIO PORTUALE

L’azzonamento funzionale

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

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

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

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



C FUNZIONE COMMERCIALE PORTUALE

- C.1 Movimentazione e stoccaggio merci convenzionali*
- C.2 Movimentazione Ro-Ro e trailers*
- C.3 Multipurpose, movimentazione mista merci convenzionali e Ro Ro*
- C.4 Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo*
- C.5 Movimentazione e stoccaggio rinfuse solide*
- C.6 Attività di logistica.*

A FUNZIONE DI PORTUALITA' ALLARGATA (Porto Vecchio)

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

P FUNZIONE PASSEGGERI

- P.1 Attracco, attesa e servizio ai traghetti solo passeggeri e crociere*
- P.2 Terminal traghetti.*

I FUNZIONE INDUSTRIALE

- I.1 Ripartizione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed allestimento navale*
- I.2 Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici*
- I.3 Altre attività industriali, con movimentazione marittima di materie prime e prodotti*
- I.4 Aree industriali ambientali.*

PR FUNZIONE PORTUALE PRODUTTIVA

N FUNZIONE NAUTICA DA DIPORTO E PESCA

- N.1 Porti, approdi per nautica da diporto*
- N.2 Porti, approdi per pesca*
- N.3 diportistica a carattere sportivo*
- N.4 Costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per nautica da diporto.*



S FUNZIONE SERVIZI PORTUALI

SG servizi generali

SN Servizi alla nave

SA Servizi amministrativi di sicurezza e controllo.

U FUNZIONI URBANE

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

U.2 balneazione e servizi connessi

U.3 Impianti tecnologici.

O PROTEZIONE DEGLI SPECCHI ACQUEI

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

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

La funzione commerciale

La funzione commerciale è significativamente distribuita lungo l'intera estensione del territorio portuale. Essa è infatti localizzata nell'area del Porto Vecchio, del Porto Nuovo (Punto Franco omonimo e nuovi insediamenti della Piattaforma Logistica e del Molo VIII), e nuovo terminal Ro-Ro Noghère in area ex Aquila.

Sono previste sia aree specializzate per determinati settori di traffico (container al Molo VII e Ro-Ro al nuovo terminal Noghère, sia aree cosiddette multifunzionali, nel senso che le caratteristiche tecniche assegnate ne consentono la destinazione sia a merci convenzionali che a traffico specializzato di tipo ferry – Ro-Ro: in tal modo il Piano assume un carattere di marcata flessibilità.

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



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

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

La funzione portualità allargata

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

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

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

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

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

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

- *valorizzare le aree e le infrastrutture esistenti utilizzabili per attività portuali non tradizionali e non legate all'utilizzo della banchina e garantire la fruibilità per funzioni di "portualità allargata" di ampie aree e del grande patrimonio del Porto Vecchio, nel quadro di un'integrazione porto-città, valorizzando l'esistente patrimonio immobiliare dei magazzini*



storici di alto pregio architettonico e degradato dal disuso, originariamente e per oltre un secolo destinati a magazzino di deposito e movimentazione delle merci;

- *potenziare il porto operativo, mantenendo in essere l'attività commerciale portuale e utilizzando infrastrutture di recente realizzazione e di caratteristiche moderne (magazzino Adriaterminal), creando le condizioni favorevoli per lo sviluppo di attività economiche in grado di produrre reddito aggiunto;*
- *creare sinergia e integrazione tra città e porto, generando benefici alla collettività sia attraverso la fruizione dell'ambito portuale da parte degli abitanti e dei turisti, sia adattando il fronte mare urbano alla presenza del porto.*

La funzione passeggeri

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

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

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

La funzione industriale

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

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

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



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

- *le iniziative concernenti la funzione di polo energetico, a servizio della rete energetica locale e nazionale, originate al livello della pianificazione sovraordinata,*
- *l'ipotesi di un insediamento dell'industria di trattamento dei suoli e dei fanghi inquinati, potenzialmente a servizio di un bacino di utenza molto vasto.*

La funzione servizi portuali

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

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

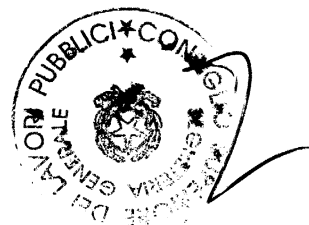
La funzione nautica da diporto e pesca

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

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

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

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



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

La funzione urbana

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

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

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

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

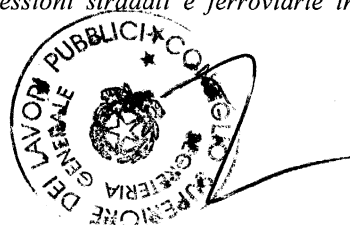
LE OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

Le opere di grande infrastrutturazione marittime

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

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

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



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

Le opere di grande infrastrutturazione secondo l'assetto di Piano sono descritte nel seguito, procedendo da nord a sud.

Prolungamento del Molo Bersaglieri

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

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

Porto Lido

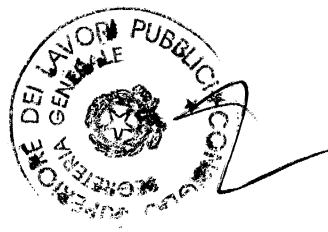
Il piano prevede la realizzazione di un porto turistico (Porto Lido), dell'estensione di circa 18 mila m², ad ovest del molo Fratelli Bandiera, al riparo del molo foraneo, conferendo unitarietà di funzione con il bacino della Sacchetta che si sviluppa ad est del molo stesso.

Molo V, Riva VI e Molo VI

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

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

Molo VII



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

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

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

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

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

Nuova Piattaforma Logistica

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

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

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

La Piattaforma Logistica è un'opera ad elevata valenza ambientale in quanto consente da un lato di realizzare una cassa di colmata utile per i futuri dragaggi portuali, dall'altro di eseguire la conterminazione delle aree a terra (progetto del Ministero dell'Ambiente per l'intercettazione della falda sul sito inquinato di interesse nazionale Trieste).

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

Nuovo Molo VIII



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

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

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

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

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

Ferriera di Servola

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

Nuovo Centro Operativo Servizi

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

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

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

Terminal portuale industriale energetico Ex Esso

Il Piano riprende l'ipotesi di un banchinamento secondo il profilo costiero prevista dal PRP vigente.

Si tratta di circa 800 m di banchina, realizzata su fondali attualmente compresi tra 3 e 7 m, con un recupero di aree a mare pari a circa 2,5 ha. Il volume del terrapieno risulta pari a circa 120 mila m³.

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



Banchinamento sponde Canale industriale

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

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

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

Nuovo Terminal Ro Ro Noghère

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

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

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

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

Nuovo bacino nautica da diporto di Muggia

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

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

Canali di navigazione

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

- *il canale esistente di accesso al terminale petrolifero SIOT, nominalmente a quota -18 metri, che necessita solo di operazioni di manutenzione;*



- *un secondo canale a servizio del nuovo terminal di Valle delle Noghère, avente larghezza dell'ordine di 200 metri, uniformato a quota -12 metri, dimensionato sul pescaggio delle maggiori navi Ro-Ro. Il tratto terminale si inoltrerà all'interno del Canale Industriale dove, per le limitazioni imposte dai ristretti margini di manovra alle tipologie di navi ammissibili, il fondale si potrà limitare a quota -10 metri.*

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

Le connessioni stradali

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

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

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

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

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

- *galleria "Carso", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 2.850 m;*
- *galleria "Cattinara", costituita da 2 canne di lunghezza pari a circa 290 m;*



- viadotto “Cattinara”, della lunghezza di circa 330 m con 4 campate di grande luce (fino a 90 m).

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

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

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

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

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

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

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

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



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

La rete viabilistica stradale di interesse portuale comprende, oltre alle strade in precedenza citate, anche il collegamento attraverso la viabilità urbana fra Porto Vecchio e Porto Nuovo, nonché il collegamento interno portuale sopraelevato Molo V-Molo VII.

Gli scali e i raccordi ferroviari

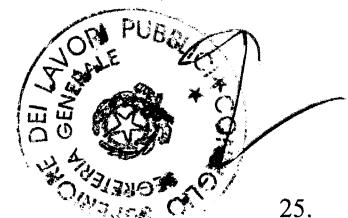
La rete ferroviaria di servizio al porto nell'assetto di Piano è come nello stato di fatto articolata secondo lo schema che prevede uno scalo di interfaccia con la rete esterna e vari altri scali di servizio a singoli settori portuali / terminal / flussi di traffico.

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

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

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

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



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

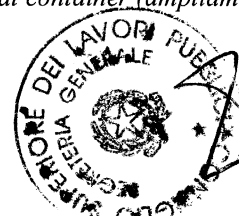
Gli studi effettuati per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie sulla direttrice Venezia - Trieste - Lubiana hanno permesso di individuare alcune soluzioni di percorso, delle quali due in evidenza ed ancora comunque da definire nel tratto da Ronchi dei Legionari a Lubiana. Per quanto attiene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

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

A seguito di un preliminare esame della documentazione trasmessa a corredo del Piano, sono stati richiesti dal Consiglio Superiore all'Autorità Portuale alcuni atti integrativi e chiarimenti con la nota n. 6020 del 6.10.2009, che si riporta integralmente nel seguito.

"Da un preliminare esame degli atti trasmessi da codesta Autorità, al fine di consentire un esaustivo esame di merito della proposta da parte della Commissione relatrice incaricata, è emersa la necessità di integrare gli atti stessi come segue.

- *Va prodotto un elaborato grafico contenente la sovrapposizione planimetrica del P.R.P. vigente (comprese le varianti e gli adeguamenti tecnico-funzionali approvati) con il P.R.P. proposto. Si ritiene anche opportuno che in un'unica tavola planimetrica sia indicata con chiarezza la situazione attuale dei luoghi in sovrapposizione al P.R.P. proposto.*
- *Vanno riportate in una tavola grafica tutte le quote batimetriche previste dal nuovo P.R.P., con indicazione delle delimitazioni degli specchi acquei relativi alle banchine, ai canali e ai cerchi di evoluzione.*
- *Circa le connessioni stradali e ferroviarie, le stesse risultano rappresentate graficamente per lo più in formato A4 e quindi in una scala inadeguata. Esse vanno rappresentate in opportuna scala, affinché siano più leggibili.*
- *Si richiedono idonei approfondimenti circa l'idoneità del sistema ferroviario locale a sopportare i rilevanti incrementi di traffico derivanti dallo sviluppo dei terminal container (ampliamento del molo*



VII e nuovo molo VIII). Ciò, anche con riferimento alle previsioni di sviluppo del comparto ferroviario, sia in termini strettamente infrastrutturali che di logistica integrata. Più, in particolare, ci si riferisce ai programmi infrastrutturali per la realizzazione della bretella di collegamento "Campo Marzio - Asse ad alta capacità", che connetterebbe l'area portuale a maggiore vocazione commerciale con la rete paneuropea dei trasporti.

- *Si richiedono, inoltre, maggiori chiarimenti riguardo all'intesa transnazionale italo-slovena per il nuovo collegamento ferroviario tra Trieste e Divaccio (Slovenia).*
- *Vanno forniti chiarimenti riguardo alla possibilità di insediamento di un terminale LNG nelle aree portuali destinate alla funzione industriale.*
- *Va prodotto un inquadramento geologico della zona, riportando altresì gli elementi essenziali circa la fattibilità delle più importanti opere a mare, anche con riferimento al contesto stratigrafico e geotecnico.*
- *Si osserva che la tav. 9 del P.R.P. riporta solo alcune tipologie di vincoli; è pertanto necessario produrre una descrizione dettagliata di tutti i vincoli che insistono nell'area portuale, anche con un'ideale rappresentazione grafica in scala adeguata.*
- *Con riferimento al rapporto ambientale pervenuto va prodotta, in scala leggibile, un'ideale documentazione di supporto in relazione ai piani sovraordinati.*
- *Va prodotto il verbale completo (comprendente quindi anche la discussione e la votazione) relativo all'adozione del Piano da parte del Comitato Portuale.*
- *Va ricercata la coerenza tra la figura 3.4 del volume D e la tav. 5 di Piano.*
- *Nella legenda della tav. 6 è indicato con colore bianco l'Arsenale San Marco, esso non è individuabile nel disegno, poichè molte zone sono indicate con il colore bianco.*

Per gli aspetti relativi alla prevenzione degli incidenti rilevanti si osserva quanto segue:

- *La documentazione tecnica prodotta per tali aspetti non riporta in modo esaustivo gli elementi e le indicazioni necessarie per una valutazione di merito, così come richiesto dalle relative norme vigenti, con riferimento particolare al D.M. n. 293 del 16.5.2001, peraltro richiamato nella stessa documentazione.*
- *Il rapporto integrato di sicurezza - edizione giugno 2009 - non risulta redatto compiutamente in conformità dell'allegato 1 dello stesso decreto, non contemplando tutti gli elementi e gli aspetti con i relativi dati richiesti dalla norma.*
- *Dovrà essere prodotta un'ideale documentazione con l'analisi sulla sicurezza delle diverse zone portuali che contempra, tra l'altro, le eventuali variazioni dei livelli di rischio rispetto alle condizioni attuali e connesse con le scelte progettuali, con l'indicazione delle misure ed interventi di mitigazione, nonché una cartografia con indicazione delle aree di danno relative alle varie attività a rischio di incidenti rilevanti nelle aree portuali ed entro un raggio di m 500 dai confini portuali.*



- Dovranno essere, in particolare, sviluppati tutti gli aspetti di cui ai vari punti del citato allegato, con particolare riguardo a quanto previsto ai punti g) e h) dello stesso allegato.
- Si evidenzia, infine, che il documento "Rapporto integrato sulla sicurezza portuale - edizione giugno 2009" non risulta firmato.

Si resta in attesa di quanto sopra richiesto, significando l'urgenza."

L'Autorità Portuale di Trieste ha risposto alla suddetta lettera con nota n. 14491/P del 18.11.2009, che si riporta nel seguito.

"Con riferimento alla nota sopra citata, ed alle problematiche in essa indicate, si riportano le azioni intraprese da questa Autorità relative ai punti sopra evidenziati.

Con riferimento al punto 1), è stata redatta una tavola integrativa (Tav. 0a) riportante la sovrapposizione planimetrica del PRP vigente (comprese le varianti e gli adeguamenti tecnico funzionali approvati) con il P.R.P. proposto. Inoltre, è stata redatta un'ulteriore tavola (Tav. 7a) riportante la sovrapposizione tra stato attuale dei luoghi e il P.R.P. proposto.

Con riferimento al punto 2), è stata aggiornata la Tav. 5 (Tav. 5 rev) riportante le quote batimetriche previste dal nuovo P.R.P. nonché i canali di accesso ed i cerchi di evoluzione. Si rappresenta, comunque, che le esigenze di dragaggio in ambito portuale sono quelle legate alla realizzazione del terminal Ro-Ro alle Noghère ed all'approfondimento del canale navigabile. La Tav. 8 rev mostra gli specchi acquei che saranno soggetti a dragaggio di approfondimento (capital dredging), per il resto dell'area portuale i fondali naturali coincidono con i fondali di Piano. Tali aspetti legati al dragaggio sono ulteriormente approfonditi negli elaborati di supporto, ai quali si rimanda per una più completa trattazione della problematica.

Con riferimento al punto 3), riguardante le connessioni stradali e ferroviarie, sono state redatte le tavole 0b e 0c che riportano le reti stradali e ferroviarie di area vasta ed a scala di porto relative allo stato attuale. Inoltre sono state redatte le tavole 5a e 5b che riportano le reti stradali e ferroviarie di area vasta ed a scala di porto relative all'assetto di piano.

Con riferimento al punto 4), si trasmette la corrispondenza con RFI. In particolare si rappresenta che, con nota n. 6304/P del 13.05.2009 (ALL. 1), questa Autorità aveva trasmesso gli elaborati di Piano alla Direzione Compartimentale di Trieste chiedendo "un parere di sostenibilità del nuovo traffico ferroviario in relazione alla rete ferroviaria esistente e futura". Successivamente, alla luce anche di un incontro chiarificatore avvenuto con i vertici di RFI e FS logistica in data 20.10.2009, è pervenuto il parere n. RFI/DCE/A0011/P/2009/0001473 del 11.11.2009 (ALL. 2).

Con riferimento al punto 5), relativo alle intese fra Italia e Slovenia in merito al nuovo collegamento ferroviario Trieste - Divača/Koper - Divača, si comunica quanto segue.



Il nuovo collegamento ferroviario Trieste - Divača, ricade nella sezione Trieste - Divača/Koper - Divača dell'asse ferroviario Lione - Budapest - confine ucraino, che costituisce il Progetto Prioritario 6 (PP6) definito dalla Decisione CE n. 884/2004/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, sulle Ten - T. Detto collegamento è stato oggetto di uno studio di fattibilità (denominato CROSS - 5), approvato dalla Commissione Inter-Governativa (C.I.G.), istituita allo scopo dai due Governi nel 2008. Trattandosi di uno studio di fattibilità, sono stati individuati diversi tracciati, denominati soluzione ottimizzata, variante Cattinara e variante Osp. Successivamente all'approvazione dello studio di fattibilità, in data 8 settembre 2008, è intervenuta una dichiarazione congiunta Italia - Slovenia che ha, tra gli altri, reiterato la volontà dei due Paesi di supportare il lavoro della C.I.G. per l'implementazione del succitato collegamento ferroviario ed ha espresso la volontà di costituire un organismo comune (in prima fase denominato CEB e successivamente costituito da un GEIE) per lo sviluppo delle attività progettuali richieste. La Commissione Europea ha concesso un cofinanziamento Ten - T con Decisione n. C(2008) 7728 del 5 dicembre 2008, a copertura di tutte le fasi di progettazione, cui dovranno seguire da parte dei due Paesi membri l'avvio delle stesse in base ad una richiesta di finanziamento presentata dai Ministri dei Trasporti dei due paesi, che si sono impegnati a sviluppare con i suddetti finanziamenti in modo coordinato ed unitario tutte le fasi progettuali, consistenti nella progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva. Su queste basi prossimamente verrà avviata la progettazione preliminare dell'intero tratto, sia per la parte italiana sia per quella slovena, nel quadro degli impegni presi all'atto del finanziamento dell'UE. Si osserva infine che la parte italiana dell'infrastruttura è compresa nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE con delibera n. 121 del 21.12.2001 confermato anche dalla Intesa Generale Quadro (IGQ) fra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e Regione Friuli V.G. del 20/09/2002. La citata Intesa Quadro, è stata riconfermata nell'Atto Aggiuntivo (del 1° agosto 2008) alla IGQ tra il Governo e la Regione Friuli V.G. per l'integrazione del 6° Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Per quanto riguarda il porto di Trieste, la Trieste - Divača, nella configurazione progettuale prevista dagli accordi, consentirà di ottenere i seguenti benefici:

- un più diretto collegamento ferroviario verso est;*
- un secondo accesso al porto dalla nuova linea (oltre a quello attraverso l'attuale linea di cintura, che comunque sarà pure collegata alla nuova linea) dotato di sagoma più ampia, e che faciliterà l'adeguamento alla nuova sagoma anche dell'attuale linea di cintura;*
- una possibilità di collegamento diretto fra il porto di Trieste e quello di Koper, al fine di realizzare le auspiccate sinergie.*

Per maggiore completezza nel CD-ROM allegato è incluso lo studio di fattibilità del collegamento della linea Trieste - Divača redatto da RFI.

Con riferimento al punto 6), si precisa che il Piano non contiene alcun elemento riferibile a infrastrutture che possano essere destinate alla realizzazione del terminal LNG.



Con riferimento al punto 7), l'inquadramento geologico richiesto è stato incluso nel volume A degli studi specialistici che si ritrasmette.

Con riferimento al punto 8), si comunica che la Tav. 9 relativa ai vincoli è stata aggiornata (Tav. 9 rev)

Con riferimento al punto 9), nel CD-ROM allegato, nella cartella Documentazione di Supporto al Rapporto Ambientale, sono inclusi:

- 1) *Leggi urbanistiche regionali*
 - *Legge Regionale n. 5, 23.02.2007;*
 - *Regolamento D. P. Reg. 0296/2007;*
 - *Legge Regionale n.12, 21.10.2008;*

 - *Legge Regionale n.16, 05.12.2008;*
- 2) *Piano Territoriale Regionale*
- 3) *Piano Regionale dei Porti*
- 4) *Piano Regionale Integrato dei Trasporti*

La documentazione summenzionata, per la sua voluminosità, è fornita solamente su supporto informatico (CD-ROM).

Con riferimento al punto 10), si trasmette (ALL. 3) il verbale completo (comprendente quindi anche la discussione e la votazione) relativo all'adozione del Piano da parte del Comitato Portuale.

Con riferimento al punto 11), sono state risolte le incongruenze rilevate tra la fig. 3.4 del volume D e la tav. 5 di Piano avendo rappresentato la viabilità stradale e ferroviaria, di area vasta e a scala di piano, in tavole dedicate.

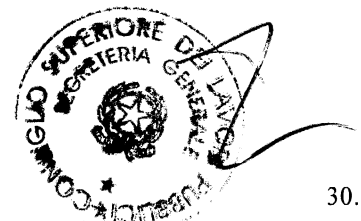
Con riferimento al punto 12), è stata redatta la Tav. 6 rev con la corretta evidenziazione dell'Area dell'Arsenale San Marco.

Infine, si trasmette la versione aggiornata del Rapporto Integrato di Sicurezza, redatto secondo i contenuti del D.M. 293 del 16.05.2001 - ed in particolare dell'Allegato I - e contenente l'analisi dei livelli di rischio rispetto alle condizioni attuali e alle scelte progettuali, così come richiesto nella nota che si riscontra."

Successivamente l'Autorità Portuale ha trasmesso al Consiglio Superiore un' ulteriore lettera, n. 3560/P in data 12.1.2010, dove ha relazionato circa gli interventi di breve periodo previsti dal Piano con indicazione della loro possibile fonte di finanziamento.

Si riporta nel seguito integralmente tale lettera.

"Con riferimento alla richiesta pervenuta per le vie brevi in merito alle opere di piano ed alle loro eventuali fonti di finanziamento si rappresenta quanto segue.



Il Piano riporta negli Studi Specialistici di Piano, volume B, al paragrafo 5.7 la stima dei costi delle opere su base parametrica.

Inoltre, la Tav. 10 del Piano Regolatore del Porto individua le Opere di PRP di breve periodo ovvero quegli interventi che possono trovare attuazione nel breve termine.

Sulla base di questi due elaborati, è stato sviluppato il seguente elenco degli interventi di breve periodo con l'indicazione dei costi.

Gli interventi sono:

- 1) Allungamento del molo Bersaglieri. Il molo Bersaglieri è il terminal dedicato all'attività crocieristica. Il prolungamento del molo, necessario per l'ormeggio delle navi da crociera di ultima generazione, ha un costo stimato di € 11.400.000,00. L'intervento è inserito nel programma triennale dei lavori dell'APT ed è già stato redatto il progetto preliminare delle opere.*
- 2) Allungamento del molo V e suo parziale allargamento. E' stato redatto il progetto preliminare dell'intervento da parte del terminalista che ha attualmente in concessione la riva sud del molo V che prevede un costo delle opere di € 18.500.000,00. L'intervento sarebbe quindi a completo carico del privato.*
- 3) Allungamento del molo VI. E' stato redatto il progetto preliminare dell'intervento da parte del terminalista che ha attualmente in concessione il molo VI. Il costo previsto delle opere è di € 31.500.000,00. L'intervento sarebbe quindi a completo carico del privato.*
- 3) Allungamento del molo VII. Nelle opere di breve periodo è incluso il prolungamento di 800 m (due "moduli" da 400 m) del molo, il cui costo previsto è di € 297.000.000,00. E' stato redatto il progetto preliminare del prolungamento di 400 m (un "modulo") da parte del terminalista che ha attualmente in concessione il molo VII. Il costo previsto delle opere è di € 153.000.000,00. L'intervento sarebbe quindi a completo carico del privato.*
- 4) Piattaforma Logistica. La Piattaforma Logistica, compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola, è un'opera conforme al Piano Regolatore vigente. Il costo complessivo dell'intervento, come calcolato da progetto preliminare è di € 272.000.000,00. L'opera è inserita nell'elenco degli interventi strategici di interesse nazionale, il cui finanziamento ed approvazione ricadono in capo al CIPE. Il stralcio dei lavori è parzialmente finanziato. La parte mancante del finanziamento dovrebbe essere deliberata dal CIPE ad approvazione del progetto definitivo.*
- 5) Banchinamento area ex Esso. Il costo dell'intervento è stato stimato complessivamente in € 8.020.000,00 di cui € 4.000.000,00 per conterminazione ambientale con argine protetto da scogliera e € 4.020.000,00 per imbonimento dell'area. Sull'intervento si è recentemente manifestato l'interessamento di un operatore privato disposto ad insediarsi sulle aree.*
- 6) Terminal Ro-Ro alle Noghère. Il costo stimato delle opere di I fase è di € 66.840.000,00. L'intervento è stato inserito nella proposta di Accordo di Programma "Interventi di riqualificazione ambientali funzionali alla reindustrializzazione e infrastrutturazione delle aree comprese nel Sito di Interesse*



Nazionale di Trieste” da sottoscrivere con Ministero dell’Ambiente, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente a Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, comune di Muggia, Provincia di Trieste e Autorità Portuale. La sottoscrizione dell’Accordo di Programma definirà anche il reperimento delle risorse.

7) Centro Operativo Servizi San Sabba, fra la Ferriera e il Punto Franco Oli Minerali. Il costo dell’intervento è stato stimato complessivamente in 13.600.000,00. L’intervento è già inserito nel programma triennale dei lavori dell’APT ed è già stato redatto il progetto preliminare delle opere”.

Con nota n. 898 in data 3.2.2010 il Consiglio Superiore dei LL.PP., esaminato quanto trasmesso dall’Autorità Portuale con le due citate lettere, ha richiesto ulteriori atti integrativi, come di seguito si riporta.

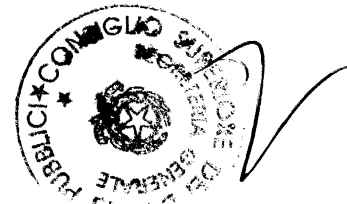
“Nel corso della riunione della Commissione relatrice in data 13 gennaio 2010 si è proceduto all’esame degli atti integrativi trasmessi da codesta Autorità relativi all’affare di cui all’oggetto.

Ne è emersa la necessità di pervenire ad una ulteriore integrazione degli atti a corredo della proposta di PRP, come di seguito riportato:

- il Piano prevede la realizzazione di importanti ed estesi nuovi moli per la cui esecuzione è prevista una tecnica costruttiva a giorno, mediante un impalcato impostato su pali di grande diametro. Per i pali è prevista una lunghezza tale da consentire un adeguato ammorsamento nei terreni consistenti di natura arenacea appartenenti ad un complesso di flysch che, come rappresentato in un chiaro inquadramento geologico, fa da substrato a tutta la zona di intervento. Tale impostazione progettuale è ragionevolmente giustificata dai progettisti in considerazione della presenza di importanti spessori di depositi di copertura poco consistenti, compressibili e di variabile costituzione che, con altre soluzioni, avrebbero comportato complessi effetti di interazione. E’ tuttavia evidente che la fattibilità e la congruità tecnico economica di tale soluzione è subordinata alla preventiva ricostruzione dell’andamento del tetto del substrato che, per ciascun nuovo molo, è riportato negli elaborati di Piano in quanto riferito ai risultati di indagini stratigrafiche eseguite per lo più solo in stretta prospicienza dell’attuale linea di costa. Gli articolati caratteri geomorfologici della zona, anche condizionati dall’azione dell’originario reticolo idrografico e la notevole estensione verso mare delle nuove opere, rendono necessaria una preventiva ricostruzione dell’andamento del substrato riferito ad un’area estesa, basata su specifiche idonee indagini, anche di tipo indiretto;*
- sulla base delle indagini di cui sopra potrebbe rinvenirsi la necessità di una più calibrata stima economica del costo complessivo delle previste opere infrastrutturali di piano, mediante l’utilizzo di*

appropriati costi parametrici. In ogni caso dovrà essere effettuata una correlazione, attraverso una adeguata analisi, tra la stima dei costi e i benefici attesi, tenendo anche conto delle attuali prospettive di sviluppo del trasporto containerizzato per Trieste, stante anche la recente proposta concorrenziale da parte di porti nord africani. La citata analisi dovrà dar conto della adeguatezza, della sostenibilità e della appetibilità di mercato delle tragguardate scelte strategiche di piano in termini infrastrutturali;

- in merito alla scelta tipologica per le nuove opere a mare (impalcato su pali), occorre ulteriormente argomentare in merito alla preferibilità della soluzione adottata rispetto a possibili scelte tipologiche alternative;*
- va formulata una specifica dichiarazione relativa al non contrasto del Piano Regolatore Portuale proposto rispetto agli strumenti urbanistici vigenti, in particolare per quanto concerne gli strumenti di pianificazione territoriale sovra comunale generale e di settore. Tale dichiarazione si rende necessaria poiché né dal rapporto Ambientale agli atti, né dai Documenti di supporto al rapporto ambientale trasmessi come atti integrativi è possibile desumere chiare informazioni in merito;*
- in uno degli elaborati grafici del PRP proposto, ad esempio nella Tav.5 rev, deve essere indicata con opportuna simbologia la localizzazione delle aree destinate ai parcheggi in relazione a quanto previsto nelle norme tecniche di attuazione del P.R.P.;*
- in riferimento alle infrastrutture terrestri retrostanti l'area portuale, stante la necessità di valutare la sostenibilità delle connessioni ferroviarie di area vasta ai diversi orizzonti temporali, si richiedono precisazioni e chiarimenti, allegando la documentazione tecnica ed amministrativa eventualmente disponibile, relativamente alla fattibilità ed alla tempistica di realizzazione del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria storica Monfalcone – Trieste. In particolare si richiede se esistono impegni o accordi programmatici da parte della Società concessionaria dell'infrastruttura ferroviaria;*
- per quanto riguarda la realizzazione del nuovo stralcio della GVT, dalla località Cattinara al tronco autostradale già realizzato dall'ANAS, in corrispondenza dell'area di ricerca di Padriciano, si ritiene necessario riportare il nuovo collegamento nel quadro della viabilità stradale periportuale (Tav. 5b) e fornire ulteriori indicazioni riguardo alla tempistica realizzativa del nuovo tronco in variante in rapporto alle fasi di sviluppo della infrastruttura portuale. Analoghe considerazioni valgono per il bypass di Aquilinia per il quale si richiedono specifici chiarimenti, riguardo alla fattibilità, alla disponibilità di finanziamenti ed alla tempistica di realizzazione;*
- riguardo alla nuova viabilità di collegamento del previsto Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina, si ritiene necessario acquisire chiarimenti sulla eventuale necessità di realizzare la*



bonifica dell'area su cui insisterà la prevista nuova galleria artificiale. Inoltre, in corrispondenza dello scalo di San Sabba, occorre effettuare una verifica di fattibilità tecnica del nuovo tracciato in coerenza con le vigenti normative stradali (in particolare D.M. 05.11.2011). Sempre nell'area dello scalo di San Sabba occorre valutare le condizioni di rischio derivanti dalla vicinanza dell'infrastruttura stradale con i depositi e gli impianti industriali adiacenti: tali aspetti devono essere esplicitamente trattati e risolti nell'ambito del Piano Integrato di Sicurezza allegato al PRP. Per quanto riguarda il secondo nuovo collegamento stradale previsto, che da un accesso del lato sud del terminal raggiunge l'esistente SS15 e il nuovo raccordo autostradale Lacotisce Rabuiese, si richiede di chiarire le incertezze presenti nella Relazione Generale, specificando:

- *se l'innesto sulla via di Trieste in comune di Muggia avverrà in affiancamento, ovvero mediante riqualificazione della strada esistente;*
- *se l'attraversamento dell'area ex Aquila debba avvenire in direzione ortogonale alla costa oppure mediante aggiramento oltrepassando il Rio Ospio e seguendo la SP 15 per Farnei.*

Si resta in attesa di quanto sopra richiesto, significando l'urgenza”.

L'Autorità Portuale ha risposto alla suddetta lettera con nota n. 3323/P del 9.3.2010, che si riporta nel seguito.

“Con riferimento alla nota sopra citata, ed alle problematiche in essa indicate, si riportano le azioni intraprese da questa Autorità relative ai punti sopra evidenziati.

Con riferimento al punto 1) - ricostruzione tetto substrato - nell'elaborato allegato (Integrazioni, marzo 2010, ALL.1) è riportato un ampio inquadramento geologico del sito, corredato dalle indagini stratigrafiche già eseguite per la costruzione delle più recenti opere portuali.

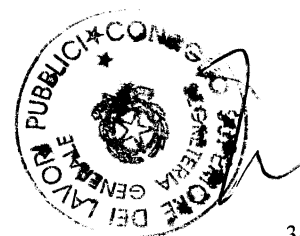
Inoltre, come esplicitamente richiesto nella nota che si riscontra, l'elaborato riporta gli esiti dell'indagine geognostica di tipo indiretto (prospezione sismica a mare) specificamente commissionata da questa Autorità.

L'indagine è stata condotta in corrispondenza dei principali sporgenti a mare previsti nella nuova configurazione di PRP: ampliamento moli V e VI, ampliamento molo VII, nuovo molo VIII.

I risultati dell'indagine, sono riportati in allegato alla presente nota (ALL. 2).

Con riferimento al punto 2) - calibrata stima dei costi - una volta rilevate in modo puntuale le caratteristiche geometriche delle previste opere infrastrutturali, è stata affinata la stima dei costi degli interventi di piano, come risulta nell'elaborato “Integrazioni” allegato.

Con riferimento al punto 3) - preferibilità impalcato su pali - sono state ulteriormente discusse ed analizzate nell'elaborato “Integrazioni”, già citato, le motivazioni che hanno indotto la scelta della tipologia costruttiva “a giorno”.



Con riferimento al punto 4), - non contrasto del PRP con gli altri strumenti urbanistici vigenti - si allega (ALL. 3) una dichiarazione resa dal Segretario Generale dell'Autorità Portuale in merito al non contrasto del PRP proposto con gli strumenti di pianificazione territoriale sovracomunale generale e di settore.

Con riferimento al punto 5) - ubicazione parcheggi - si allega la Tav. 5rev (ALL. 4) riportante anche la localizzazione delle aree destinate a parcheggi in conformità a quanto già previsto dalle NTA di Piano.

Con riferimento al punto 6) - linea ferroviaria Monfalcone Trieste - nell'elaborato "Integrazioni" sono sviluppate le tematiche riguardanti la tempistica di realizzazione del progetto di quadruplicamento della linea medesima.

Con riferimento al punto 7) - collegamento autostradale Cattinara Padriciano - si allega la Tav. 5b (ALL. 5) aggiornata al nuovo tronco di collegamento. Inoltre, nell'elaborato "Integrazioni" sono fornite le indicazioni richieste in merito al bypass di Aquilinia.

Con riferimento al punto 8), nell'elaborato "Integrazioni" sono forniti i chiarimenti richiesti sugli interventi di bonifica da eseguire per la realizzazione della galleria artificiale.

Inoltre, sono riprese ed ampliate le considerazioni in merito al secondo nuovo collegamento stradale.

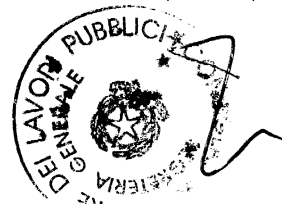
Infine, si allegano le integrazioni al RISP in merito agli aspetti legati alla nuova viabilità di collegamento del previsto molo VIII con la grande viabilità triestina in corrispondenza dello scalo San Sabba (ALL. 6)."

Si riporta nel seguito, infine, il paragrafo relativo alle "Conclusioni" del citato elaborato tecnico sugli esiti dell'indagine geognostica di tipo indiretto (prospezione sismica a mare eseguita negli specchi acquei portuali).

"Sulla base di quanto sopra illustrato relativo alle indagini geognostiche mediante prospezioni sismiche a mare eseguite nelle aree in oggetto, si evidenzia che in corrispondenza dell'area interessata dall'ampliamento del Molo V e Molo VI, il tetto del Flysch è stato riconosciuto a profondità massima di circa - 65.0 m dal l.m.m. lungo il limite d'intervento, mentre il basamento roccioso risale gradualmente sino a profondità di circa -35.0 m dal l.m.m., all'interno del bacino compreso tra i due moli esistenti.

Per quanto, invece, alle aree oggetto di ampliamento del Molo VII, il tetto del Flysch è stato riconosciuto a profondità massima di circa -76.0 m dal l.m.m. in corrispondenza del limite esterno d'intervento, mentre in corrispondenza della testa del molo esistente, tale profondità si riduce a circa -45.0 m dal l.m.m.

Infine, nelle aree oggetto di realizzazione del Molo VII, il tetto del Flysch è stato riconosciuto a profondità massima di circa -61.0 m dal l.m.m., in corrispondenza del limite esterno d'intervento, mentre in prossimità dell'attuale linea di costa tale valore è stato rilevato pari a circa -25.0÷30.0 m dal l.m.m., con valori minori presenti lungo il limite meridionale dell'area. Si evidenzia, inoltre, che nelle sue



aree intermedie è stata identificata una risalita del tetto del basamento roccioso, probabilmente determinata dalla presenza di una discontinuità tettonica, che mostra il tetto del Flysch a profondità di circa -40.0 m dal l.m.m.”.

CONSIDERATO

Il nuovo piano regolatore del porto di Trieste rappresenta, indubbiamente, uno strumento di pianificazione di particolare complessità e rilevanza, finalizzato allo sviluppo dell'intero territorio circostante all'interno di una prospettiva di respiro europeo.

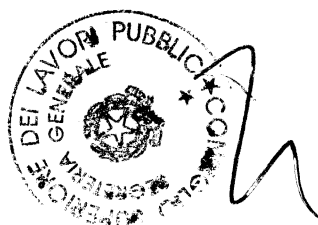
L'accesso privilegiato all'Europa centro-orientale attraverso il porto di Trieste costituisce, infatti, una fondamentale scelta strategica per il nostro Paese, anche alla luce dell'incombente concorrenza del porto sloveno di Capodistria.

Il nuovo PRP è finalizzato ad individuare un assetto, nel lungo periodo, che valorizzi al massimo le potenzialità naturali e storiche del porto, a partire dalla sua posizione geografica e dalla presenza di alti fondali, assicurando anche la disponibilità di aree adeguate per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci.

Lo scenario di massimo sviluppo infrastrutturale del porto, così come individuato dal nuovo PRP, dovrebbe coprire le esigenze in una prospettiva temporale periodo di lungo termine, non inferiore a 20-25 anni

Sotto un profilo metodologico, la proposta di PRP si mostra coerente con i principi rintracciabili nelle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", emanate dal Ministero delle Infrastrutture con Circolare del 15.10.2004 n° 17778.

Ciò con particolare riferimento:



- alla individuazione degli obiettivi di piano sulla base di una appropriata “analisi dei problemi”;
- alla generazione di configurazioni di piano alternative (in termini di assetti planimetrici delle opere e di attribuzione di funzioni alle aree portuali), con l’implementazione di tecniche di valutazione comparata tra le stesse;
- alla introduzione di opportuni elementi di flessibilità nella pianificazione delle funzioni portuali, secondo il modello concettuale del “piano strutturale”, declinato, con i dovuti adattamenti, nel settore della pianificazione di ambiti portuali.

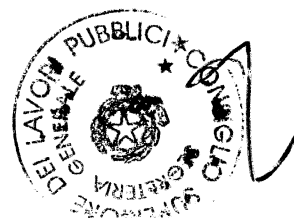
Si rammenta, inoltre, che questo Consesso ha già espresso parere sulla “Variante al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio”.

Detta Variante ha avuto il seguente iter:

- adozione da parte del Comitato Portuale con deliberazione n. 15/2005 di data 21.06.2005;
- parere favorevole in linea tecnica da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n. 169 reso dalle Sezioni Riunite 3[^] e 6[^] nella seduta del 16.11.2005;
- parere di non assoggettabilità a VIA n. 2738 del 25.01.2007;
- decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007;
- pubblicazione sul B.U.R. (n.41 in data 10.10.2007).

La presente proposta di nuovo PRP si limita a recepire, al suo interno, i contenuti di detta Variante, senza apportare modifica alcuna.

ASPETTI PROCEDIMENTALI



In linea generale, la procedura amministrativa per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale è delineata dalla Legge n. 84/94 che prevede, all'art. 5 - comma 3 e comma 4, il seguente iter:

- adozione della proposta di piano da parte del Comitato Portuale, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati;
- parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- valutazione di impatto ambientale, ai sensi della normativa vigente in materia;
- approvazione da parte della competente Regione.

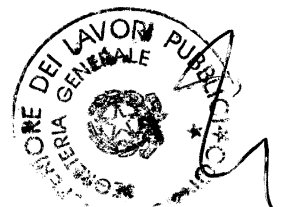
Nel caso in esame, si rinviene in atti la seguente documentazione amministrativa:

- Delibera di adozione del Comitato Portuale n. 7 del 19 maggio 2009;
- Delibera n. 36 del 27 aprile 2009, riportata in Premesse, del Consiglio Comunale di Trieste di approvazione dell'Intesa alla stessa allegata, che prevede obblighi reciproci per il Comune di Trieste e per l'Autorità Portuale tesi ad armonizzare i propri strumenti urbanistici;
- Delibera n. 35 del 30 aprile 2009, riportata in Premesse, del Consiglio Comunale di Muggia di approvazione dell'Intesa allegata alla stessa delibera.

Con riferimento alla delibera n. 35/09 di approvazione dell'Intesa sottoscritta con il Comune di Muggia, l'Assemblea rileva che il Consiglio Comunale di Muggia nell'approvare l'Intesa stessa ha in particolare deliberato di:

“dare mandato al Sindaco, quale componente del Comitato Portuale, di agire con ogni mezzo, compreso se necessario il voto contrario all'adozione del Piano Regolatore Portuale, qualora non venga rivista la zonizzazione del polo energetico in modo da impedire la possibilità di realizzare rigassificatori di GNL o depositi di GPL.”

Al riguardo si rileva che dal verbale n. 5 del 19 maggio 2009 - relativo alla seduta del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Trieste dedicata, tra l'altro,



alla "Adozione del Piano Regolatore Portuale" - che il Sindaco del Comune di Muggia non ha partecipato alla votazione, allontanandosi dall'aula, dichiarando quale unico motivo di dissenso dal Nuovo Piano Regolatore Portuale, la contrarietà al progetto del terminale GNL.

L'Assemblea evidenzia che su specifica richiesta formulata dal Consiglio Superiore con la nota n. 6020 del 6.10.2009, riportata in Premesse, l'Autorità Portuale di Trieste, con la nota n. 14491 del 18.11.2009, anch'essa riportata in Premesse, ha precisato *"che il Piano non contiene alcun elemento riferibile a infrastrutture che possano essere destinate alla realizzazione del terminal GNL"*.

Al riguardo l'Assemblea osserva, come meglio specificato nel seguito, che l'area destinata agli insediamenti industriali e al polo energetico è situata a breve distanza da zone abitate; pertanto nella individuazione delle tipologie di depositi e impianti si dovrà tener conto della specificità dell'area in relazione agli insediamenti circostanti.

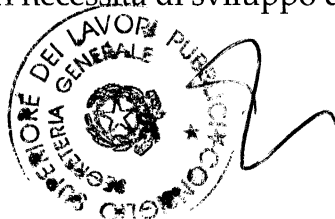
Alla luce di quanto sopra esposto, l'Assemblea ritiene:

- che l'iter procedimentale seguito dall'Autorità Portuale di Trieste riguardo la proposta di PRP di che trattasi sia coerente con la normativa di riferimento e, pertanto, sia suscettibile di esame e parere da parte di questo Consesso;
- che gli impegni assunti con le Delibere di Intesa soprarichiamate, rappresentano ineludibili termini prescrittivi per la proposta di PRP.

ASPETTI URBANISTICI ED AMBIENTALI

Assetto funzionale

Come riportato nella Relazione Generale in atti, il vigente Piano Regolatore del porto di Trieste, redatto nel 1957 dal Commissariato Generale del Governo per il Territorio di Trieste, ha rappresentato per la città il primo piano-programma organico delle nuove opere da prevedere a seguito delle mutate esigenze dei traffici e delle previsioni di maggiori necessità di sviluppo delle strutture portuali.



Il Piano Regolatore del 1957 è stato successivamente modificato più volte attraverso numerose varianti e sub-varianti, finalizzate a fornire risposta alle crescenti esigenze di espansione del porto.

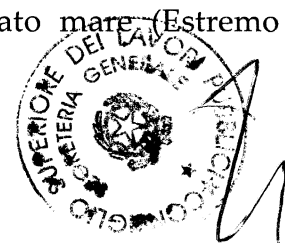
La maggior parte degli interventi previsti dal Piano Regolatore vigente e dalle successive varianti è stata realizzata, mentre alcune opere non sono state eseguite o lo sono state solo in parte, altre sono in fase di esecuzione.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale è finalizzato a individuare un assetto, nel medio e lungo periodo, che valorizzi al massimo le potenzialità naturali e storiche del porto, a partire dalla sua posizione geografica e dai fondali naturali, assicurando anche la disponibilità di aree adeguate per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci.

Il P.R.P. in esame è stato quindi concepito essenzialmente come uno strumento pianificatorio dello sviluppo delle attività portuali, che fornisca indicazioni certe sulla localizzazione delle nuove attività e di quelle pregresse e quindi sulle aree verso le quali indirizzare gli investimenti finalizzati ad ammodernare e potenziare le relative infrastrutture.

La strategia perseguita dal Piano in esame è pertanto quella di creare le condizioni favorevoli per l'espansione delle attività economiche, commerciali ed industriali, in grado di produrre reddito e valore aggiunto ("porto operativo") e al contempo di generare benefici per la collettività sia sotto forma di interventi di integrazione del porto con la città, attraverso la riprogettazione del fronte mare urbano, sia attraverso il recupero e la riqualificazione del nucleo più antico del porto storico (il cosiddetto "Porto vecchio", già oggetto di una specifica variante al P.R.P.) da destinare all'insediamento di nuove funzioni urbane (turistiche, culturali, direzionali, ecc.) e quindi alla più ampia fruizione collettiva.

Il Piano, in particolare, ha come principale obiettivo un deciso sviluppo del traffico containerizzato attraverso una maggiore competitività ed attrattività nei confronti dei settori di mercato più dinamici, sia lato mare (Estremo Oriente,



Mediterraneo orientale e Mar Nero), sia lato terra (Nord Italia ed Europa Centro Orientale), aree costituenti il bacino di traffico naturale dell'Alto Adriatico.

Al riguardo si rammenta altresì che il porto di Trieste è sede storica di insediamenti industriali che movimentano via mare quantitativi significativi sia di rinfuse liquide che di rinfuse solide.

In merito a tali attività, secondo quanto riportato nella Relazione Generale, il P.R.P. proposto conferma la destinazione alla funzione industriale di significative estensioni territoriali, perseguendo sia la valorizzazione degli insediamenti esistenti mediante la realizzazione delle infrastrutture necessarie per consentirne la competitività sul mercato, sia la predisposizione delle condizioni operative più adatte affinché nuovi insediamenti produttivi occupino le aree da tempo dismesse, una volta bonificate e riqualificate.

Riguardo a tali previsioni pianificatorie, l'Assemblea evidenzia che in ogni caso il centro storico di Trieste ed in genere l'intero tessuto urbano dovranno risentire il meno possibile degli effetti indotti dal Piano.

Inoltre si rileva che, in relazione a quanto sopra osservato, assume particolare valore strategico all'interno del P.R.P. in esame l'inserimento della funzione di "portualità allargata", che trova la sua principale ma non esclusiva collocazione nel "Porto vecchio", il cui assetto urbanistico è stato già definito attraverso la "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio". Su tale Variante questo Consesso ha espresso parere favorevole con raccomandazioni e prescrizioni con Voto n. 169 reso nell'Adunanza del 16/11/2005, che si richiama integralmente. La Variante stessa è stata approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007. Tale Variante è stata allegata al Piano Regolatore Portuale in esame ed è quindi da considerarsi parte integrante dello stesso P.R.P. in esame.

La funzione di "portualità allargata" nell'area del "Porto vecchio", secondo quanto riportato nella Relazione Generale in atti, si esplica sia attraverso il



potenziamento delle attività del “porto operativo”, mantenendo in essere ed incrementando l’attività commerciale anche tramite l’utilizzo di infrastrutture di recente realizzazione e di caratteristiche moderne (magazzino Adria Terminal), sia attraverso il recupero ed il riuso degli spazi e delle strutture edilizie ultra secolari situate a ridosso del centro storico, costituite essenzialmente da antichi magazzini di alto pregio architettonico, in gran parte vincolati con provvedimenti del Ministero per i Beni e le Attività culturali del 2001. Il Piano prevede la riqualificazione ed il riutilizzo di tali manufatti edilizi per attività a carattere prevalentemente terziario: attività universitarie e culturali (scuole di formazione e centri post universitari in materia marittima, di diritto e di commercio internazionale), attività espositive, attività di sviluppo economico (centri direzionali di imprese impegnate nei traffici e nella logistica), attività turistiche attrezzate con annesso aree commerciali e di intrattenimento ed attività legate al diporto nautico (centri di sailing attrezzati con impianti ricettivi evoluti).

Il previsto insediamento di tali funzioni, pertanto, prefigura ed al contempo riflette il processo, da tempo in atto a livello urbano nella città di Trieste, di riconversione e riqualificazione del tessuto edilizio storico anche mediante l’apporto di attività complementari, che esulano da quelle propriamente portuali e caratterizzano piuttosto i processi di recupero del tessuto urbano e del “fronte mare” (“waterfront redevelopment”) sul modello di analoghe iniziative realizzate o in corso in molti porti storici nazionali ed esteri.

Tale tipologia di intervento, come evidenziato nella Relazione Generale, è tipica delle aree dismesse dei vecchi porti, che presentano in generale grandi potenzialità a livello urbano, in quanto localizzate nel centro storico delle città, ma proprio per tali caratteristiche risultano ormai avulse dalle attività e dagli spazi operativi dei porti attuali, rappresentando invece delle vere e proprie propaggini del tessuto urbano nell’ambito portuale. Di conseguenza, ad avviso dell’Assemblea dovrebbe essere valutata da parte di tutti gli Enti competenti l’opportunità di



rivisitare il perimetro del sedime del Porto Franco Vecchio per consentire un trattamento più appropriato dell'importante bene storico-culturale. Tale considerazione viene formulata sotto un profilo strettamente tecnico, fermi restando i profili giuridici ed amministrativi relativi a tale aspetto, che esulano dall'esame di competenza di questo Consesso.

Il P.R.P. proposto prevede anche la destinazione a "funzione urbana" della zona delle Rive e dell'area del Lido, quest'ultima utilizzata per la balneazione. Tale destinazione consiste essenzialmente nella fruizione del fronte mare e/o dell'area retrostante per funzioni ricreative, che implicano anche la previsione nel Piano dei necessari interventi di ristrutturazione della viabilità lungo le Rive, con alleggerimento del traffico, la realizzazione di due nuovi parcheggi sotterranei e la creazione di un lungomare urbano e pedonale.

Al riguardo questo Consesso raccomanda che tali previsioni relative alla "funzione urbana" costituiscano anch'esse un fattore di incentivo per la riqualificazione urbana ed ambientale degli spazi compresi nelle suddette aree portuali.

Si raccomanda, pertanto, particolare attenzione agli aspetti paesaggistici nella prevista sistemazione del "waterfront" della zona delle Rive (nell'ambito dei Settori 2 e 3), che dovrebbe rappresentare un elemento di mediazione ottica e di filtro rispetto alla città storica, da un lato, ed alle banchine commerciali ed industriali, dall'altro.

Inoltre, si raccomanda di prevedere sia nel Piano, per quanto concerne le misure di mitigazione e compensazione ambientale, sia nelle successive fasi di progettazione delle opere, tutti i possibili elementi di mitigazione ambientale delle banchine commerciali ed industriali, anche attraverso la creazione di aree di verde pubblico e l'inserimento di quinte arboree che attenuino l'impatto delle nuove banchine e delle relative attrezzature rispetto al tessuto urbano retrostante.



Si raccomanda infine di curare con particolare attenzione l'innesto dei sistemi di accesso ferroviario e stradale nelle suddette aree portuali, con particolare riferimento agli attraversamenti ed agli svincoli nelle zone urbanizzate.

Raffronto tra P.R.P. proposto e strumenti urbanistici comunali

Per quanto concerne la verifica del "non contrasto" tra il Piano Regolatore Portuale proposto e gli strumenti urbanistici dei Comuni di Trieste e di Muggia, ai sensi del comma 2 dell'art. 5 della legge n.84/94, l'Assemblea rileva quanto segue.

Secondo quanto si evince dalla lettura comparata degli elaborati grafici e delle Norme tecniche di Attuazione del P.R.P. in esame e del vigente P.R.G. del Comune di Trieste, nonché dalla delibera di Intesa n. 36 del 27 aprile 2009 - i cui contenuti e prescrizioni, riportati nelle Premesse, si intendono integralmente richiamati - il Piano Regolatore Portuale in esame appare parzialmente difforme dal P.R.G. di Trieste sia riguardo ad alcune specifiche destinazioni d'uso di aree portuali, sia riguardo alla nuova linea di costa prevista dal P.R.P. proposto.

Al riguardo, peraltro, il Comune di Trieste, con l'Intesa sopra citata si è impegnato a "*recepire in sede di Variante generale al P.R.G.C. in corso di redazione*" le modifiche allo strumento urbanistico comunale specificate nell'Intesa stessa, alle quali si rinvia. Anche l'Autorità Portuale, con la suddetta Intesa, si è impegnata ad apportare alcune modifiche al P.R.P. proposto.

In merito si osserva tuttavia che, dal raffronto puntuale tra gli elaborati grafici e le Norme tecniche di Attuazione del P.R.G. del Comune di Trieste ed i corrispondenti elaborati del Piano Regolatore Portuale proposto, non risulta chiaro se alcune destinazioni d'uso di aree portuali non espressamente citate nell'Intesa siano conformi alle prescrizioni del P.R.G.

Ci si riferisce in particolare alle seguenti aree, di cui alla Tav. 3 del P.R.P.: Area "P1 - Crociere", Area "P2 - Traghetto", Area "N2 - Porti, approdi per pesca", Area "I2 - Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o



energetici”, quest’ultima con particolare riferimento all’area prospiciente il pontile di San Saba.

Pertanto si ritiene necessario che venga effettuata da parte delle autorità competenti un’ulteriore verifica puntuale della compatibilità delle destinazioni d’uso del P.R.P. sopra indicate rispetto alle prescrizioni del P.R.G. del Comune di Trieste e delle relative Norme tecniche di Attuazione, al fine di assicurare che i due strumenti pianificatori (P.R.G. e P.R.P.) non contrastino in alcun modo.

A seguito della suddetta verifica di non contrasto tra P.R.G. e P.R.P., ad avviso di questo Consesso sarebbe opportuno che la “disciplina delle funzioni ammesse” nell’ambito portuale, di cui all’ art. 5.11 delle Norme tecniche di Attuazione del P.R.G., venisse integrata con l’inserimento delle destinazioni d’uso non esplicitamente indicate.

Inoltre, si evidenzia che nelle Norme tecniche di Attuazione del P.R.P. proposto dovrà essere integralmente richiamata la disciplina attuativa di cui all’art. 5.11.6 delle N.T.A. del P.R.G. del Comune di Trieste denominata “Strumenti di intervento”, che prevede negli ambiti portuali perimetrati negli elaborati “E” del P.R.G., escluse le zone “L2”, l’obbligo di attuazione degli interventi di nuova edificazione e/o di ampliamento mediante la redazione di “Piani regolatori comunali dei porti” di iniziativa comunale, ai sensi della legge regionale n. 22/87.

Per quanto concerne la verifica del “non contrasto” tra il P.R.P. proposto ed il Piano regolatore generale del Comune di Muggia, l’Assemblea, oltre a quanto già rilevato al precedente paragrafo “Aspetti procedimentali”, osserva che - secondo quanto si evince dal raffronto tra gli elaborati grafici e le Norme tecniche di Attuazione del P.R.G. del Comune di Muggia ed i corrispondenti elaborati del Piano Regolatore Portuale proposto, nonché dalla delibera di Intesa n. 35 del 30 aprile - i cui contenuti e prescrizioni, riportati nelle Premesse, si intendono integralmente richiamati - il Piano Regolatore Portuale in esame differisce parzialmente dal P.R.G. di Muggia sia riguardo alla definizione delle destinazioni



d'uso di alcune aree portuali, sia riguardo alla nuova linea di costa prevista dal P.R.P. proposto. In merito si rileva che nella suddetta Intesa l'Autorità Portuale si è impegnata ad apportare modifiche al P.R.P. proposto, mentre il Comune di Muggia non ha ritenuto di dover procedere ad eventuali modifiche allo strumento urbanistico comunale.

Al riguardo, l'Assemblea prende atto di quanto deliberato dal Comune di Muggia, evidenziando in particolare che il P.R.G. del Comune di Muggia sottopone la maggior parte delle aree portuali alla disciplina dei Piani attuativi comunali, fissa determinati standard dimensionali e volumetrici per l'attuazione degli interventi edilizi e definisce specifiche Linee Guida per la progettazione di massima degli interventi di *"particolare valore strategico"*, tra i quali quelli di riqualificazione dell'area ex-Caliterna o del Rio Ospio, che ricadono in parte nell'ambito portuale. Pertanto l'Assemblea evidenzia che la disciplina pianificatoria attuativa alla quale il P.R.G. del Comune di Muggia specificamente rinvia, che viene richiamata anche nelle Norme tecniche di Attuazione del P.R.P., dovrà essere posta a base dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale per le aree portuali comprese nel Comune di Muggia.

Si rileva altresì che nell'intero ambito portuale ricadente nei Comuni di Trieste e di Muggia insistono vincoli di carattere ambientale, storico-architettonico, paesaggistico, archeologico, idrogeologico, ecc. Pertanto, riguardo al Piano Regolatore Portuale in esame devono essere preventivamente acquisiti i pareri di tutti gli Enti preposti alla tutela dei vincoli, apportando, se necessario, eventuali modifiche al Piano stesso e recependo eventuali prescrizioni sia negli elaborati grafici del P.R.P., sia nelle Norme tecniche di Attuazione.

Inoltre, si evidenzia che, in fase di elaborazione finale del P.R.P., gli elaborati grafici e le relative Norme tecniche di Attuazione devono essere effettivamente aggiornati sulla base di quanto stabilito e prescritto nelle suddette Intese con i Comuni di Trieste e di Muggia, come previsto nelle stesse Norme



tecniche di Attuazione del P.R.P., dando concreta attuazione a quanto deliberato nelle Intese stesse.

Valutazione Ambientale Strategica e Rapporto Ambientale

Per quanto concerne l'iter procedimentale del Piano Regolatore Portuale in esame, l'Assemblea rileva che nella Relazione Generale in atti sono state inserite alcune considerazioni in materia di procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), che di seguito si riportano in sintesi.

La Direttiva Europea 2001/42/CE, che ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per *"piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"*, resa attuativa a livello nazionale con l'emanazione del D. Lgs. 152/2006 come novellato dal D. Lgs. 4/2008, nella Regione Friuli Venezia Giulia è stata recepita con la L.R. n. 11/2005.

L'art. 6, comma 1, della suddetta legge regionale prevede che *"la procedura di VAS viene espletata nella fase preparatoria comprendente la fase di predisposizione, consultazione e adozione e nella fase di approvazione del piano o programma"*. Inoltre, l'art. 9 della medesima L.R. recita: *"Gli atti di adozione ed approvazione dei piani o programmi assoggettati a VAS sono redatti sulla base delle risultanze delle attività di cui all'art. 7, dei pareri e delle consultazioni"*.

Al riguardo, l'Autorità Portuale, con nota n. 13816/P del 03.10.2008 in atti inviata alla Direzione della Regione Friuli Venezia Giulia competente in materia di V.A.S., ha richiesto chiarimenti in merito all'individuazione del corretto iter procedurale per la Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale in esame, ritenendo che le consultazioni e le osservazioni previste dalla vigente normativa sulla VAS debbano essere condotte dopo che la proposta di Piano Regolatore Portuale sia stata esaminata dal Consiglio Superiore e conseguentemente aggiornata in base alle eventuali prescrizioni formulate da questo Consesso.



La Regione, con nota n. 31424 del 22.10.2008 in atti, ha rappresentato all'Autorità Portuale quanto segue:

“Innanzitutto, ai sensi dell'art. 13 del precitato D.Lgs. 4/2008, si sottolinea che il rapporto ambientale costituisce parte integrante del Piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione e di approvazione.

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

- a) circa il fatto che, se il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dovesse imporre prescrizioni o modificazioni significative in ordine al Piano in argomento, ciò potrebbe comportare anche la necessità di adeguare il relativo rapporto ambientale;*
- b) che, di conseguenza, è bene che la consultazione prevista dall'art. 14 del D.Lgs. 4/2008 sia avviata dall'Autorità in indirizzo a conclusione delle attività delineate nella precedente lett. a)“.*

Pertanto è stato trasmesso al Consiglio Superiore il “Rapporto ambientale” di cui all'art. 13 del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

Al riguardo, l'Assemblea prende atto di quanto precisato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, che appare in linea con l'attuale legislazione in materia di Piani regolatori assoggettati alla V.A.S., tra i quali rientra il Piano Regolatore Portuale, rilevando peraltro che l'art. 4 del Capo II delle Norme tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Portuale stabilisce che il P.R.P. venga sottoposto sia alla procedura di Valutazione di impatto ambientale che alla procedura di V.A.S.

Riguardo ai contenuti del “Rapporto ambientale” in atti - ferma restando la valutazione che dovrà essere effettuata dall'autorità competente in materia ambientale, alla quale pertanto si rinvia il parere definitivo in merito - l'Assemblea osserva che tale documento appare molto generico e poco approfondito rispetto a quanto indicato all'art. 13 e nell'Allegato VI del D. Lgs. n. 152/06 e ss. mm. e ii.

Il “Rapporto ambientale” risulta carente innanzi tutto riguardo al rapporto con “altri pertinenti piani o programmi” (p.to a dell'Allegato VI del D. Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii). Nel documento, infatti, vengono riportate considerazioni del tutto



generiche sui contenuti e le procedure della pianificazione portuale in rapporto alla pianificazione urbanistica generale, senza specifici riferimenti ai contenuti del Piano Regolatore Portuale proposto ed al rapporto di tale Piano con gli altri strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale, generale e di settore, attualmente vigenti.

In particolare, il "Rapporto ambientale" non affronta in alcun modo la problematica del rapporto tra il P.R.P. proposto ed i Piani Regolatori Generali dei Comuni di Trieste e di Muggia, limitandosi a prendere in esame soltanto le prescrizioni del Piano relative alle Zone "Barcola-Bovedo" e "Porto Franco Vecchio".

Inoltre, il "Rapporto" stesso non analizza affatto gli strumenti di pianificazione territoriale generale sovracomunali, ma soltanto alcuni Piani di settore, di seguito richiamati:

- Il "Piano Regionale Integrato dei Trasporti" (PRIT), redatto nel 1986 ed approvato nel 1989.

Tale Piano, peraltro, appare superato, almeno per quanto riguarda le previsioni di traffico per il porto di Trieste, che sono riferite al 2000.

- Il "Piano Regionale dei porti", redatto nel 1987 ed approvato nel 1989.

Anche questo Piano appare superato, in particolare riguardo ai dati relativi ai traffici merci nel porto di Trieste, che risalgono al 1984, ed alle previsioni di traffico per il porto stesso, che sono anch'esse riferite al 2000.

- Il "Piano direttore del porto di Trieste".

Di quest'ultimo non viene indicata la data di redazione e approvazione; peraltro, secondo quanto riportato nel "Rapporto ambientale", tale Piano ha validità decennale e si articola in Piani triennali da aggiornare ogni anno, sui quali tuttavia non vengono fornite informazioni.

Riguardo al "Piano direttore del porto di Trieste" va segnalato in particolare che a pag. 50 del "Rapporto ambientale" viene riportato quanto segue:



“I principali interventi già previsti dalle Varianti al Piano regolatore del porto appaiono congruenti con le previsioni ed i criteri definiti nel Piano direttore, e pertanto vengono confermati:

- (...)
- *la realizzazione dell’impianto acque di zavorre e la stazione di degasificazione delle petroliere, previsti dalla L. 203/76 e 986/77”.*

In merito si richiama in particolare l’attenzione sulla previsione relativa alla *“stazione di degasificazione”*, in relazione a quanto evidenziato dal Comune di Muggia in sede di Intesa, integralmente riportata nelle Premesse.

Riguardo ai Piani di settore sopra citati, l’Assemblea rileva pertanto che è necessario verificare se essi siano tuttora vigenti e se le relative previsioni siano ancora attuali, per dare adeguatamente conto di ciò nel *“Rapporto ambientale”* stesso, documento che deve accompagnare e supportare l’intero iter procedimentale del Piano Regolatore Portuale.

Analoghe verifiche devono essere effettuate per gli altri strumenti di pianificazione territoriale generale e di settore che, qualora vigenti, devono essere presi in esame nel *“Rapporto ambientale”* per verificare la conformità del P.R.P. proposto rispetto alle prescrizioni di tali Piani.

Riguardo al *“Rapporto ambientale”*, si rileva altresì che viene richiamata come legge urbanistica di riferimento la legge regionale n. 23 del 1968, ormai non più in vigore, mentre la vigente L.R. n. 5 del 23/02/2007 *“Riforma dell’urbanistica e disciplina dell’attività edilizia e del paesaggio”* non viene affatto citata. Tale legge urbanistica viene richiamata ed analizzata soltanto nello *“Studio specialistico - Volume D - Le interazioni porto-territorio”* in atti, documento che sotto il profilo urbanistico appare per alcuni aspetti più aggiornato del *“Rapporto ambientale”*, pur essendo anch’esso incompleto.

In considerazione delle carenze riscontrate nel *“Rapporto ambientale”*, nel rispetto delle competenze istituzionali in materia ambientale, con nota n.898 del



3/02/2010 è stata richiesta all'Autorità Portuale come atto integrativo una dichiarazione relativa al "non contrasto" del Piano Regolatore Portuale proposto rispetto agli altri strumenti urbanistici vigenti, in particolare per quanto concerne gli strumenti di pianificazione territoriale sovracomunale generali e di settore. A seguito di tale richiesta, l'Autorità Portuale ha trasmesso una "Dichiarazione di non contrasto del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti", di cui alla nota n.2984/P del 2/03/2010, della quale si riporta di seguito un ampio stralcio:

" Gli strumenti urbanistici vigenti di pianificazione sovracomunale generale sono rappresentati dal Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli-Venezia Giulia approvato nel 1978, mentre possono essere considerati strumenti di conoscenza il progetto del Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG, proposta elaborata nel 1997), l'ipotesi del Piano Territoriale Regionale Strategico (PTRS, proposta elaborata nel 2003) ed il Piano Territoriale Regionale (PTR, adottato nel 2007) che ad oggi risultano redatti ma non vigenti.

Il Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli-Venezia Giulia (PURG n. 0826/Pres. del 15.9.1978), basato sul principio dell'urbanistica "a cascata", rappresenta il vigente sistema organico di disposizioni generali di direttive alle quali attenersi nella redazione dei piani di grado subordinato; rappresenta, quindi, il livello regionale di pianificazione territoriale".

In merito l'Assemblea evidenzia che al "Rapporto ambientale" è stato invece allegato il Piano Territoriale Regionale (PTR), mentre il vigente Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli-Venezia Giulia (PURG) non è stato neanche citato negli atti.

Secondo quanto riportato nella suddetta dichiarazione, "il PURG include le aree interessate dal PRP nelle zone L1, corrispondenti agli "ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale". Tali zone sono regolate dall'art. 16 delle Norme di Attuazione del PURG, il quale stabilisce, tra l'altro, che tali ambiti sono costituiti dai



territori della Regione attualmente interessati da attrezzature portuali di interesse regionale o suscettibili di poter recepire lo sviluppo futuro di esse. L'art. 43 per le zone L prevede che sia consentito l'insediamento di tutte le attrezzature edilizie, servizi ed impianti, connessi con l'esercizio delle attività portuali.

Quindi, per quanto riguarda la compatibilità tra PRP e PURG, non si rilevano elementi di contrasto, in quanto il perimetro dell'ambito di intervento del PRP, coincide sostanzialmente con quello delle zone L1 riportate nello strumento urbanistico regionale."

La suddetta dichiarazione riporta inoltre quanto segue:

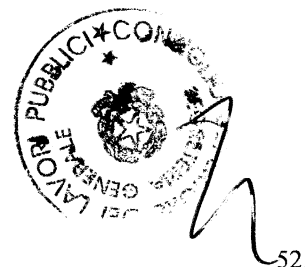
"Gli strumenti urbanistici vigenti di pianificazione sovracomunale di settore sono rappresentati dal Piano Regionale dei Porti (PRP del 1987) e dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT del 1986)", aggiungendo tuttavia: "Il Piano Regionale dei Porti (...) non è più in vigore in seguito all'abrogazione della LR 22/1987. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (...) non è più in vigore in quanto non più previsto dalla LR. 23/2007."

Anche tali aspetti relativi alla pianificazione sovracomunale di settore dovranno essere precisati ed approfonditi in sede di revisione ed aggiornamento del "Rapporto ambientale".

L'Autorità Portuale, in conclusione della propria nota sopra richiamata, dichiara comunque che *"il Piano Regolatore Portuale è stato redatto in conformità agli strumenti di pianificazione territoriale sovracomunale generale e di settore e agli strumenti urbanistici comunali dei comuni limitrofi di Trieste e Muggia."*

L'Assemblea prende atto di quanto dichiarato, ribadendo che, anche alla luce di tali dichiarazioni, il "Rapporto ambientale" deve essere rivisto, aggiornato ed integrato riguardo al rapporto del Piano Regolatore Portuale proposto con gli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale, sia generali che di settore, attualmente vigenti.

Aspetti ambientali



Fermo restando il parere dell'autorità competente sotto il profilo ambientale, questo Consesso rileva che, anche sotto il profilo ambientale, il "Rapporto ambientale" appare molto generico, carente nei contenuti e confuso nell'esposizione, anche per i continui richiami a situazioni e condizioni ambientali genericamente riferite all'intero territorio della provincia di Trieste, senza che venga precisato se tali condizioni interessino o meno l'ambito portuale e l'intorno territoriale in cui possono manifestarsi effetti indotti dal nuovo Piano Regolatore Portuale.

Nel "Rapporto ambientale", inoltre, si fa riferimento soltanto al Piano Territoriale Regionale (PTR) che, come già evidenziato, risulta solo adottato, e non al vigente Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli-Venezia Giulia (PURG).

In merito si rileva altresì che, all'inizio del Cap. 4 del "Rapporto ambientale", denominato "Possibili effetti significativi sull'ambiente", viene riportato che *"si suggeriscono una serie di elementi di analisi da utilizzare per impostare la trattazione degli aspetti ambientali ..."*. Inoltre, al par. 6.6 si afferma che *"il Rapporto ambientale ... non affronta la procedura di analisi e valutazione previsti dalla VAS del Piano"*, rinviando quindi implicitamente ad un successivo elaborato la trattazione di tali aspetti.

Al riguardo l'Assemblea evidenzia che, ai fini della procedura di VAS, l'analisi degli *"impatti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale"* deve invece essere effettuata nel "Rapporto ambientale", ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. n. 152/06 e ss. mm. e ii.

Nel "Rapporto" agli atti, inoltre, non vengono analizzati tutti i fattori di impatto ambientale ma soltanto alcuni di essi ed anche per gli impatti considerati vengono espresse solo considerazioni generiche, oppure vengono riportati in modo acritico dati desunti da pubblicazioni ufficiali, senza valutarne le implicazioni e le ricadute sul Piano Regolatore Portuale.



In particolare, al par. 6.1 si accenna ad una non meglio precisata “vicina area SIC”, che non viene tuttavia localizzata in rapporto all’ambito portuale; al successivo par. 6.6.1 si accenna alla presenza di S.I.C. (Siti di Interesse Comunitario) e Z.P.S. (Zone a protezione speciale) nell’ “Ambito Paesaggistico 30 - Carso Triestino”, senza precisare se le previsioni del Piano Regolatore Portuale in esame possano incidere sulle condizioni ambientali di tali S.I.C. e Z.P.S.

Ciò non consente di valutare se ricorrano le condizioni per le quali deve essere effettuata anche la “Valutazione d’incidenza” che, peraltro, dalla lettura degli atti trasmessi, sembra necessaria. Pertanto anche per tale aspetto si rinvia al parere dell’autorità competente in materia ambientale.

Il “Rapporto ambientale” risulta del tutto carente anche riguardo ad altri aspetti ambientali di notevole rilevanza, tra i quali la presenza nell’ambito portuale del S.I.N. (Sito inquinato d’interesse nazionale), che viene citato solo in modo marginale nel Rapporto stesso, nel paragrafo relativo ai Dragaggi.

In merito, l’Assemblea rammenta che, com’è noto, alcuni specchi acquei ed aree demaniali a terra di competenza dell’Autorità Portuale, comprese nel Piano Regolatore Portuale in esame, rientrano nel “Sito d’interesse nazionale” di Trieste, perimetrato con D.M. del Ministero dell’Ambiente del 24/02/2003. Pertanto esse sono soggette obbligatoriamente ad interventi preventivi di caratterizzazione, bonifica e ripristino ambientale, secondo la legislazione vigente in materia.

Nel “Sito d’interesse nazionale” ricadono in particolare alcune aree industriali ed anche il cosiddetto “polo energetico”, di cui nel Piano Regolatore Portuale proposto è previsto l’ampliamento e che risulta situato in un contesto densamente urbanizzato, nel quale sono già presenti impianti ad elevato impatto ambientale ed a rischio di incidente rilevante. Inoltre il corrispondente specchio acqueo è caratterizzato sotto il profilo marittimo dalla presenza di bassi fondali.

In merito l’Assemblea, anche in relazione a quanto successivamente rilevato riguardo agli “Aspetti relativi alla prevenzione e sicurezza”, fa rilevare che le



valutazioni dell'autorità competente in materia ambientale relative ai potenziali effetti del nuovo Piano Regolatore Portuale sull'ambiente dovranno necessariamente tener conto delle attuali condizioni di inquinamento e d'impatto ambientale delle diverse aree portuali, innanzi tutto delle aree industriali e del "polo energetico", condizioni che non potranno e non dovranno essere ulteriormente aggravate. In particolare, riguardo al suddetto "polo energetico", di cui nel Piano Regolatore Portuale proposto non vengono specificate le tipologie di impianti da insediare, questo Consesso ritiene che vada evitata la realizzazione di impianti energetici che possano peggiorare le condizioni ambientali del sito anche sotto il profilo della sicurezza, in particolare riguardo al rischio di incidenti rilevanti ("effetto domino"), privilegiando invece gli impianti basati sull'utilizzo di energie rinnovabili, in un'ottica di sostenibilità ambientale.

Inoltre, si rammenta che agli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale dovranno essere applicate tutte le vigenti disposizioni legislative relative alla preventiva caratterizzazione, alla bonifica ed al ripristino ambientale nei "siti di interesse nazionale". Infatti un ritardo in queste attività comporterebbe ripercussioni sull'attuazione del Piano stesso.

Infine, questo Consesso ribadisce la necessità di prevedere già in fase di pianificazione portuale (per quanto consentito dal livello di definizione di un piano), oltre che in fase di progettazione delle relative opere infrastrutturali, adeguati interventi di mitigazione e compensazione ambientale ed idonei sistemi e procedure di monitoraggio ambientale.

Tali misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio ambientale non vengono definite nel "Rapporto ambientale" in atti, che riporta soltanto alcuni "criteri mitigativi" del tutto generici e di carattere esclusivamente metodologico.

Pertanto, fermo restando il parere dell'autorità competente sotto il profilo ambientale, si ritiene che il "Rapporto ambientale" in atti dovrà essere rivisto ed



integrato anche per quanto concerne l'individuazione delle caratteristiche prestazionali delle necessarie opere di mitigazione e compensazione ambientale, nonché delle modalità e dei protocolli di monitoraggio ambientale.

ASPETTI IDRAULICO-MARITTIMI E NAVIGAZIONALI

Il porto di Trieste gode di condizioni meteomarine particolarmente favorevoli, stante la sua collocazione geografica che limita la lunghezza massima di mare libero ("fetch") a non oltre 70 miglia nautiche.

La traversia principale ha una ampiezza angolare di circa 90°, compresa tra il terzo e il quarto quadrante.

Le ondazioni al largo più gravose sono quelle di scirocco (provenienti approssimativamente secondo l'asse longitudinale del Mar Adriatico) al di fuori della traversia principale.

Esse subiscono, dal largo verso costa, un rilevante effetto di rifrazione (per effetto della significativa rotazione dei fronti d'onda) e di diffrazione (a causa della schermatura offerta dall'Istria). Ciò produce un drastico abbattimento dell'altezza d'onda di progetto al piede delle attuali opere foranee del porto.

Pertanto, la favorevole esposizione meteomarina del paraggio comporta una vantaggiosa scelta pianificatoria in termini tecnico-economici, che si concreta nella assenza di nuove opere foranee a protezione degli specchi acquei portuali interessati dallo sviluppo delle banchine e dei piazzali portuali.

Le condizioni di agitazione interna, infatti, si mostrano del tutto compatibili con i necessari requisiti prestazionali per l'operatività degli accosti, con particolare riferimento a quelli del molo VIII°, destinato a terminal container.

Similmente, anche i rilevanti fondali naturali del porto offrono non trascurabili vantaggi in termini di accessibilità nautica, in quanto anch'essi compatibili con le "navi di progetto" tragguardate dal piano, evidenziando relativamente modeste necessità di dragaggio.



Il dragaggio manutentivo è praticamente assente in quanto, sotto il profilo morfodinamico, l'area portuale è sottratta ai fenomeni di insabbiamento per effetto del trasporto solido litoraneo.

Di contro, tuttavia, l'inclusione dei fondali del porto di Trieste all'interno di un S.I.N. (sito di bonifica di interesse nazionale) rende la limitata attività di dragaggio estremamente onerosa sia in termini di tempi amministrativi per l'espletamento del relativo procedimento autorizzativo (pur recentemente razionalizzato, almeno in parte, con l'art.11bis e seguenti della Legge n° 84/1994 e ss. mm. e ii.) sia in termini economici, per effetto dei significativi extra-costi connessi con lo smaltimento del materiale dragato.

Riguardo l'assetto planimetrico e funzionale delle nuove opere interne, l'Assemblea formula le seguenti osservazioni:

- appare del tutto coerente la scelta di orientare l'asse longitudinale delle nuove banchine secondo la direzione del vento di bora, che caratterizza il paraggio con eventi anemologici di significativa intensità e frequenza. Ciò, evidentemente, al fine di ridurre la superficie delle navi esposta all'azione del vento e, di conseguenza, per pervenire alle più favorevoli condizioni di ormeggio su base statistica annua;
- il pianificato molo VIII°, che costituisce il "segno infrastrutturale" più rilevante dell'intero piano regolatore portuale, è radicato a terra in corrispondenza dell'attuale "piattaforma logistica", opera il cui primo stralcio è stato finanziato dal CIPE in quanto inserita nel programma di interventi strategici della c.d. "Legge Obiettivo". Al momento attuale, il progetto definitivo di primo stralcio necessita di una nuova delibera CIPE per un finanziamento integrativo del quadro economico di spesa, connesso con i maggiori costi della bonifica. Il tratto di banchina in progetto interferisce solo marginalmente con il radicamento a terra del molo VIII°. Diversamente, il secondo stralcio della "piattaforma



logistica”, che risulta ancora in fase di progettazione preliminare (e non ancora finanziato), individua un distinto tratto di banchina (adiacente al precedente) in piena sovrapposizione con i piazzali del molo VIII[^] medesimo. In altre parole, laddove il processo attuativo del molo VIII[^] seguisse, a breve distanza di tempo, l’esecuzione del secondo stralcio della “piattaforma logistica” (con relativa banchina), si potrebbero sollevare perplessità circa l’opportunità di realizzare opere ed attrezzature di banchina affette da una così limitata vita utile. Inoltre, si è dell’avviso che l’Autorità Portuale debba per tempo provvedere alla soluzione delle problematiche amministrative e funzionali derivanti dalla eventualità di distinti soggetti concessionari della “piattaforma logistica” e del pianificato molo VIII[^], stante l’intima interconnessione tra le opere.

Riguardo le caratteristiche geometriche dei canali di accesso al porto e dei relativi bacini di evoluzione, si è dell’avviso che esse siano state correttamente pianificate al fine di garantire una efficiente e sicura accessibilità da parte delle “navi di progetto” che scaleranno il porto (portacontainer e ro-ro).

Ad ogni buon conto, mirate ordinanze della Autorità Marittima dovranno provvedere alla disciplina del traffico marittimo in ambito portuale, al fine di individuare quei necessari protocolli operativi per assicurare la sicurezza della navigazione al variare delle condizioni al contorno, sia antropiche (stato di avanzamento del processo attuativo del piano) che naturali (superamento di prefissati valori soglia in termini di condizioni meteomarine ed anemologiche).

ASPETTI GEOTECNICI E STRUTTURALI

Le problematiche geotecniche connesse con l’esecuzione delle opere previste nel PRP derivano dalla natura dei terreni presenti e dalle loro scadenti proprietà meccaniche. Nell’area di interesse sono infatti presenti importanti spessori di depositi di copertura poco consistenti, compressibili e di variabile costituzione.



A seguito di esplicita richiesta avanzata in fase istruttoria, la ricostruzione del substrato è stata ripresa ed approfondita mediante una specifica campagna di indagini geofisiche a mare basata sulla trasmissione di onde acustiche. A prescindere dal livello di approssimazione insito nel metodo impiegato, le indagini hanno consentito una significativa ricostruzione dell'andamento del tetto del substrato, che è risultato marcatamente articolato in corrispondenza dei diversi interventi.

Per quanto riguarda la zona di adeguamento dei moli V[^] e VI[^], il substrato risulta degradare regolarmente verso il largo fino a superare i 60 metri di profondità dal l.m.m. in corrispondenza dello spigolo sud del molo ristrutturato.

Nella zona di ampliamento del molo VII il substrato degrada molto rapidamente fino a raggiungere una profondità massima di circa 75 metri dal l.m.m..

Più regolare è l'andamento del substrato nella zona del molo VIII[^], attestandosi ad una quota comunque compresa tra i 55 ed i 60 metri di profondità dal l.m.m., con tendenza a degradare solo nella zona terminale esterna del molo.

Da tale ricostruzione è risultato un quadro sicuramente più complesso di quanto inizialmente ipotizzato, con evidenti riflessi in fase di progettazione delle suddette opere previste dal P.R.P.

Infatti l'elevata lunghezza da attribuire alle strutture di fondazione, per consentirne l'ammorsamento nei terreni consistenti di natura arenacea appartenenti al complesso di flysch che fa da substrato a tutta la zona d'intervento, comporterà, oltre che evidenti problemi costruttivi, l'esigenza di un'attenta modellazione della struttura che tenga conto delle problematiche geotecniche e di interazione con l'impalcato, basata anche sulla preventiva accurata ricostruzione delle caratteristiche geotecniche dei terreni di copertura.

In merito si evidenzia che tali problematiche tendono ad assumere particolare importanza verso la parte terminale esterna dei futuri nuovi moli, per



effetto dell'andamento più marcatamente degradante del substrato. Circostanza questa che, in modo particolare per il prolungamento del molo VII, potrebbe far considerare l'opportunità di prendere in considerazione, in fase progettuale, un ridimensionamento geometrico dell'intervento stesso.

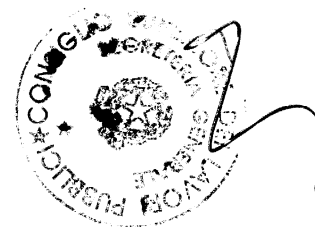
Va altresì rammentato che, nella Relazione geotecnica del P.R.P. in atti, ai diversi strati dei terreni di copertura vengono attribuiti dei valori di riferimento dei parametri geotecnici medi ai quali, anche per le considerazioni fatte in precedenza, deve essere dato solo un valore di orientamento e che pertanto, nelle successive fasi di progettazione delle opere, tali parametri dovranno essere puntualmente verificati sulla base di più specifiche e mirate indagini.

Al riguardo si rileva che, nel PRP in esame, per la realizzazione dei nuovi moli e l'espansione a mare dei moli preesistenti viene proposto l'impiego di una tecnica costruttiva "a giorno", mediante un impalcato impostato su pali di grande diametro.

In merito a tali previsioni progettuali, l'Assemblea evidenzia innanzi tutto che in fase di redazione del PRP deve essere dimostrata esclusivamente la fattibilità delle opere previste dal Piano, traguardando gli irrinunciabili requisiti prestazionali e funzionali delle opere stesse, senza tuttavia spingersi alla loro definizione con un linguaggio tecnico spiccatamente "progettuale".

A tale proposito, in linea generale si osserva che la soluzione progettuale da adottare, oltre a risolvere le complesse problematiche degli effetti di interazione terreno-strutture, dovrà altresì tener conto delle rilevanti problematiche connesse alla bonifica ambientale dei fondali.

E' peraltro evidente che la scelta progettuale definitiva ed il relativo onere economico sono subordinati innanzi tutto all'effettiva ricostruzione preventiva dell'andamento del "tetto" del substrato, inizialmente riferita solo a dati rilevati in corrispondenza della attuale linea di costa e non direttamente estrapolabili verso il largo e successivamente abbinata ad indagini indirette.



Inoltre, in relazione alla soluzione progettuale ipotizzata, si rileva che le soluzioni tipologiche "a giorno", in ambiente marino intrinsecamente aggressivo, portano con sé significativi quanto necessari oneri manutentori dell'impalcato delle opere, con particolare riferimento alla sua porzione intradossale. Simili tipologie, in taluni casi (vedasi il molo S. Cataldo a Taranto) hanno mostrato, infatti, una significativa tendenza al peggioramento delle condizioni statiche, fino a renderne necessaria la demolizione.

Si ritiene pertanto che dovrebbero essere valutate soluzioni tipologiche che riducano l'enorme superficie esposta all'azione del bagnasciuga.

Riguardo alle successive scelte progettuali, si raccomanda comunque sin d'ora l'adozione, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, di tutte quelle misure e soluzioni tecniche atte ad assicurare:

- elevate caratteristiche intrinseche di durabilità alle membrature strutturali;
- efficace manutenibilità della superficie intradossale delle opere.

In definitiva, pertanto l'Assemblea è dell'avviso che, nell'ambito della procedura di VAS per quanto concerne le previsioni del PRP, nonché nella successiva fase di progettazione preliminare dei moli, debba essere effettuato un confronto comparato tra ipotesi progettuali alternative sotto il profilo dimensionale, tipologico, costruttivo, logistico, funzionale, gestionale ed economico-finanziario.

ASPETTI RELATIVI AI COLLEGAMENTI INFRASTRUTTURALI

Considerazioni Generali

Le connessioni tra l'infrastruttura portuale e le reti di trasporto terrestre, costituiscono un fattore determinante, sia per l'armonico sviluppo del terminale marittimo, sia per la sua piena integrazione, nell'ambito del sistema integrato di mobilità e nella dimensione regionale europea.



Infatti, gli obiettivi di sviluppo dello scalo marittimo, intesi sia come riqualificazione sia come potenziamento delle funzioni del trasporto di passeggeri e merci, potranno essere effettivamente conseguiti, soltanto se coerentemente accompagnati da un contestuale incremento di efficienza ed efficacia dell'accessibilità terrestre e della infrastrutturazione interna al sedime portuale.

In tal senso, appare opportuno stabilire, analogamente a quanto precisato in altre parti del presente parere, che l'importanza e l'impegno delle opere previste nel Piano odiernamente all'esame, nonché degli interventi concorrenti e complementari – ed in particolare, quindi, dei potenziamenti previsti per le reti infrastrutturali terrestri – presuppongono impegni strategici e di risorse alquanto rilevanti, da implementare entro estesi orizzonti temporali. Tale ampio respiro delle previsioni di pianificazione, si ritiene generalmente condivisibile, ed anzi opportuno – data la rilevanza del Porto, sia in termini storici, sia rispetto ai previsti assetti futuri del sistema delle portualità. Si reputa tuttavia necessario, al fine di perseguire una migliore ottimizzazione dei processi pianificatori, definire altresì un programma di realizzazione articolato per fasi ed assetti intermedi di sviluppo.

Sarà possibile, in tal modo, verificare nel tempo ed eventualmente correggere le previsioni di Piano, adeguandole progressivamente alle condizioni di riferimento, che risulteranno prevedibilmente in evoluzione – esse stesse – nel periodo necessario per il reperimento delle risorse necessarie e per la concreta attuazione degli interventi ipotizzati. Tali esigenze si ritengono specialmente significative per gli aspetti relativi alle infrastrutture viarie, in quanto essi stessi corrispondenti a previsioni di pianificazione strategica e globale, che devono trovare un corretto rapporto con quanto programmato nel Piano Regolatore Portuale.

Si specificano, nel seguito, gli elementi ai quali è necessario prestare la maggiore attenzione, nell'ottica del quadro di coerenza generale fin qui descritto.

Reti stradale e ferroviaria di area vasta: stato attuale e assetto di piano

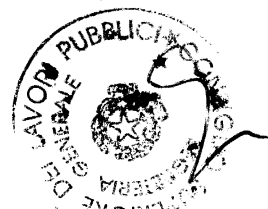


Le reti stradale e ferroviaria, nell'area vasta di interesse dell'infrastruttura portuale, possono essere razionalmente inquadrare secondo lo schema definito dalle connessioni Trans-Europee. In tal senso, l'ambito territoriale in esame è interessato – direttamente o indirettamente – dal Corridoio 5 (Asse Prioritario 6: Lisbona-Kiev), e dal Corridoio 1 (Asse Prioritario 1: Palermo-Berlino). Più in dettaglio, il primo (Corridoio 5), risulta tangente al territorio triestino – e quindi molto prossimo allo scalo portuale, mentre il secondo (il Corridoio 1) passa a circa 250 km da Trieste, intersecandosi con le infrastrutture appartenenti al già richiamato Corridoio 5 in corrispondenza del nodo di Verona.

Dal confronto tra le reti di comunicazione, rispettivamente nello stato attuale (Tav. 0.b) e secondo le previsioni di Piano (Tav. 5.a), non si evidenziano rilevanti variazioni o modifiche nella configurazione generale, con la sola significativa eccezione – in prossimità dell'area in esame – del nuovo collegamento ferroviario Trieste-Divača/Koper, nell'ambito dell'asse ferroviario Lione-Budapest.

In tal senso, la previsione di realizzare il nuovo asse ferroviario, che si ritiene molto importante per conseguire la piena operatività del sistema portuale, viene confermata nelle note trasmesse dall'Autorità Portuale, ove si precisa che la Commissione Inter-Governativa italo-slovena ha recentemente reiterato la volontà di realizzare il collegamento, e – nel breve termine – di sviluppare le necessarie attività progettuali. Peraltro, si osserva che per tale opera, al momento, risulta approvato soltanto uno studio di fattibilità.

Pertanto, al fine di garantire la sostenibilità delle connessioni ferroviarie di area vasta, ai diversi orizzonti temporali futuri, si ritiene necessario definire, ad un maggior livello di coerenza, la realizzazione dell'altro intervento previsto: il quadruplicamento della linea ferroviaria storica Monfalcone-Trieste, attraverso il quale si prevede un incremento della capacità nominale dell'infrastruttura da 200 a circa 400 treni/giorno. In merito, appare perciò necessario condizionare le previsioni di sviluppo portuale, anche nelle prime fasi di realizzazione, alla definizione di



accordi di programma vincolanti con la Società concessionaria dell'infrastruttura ferroviaria.

Ciò in quanto, allo stato, la realizzazione dei progetti richiamati (nuova linea Trieste-Divača/Koper e quadruplicamento della Monfalcone-Trieste) non risulta pienamente ed efficacemente condivisa, dal gestore della rete ferroviaria, che nella documentazione prodotta all'esame di questo Consesso, fa genericamente riferimento a «sviluppi progettuali connessi al Corridoio V» e ad «interventi di potenziamento della capacità delle linee afferenti».

Per quanto attiene alle infrastrutture stradali, a livello di area vasta, gli interventi programmati ed evidenziati nella Tav. 5.b non appaiono particolarmente significativi per l'area triestina, se non per un prevedibile ulteriore incremento del traffico veicolare. Si tratta, in particolare, della futura realizzazione delle autostrade Pedemontana Lombarda e Pedemontana Veneta, entrambe collocate sulla direttrice Est-Ovest corrispondente al Corridoio 5. L'accessibilità al territorio e al sistema portuale, rimarrà invece affidata alle infrastrutture esistenti, le quali peraltro presentano alcune criticità, come nel seguito specificato.

Viabilità stradale, ferroviaria e periportuale: stato attuale e assetto di piano

COLLEGAMENTI E IMPIANTI FERROVIARI - AREA PORTUALE E PERIPORTUALE

In merito alle infrastrutture ferroviarie a servizio dell'area portuale e periportuale, si prende atto delle indicazioni trasmesse da RFI all'Autorità Portuale di Trieste, ove si specificano le previsioni di potenziamento, ritenute necessarie per conseguire la funzionalità dell'infrastruttura portuale. Si concorda, in particolare, sulla considerazione secondo cui «l'attuale infrastrutturazione e relativa capacità, se non adeguatamente implementate, porrebbero in futuro problemi di sostenibilità dei traffici su ferro O/D nel porto di Trieste».

VIABILITÀ STRADALE - AREA PERIPORTUALE



Nell'intorno del territorio del Porto, la viabilità stradale si impernia attorno al sistema autostradale della Grande Viabilità Triestina (G.V.T.), che si pone a coronamento ed a delimitazione del perimetro portuale, dal Porto Nuovo fino al Canale Industriale.

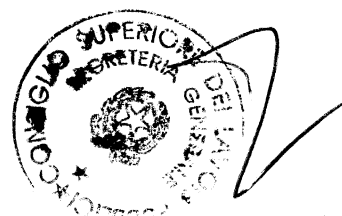
La G.V.T. rappresenta, funzionalmente, la prosecuzione dell'autostrada A4 verso il porto e il lungomare della città di Trieste, e presenta – fino allo svincolo del Castelliere – sezione trasversale e caratteristiche geometriche d'asse assimilabili ad autostradali; successivamente la sezione si riduce, ed anche il tracciato plano-altimetrico diviene maggiormente vincolante, dovendosi inserire nell'aspra morfologia del versante e perdere quota verso la zona di Lacotisce e la S.S. n°15.

È stato recentemente realizzato un nuovo stralcio della G.V.T., per uno sviluppo di 5,5 km, dalla località Cattinara, al tronco autostradale realizzato dall'ANAS a Padriciano, in prossimità dell'Area di Ricerca.

Nella documentazione del Piano si fa riferimento, altresì, ad un nuovo collegamento stradale, necessario per realizzare il by-pass di Aquilinia; quest'opera è qualificata nella Relazione Generale come «.. intervento di primaria importanza per lo sviluppo sostenibile dell'attività portuale»; infatti, detta opera dovrà connettersi, in corrispondenza della Via Flavia, all'accesso stradale sul lato est del terminal, oltrepassando il torrente Rosandra.

In virtù di tale riconosciuta rilevanza, si ritiene necessario inserire la realizzazione di questo intervento, nella necessaria e già richiamata scansione delle previsioni di Piano, secondo fasi ed assetti intermedi di sviluppo. Sarà possibile, in tal modo, definire congrui riferimenti temporali, per la verifica della fattibilità tecnico-economica e strategica di tale nuovo collegamento e della relativa tempistica di realizzazione, vincolando conseguentemente, all'esito di tali accertamenti, la prosecuzione del programma di sviluppo delle opere marittime.

VIABILITÀ STRADALE - AREA PORTUALE



Per quanto concerne le nuove infrastrutture a servizio del traffico portuale, si evidenzia in particolare la nuova viabilità di collegamento dell'opera Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina, che si svilupperà parzialmente in galleria artificiale, attraverso l'area attualmente occupata dai depositi di scorie e loppe della Ferriera, e parzialmente in viadotto e a mezza costa. Dalla documentazione prodotta, è stato possibile verificare la necessità di realizzare la bonifica dell'area di pertinenza per la prevista galleria artificiale. In riferimento a tale occorrenza, si rimanda, nelle successive fasi di sviluppo della progettazione, la definizione in dettaglio di tutti gli interventi necessari, per poter garantire la realizzazione del collegamento ed il suo successivo esercizio, nelle massime condizioni di sicurezza per gli utenti e per i terzi. In tale area, inoltre, si segnala inoltre l'assoluta necessità di valutare le condizioni di rischio, derivanti dalla vicinanza dell'infrastruttura stradale con i depositi e gli impianti industriali adiacenti, nonché con le previsioni future: si prescrive che tali aspetti siano esplicitamente trattati e risolti, nell'ambito del Piano Integrato di Sicurezza allegato al PRP.

Inoltre, si sottolinea che, in corrispondenza dello scalo di San Sabba, il tracciato indicativo della nuova infrastruttura appare fortemente condizionato dai vincoli costituiti dalle preesistenze e dalle realizzazioni previste. Secondo quanto asserito nella documentazione prodotta, il tracciato risulta peraltro corrispondente alle vigenti normative stradali (in particolare, il D.M. 5.11.2001); si raccomanda di verificare puntualmente tale corrispondenza, nelle future fasi di sviluppo della progettazione, significando che l'approvazione delle previsioni di PRP è da intendersi condizionata al buon esito di tali verifiche.

Per quanto riguarda, invece, il secondo nuovo collegamento stradale previsto, che da un accesso sul lato sud del terminal raggiunge l'esistente SS 15 e il nuovo raccordo autostradale Lacotisce-Rabuiese, si sottolinea che sussistono numerose incertezze rispetto alla definizione progettuale e, conseguentemente, alla fattibilità delle opere. In particolare, allo stato, permangono alcune ambiguità,



rispetto a possibili previsioni progettuali alternative: si fa riferimento, in particolare, all'innesto sulla Via di Trieste in comune di Muggia, che – secondo quanto descritto nella Relazione Specialistica – potrebbe essere realizzato in affiancamento oppure mediante riqualificazione della strada esistente, nonché all'attraversamento dell'area ex-Aquila, che potrà avvenire in direzione ortogonale alla costa ovvero mediante aggiramento, oltrepassando il Rio Ospo e seguendo la SP 15 per Farnei.

Per entrambi questi aspetti, si prescrive di adeguare gli elaborati di Piano, definendo univocamente le scelte finali operate nella pianificazione.

ASPETTI ECONOMICI E FINANZIARI

Detti aspetti, certamente significativi nella pianificazione portuale, sono affrontati dalla Autorità proponente in modo sintetico (ma non generico), mediante un approccio di tipo concettuale.

Le pianificate nuove opere marittime (con particolare riferimento alla "saldatura" dei moli V[^] e VI[^], al "raddoppio" del molo VII[^] e al nuovo molo VIII[^]) sono intrinsecamente affette da costi parametrici (per m² di piazzale realizzato) invero elevati, se confrontati con quelli correnti di altri terminali europei. Ciò alla luce della tipologia realizzativa adottata, che peraltro dipende dalle peculiari condizioni al contorno (caratteristiche meccaniche scadenti dei terreni superficiali interessati dalle opere; inclusione del porto di Trieste tra i siti di bonifica di interesse nazionale).

Di contro, la innegabile strategicità geografica del porto nei confronti dei mercati dell'Europa centro-orientale (la cui intrinseca potenzialità non potrà compiutamente dispiegarsi se non per il tramite di un efficiente quanto irrinunciabile collegamento ferroviario con il Corridoio V[^]) sembra comunque in grado di attrarre investimenti.

Occorre acquisire preventiva piena consapevolezza, infatti, che lo sviluppo del porto secondo le ambiziose linee infrastrutturali individuate dalla proposta di



PRP potrà trovare un effettivo momento di attuazione (per fasi temporalmente cadenzate) solo con il significativo contributo della finanza di progetto da parte di investitori privati. Non è ragionevolmente pensabile, né giustificabile, un ruolo dominante della “mano pubblica” nel caso in specie, alla luce dell’estremamente elevato costo complessivo degli interventi sottesi dal piano.

In altre parole, si è dell’avviso che solo l’effettivo andamento del mercato dei traffici marittimi (non soltanto in termini di meramente quantitativi ma anche di opportunità strategico-operative) potrà attivare il volano dello sviluppo infrastrutturale, mediante l’auspicato drenaggio di “capitale di rischio” che sappia coniugare l’esecuzione delle più importanti opere al loro efficace sfruttamento in fase di gestione (nel tempo di concessione del bene) al fine dell’utile “rientro” del capitale investito.

I piani economico-finanziari dei potenziali promotori, pertanto, dovranno preventivamente verificare la sussistenza delle condizioni di effettiva redditività dei progetti di sviluppo infrastrutturale, così come traggurdati dal PRP.

ASPETTI RELATIVI ALLA PREVENZIONE E SICUREZZA CONTRO GLI INCENDI

La documentazione integrativa prodotta dall’Autorità Portuale di Trieste, per l’aspetto relativo alla sicurezza e prevenzione contro gli incendi ed i pericoli derivanti dalle attività a rischio di incidenti rilevanti, consta dei seguenti elaborati tecnici:

- Rapporto integrato sulla sicurezza portuale (aggiornamento novembre 2009).
- Tavola 01 - Stato di fatto
- Tavola 01a - Stato di progetto
- Tavola 02 - Assetto di piano
- Tavola 03 - Aree di danno - riferire al Comune di Trieste ed al Comune di Muggia.



- Tavola 03a - Aree di danno - riferire al Comune di S. Trieste ed al Comune di S. Doplico della Valle.
- Tavola 04 - Aree di danno delle aree portuali.

Il Rapporto integrato sulla sicurezza portuale (R.I.S.P.) evidenzia gli aspetti territoriali e le strutture ed attività del porto, fornendo elementi distinti per le aree urbane, le aree industriali e quelle individuate dal PRGC, con le infrastrutture di collegamento. Esso riporta altresì la zonizzazione del porto di Trieste con lo stato attuale e quello previsto nel PRP di progetto.

Per le attività a rischio di incidenti rilevanti (R.I.R.) esistenti nel territorio, vengono fornite le descrizioni delle aree industriali e petrolifere, con la rappresentazione cartografica delle caratteristiche degli impianti, secondo le specifiche del D.M. 293/01.

In particolare con il R.I.S.P., vengono evidenziati i pericoli ed i rischi di incidenti rilevanti derivanti dalle attività svolte nell'area portuale, gli scenari incidentali e le procedure e le condotte operative finalizzate alla riduzione di tali eventi.

La metodologia di lavoro adottata, contempla i vari aspetti richiesti dalla normativa vigente, nonché la verifica della compatibilità territoriale tra le aree, le attività e gli stabilimenti a R.I.R. esistenti e previste dal P.R.P. ed il territorio urbano e portuale limitrofo. Tale documento, viene anche precisato, è stato redatto sulla base del nuovo PRP, della documentazione sulla sicurezza prodotta dai gestori degli stabilimenti a R.I.R., costituita essenzialmente dai Rapporti di sicurezza (R.d.S.), dai Piani di emergenza esterni (P.E.E.), e dall'E.R.I.R. (Elaborato rischi incidenti rilevanti).

Sono state anche evidenziate le ordinanze emanate dalla Capitaneria di Porto e dall'Autorità Portuale di Trieste, relative alla sicurezza in ambito portuale.

L'analisi sulla sicurezza, nelle sue conclusioni sui risultati di studi, evidenzia che gli effetti di rischio in tutte le situazioni considerate, rimangono confinati entro i



limiti delle stesse aree in cui sono svolte le attività a rischio (come peraltro riprodotte negli elaborati grafici), e che ciascun gestore ha messo a punto adeguati sistemi di prevenzioni e contenimento degli impatti. Da tali considerazioni discende l'attuale situazione di compatibilità territoriale tra le attività "a rischio di incidente rilevante" e le attività urbane e portuali svolte al contorno, che ha comportato, peraltro, le approvazioni, rilasciate dalle Autorità di controllo, dei documenti sulla sicurezza predisposti dai gestori.

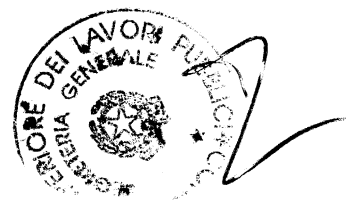
In merito alla pianificazione vigente, resta escluso dalla compatibilità territoriale lo Stabilimento Silone S.p.A., così come precisato dalla variante del P.R.G.C. del Comune di Muggia, relativamente alle attrezzature per l'istruzione.

Viene pertanto evidenziato che di tale criticità bisognerà tener conto in fase preventiva alla progettazione e realizzazione di tali attrezzature.

E' anche evidenziato che la compatibilità tra le attività a R.I.R. esistenti e le previsioni funzionali del P.R.P. per le aree portuali adiacenti e tra queste e le nuove aree di destinazione 12 (Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi ed energetici), risulta media o massima sulla base del criterio che riconosce la possibilità della convivenza tra attività analoghe. Si rende perciò necessaria, la verifica del cosiddetto effetto domino, al fine di definirne, in modo specifico, le misure di mitigazione degli effetti; eventuali verifiche di compatibilità si renderanno necessarie ove venisse a modificarsi l'assetto territoriale.

Il documento pone in evidenza, infine, alcune criticità riportate in tabelle riepilogative e riferite a vari fattori, con considerazioni ricondotte a valutazioni e verifiche che richiamano sostanzialmente i disposti del Decreto Ministeriale 293/01.

Per tale ultimo aspetto, si ritiene che possa essere interessato anche il Comitato Tecnico Regionale per il P.I., al fine di valutarne la portata nel contesto territoriale e nei limiti delle proprie competenze, al fine di adottare eventuali aggiuntivi provvedimenti e misure di sicurezza alle quali i vari soggetti dovranno attenersi.



CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Attraverso una rilettura “sistemica” del complesso di osservazioni sopra esposte, riguardanti gli specifici aspetti sottesi dalla proposta di PRP, l’Assemblea intende formulare talune conclusive considerazioni di ordine generale in merito agli aspetti chiave della proposta di PRP all’esame, sia in termini di opportunità strategiche che di criticità.

Le prospettive di ulteriore sviluppo del traffico commerciale del porto di Trieste, per come delineate dal PRP, si fondano essenzialmente sulla possibilità di enfatizzare le innegabili strategicità (collocazione geografica ed alti fondali) fornendo una concreta ed ineludibile risposta alle criticità in termini di accessibilità terrestre (con particolare riferimento al vettore ferroviario).

Occorre, pertanto, passare dai generici intenti programmatici esplicitati da parte di RFI (che purtuttavia costituiscono un “punto di partenza”) ad auspicati quanto necessari protocolli di intesa per le necessarie sinergie di sviluppo del sistema porto-ferrovia.

In altre parole, la politica di sviluppo infrastrutturale delle opere a mare del porto di Trieste potrà mostrarsi realmente efficace, sul mercato dei traffici mondiali, solo in presenza di adeguate connessioni a terra e dello sviluppo di una adeguata offerta in termini di logistica, veri e propri “IF” logici al processo attuativo.

Detto sviluppo infrastrutturale si cristallizza, nella proposta in esame, in un Piano che involuppa la massima espansione del porto (definendo così i limiti fisici all’espansione a mare), sottendendo investimenti finanziari estremamente significativi, anche alla luce dei relativamente alti costi parametrici delle opere medesime.

Ne discende, come già osservato in precedenza, la necessità di un significativo ruolo del capitale privato nel finanziamento delle opere e di una



graduale attuazione delle opere stesse nel tempo, nel rispetto dei criteri di funzionalità degli stralci.

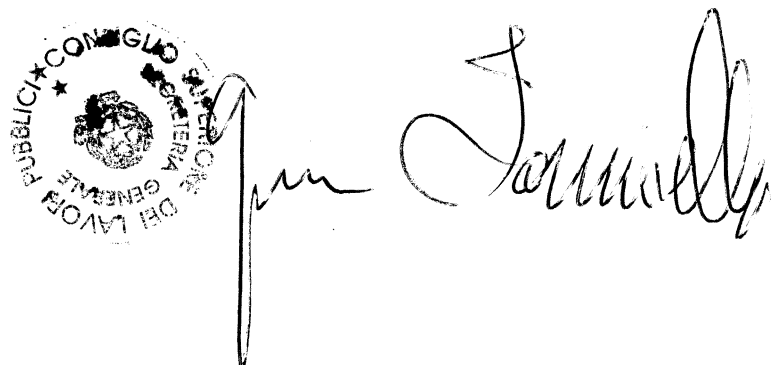
L'offerta infrastrutturale (nel suo processo attuativo per fasi) con il suo associato livello di strategicità che saprà conquistare sul mercato mondiale dei traffici commerciali, potrà ricalibrare la domanda di accosti e di piazzali attrezzati e la qualità del rapporto costi-benefici, individuando in tal modo i tempi e le condizioni per l'ulteriore eventuale sviluppo, fino a saturare le previsioni di PRP.

Infine, l'Assemblea prende atto che la Regione Friuli-Venezia Giulia, la Provincia di Trieste ed il Comune di Trieste esprimono parere favorevole sulla proposta di P.R.P.

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea all'unanimità

E' DEL PARERE

che sulla proposta di nuovo Piano regolatore del porto di Trieste presentata dalla competente Autorità Portuale possa essere espresso avviso favorevole con le osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni di cui ai suesposti considerato, fermo restando il parere dell'autorità competente sotto il profilo ambientale.



The image shows an official circular stamp of the Council of the Port Authority of Trieste. The stamp contains the text "CONSIGLIO PORTUALE" at the top, "AUTORITÀ PORTUALE TRIESTE" on the right, and "DEI LAVORI PUBBLICI" on the left. In the center is a coat of arms. To the right of the stamp is a handwritten signature in black ink.