



*Ministero della cultura*

SOPRINTENDENZA SPECIALE PER IL PIANO NAZIONALE  
DI RIPRESA E RESILIENZA

*Prot. n. vedi intestazione digitale*

*Class. 34.43.01 / Fasc. 23.12.1/2021 SS-PNRR*

*Roma* vedi intestazione digitale

*Al* Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
Direzione generale valutazioni ambientali (VA)  
Ex Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale  
[VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

*Alla* Commissione Tecnica PNRR-PNIEC  
[COMPNIEC@PEC.mite.gov.it](mailto:COMPNIEC@PEC.mite.gov.it)

*Al* Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico  
Orientale - Porti di Trieste e Monfalcone  
[pec@cert.porto.trieste.it](mailto:pec@cert.porto.trieste.it)

*Oggetto:* [ID: 10394] Progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste - FASCICOLO A - Progetto AdSPMAO N. 1951 - CUP: C94E21000460001.

**Procedimento VIA** ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 (procedimento autorizzativo secondo procedura speciale ex art. 44 DLgs. 77/2021)

**Proponente:** l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

**Richiesta di documentazione integrativa**

*E.p.c.*

*Alla* Soprintendenza Archeologia, Belle Arti Paesaggio del Friuli Venezia Giulia  
[sabap-fvg@pec.cultura.gov.it](mailto:sabap-fvg@pec.cultura.gov.it)

*Al* Servizio II della DG ABAP

*Al* Servizio III della DG ABAP

*Al* Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei lavori pubblici  
[consiglio.superiore@pec.mit.gov.it](mailto:consiglio.superiore@pec.mit.gov.it)

*Alla* Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche  
[USSRI@pec.mite.gov.it](mailto:USSRI@pec.mite.gov.it)

*Al* Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
Dipartimento per la mobilità sostenibile  
Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne  
[dg.tm@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tm@pec.mit.gov.it)

*Alla* RFI S.p.A.  
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale di Trieste  
[rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it](mailto:rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it)

*Alla* Regione Friuli Venezia Giulia  
[regione.friuliveneziagiulia@certregione.fvg.it](mailto:regione.friuliveneziagiulia@certregione.fvg.it)

*Al* ARPA Friuli Venezia Giulia



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza  
Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL 06-6723.4401  
PEC: [ss-pnrr@pec.cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@pec.cultura.gov.it)  
PEO: [ss-pnrr@cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@cultura.gov.it)

[arpa@certregione.fvg.it](mailto:arpa@certregione.fvg.it)

*Alla* Capitaneria di Porto di Trieste  
[dm.trieste@pec.mit.gov.it](mailto:dm.trieste@pec.mit.gov.it)

*Al* Comune di Trieste  
[comune.trieste@certgov.fvg.it](mailto:comune.trieste@certgov.fvg.it)

In riferimento al procedimento in oggetto e all'istanza presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone del 20.09.2023 acquisita agli atti di questa SS PNRR con prot. 21769 del 27.09.2023, a valle della comunicazione della procedibilità dell'istanza da parte del MASE (nota prot.n. 0165852 del 17.10.2023, acquisita agli atti della Scrivente con prot. 24100 del 18.10.2023), analizzata la documentazione pubblicata e rinvenibile sulla piattaforma *web* del MASE, all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10256/15123>, anche a valle del sopralluogo effettuato in data 14.11.2023 con relativo tavolo tecnico con la Commissione VIA VAS e la Soprintendenza ABAP competente territorialmente si rappresenta quanto segue in merito alla necessità di acquisire documentazione integrativa.

***Sintetica descrizione (non esaustiva) dell'intervento evinta dalla documentazione predisposta dal proponente e pubblicata sul sito del MASE.***

***Inquadramento delle opere***

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Sintesi non tecnica, Elaborato 1GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_107\_04\_00.pdf]: «Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica “ESTENSIONE DELLE INFRASTRUTTURE COMUNI PER LO SVILUPPO DEL PUNTO FRANCO NUOVO NEL PORTO DI TRIESTE” coinvolge il settore dell'area portuale di Trieste nella zona dell'Ex Ferriera di Servola. Il Progetto è relativo alle opere strategiche a terra necessarie per mutare l'area portuale a sud di Trieste e convertirla a logistica portuale multimodale.

Le opere a terra del progetto sono correlate a delle opere a mare complementari (realizzazione del nuovo terminal container Molo VIII e Cassa di Colmata) e a degli ulteriori interventi (opere ferroviarie su *asset* RFI e rampa di accesso all'area Arvedi), che dovranno essere finanziati nell'ambito di ulteriori procedure, alcune delle quali di natura mista pubblico-privata.

Da questi presupposti deriva che il progetto unitario di riconversione dell'area portuale è stato declinato con suddivisione in due distinti fascicoli: A e B. Il proponente ha ritenuto necessario mantenere nello scenario di sviluppo complessivo e nella valutazione degli impatti dello Studio di impatto ambientale l'insieme delle opere, comprensivo di cassa di colmata, Rampa Arvedi nonché Molo VIII ed opere ferroviarie su *asset* RFI, sebbene tutte queste ultime siano da ritenersi escluse dal procedimento autorizzativo oggetto del PFTE.

Il proponente ha inoltre dichiarato che le opere del Fascicolo A e del Fascicolo B sono funzionalmente autonome [cfr. Addendum allo Studio di Impatto Ambientale pag. 39 § 5 Richiesta di integrazione p.a.01 del Comitato speciale del CSLLPP].

Il primo (Fascicolo A) **contiene le opere oggetto di procedimento autorizzativo secondo procedura speciale ex art. 44 D.lgs. 77.2021, come di seguito riportate:**

***A. FASCICOLO A: opere a terra finanziate PNC:***

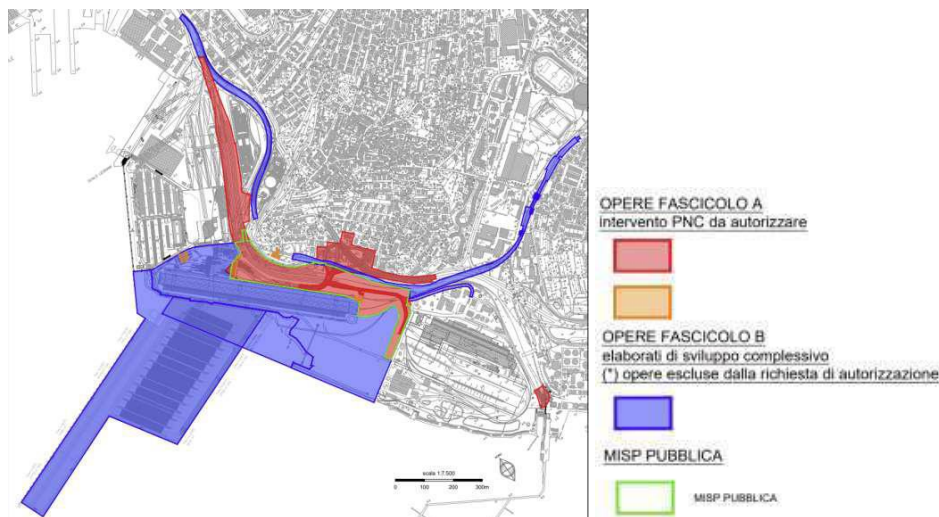
- 1. Messa in Sicurezza Permanente (MISP) delle aree oggetto di intervento;**
- 2. Stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola, Connessione alla GVT e altre opere viarie;**
- 3. Edifici pubblici funzionali al Porto di Trieste.**

Il secondo (Fascicolo B) contiene, invece, le opere di sviluppo complessivo, non oggetto di richiesta di autorizzazione ma fondamentali per la comprensione del contesto di inserimento.

***B. FASCICOLO B: opere connesse: non oggetto della presente procedura di VIA***

4. Cassa di colmata;
5. Molo VIII;
6. Rampa Arvedi;
7. Opere su *asset* RFI.





**Figura 1.** Inquadramento delle opere del progetto unitario. In colore rosso le opere a terra finanziate PNC (FASCICOLO A). In colore blu le opere connesse (FASCICOLO B).

L'istanza in oggetto è relativa alle sole opere a terra finanziate dal PNC (Fascicolo A), ma, come specificato dal Proponente, lo studio di Impatto Ambientale è stato sviluppato considerando anche le opere connesse (Fascicolo B).

#### **Descrizione delle opere del Fascicolo A**

- *Messa in sicurezza permanente*
  - interruzione dei percorsi di esposizione diretti ed indiretti verso i bersagli umani attraverso la realizzazione dell'intervento di MISP (capping);
  - utilizzo dei rifiuti derivanti dalla demolizione dei fabbricati;
  - adeguamento e completamento del sistema di raccolta delle acque meteoriche per la gestione delle acque di pioggia sulle aree messe in sicurezza;
  - completamento della barriera idrogeologica di monte a completa cinturazione dell'area ex "a caldo";
  - monitoraggio ambientale per verificare l'efficacia delle soluzioni adottate con riferimento agli obiettivi sopra riportati.
- *Stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola (in condivisione con RFI)*
  - Realizzazione di una nuova stazione composta da 10 binari di lunghezza utile pari a m 750 (parte del fascicolo A);
  - Realizzazione di una nuova radice di binari a San Sabba (parte del fascicolo B);
  - Rimozione dei tronchini di sosta lato asta di manovra e riposizionamento degli stessi più a nord (parte del fascicolo B);
  - Allacciamento del terminal Arvedi per mezzo di una bretella direttamente alla stazione di San Sabba (parte del fascicolo B);
  - Ripristino della linea bassa (parte del fascicolo B);
  - Conseguente possibilità di realizzazione di un terminal rettilineo a servizio del molo VIII, questo facente parte delle opere relative al Molo e quindi non oggetto di autorizzazione/finanziamento con i fondi PNC (parte del fascicolo B).
- *Connessione alla GTV e opere viarie*
  - Il progetto PFTE inerente al Nuovo svincolo stradale di connessione alla GVT (Grande Viabilità triestina) prevede venga realizzata, a collegamento della nuova area del Molo VIII, un'intersezione a livelli sfalsati con l'istituzione di quattro rampe, due in direzione Muggia, e due in direzione del centro di Trieste, in maniera tale da consentire un collegamento completo sulla S.S. 202 "Triestina";
  - A completamento dell'opera di collegamento, viene prevista la realizzazione di una rampa di innesto al terminal dal punto di convergenza delle quattro rampe al disopra del nuovo fascio di binari, ed una viabilità di collegamento all'area ARVEDI (larghezza corsia: 4 m; larghezza banchine: 1m; range di velocità di progetto per rampe dirette e semidirette: 40.60 km/h; range di velocità di progetto per rampe indirette: 30.60 km/h).
- *Altre opere viarie: nuovo accesso alle Acciaierie Arvedi da via Rio Primario.*



- Il progetto risponde quindi alla necessità dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - ASPMAO - di realizzare un nuovo accesso allo stabilimento siderurgico di Servola lungo la via Rio Primario ed il cd. Piazzale Petroli [...]. Tale ingresso è a servizio delle Acciaierie Arvedi e della centrale Elettra e di Linde.
- Grazie alla diversificazione degli ingressi attualmente concentrati su via degli Altiforni sia la connessione alla GVT, sia l’ingresso da via rio Primario permettono l’accesso ai mezzi d’opera coinvolti nella realizzazione delle opere del PFTE ed opere connesse, evitando la congestione di via degli Altiforni, già oggi satura con i soli flussi della Piattaforma Logistica e di Arvedi.
- *Gli edifici pubblici*
  - Edificio Dogana, Guardia di Finanza e Security [...];
  - Museo dell’archeologia industriale: si tratta della riqualificazione in museo della preesistente palazzina direzionale ex-Arvedi sul colle di Servola [...];
  - Gates doganali (pensilina fotovoltaica che funge da copertura agli accessi/uscite dei mezzi nel terminal);
  - Punto di Controllo Frontaliero (PCF): padiglione prefabbricato con funzione di controllo sanitario sull’importazione dei prodotti che transitano sul terminal.

#### **Conformità alla pianificazione locale, territoriale e paesaggistica**

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Studio di impatto ambientale, Elaborato GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_105\_04\_01.pdf], ai sensi del **Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste** (PRGC di Trieste), approvato con D.C. n. 48 dd.21.12.2015: “L’area di progetto è inclusa nei “Poli produttivi, logistici e del grande commercio” (retinate in rosso), caratterizzata da “insediamenti pesanti (industrie, logistica, porti)” e servita dalla rete infrastrutturale ferroviaria e viabilistica.

Obiettivo di tale polarità è la riqualificazione e il rafforzamento del sistema attraverso:

- lo sviluppo portuale e della logistica e quello del sistema ferroviario ed infrastrutturale ad esso collegato;
- la riqualificazione insediativa, funzionale ed ambientale delle zone produttive e degli autoporti;
- l’implementazione e l’integrazione delle aree per la ricerca e l’innovazione.” [estratto dalla Relazione al Piano Struttura d’Area Vasta – AV1 pag. 19]

[...] L’area di intervento ricade all’interno di “aree della logistica” ed è perfettamente in linea con la previsione di un nuovo molo container per attracco di navi di ultima generazione e le annesse strutture per la loro movimentazione.

[...] La zona è soggetta a **Piano Regolatore Portuale (PRP)** limitatamente alle aree del demanio marittimo, e a Piano Territoriale Infraregionale (PTI), nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale”.

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Relazione Generale, elaborato GNR\_P\_R\_A-GEN\_1GE\_001\_01\_01.pdf] “ in tema di grandi infrastrutture portuali, il recente Piano Regolatore Portuale approvato nel 2016 (fra i pochi piani regolatori di nuova generazione approvati in Italia), assicura un quadro programmatico con grandi potenzialità in termini di attrazione di nuovi investitori interessati all’utilizzo dell’area del Mare Adriatico Orientale per lo sviluppo di nuove opportunità logistiche di interesse europeo, qualificando il Piano Regolatore del Porto di Trieste quale piattaforma già attivata per l’allocazione di importanti investimenti sul territorio. [...] In particolare, con riferimento alle opere di grande infrastrutturazione previste dal Piano Regolatore Portuale, il Progetto in esame si inserisce all’interno delle opere ai sensi dell’art. 5, comma 8 e 9, della L. 84/94.

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Studio di impatto ambientale, Elaborato GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_105\_04\_01.pdf], ai sensi del **Piano Paesaggistico Regionale**, approvato con DPR del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 25 del 9 maggio 2018 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 19 del 9 maggio 2018, l’area di intervento “appartiene all’AdP 11 “Carso e costa orientale”, caratterizzato dalla coesistenza dell’altopiano carsico e della costa.

[...] Il contesto specifico di riferimento dell’area di progetto è quello della città di Trieste, sviluppatasi tra il golfo triestino da un lato e dall’altro in un territorio naturale e seminaturale, caratterizzato da formazioni forestali, tessuti agricoli e piccoli nuclei storici. Il fronte-mare da Trieste a Muggia è caratterizzato dai rilevanti insediamenti portuali ed industriali, stretti fra l’abitato e la grande viabilità, che conservano importanti testimonianze di archeologia industriale (es. Punto Franco Vecchio, infrastrutture ferroviarie d’epoca e stazioni monumentali, Torre ed Arsenale del Lloyd).

L’area di studio si colloca in aderenza ad una fascia costiera fortemente modellata dagli insediamenti infrastrutturali: moli, banchine, binari ferroviari, oltre a capannoni e silos a servizio di un porto industriale e commerciale di grande rilievo nazionale ed internazionale, e si proietterà a mare in direzione sud, verso il centro storico di Muggia.



La cartografia di Piano [...] mostra l'area di progetto in adiacenza ad aree tutelate per legge (D.Lgs. 42/2004, art. 142), che, in particolare, ricade all'interno della fascia di rispetto dei territori costieri (vedi art. 21 delle NTA del vigente PPR). Non vi sono altri beni vincolati in prossimità dell'intervento previsto”.

La parte strategica del Piano “evidenzia l'area oggetto di intervento come un “polo di alto valore simbolico”: inserita nel sistema portuale di Trieste, tra il Porto Vecchio – ricco di importanti testimonianze di archeologia industriale – e il Canale Navigabile – di carattere logistico-produttivo.

Attraverso la tutela e il rafforzamento dell'ecotopo, con attenzione all'impatto delle infrastrutture viarie e delle aree turistico-ricreative, il PPR individua due indirizzi principali:

- valorizzare i beni di valore culturale e i poli di valore simbolico, inclusi quelli di archeologia industriale;
- rafforzare i percorsi di collegamento Carso/mare e di quelli transfrontalieri.

Tale strategia rientra perfettamente nel morfotipo territoriale di riferimento per l'AdP 11, ovvero quello del “Sistema insediativo polare di scala metropolitana transnazionale”.

### **Quadro delle interferenze con aree vincolate e tutelate**

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Studio di impatto ambientale, Elaborato GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_105\_04\_01.pdf]:“L'area di progetto è completamente inclusa nel limite di circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste (D.M. Min.Trasporti e Navigazione del 6/04/1994) e ricade all'interno di due aree sottoposte a vincolo:

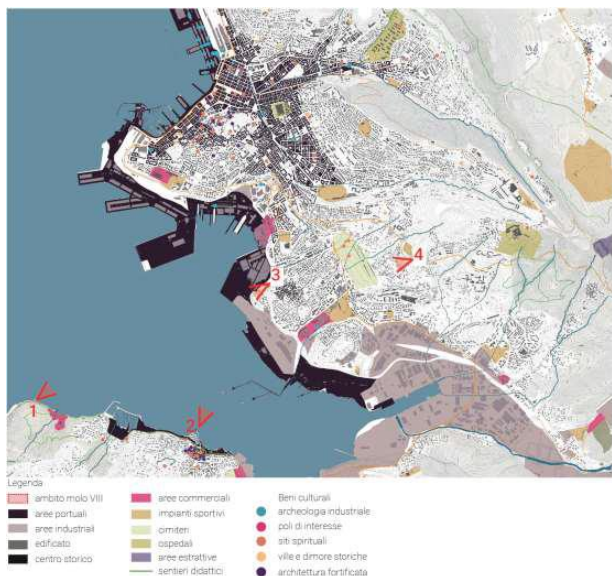
- il Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) “Trieste” - D.M. 468/01 - D.M. 24/02/03, per cui è soggetta ad interventi di bonifica (Art. 252, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.);
- la fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, un'area di interesse paesaggistico (art. 142, comma 1 D.Lgs. 42/2004).

[...] Nell'area vasta si distinguono, inoltre, due Siti Natura 2000: il SIC “Carso Triestino e Goriziano” e la ZPS “Aree Carsiche della Venezia Giulia”, ma a considerevole distanza dall'area di progetto e senza alcun tipo di interferenza. La prossimità al tessuto urbanizzato non presenta criticità in quanto gli immobili e i beni di interesse culturale non interferiscono con l'area di interesse. Non si segnalano ulteriori fasce di rispetto per quanto riguarda corsi d'acqua, infrastrutture e altri vincoli urbanistici”.

### **Analisi della compatibilità dell'opera**

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Studio di impatto ambientale, Elaborato GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_105\_04\_01.pdf] “La valutazione dell'incidenza visiva delle opere in progetto secondo quanto riportato dal proponente ha evidenziato i seguenti luoghi come i più sensibili:

1. Lungomare di Muggia;
2. Centro di Muggia, in corrispondenza del Molo Cristoforo Colombo;
3. Il quartiere di Servola, che costituisce l'insediamento residenziale più prossimo all'area.
4. La zona di via delle Campanelle, che offre la visuale sopraelevata più aperta verso la costa di quest'area di Trieste (si veda figura sottostante).



1. Muggia Lungomare
2. Muggia centro, molo Cristoforo Colombo
3. Servola, via di Servola
4. Altura, via delle Campanelle

**Figura 2.** Studio dei punti di vista sensibili: la percezione dell'area del nuovo Molo VIII a scala urbana.





Dall'analisi delle fotosimulazioni e dai sopralluoghi effettuati in situ si ricava che il maggiore impatto viene risentito in corrispondenza dell'abitato di Muggia, che si trova proprio di fronte all'area interessata dal progetto, e a distanza limitata (l'estremità di Molo VIII al suo massimo sviluppo previsto nel 2040 sarà a circa 1.400 m di distanza dal porticciolo di Muggia).

[...] Per quanto concerne la nuova viabilità in progetto, il nuovo svincolo di connessione alla Grande Viabilità Triestina (GVT) permetterà di scavalcare i binari ferroviari a monte della nuova piattaforma logistica, creando visuali in quota fruibili da chi percorre la GVT in direzione del porto.

Sono previste delle demolizioni puntuali di edifici in corrispondenza del nuovo tracciato in progetto, ma, di fatto, ciò che più cambierà la percezione del paesaggio sarà la scomparsa (causa demolizione) degli altiforni e delle strutture produttive della Ferriera: dei grandi fuori scala degli impianti siderurgici rimarranno solo due alti *cowpers* (come segni di archeologia industriale) e sarà possibile godere di una visuale aperta sul porto industriale, dove la movimentazione dei container attraverso le gru e il movimento degli autocarri costituiranno un paesaggio sempre mutevole e vario, che ben si confà a questa porzione di ricucitura città-porto.

### **Patrimonio culturale**

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Studio di impatto ambientale, Elaborato GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_105\_04\_01.pdf] “La fase di esercizio delle opere in progetto non determinerà impatti negativi sul patrimonio culturale. Al contrario, essa fungerà da motore per la promozione del patrimonio culturale, dal momento che il progetto ha due opere annesse che intendono valorizzare la storia dei luoghi, legata allo sviluppo della Ferriera.

Nell'ambito del progetto è infatti prevista la realizzazione di **un Museo dell'Archeologia Industriale**: questo verrà ubicato all'interno della ex Palazzina direzionale. Su indicazione della Soprintendenza il museo dovrà completarsi con il restauro conservativo della coppia di *cowpers* dell'altoforno più a sud della Ferriera che, risalendo agli anni '20 del secolo scorso, sono un elemento storico che si intende conservare. La stessa area dei due *cowpers* si prevede possa essere raggiunta in futuro mediante un percorso ciclopedonale che, intersecando la GVT, colleghi la città a questa porzione di territorio e consenta quindi una maggiore fruizione della stessa.



**Figura 10.** Vista da Google Earth della Palazzina Direzionale all'interno della quale verrà allestito il Museo dell'Archeologia Industriale.



**Figura 11.** Cowper AFO3; i due più scuri in primo piano risalenti agli anni '20 del secolo scorso verranno conservati e destinati a memoria dell'archeologia industriale.

### **Progetto del verde**

Secondo quanto riportato dal Proponente [Cfr. Relazione Generale, Elaborato GNR\_P\_R\_A-GEN\_1GE\_001\_01\_01], “le opere paesaggistiche connesse agli interventi del fascicolo A, sono state suddivise in due macroambiti caratterizzati da tematiche e tipologie d'intervento diverse ma tra loro connesse:

- **Ambito 1:** infrastruttura culturale e sociale. Nuovo spazio pubblico del museo della ferriera e percorso di connessione con il quartiere di Servola. L'ex palazzina direzionale della Ferriera di Servola, trasformata in un museo legato alla memoria dell'archeologia industriale e dell'identità sociale del quartiere di Servola, diventa occasione di riqualificazione e valorizzazione dell'ambito della pineta di Servola e delle aree che si affacciano sul porto. Viene creata una ricucitura tra futuro museo e tessuto urbano tramite la riqualificazione del tratto di via di Servola che lo serve e la creazione di un secondo percorso (ciclopedonale) nella pineta a sudest. Lo spazio esterno del museo viene sistemato con pavimentazioni e arredi e arricchito da nuove piantumazioni arboree e arbustive.
- **Ambito 2:** infrastruttura verde. Forestazione urbana di integrazione paesaggistica delle opere infrastrutturali.



L'obiettivo generale degli interventi che interessano questo ambito è la mitigazione dei nuovi manufatti dello svincolo e delle rampe di ingresso/uscita dal porto e l'aumento della superficie coperta da opere a verde, anche a compensazione degli esemplari eliminati per esigenze progettuali legate alla costruzione delle nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie. In questo ambito rientrano anche gli interventi relativi alla palazzina demaniale posta a nord-est del nuovo svincolo”.



**Figura 12.** Progetto di paesaggio. Masterplan interventi paesaggistici

Al fine di effettuare compiutamente le valutazioni di competenza, si ritiene necessario acquisire la seguente documentazione integrativa:

1. Si chiede un approfondimento delle **analisi paesaggistiche** finalizzato a rappresentare – anche con elaborati grafici e fotoinserimenti simulativi del progetto – lo stato attuale dei luoghi e lo stato post-operam con particolare riguardo a:
  - a. gli elementi e le vedute di valore paesaggistico da/e verso il waterfront e dai principali luoghi di fruizione civica e/o dai beni culturali presenti in un intorno significativo dell'area di intervento desunto dal rapporto di intervisibilità esistente e in relazione alla morfologia dei luoghi;
  - b. gli impatti generati dagli interventi proposti nel contesto dell'area di intervento e nel contesto paesaggistico attraverso idonee rappresentazioni grafiche, planivolumetriche e fotosimulazioni in idonea scala di rappresentazione (comprensiva delle quote e curve di livello).
  - c. le soluzioni adottate per la mitigazione degli impatti rilevati, attraverso il ricorso ad elaborati grafici planivolumetrici e fotosimulazioni, in idonea scala di rappresentazione, utili a documentare le scelte di continuità paesaggistica e la mitigazione degli effetti di barriera o frammentazione visiva.
2. Si richiede di voler **approfondire la compatibilità dell'opera sotto il profilo paesaggistico** facendo anche diretto riferimento al rispetto della normativa e degli strumenti di pianificazione vigenti (PPR del Friuli Venezia Giulia).
3. Si chiede di **approfondire con idonei elaborati grafici, planimetrici, planivolumetrici, render e sezioni**, in idonea scala di rappresentazione, **la caratterizzazione tipologica, morfologica e materica delle soluzioni architettoniche, infrastrutturali e del progetto del verde degli interventi proposti, anche in sovrapposizione allo stato di fatto**, in quanto gli elaborati presentati si ritengono insufficienti.
4. Dalla documentazione presentata (CFR. Studio di impatto ambientale, Elaborato GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_105\_04\_01.pdf) risulta che è prevista la demolizione di alcuni manufatti edilizi che interferiscono con l'opera in progetto, tra cui l'Edificio di ingresso alla Ferriera Arvedi e due Case degli Operai. Si evidenzia che qualora tali immobili fossero tutelati *ope legis* (in presenza dei requisiti di cui all'art. 12, comma 1, del D. Lgs. n. 42/2004)



è necessario che gli stessi vengano sottoposti a verifica dell'interesse culturale, con la conseguenza che, in caso di esito positivo della verifica, qualsiasi intervento su tali immobili sarà soggetto all'obbligo di autorizzazione da parte degli Uffici competenti per la tutela dei beni culturali, ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004.

5. In ogni caso, si richiede una specifica planimetria con indicazione dei fabbricati oggetto di demolizione, nonché una relazione che ne descriva puntualmente le caratteristiche storico/architettoniche.
6. Si rappresenta, inoltre, come nel comprensorio oggetto di intervento sia conservato anche l'Archivio della Ferriera di Servola, dichiarato sottoposto a tutela con decreto della Soprintendenza Archivistica del Friuli Venezia Giulia di data 11/05/2023. Si richiede una indicazione in merito alla futura collocazione del bene tutelato, nonché una più puntuale relazione in merito al *Museo dell'archeologia* industriale e alle modalità di valorizzazione della memoria della vecchia Ferriera di Servola (come indicato nei pareri della SABAP-FVG citati in relazione) per le opere da realizzarsi effettivamente nel lotto in esame.

Si rimane in attesa della documentazione integrativa richiesta che il Proponente vorrà trasmettere sia a questo Ufficio che al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (alla competente DG Valutazioni ambientali e alla Commissione tecnica PNRR-PNIEC in indirizzo) per garantire il necessario coordinamento del procedimento ai sensi dell'art. 24 del Dlgs 152/2006; al fine di ottimizzare i tempi del procedimento, codesta Società ha facoltà di trasmettere quanto richiesto anche alla Soprintendenza ABAP territoriale in indirizzo (Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia [sabap-fvg@pec.cultura.gov.it](mailto:sabap-fvg@pec.cultura.gov.it)).

Si chiede di voler corredare la documentazione integrativa da una breve relazione che evidenzi come siano state riscontrate le richieste di cui sopra.

Il Funzionario Arch. Enrica Gialanella   
Responsabile della U.O.T.T. n. 8- Servizio V - DG ABAP  
Regioni: Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige  
tel. 06/6723.4726 – [enrica.gialanella@cultura.gov.it](mailto:enrica.gialanella@cultura.gov.it)

Il Dirigente del Servizio V - DG ABAP  
Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA

(\*) Per il SOPRINTENDENTE SPECIALE per il PNRR  
(Dott. Luigi LA ROCCA)  
IL DIRIGENTE del Servizio V - DG ABAP  
(Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA)

(\*) rif. delega nota prot. 36085 del 06/10/2022



Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza  
Via di San Michele 22, 00153 Roma – TEL 06-6723.4401  
PEC: [ss-pnrr@pec.cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@pec.cultura.gov.it)  
PEO: [ss-pnrr@cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@cultura.gov.it)