



## PROGETTO AdSP n. 1951

*Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste*

CUP: C94E21000460001

### Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Fascicolo A– intervento PNC da autorizzare

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:		
arch. Gerardo Nappa	AdSP MAO	Responsabile dell'integrazione e Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione
arch. Sofia Dal Piva	AdSP MAO	Progettazione generale
arch. Stefano Semenic	AdSP MAO	Progettazione generale
ing. Roberto Leoni	BITECNO S.r.l.	Sistema di trazione elettrica ferroviaria
ing. Saturno Minnucci	MINNUCCI ASSOCIATI S.r.l.	Impianti speciali e segnalamenti ferroviari
ing. Dario Fedrigo	ALPE ENGINEERING S.r.l.	Progettazione strutturale oo.cc. ferrovia e strade
ing. Andrea Guidolin p.i. Furio Benci	SQS S.r.l.	Progettazione della sicurezza
ing. Sara Agnoletto	HMR Ambiente S.r.l.	Progettazione MISP e cassa di colmata
p.i. Trivellato, dott. G. Malvasi, dott. S. Bartolomei	p.i. Antonio Trivellato d.i.	Modellazione rumore, atmosfera, vibrazioni
dott. Gabriele Cailotto ing. Anca Tamasan	NEXTECO S.r.l.	Studio di impatto ambientale e piano di monitoraggio ambientale
ing. Sebastiano Cristoforetti	CRISCON S.r.l.s.	Relazione di sostenibilità
ing. Tommaso Tassi	F&M Ingegneria S.p.A.	Progettazione degli edifici pubblici nel contesto dell'ex area "a caldo"
ing. Michele Titton	ITS s.r.l.	Connessione stradale alla GVT
arch. Andreas Kipar	LAND Italia s.r.l.	Progetto del Paesaggio
RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: ing. Paolo Crescenzi		

NOME FILE: <i>IGNR_P_R_G-URB_1GE_001_04_02 (1 di 5)</i>	SCALA: ---
TITOLO ELABORATO: <b>PROGETTO DEL PAESAGGIO -Studio preliminare di inserimento urbanistico e paesaggistico</b>	ELABORATO: <b>IGNR_P_R_G-URB_1GE_001_04_02</b> <b>REVISIONE (1 di 5)</b>

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
00	01/02/2023	Definitivo	A. Kipar	S. Dal Piva	G.Nappa
01	30/06/2023	Definitivo	A. Kipar	S. Dal Piva	G.Nappa
02	01/02/2024	Recepimento prescrizioni VIA	A. Kipar	S. Dal Piva	G.Nappa

# Studio preliminare di inserimento urbanistico e paesaggistico

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Committenza:



**HHLA PLT Italy S.r.l.**

Via degli altiforni snc  
34135 Trieste (TS) Italia

Progetto a cura di:

**LAND**

**LAND Italia Srl**

Via Varese, 16  
IT - 20121 Milano  
T +39 02 8069 11 1  
italia@landsrl.com

**Team**

Arch. Andreas Kipar

Pian. Matteo Pedaso

Arch. Mina Fiore

Pian. Karoline Fischer

Arch. Ilaria Giubellino





area piattaforma logistica e futuro molo VIII

fonte: [www.italiaoggi.it/news/la-germania-mette-una-bandiera-sul-porto-di-trieste](http://www.italiaoggi.it/news/la-germania-mette-una-bandiera-sul-porto-di-trieste)



# Index

PARTE 1 di 5		PARTE 2 di 5	
Premessa	7	Il sistema geomorfologico	33
Ambiti di progetto	8	Il sistema infrastrutturale	34
<b>1. Inquadramento e Inserimento urbanistico generale (opere dei fascicoli A e B)</b>	<b>9</b>	Il sistema insediativo culturale	35
Trieste, centralità mitteleuropea	10	Il sistema paesaggistico-ambientale	36
L'asse Torino-Trieste	11	Analisi del contesto paesaggistico: vincoli	37
Blue Growth	12	Sintesi delle potenzialità e criticità	38
Trieste nell'Area Marittima dell'Adriatico	13		
- Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) per l'Area Marittima "Adriatico"	13	<b>2. Descrizione generale delle opere e delle alternative progettuali per il Molo VIII (fascicoli A e B)</b>	<b>39</b>
- Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) per l'Area Marittima "Adriatico" - Sub-Area A/1	14	Stato di fatto: l'ambito del futuro molo VIII	40
- Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PSM) per l'Area Marittima "Adriatico" - Sub-Area A/1	15	L'area d'intervento	41
Trieste nel sistema ambientale regionale	16	Le opere previste	42
Trieste nel sistema infrastrutturale e produttivo regionale	17	Nuovi edifici e memoria dell'ex ferriera	43
Piano del Governo del Territorio FVG	18	Opere di infrastruttura	44
- I valori del territorio	18	Nuovi terminal containers	45
- Il progetto della Rete Ecologica Ambientale	19	Alternative Molo VIII	46
- I caratteri del paesaggio regionale	20	Le fasi dell'alternativa ASC	47
- Il sistema della mobilità lenta regionale	21	<b>3. Inserimento Paesaggistico Generale (opere dei fascicoli A e B)</b>	<b>48</b>
- Gli indirizzi strategici regionali - Rete Ecologica	22		
Piano Struttura d'area vasta - PRG Comune di Trieste	23	<b>3.1 Linee guida di inserimento paesaggistico</b>	<b>49</b>
- La strategia a scala intercomunale	23	Green ports	50
- Le visioni di città	24	La nuova infrastruttura soft	51
Ambito di riqualificazione urbana - schede progetto - PRGC di Trieste	26	I porti verso l'economia circolare	52
Piano Regolatore Generale Comunale	27	L'integrazione tra natura e le attività portuali	53
- Uso del suolo	27	Le piattaforme logistiche verso la sostenibilità	54
- Uso del suolo - Progetto Servola	28		
Piano Regolatore del Porto di Trieste PRP	29	<b>3.2 Studio dei punti di vista sensibili</b>	<b>55</b>
- Azzonamento: porto di Trieste	29	Studio dei punti di vista sensibili	56
- Azzonamento PRP - Progetto Servola - Variante al PRP	30	- La percezione dell'area del nuovo molo VIII a scala urbana	56
- La viabilità di progetto: porto di Trieste	31		
Sintesi del Quadro Programmatico	32		

# Index

PARTE 3 di 5

## 3.3 Valutazione dell'incidenza visiva delle opere del fascicolo B

Vista a volo d'uccello verso la città  
Muggia Lungomare  
Muggia Centro  
Vista da Servola, via di Servola  
Vista da Altura, via delle Campanelle  
Alternative progettuali Molo VIII - comparazione

## 3.4 Studio inserimento paesaggistico del BoxBay (fascicolo B)

Boxbay - approcci di inserimento nel contesto urbano  
Boxbay - inserimento nel contesto urbano di Trieste  
Ipotesi di mitigazione BoxBay: Confronto

PARTE 4 di 5

## 4. Rigenerazione urbana - strategie complessive (opere dei fascicoli A e B)

Da ex ferriera a nuovo porto  
Le nuove progettualità sul waterfront di Trieste  
Strategia territoriale  
Esempi virtuosi: il waterfront che si rigenera  
Spazio per la natura in aree logistiche  
Un parco che lavora con la natura  
Rigenerare lo spazio pubblico lungo le infrastrutture  
Connettere il territorio e la città  
Ricucire le relazioni tra la città e waterfront  
I sistemi strategici connessi all'ampliamento del porto  
P1\_ Il sistema dell'infrastruttura verde: progettualità strategiche  
P1.1\_ Il buffer verde lungo le infrastrutture  
P2\_ Il sistema della fruibilità: progettualità strategiche  
P3\_ Rigenerazione urbana

PARTE 5 di 5

61	<b>5. Fascicolo A intervento PNC da autorizzare</b>	<b>133</b>
62	Planimetria degli ambiti compresi nel fascicolo A	<b>134</b>
66	Valutazione dell'incidenza visiva delle opere del fascicolo A	<b>135</b>
69	L'area di progetto all'interno del masterplan strategico	<b>139</b>
75	Ambiti di intervento paesaggistico compresi nel fascicolo A	<b>140</b>
78	Planimetria di stato di fatto	<b>141</b>
86	Concept di progetto	<b>142</b>
89	Planimetria generale di progetto	<b>143</b>
90	- Mobilità	<b>144</b>
93	- Ambiti di progetto	<b>145</b>
102	Parco Urbano	<b>146</b>
	- Nuovo Museo della Ferriera	<b>147</b>
	- Area dello stare	<b>152</b>
	- Area ludico-sportiva	<b>155</b>
103	- Topografia	<b>159</b>
105	- Sezioni territoriali	<b>160</b>
106	- Vegetazione di progetto	<b>162</b>
107	Mitigazione	<b>163</b>
108	- con vegetazione	<b>164</b>
111	- con vegetazione e barriere antirumore	<b>165</b>
112	Barriere antirumore	<b>166</b>
122	<b>6. Conclusioni</b>	<b>170</b>
124		
125		
126		
127		
128		
129		
131		



# Premessa

Il presente PFTE oggetto di autorizzazione, secondo procedura speciale ex art. 44 D.Lgs. 77.2021, relativo ai seguenti ambiti inseriti nel fascicolo A:

- 1) Messa in sicurezza permanente (MISP);
- 2) Stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola, Connessione alla GVT e altre opere viarie;
- 3) Edifici pubblici funzionali al Porto di Trieste

è parte di un più ampio contesto che prevede opere progettuali anche per i seguenti ulteriori ambiti non oggetto di autorizzazione inseriti nel fascicolo B:

- 1) Cassa di Colmata,
- 2) Molo VIII,
- 3) Rampa Arvedi,
- 4) Opere ferroviarie su asset RFI

Nel presente elaborato sono trattate anche queste ultime per contestualizzare le opere PNC nello sviluppo complessivo ed unitario del Punto Franco Nuovo all'interno del Sistema Portuale.

Il documento intende dunque inserire le opere del PFTE oggetto di autorizzazione in un quadro complessivo di analisi urbanistica e paesaggistica di ampio raggio e in una visione di rigenerazione urbana che investe le aree urbane a ridosso delle aree di intervento, ma anche un contesto cittadino più ampio, nella ricerca di un nuovo rapporto, non solo funzionale ed economico, ma anche paesaggistico, ambientale e sociale, tra città e porto.

Tenendo presenti tali grandi temi, lo studio analizza il contesto pianificatorio e urbanistico dal livello europeo, a quello nazionale a quello locale, il sistema territoriale a larga scala, lo stato di fatto delle aree, descrivendo poi il complesso delle opere previste e delle loro alternative progettuali e valutando il loro inserimento paesaggistico rispetto a punti di vista sensibili individuati a seguito di un'attenta ricognizione del contesto esistente.

Viene poi presentata una strategia complessiva e di lungo termine, attraverso la loro lettura e il loro inserimento all'interno di una visione che tiene insieme infrastrutture verdi, della fruizione e dello spazio pubblico, visione proposta come linea guida d'indirizzo per lo sviluppo futuro di questa parte di città.

In questo quadro generale così delineato, si inserisce il progetto delle opere da autorizzare e, al loro interno, quello riferito in maniera specifica agli spazi verdi e aperti con la trasformazione dell'area di cucitura tra città e porto in Parco Urbano.



# Ambiti di progetto



## LEGENDA:

### FASCICOLO A - intervento PNC da autorizzare

-  NUOVA STAZIONE DI SERVOLA (2FER)
-  CONNESSIONE STRADALE ALLA GVT (3STR)
-  EDIFICI PUBBLICI (5EDF)
-  NUOVO ACCESSO DA VIA RIO PRIMARIO (7PRIM)
-  MISP (9MISP)

### FASCICOLO B - elaborati di sviluppo complessivo (\*) opere escluse dalla richiesta di autorizzazione

-  OPERE FERROVIARIE SU ASSET RFI
-  RAMPA ARVEDI
-  CASSA DI COLMATA
-  MOLO VIII ed AREA TERMINAL



# 1. Inquadramento e Inserimento urbanistico generale (opere dei fascicoli A e B)

# Trieste, centralità mitteleuropea

Il potenziale a scala Europea

Il Friuli Venezia Giulia è una porta strategica dell'Italia orientale, collocandosi come crocevia europea in tutte le direzioni all'interno del corridoio 5





# L'asse Torino-Trieste

Il potenziale a scala infraregionale

## Green landscape economy: Un nuovo modello di sviluppo per le città e il territorio

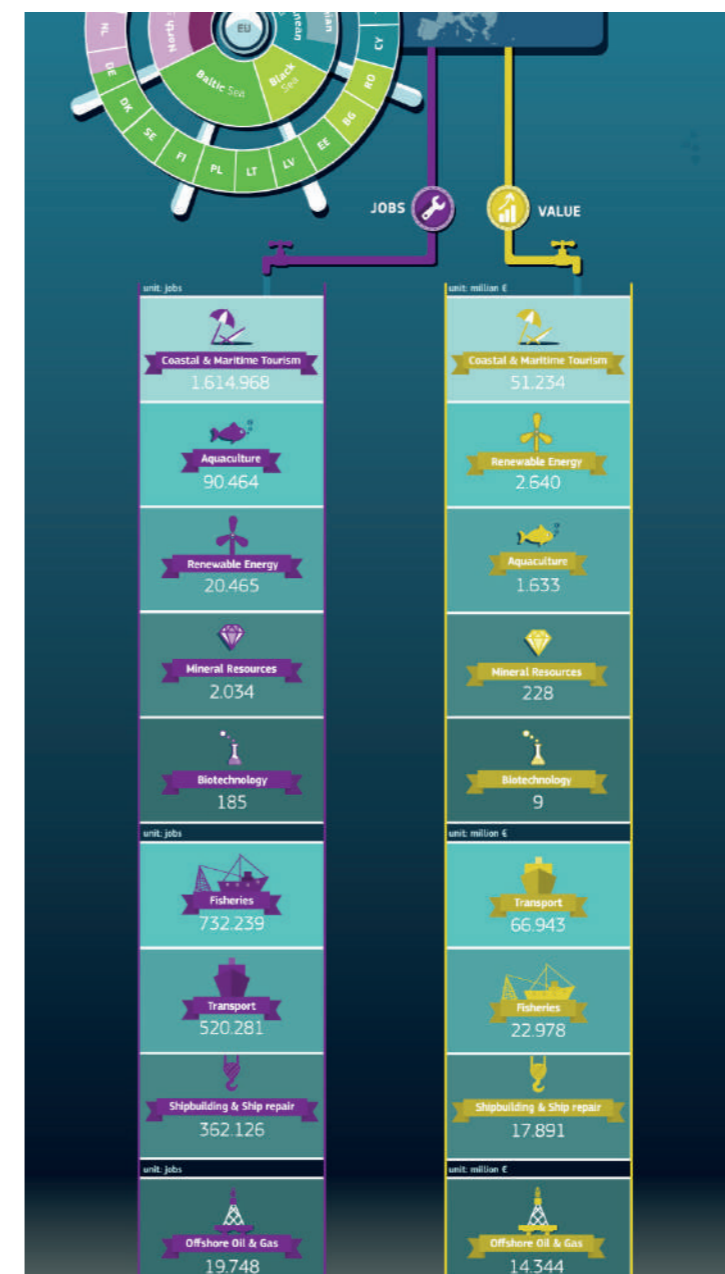
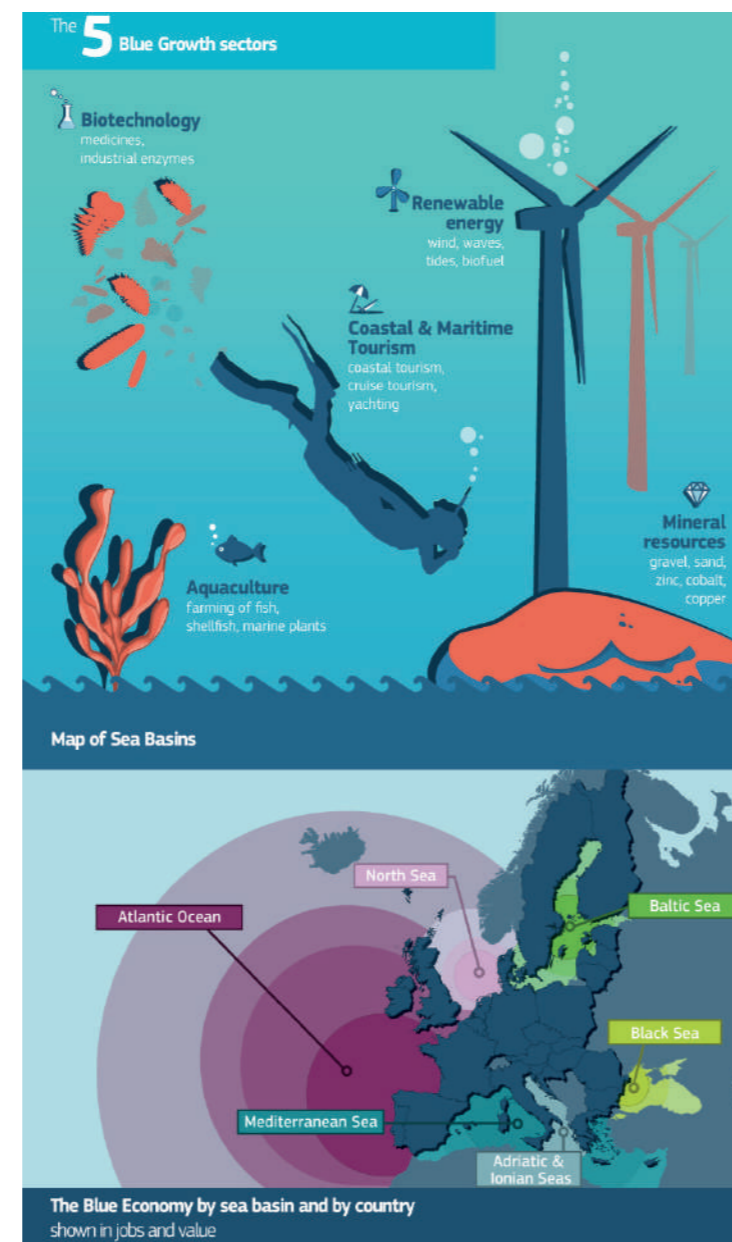
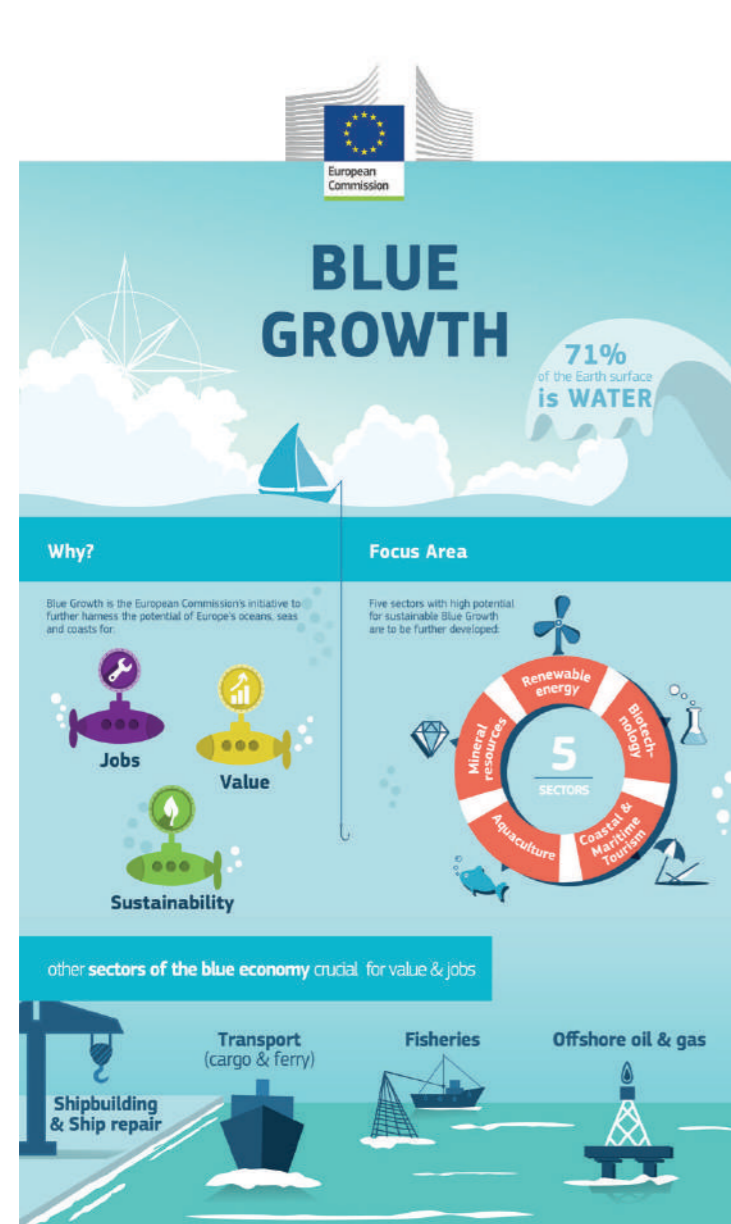




# Blue Growth

Iniziativa della Commissione Europea per lo Sviluppo marittimo sostenibile

## Crescita sostenibile nei settori marino e marittimo Il mare come motore per l' economia europea



Blue Growth è la strategia a lungo termine che l'UE sostiene per favorire la crescita sostenibile dei settori marino e marittimo.

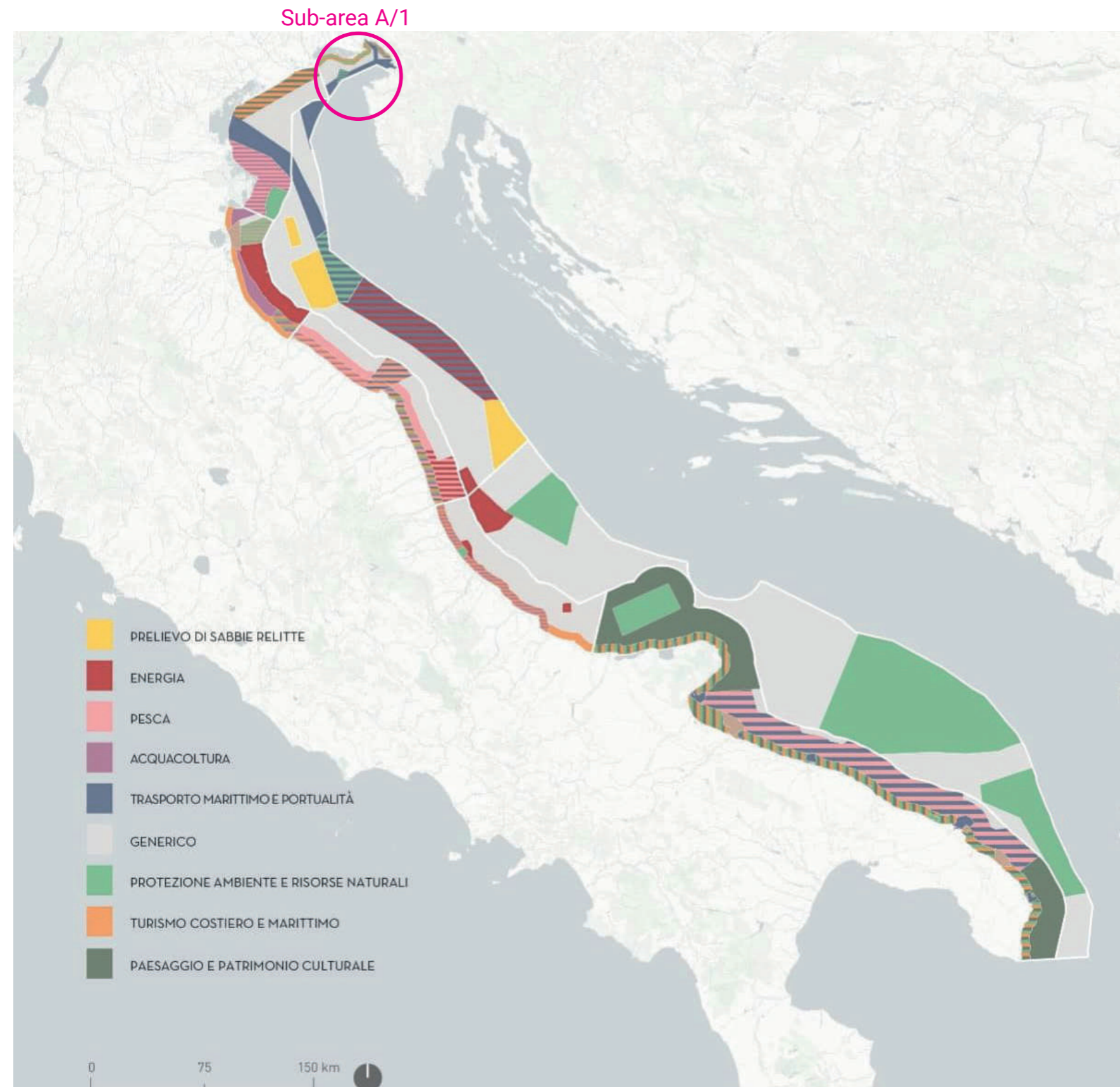
La 'blue economy' rappresenta circa 5,4 milioni di posti di lavoro e genera un valore lordo di quasi 500 miliardi di euro all'anno. Tuttavia, è possibile un'ulteriore crescita come evidenziato nella strategia dell'UE:

- Sviluppo dei settori con elevato potenziale di crescita e occupazione sostenibile (acquacoltura, il turismo costiero, le biotecnologie, energia l'estrazione dai fondali marini).
- Conoscenze marine per migliorare l'accesso alle informazioni sul mare;
- pianificazione dello spazio marittimo per garantire una gestione efficiente e sostenibile delle attività in mare;
- Sorveglianza marittima integrata.
- Promuovere la cooperazione tra Paesi.



# Trieste nell'Area Marittima dell'Adriatico

- Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) per l'Area Marittima "Adriatico"



L'efficacia giuridica del **PGSM** è di fornire indicazioni di livello strategico e di indirizzo per ciascuna Area Marittima e per le loro subaree, da utilizzare quale riferimento per altre azioni di pianificazione (di settore o di livello locale) e per il rilascio di concessioni o autorizzazioni.

## Rapporto tra PGSM e PRP

Il Piano di gestione dello spazio marittimo è stato configurato come piano sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani e programmi capaci di avere effetti sul suo medesimo ambito applicativo rispondendo agli obiettivi per la pianificazione dello spazio marittimo nazionale posti dalla **direttiva 89/2014/UE**.

Il Piano ha, pertanto, natura di «**strumento di primo livello**, sovraordinato, cioè, agli ulteriori e previgenti atti di pianificazione della gestione del "territorio marino", il cui contenuto deve necessariamente confluirvi» (Consiglio di Stato, sez. IV, 2 marzo 2020, n. 1486), e rientra nella tipologia dei "superpiani" (insieme al Piano di bacino, di cui all'art. 65 del d.lgs. n. 152/2006, e al Piano paesaggistico, di cui all'art. 145 del d.lgs. n.42/2004).

il Piano esclude dal proprio ambito pianificatorio le acque che rientrino negli ambiti portuali amministrati da Autorità di sistema portuale. Dall'altro lato, l'art. 5, co. 3 del d.lgs. n. 201/2016 stabilisce che il Piano di gestione dello spazio marittimo include e armonizza le previsioni contenute in piani e programmi concernenti attività terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare.

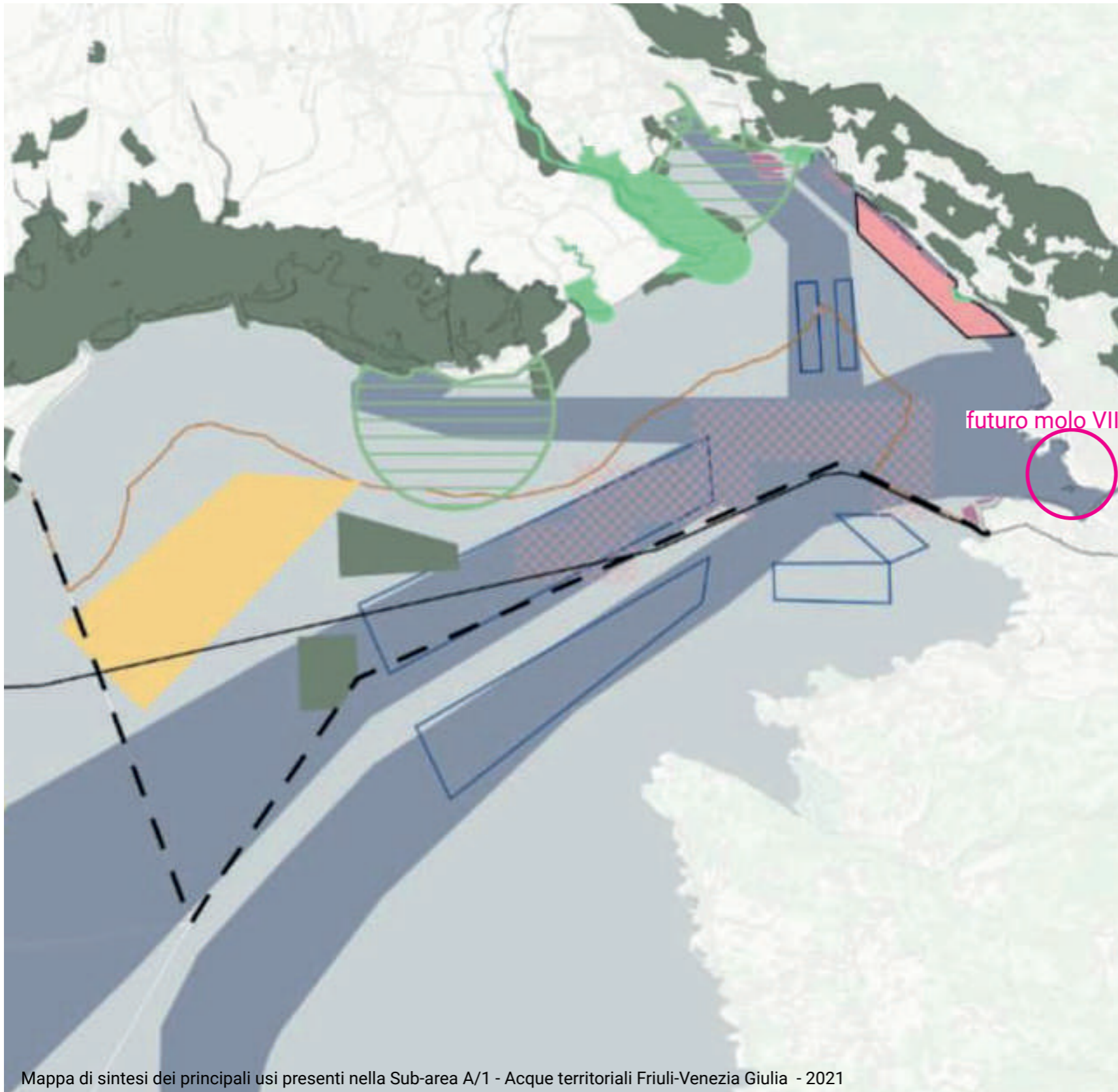
Pertanto, l'armonizzazione (e il carattere sovraordinato del Piano), rispetto a piani e programmi che possono avere effetti sullo spazio marino, si configura diversamente a seconda del tipo di piano o programma che ne è oggetto.

il Piano di gestione dello spazio marittimo fornisce degli obiettivi per la pianificazione di attività terrestri rilevanti per l'interazione terra-mare.



# Trieste nell'Area Marittima dell'Adriatico

- Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) per l'Area Marittima "Adriatico" - Sub-Area A/1



Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella Sub-area A/1 - Acque territoriali Friuli-Venezia Giulia - 2021



Il **PGSM** fornisce indicazioni di livello strategico e di indirizzo per ciascuna Area Marittima, per le loro **sub-aree** da utilizzare quale riferimento per altre azioni di pianificazioni. Successivamente, in ciascuna sub-area vengono individuate le **"Unità di Pianificazione"** (UP). A queste aree vengono assegnate specifiche **vocazioni d'uso**, con l'obiettivo di regolare e indirizzare il funzionamento e l'evoluzione, e per le quali vengono successivamente definite misure, **raccomandazioni e indirizzi** per lo svolgimento delle attività.

il Piano di gestione dello spazio marittimo configurato dal diritto interno consiste in un atto pianificatorio con **contenuti di indirizzo vincolanti** per le amministrazioni pubbliche.

La figura in oggetto **'mappa dei principali usi'**, riporta una rappresentazione sintetica e semplificata delle **attività marittime** in essere nell'area. I principali usi del mare sono: il turismo costiero e marittimo, il **trasporto marittimo** e la connessa attività portuale, la pesca, l'acquacoltura, la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la protezione del paesaggio e del patrimonio culturale.

## Visione

La Regione Friuli-Venezia Giulia dovrà necessariamente prevedere il **mantenimento di idonei fondali per le vie navigabili** e affrontare le criticità legate alle interferenze, oltre che ai cambiamenti climatici e alle emergenze ambientali, al fine di consentire uno **sviluppo sistemico armonico e sostenibile**.

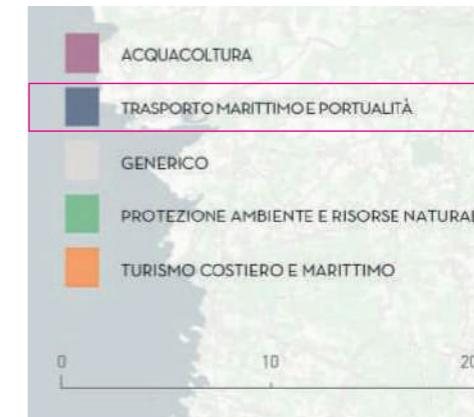
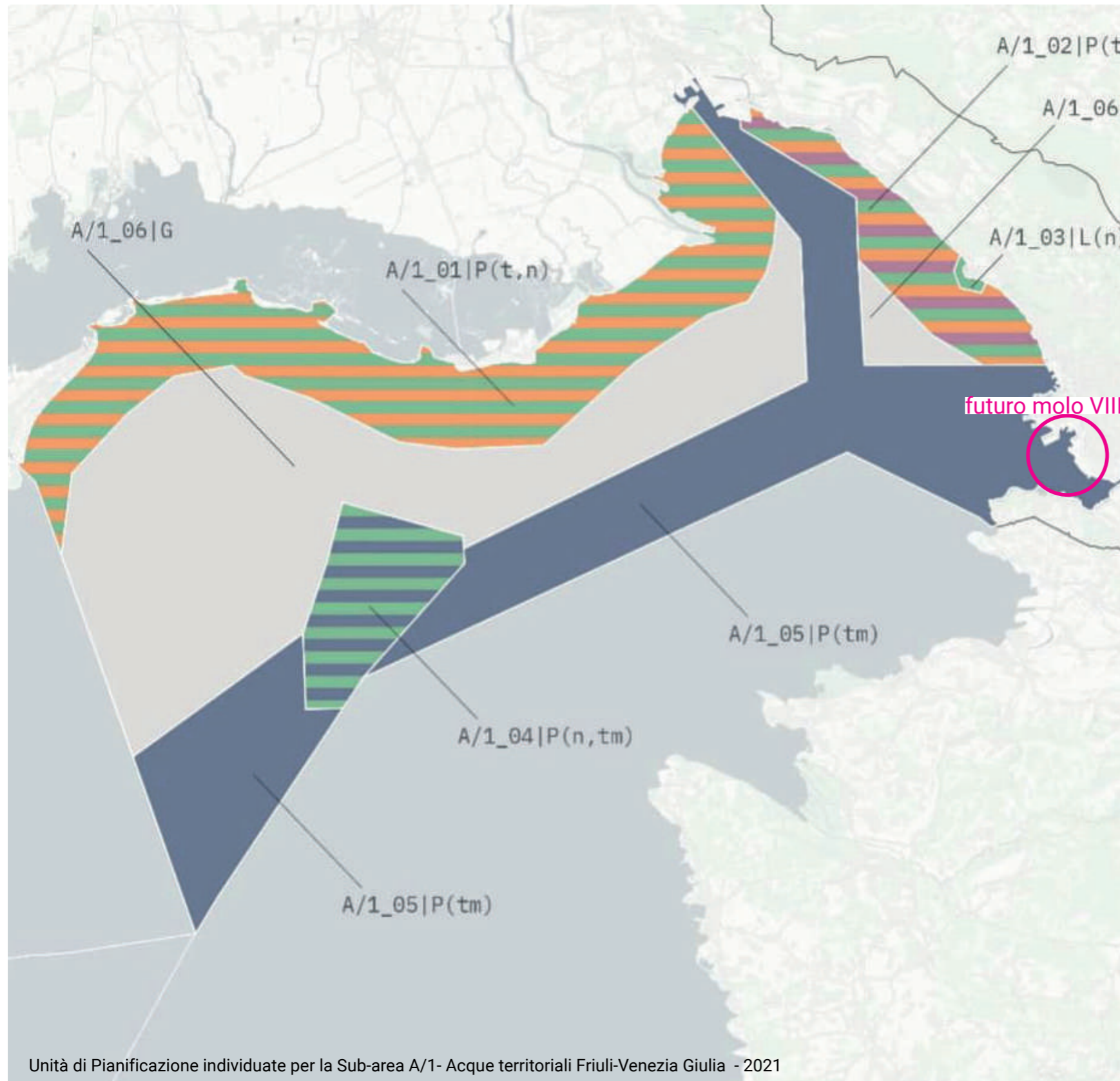
Di grande importanza in questo contesto, è il ruolo della portualità commerciale, il cui sviluppo è strettamente connesso con gli aspetti della **logistica** e con le **infrastrutture** funzionali, ivi incluse quelle di trasporto terrestre, nonché le attività di cantieristica navale. Tali attività sono infatti storicamente legate al territorio e, anche in considerazione del contesto geopolitico e delle Reti TEN-T, continueranno ad avere valenza strategica internazionale.

Altro fattore importante per l'economia marittima del sistema costiero è lo sviluppo del turismo, che richiede sempre di più al giorno d'oggi un ambiente naturale gestito in maniera sostenibile.



# Trieste nell'Area Marittima dell'Adriatico

- Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PSM) per l'Area Marittima "Adriatico" - Sub-Area A/1



## Obiettivi specifici

**-Trasporto marittimo e portualità:** Sviluppo dei traffici commerciali marittimi nell'ottica dello sviluppo sostenibile; garantire la periodicità degli interventi di manutenzione dei fondali; consentire lo sviluppo delle attività di cantieristica navale in linea con i trend produttivi di settore; prevedere interventi di manutenzione dei fondali.

Individuare aree a mare e aree conterminare compatibili con la gestione e il conferimento dei sedimenti derivanti dalle attività di dragaggio e di manutenzione dei fondali marini e delle vie navigabili lagunari e portuali.

**-Protezione ambiente e risorse naturali:** Valorizzare il sistema di aree protette, considerando le misure di conservazione esistenti, anche riducendo l'inquinamento nei porti; evidenziare ambienti ed habitat marini di valenza ambientale rilevante e monitorarne la conservazione nel tempo; raggiungere e mantenere gli obiettivi ambientali derivanti dalla direttiva quadro della strategia marina (MSFD) e dalla direttiva acque (Dir. 2000/60/CE).

**- Favorire la gestione sostenibile della pesca:** attraverso la gestione regolamentata di zone di pesca artigianale e attraverso specifica regolamentazione locale dell'utilizzo degli attrezzi, nell'ambito dei piani nazionali di gestione per specie target.

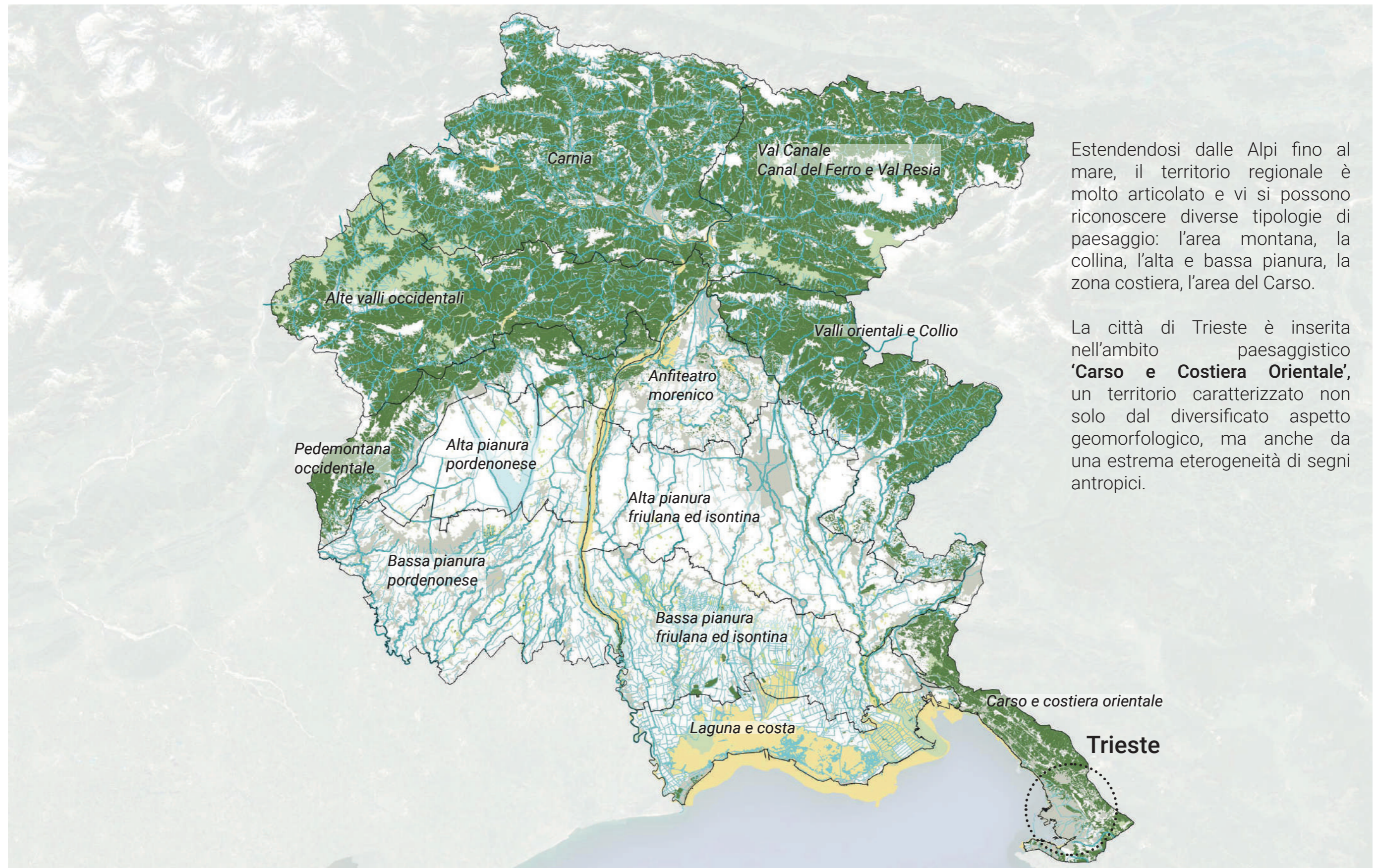
**-Acquacoltura:** Favorire il mantenimento delle attività di acquacoltura marina e lagunare.

**-Turismo:** Salvaguardare la fruizione turistica delle coste attraverso il miglioramento e/o il mantenimento dello stato di qualità delle acque di balneazione (Direttiva 2006/7/CE), la difesa dagli allagamenti e una strategia di contrasto dell'erosione costiera;

**- Paesaggio e patrimonio culturale:** Favorire la tutela e valorizzazione delle bellezze panoramiche costiere, nel rispetto degli usi già consentiti; promuovere interventi che favoriscano il restauro ed il recupero conservativo dei beni immobili costieri di alto valore storico-architettonico-archeologico; supportare gli interventi di conservazione e la promozione dei beni e dei luoghi che costituiscono la testimonianza storica della cultura ambientale del mare e della navigazione.



# Trieste nel sistema ambientale regionale

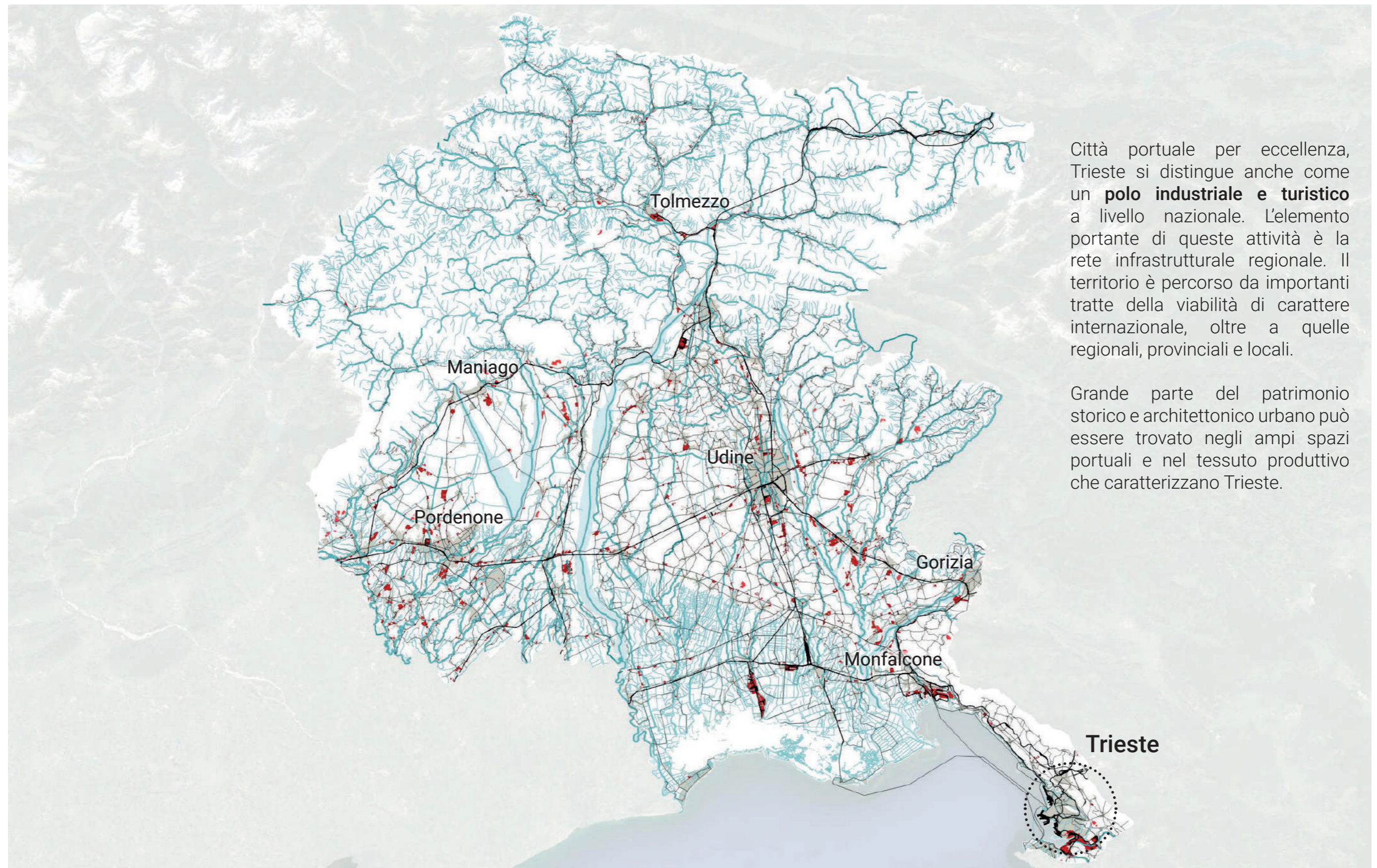


Estendendosi dalle Alpi fino al mare, il territorio regionale è molto articolato e vi si possono riconoscere diverse tipologie di paesaggio: l'area montana, la collina, l'alta e bassa pianura, la zona costiera, l'area del Carso.

La città di Trieste è inserita nell'ambito paesaggistico **'Carso e Costiera Orientale'**, un territorio caratterizzato non solo dal diversificato aspetto geomorfologico, ma anche da una estrema eterogeneità di segni antropici.



# Trieste nel sistema infrastrutturale e produttivo regionale



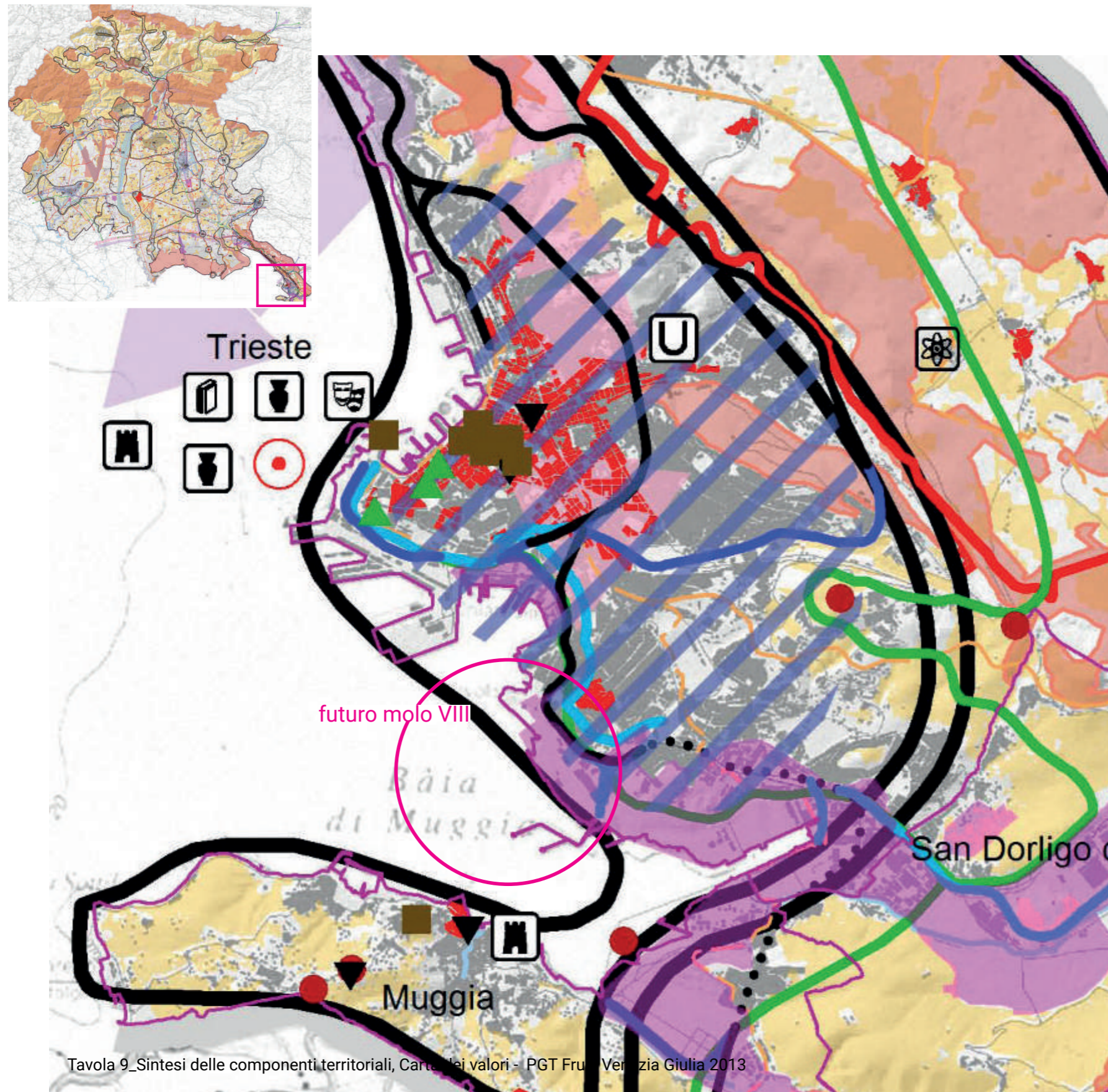
Città portuale per eccellenza, Trieste si distingue anche come un **polo industriale e turistico** a livello nazionale. L'elemento portante di queste attività è la rete infrastrutturale regionale. Il territorio è percorso da importanti tratte della viabilità di carattere internazionale, oltre a quelle regionali, provinciali e locali.

Grande parte del patrimonio storico e architettonico urbano può essere trovato negli ampi spazi portuali e nel tessuto produttivo che caratterizzano Trieste.



# Piano del Governo del Territorio FVG

- I valori del territorio



L'obiettivo principale della Regione per quanto riguarda le eccellenze del territorio è **la valorizzazione degli elementi naturali, paesaggistici e identitari** del territorio in funzione di una **maggiore attrattività e fruibilità del turismo di qualità**.

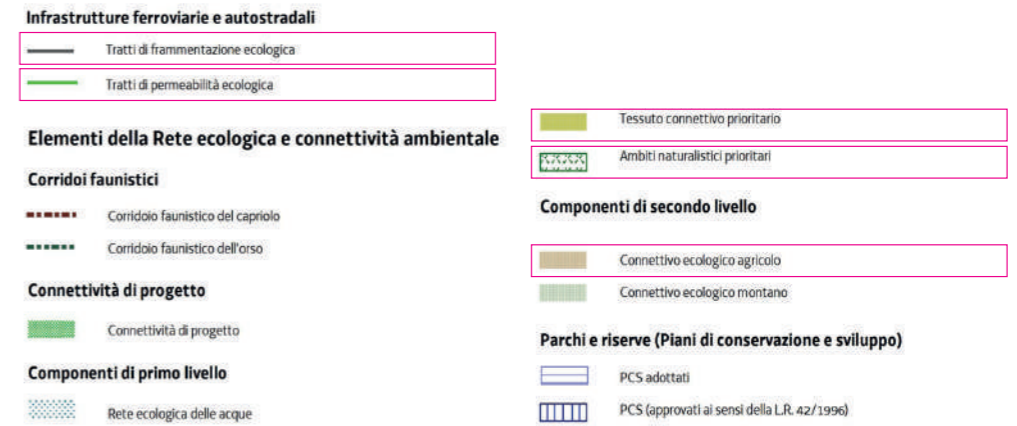
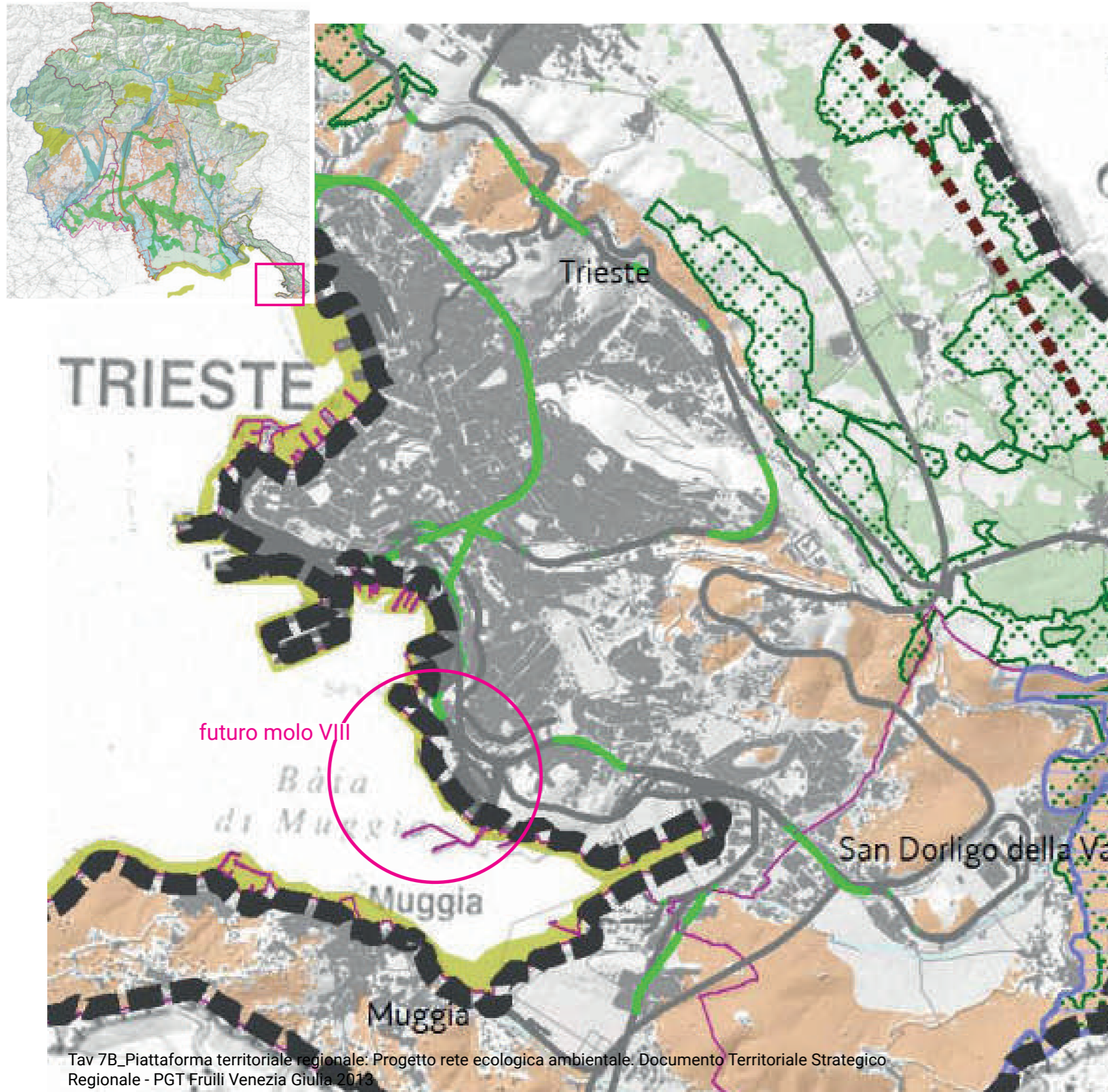
Il sistema dei valori territoriali dove si trova l'ambito di studio è composto da:

- insediamenti urbani storicamente significativi, nuclei e borghi, emergenze storiche e archeologiche puntuali - **centri storici di Servola e Muggia;**
- ambiti territoriali di eccellenza in cui si esercitano funzioni di ricerca, formazione e sviluppo: **Consorzio di sviluppo industriale ed EZIT.**



# Piano del Governo del Territorio FVG

## - Il progetto della Rete Ecologica Ambientale



Secondo la RER, il tessuto infrastrutturale dove si inserisce l'ambito di studio è caratterizzato da diversi tratti di frammentazione ecologica.

L'intera area portuale di Trieste è inserita nel Bacino idrografico dell'est Isonzo e la linea di costa è caratterizzata da un tessuto connettivo prioritario, che riveste la funzione di corridoio ecologico di estrema importanza per la continuità dei sistemi ecologici. Considerando l'intera scala territoriale, la città è circondata da tessuti connettivi agricoli e forestali di elevato valore paesaggistico.

Alcuni degli obiettivi prioritari della RER sono:

- Valorizzare, tutelare ed estendere in forma sistemica le dotazioni di risorse naturalistico - ambientali del territorio regionale al fine di interconnettere, le aree tutelate di interesse naturalistico regionale.
- Mitigazione dell'effetto barriera delle infrastrutture viarie.
- Mantenimento della permeabilità ecologica nelle aree periurbane e urbane.
- Incremento della connettività tra aree a maggiore funzionalità ecologica.

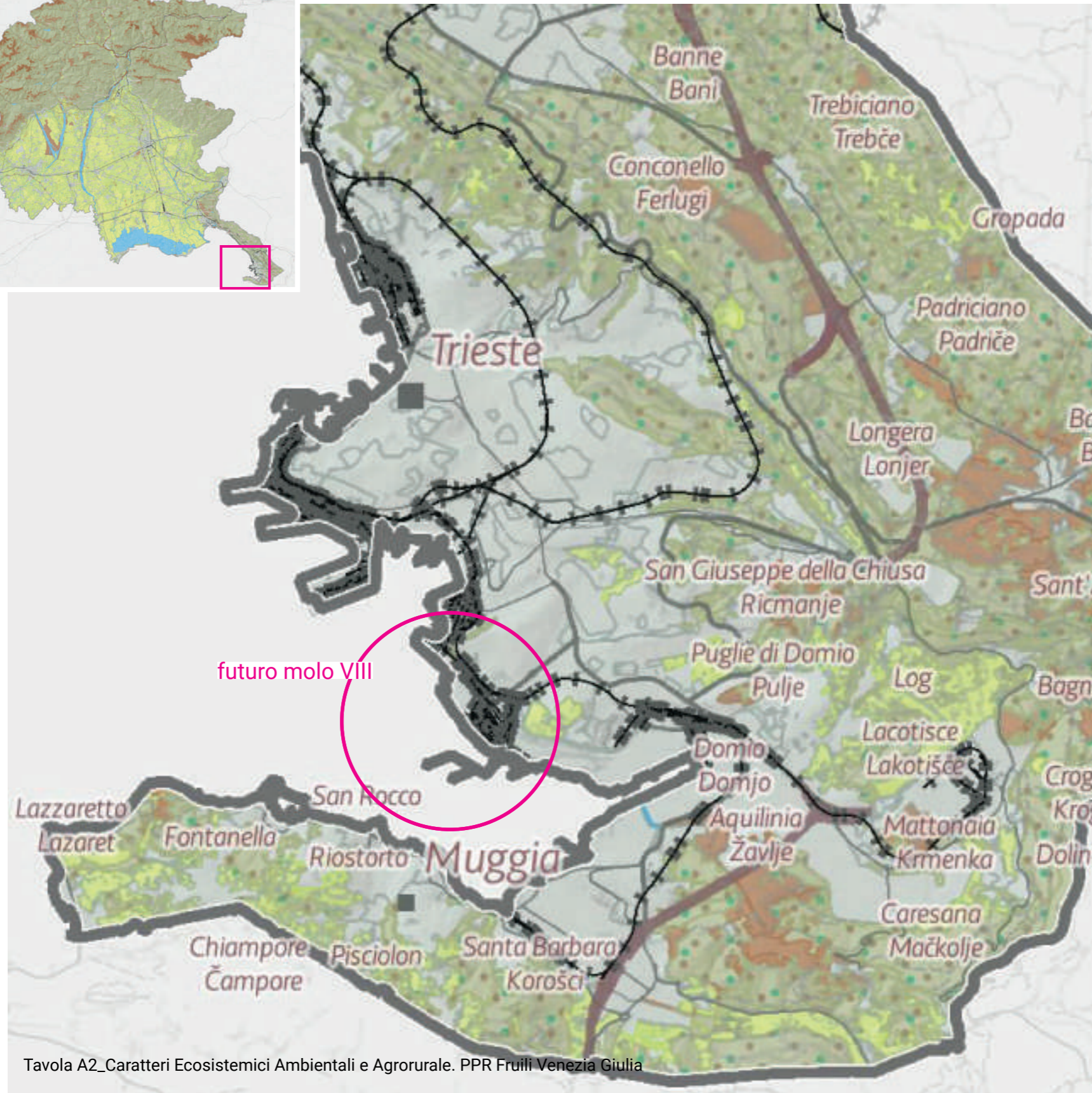
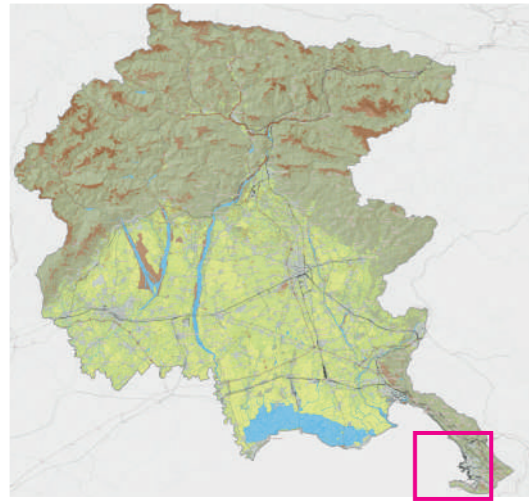
(Fonte: Scheda Carso e Costiera Orientale, PPR, p. 88 e Documento Territoriale Strategico Regionale - PGT FVG, p.74)

Tav 7B\_Piattaforma territoriale regionale: Progetto rete ecologica ambientale. Documento Territoriale Strategico Regionale - PGT Friuli Venezia Giulia 2013

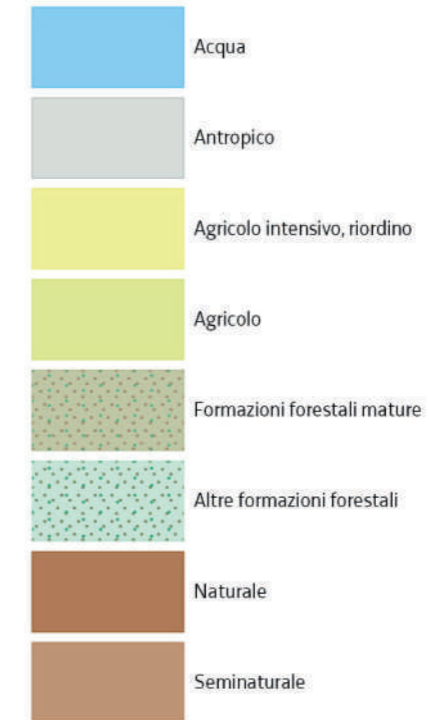


# Piano del Governo del Territorio FVG

- I caratteri del paesaggio regionale



## Uso suolo semplificato



La città di Trieste è inserita tra il Golfo di Trieste e un territorio naturale e seminaturale caratterizzato da formazioni forestali, tessuti agricoli e piccoli nuclei storici.

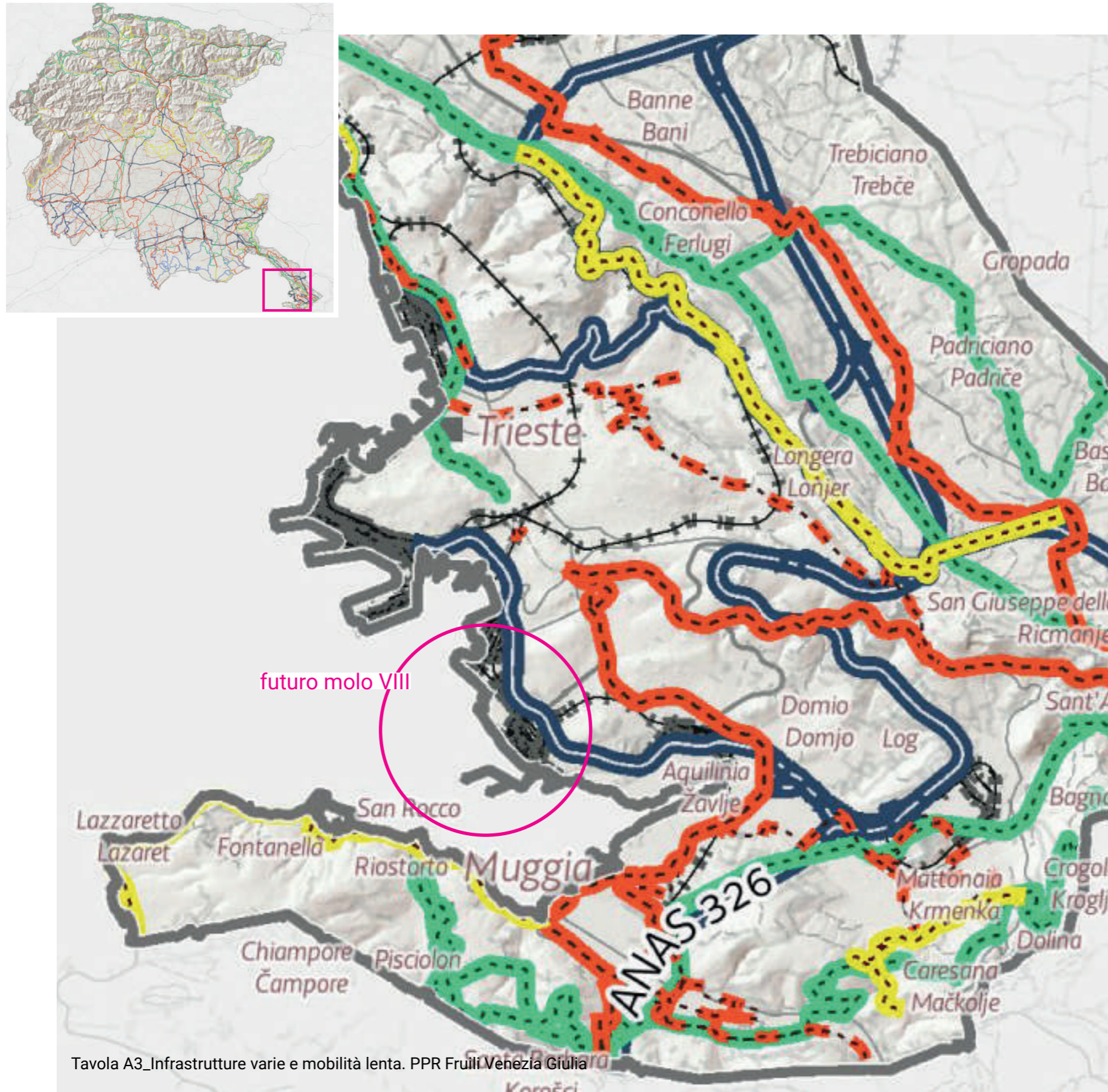
L'area di studio si trova di fronte al centro storico di Muggia, in una fascia costiera fortemente modellata dagli insediamenti portuali ed infrastrutturali.

Tavola A2\_Caratteri Ecosistemici Ambientali e Agrorurale. PPR Friuli Venezia Giulia



# Piano del Governo del Territorio FVG

- Il sistema della mobilità lenta regionale



## Infrastrutture viarie e Mobilità Lenta

### Mobilità Lenta

Cammini

Percorsi panoramici

Vie d'acqua

Ciclovie

ambito

regionale

### Infrastrutture viarie

Strade regionali di primo Livello

Primo Livello

Ferrovie

linea ferroviaria

L'ambito di studio è inserito a **ridosso di un sistema viario di primo livello** e nelle vicinanze della rete ciclabile regionale.

I principali obiettivi del PPR per quanto riguarda la mobilità possono essere così sintetizzati:

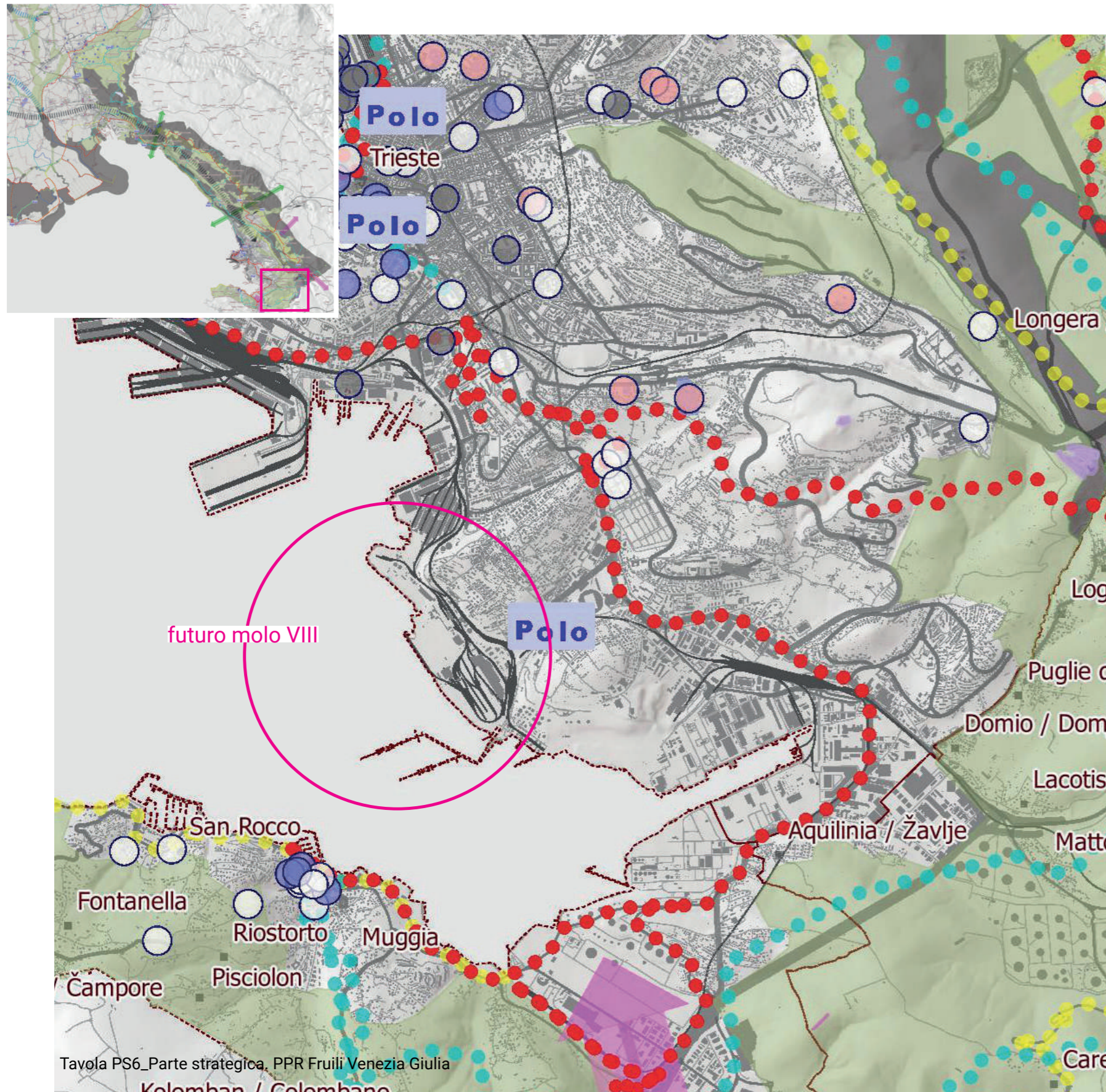
- favorire la riconoscibilità dei diversi paesaggi regionali attraverso la **messaggio in rete delle varie modalità di mobilità**
- favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo **sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta**;
- favorire la **valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale** e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse
- **valorizzare l'accessibilità lenta al paesaggio**, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.

(Fonte: Relazione Generale, PPR - p. 14)



# Piano del Governo del Territorio FVG

- Gli indirizzi strategici regionali - Rete Ecologica



## Rete Beni Culturali

Ricognizione dei Beni immobili di Valore culturale

- Archeologia rurale e industriale
- Architettura fortificata
- Siti spirituali
- Ville venete e dimore storiche
- Cente e cortine

**Polo** Poli di alto valore simbolico

Aree archeologiche

- Area interesse Archeologico
- Ulteriori contesti

## Rete Ecologica

Ecotopi - Tipo funzione

- Core
- Connettivo
- Direttrici Connettività

## Rete Mobilità Lenta

- Viabilità Lenta - ciclovie
- Viabilità Lenta - cammini
- Viabilità Lenta - percorsi panoramici
- Viabilità Lenta - vie acqua

Valorizzare i collegamenti transregionali e transfrontalieri

L'area destinata al futuro molo VIII viene considerata dal PPR **un polo di alto valore simbolico**. E' inserita nel sistema portuale di Trieste, tra il Porto Vecchio, dove si conservano importanti testimonianze di archeologia industriale, e il Canale Navigabile, di carattere logistico e produttivo.

Il PPR indirizza verso una tutela e un rafforzamento dell'ecotopo con particolare attenzione all'impatto delle infrastrutture viarie e delle aree turistico-ricreative. Si distinguono, nell'ambito di interesse, due indirizzi principali:

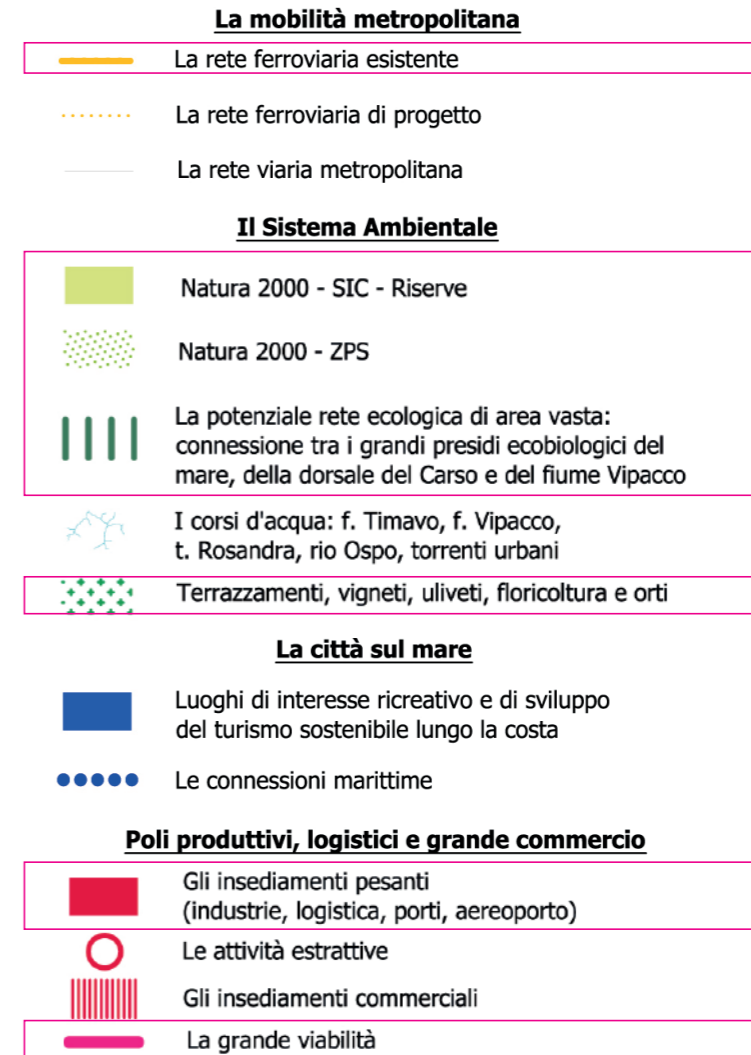
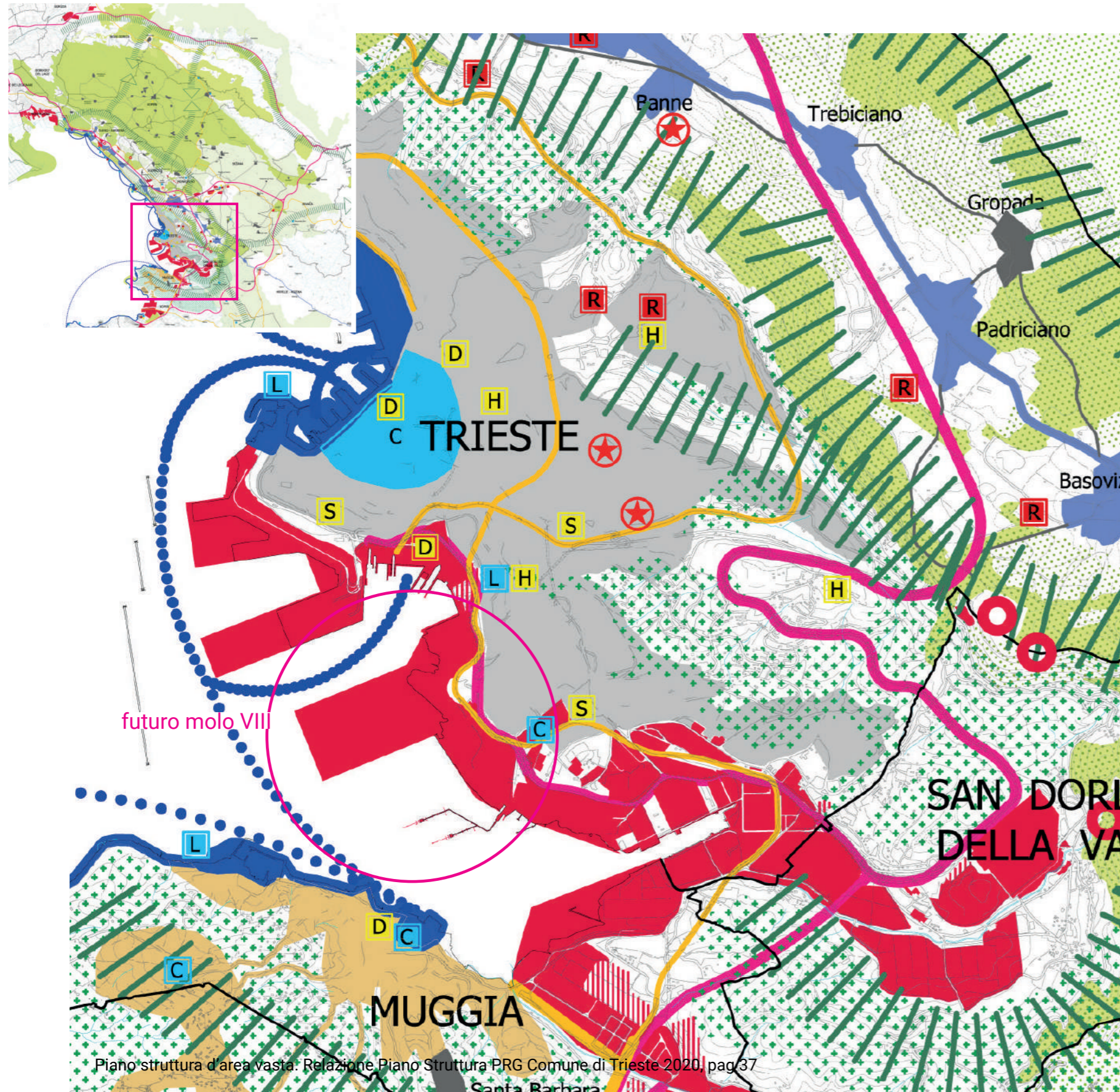
- Il rafforzamento dei percorsi di collegamento Carso/mare e di quelli transfrontalieri.
- La valorizzazione dei poli di valore simbolico e dei beni di valore culturale, compresi quelli di archeologia industriale.

Tavola PS6\_Parte strategica, PPR Friuli Venezia Giulia



# Piano Struttura d'area vasta - PRG Comune di Trieste

## - La strategia a scala intercomunale



Dal Carso al mare e dal mare al Carso, il progetto per l'area vasta si confronta con le molteplici "ecologie" che compongono il territorio, riallacciando i rapporti con i paesaggi d'oltre confine.

L'area del futuro molo VIII è interessata dal sistema dei Poli produttivi, logistici e del grande commercio. L'obiettivo 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.

(Fonte: Relazione Piano Struttura Area Vasta - PRG Trieste, p.4)

Piano struttura d'area vasta. Relazione Piano Struttura PRG Comune di Trieste 2020, pag.37



# Piano Struttura d'area vasta - PRG Comune di Trieste

- Le visioni di città

Il Piano struttura è definito a partire da quattro grandi insiemi di strategie orientate a disegnare il futuro della città.

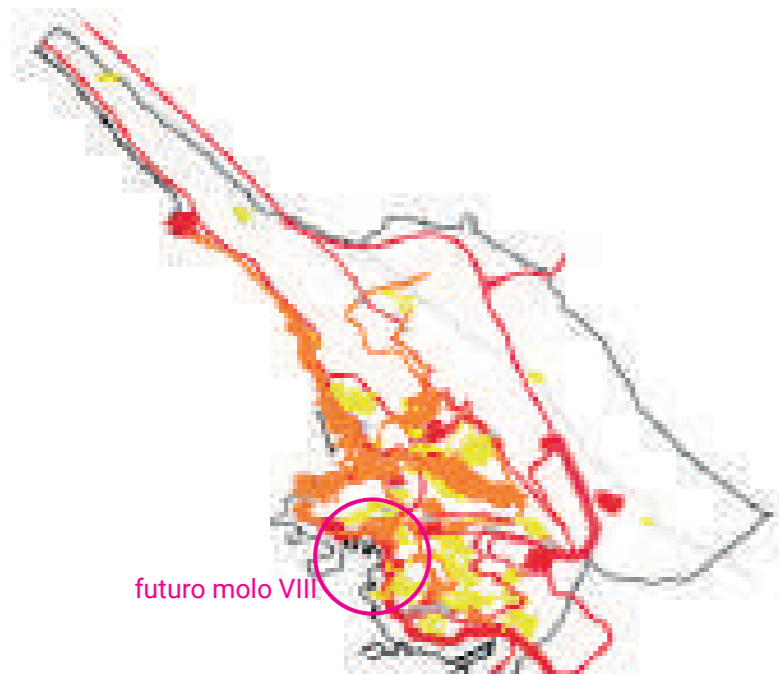
Fonte: Relazione Piano Struttura - PRG Trieste, p.6

## La città policentrica

## La città della conoscenza, della produzione e della logistica

## La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

## La città sostenibile



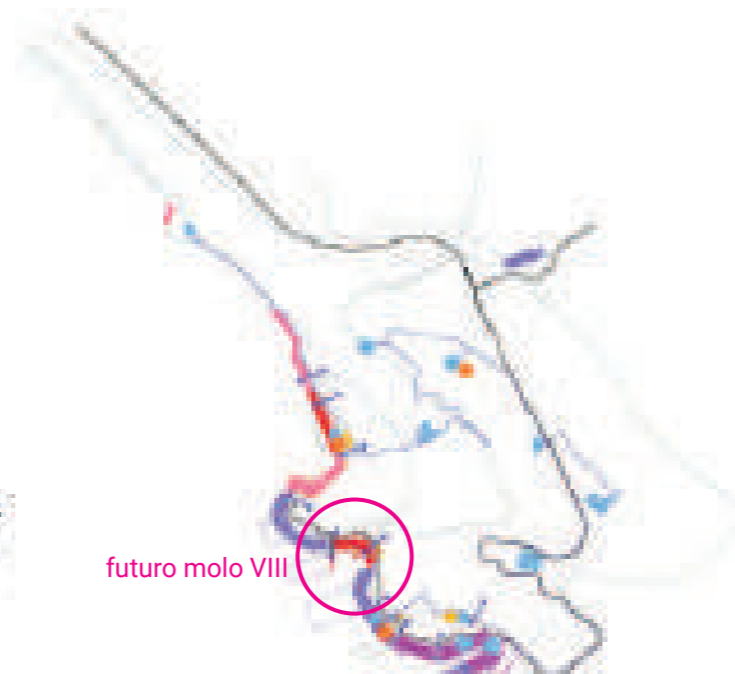
- grandi attrattori
- centralità urbane
- centri di quartiere

### accessibilità

- Grande Viabilità Triestina
- assi di penetrazione urbana
- asse baricentrico del trasporto pubblico (linea di forza)
- percorsi ciclabili

Ribadisce, rafforza, chiarisce l'attuale funzionamento di Trieste per rioni, borghi e quartieri, per centralità urbane e polarità territoriali.

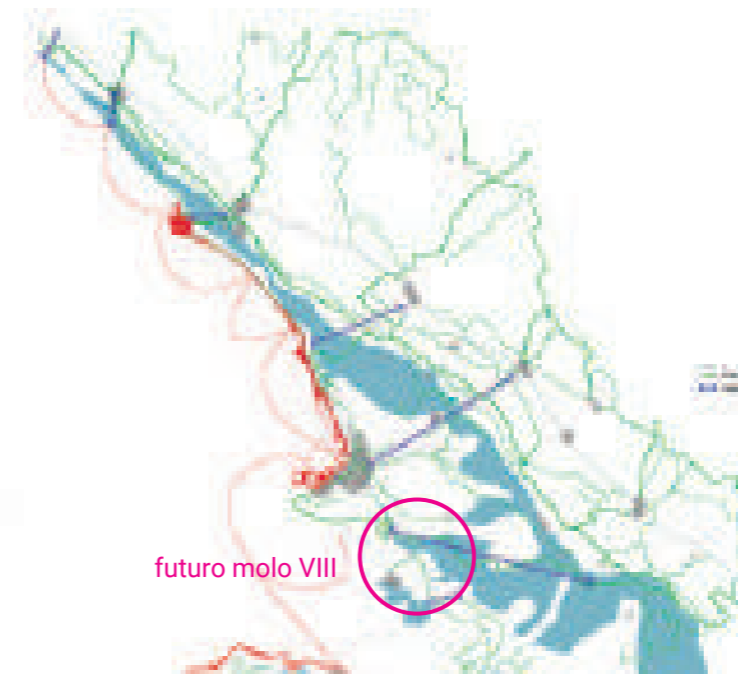
Rafforzare la città dei centri e dei servizi risponde all'intento di **migliorare la fruibilità e l'attrattività, rendendo i luoghi urbani più vivibili sia per gli abitanti, sia per i fruitori della città capoluogo.**



- le aree della ricerca
- le aree delle attività legate al mare (cantieristica, diporto ed attività collegate, ecc.)
- le aree delle attività legate al mare (diporto, balneazione e servizi collegati, attrezz. turistiche, ecc.)
- le aree della logistica
- le aree della produzione (EZIT)
- le aree del grande commercio
- aree con possibile articolazione di funzioni
- ⇄ rafforzamento delle relazioni con la città

Comprende aree e parti urbane variamente localizzate nel territorio, dedicate alla ricerca, alla produzione e alla logistica.

Per realizzare questa visione è necessario **intensificare le relazioni fisiche e culturali tra settori** ugualmente rilevanti, ai quali strettamente si legano specificità e potenzialità di sviluppo del territorio triestino.



- ambiti ed edifici di valore storico-culturale (centri storici, borghi, castellieri, ecc.)
- ambiti ed attività legate al mare (diporto, balneazione, attrezz. turistiche, ecc.)
- aree ed ambiti agricoli di valore (città degli orti, pastini, ecc.)
- percorsi ed itinerari ciclabili e cicloturistici, sentieri, ecc.
- ⇄ ripristino e rafforzamento delle connessioni "Carso-mare"

Individua e mette a sistema gli ambiti in cui si giocano le strategie per lo sviluppo di un turismo che si fonda sulla valorizzazione integrata del sistema naturalistico del Carso e delle attività legate al mare.

Le strategie messe in campo sono rivolte al miglioramento delle connessioni ambientali e fisiche tra diversi elementi di interesse e risorse. L'obiettivo è **assicurare un funzionamento del territorio improntato alla crescita dell'attrattività nel rispetto dell'ambiente.**



Non definisce un ambito a sé, ma si estende a tutta la città e al territorio di Trieste.

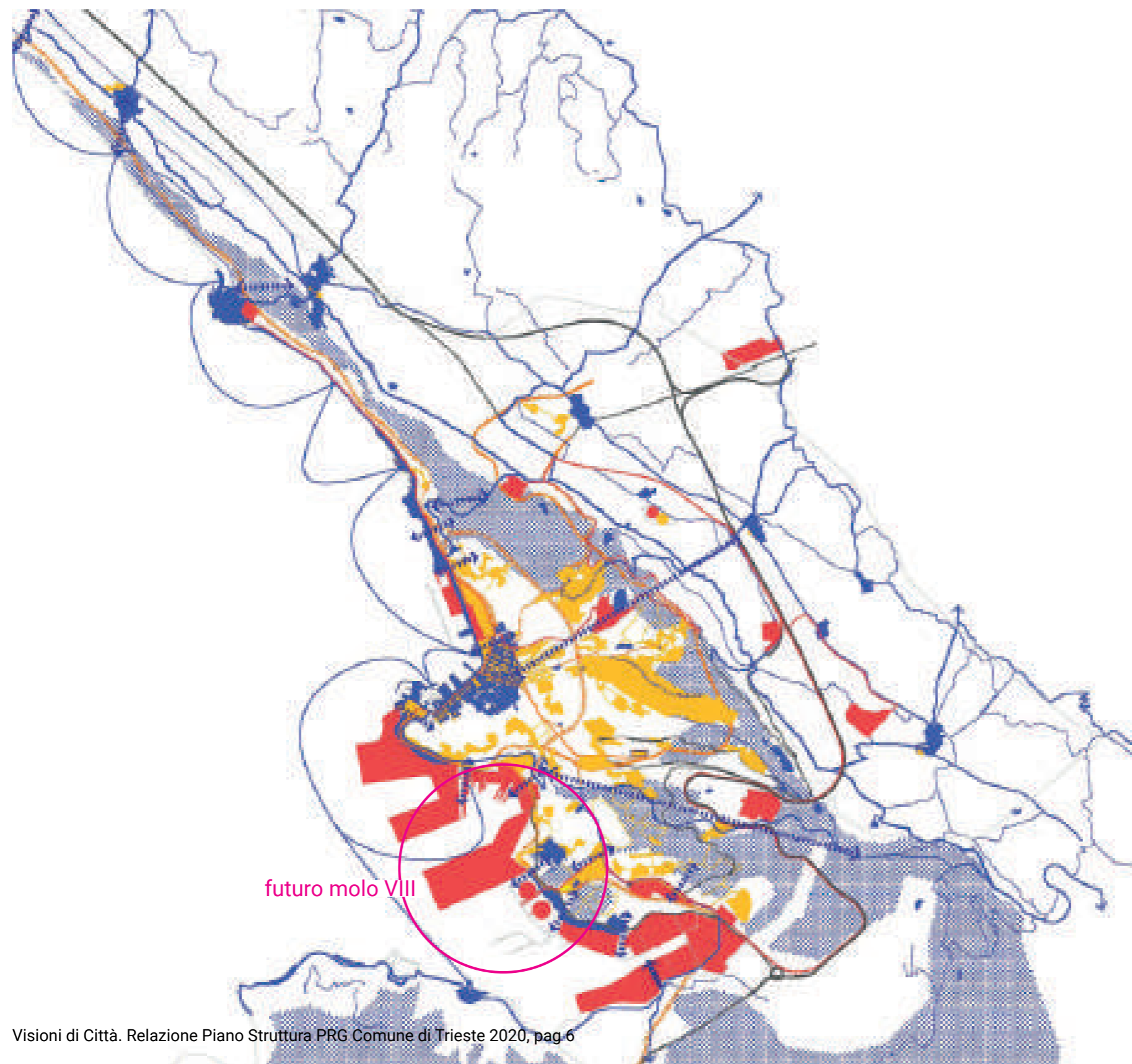
Le strategie individuate si articolano in norme di Piano e buone pratiche per la **riconversione ecologica**, orientate in particolare a:

1. realizzare un sistema di **mobilità sostenibile**;
2. **salvaguardare il sistema idrogeologico** della città e del territorio;
3. supportare lo **sviluppo dell'agricoltura multifunzionale**;
4. avviare una **nuova politica energetica**.



# Piano Struttura d'area vasta - PRG Comune di Trieste

Il quadro della progettualità



## la città policentrica

- centri urbani, centri di quartiere
- infrastrutture della città policentrica
- linee a ferro (Adria A, treni)
- linee di forza del trasporto urbano
- percorsi ciclopedonali

## la città della conoscenza e della produzione

- le aree della produzione, della ricerca, del grande commercio, della logistica e delle attività portuali e sportive
- "corsa della conoscenza"

## la città del turismo e del tempo libero: dal Canal al mare

- ambiti ed edifici di valore storico-culturale, ambiti ed attività legate al mare (diporto, balneazione, turismo)

## aree ed ambiti agricoli di valore paesaggico e ambientale

- percorsi ed itinerari ciclabili e ciclopedonali, sentieri, ecc.



consolidamento e integrazione di nuove relazioni tra la città e con il Canal

Per quanto attiene la visione 'città della conoscenza e della produzione', i principali obiettivi e progettualità stabiliti dal Piano sono:

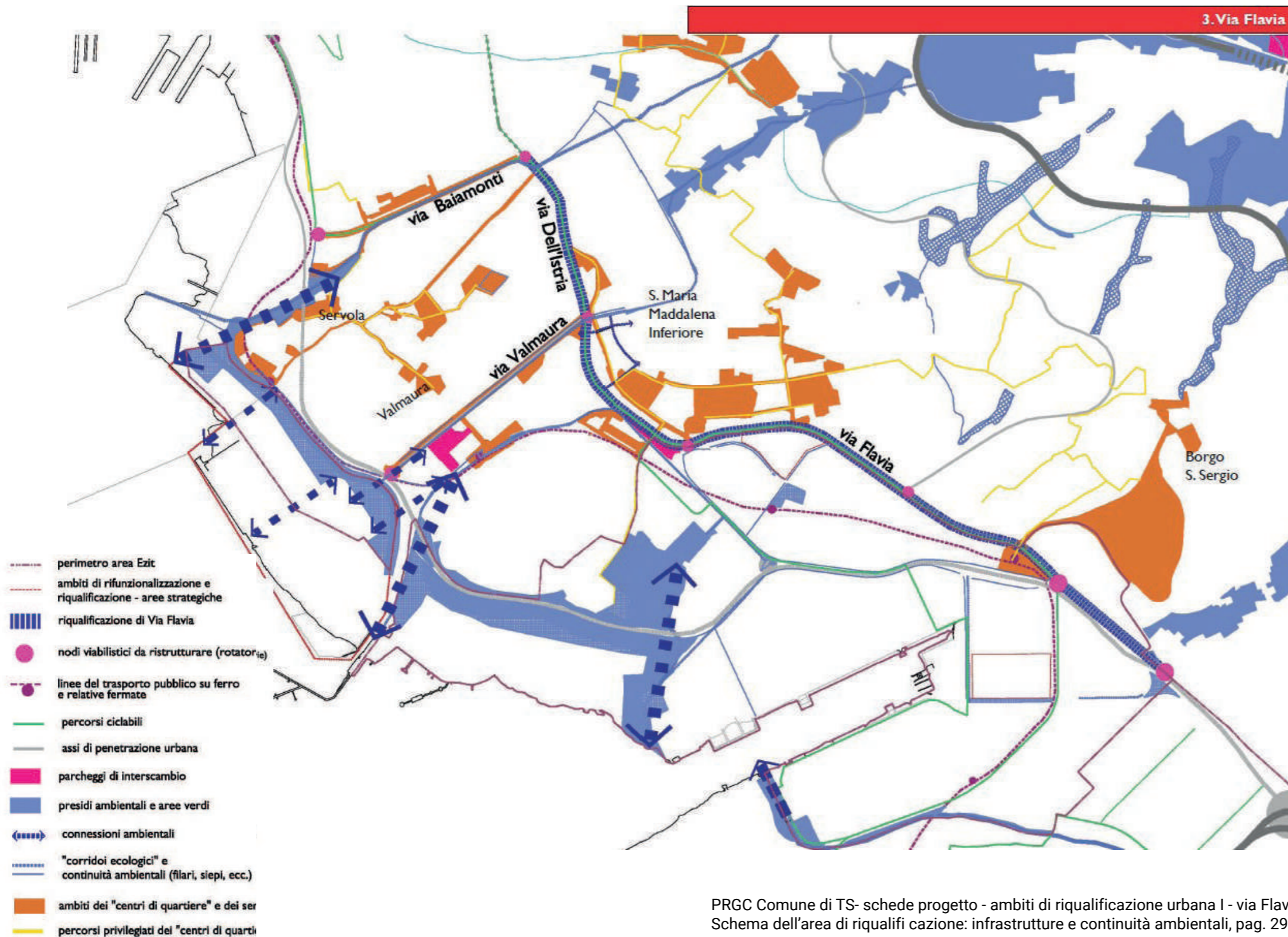
- **Rigenerare e riqualificare le zone produttive** (in particolare le aree dell'EZIT).
- Realizzare una 'technology innovation road' (sistema delle aree della ricerca) per rafforzare ruoli e relazioni tra luoghi della ricerca, dell'innovazione e centri di formazioni
- **Consolidare le relazioni con e tra i porti**
- **Migliorare le prestazioni energetiche e ambientali delle zone produttive**
- Adeguare il sistema ferroviario a servizio dei porti
- **Miglioramento dell'accessibilità ai luoghi della produzione e della logistica**

(Fonte: Relazione Piano Struttura - PRG Trieste, p.22)



# Ambito di riqualificazione urbana - schede progetto - PRGC di Trieste

Il quadro delle progettualità



## Obiettivi scheda PRGC

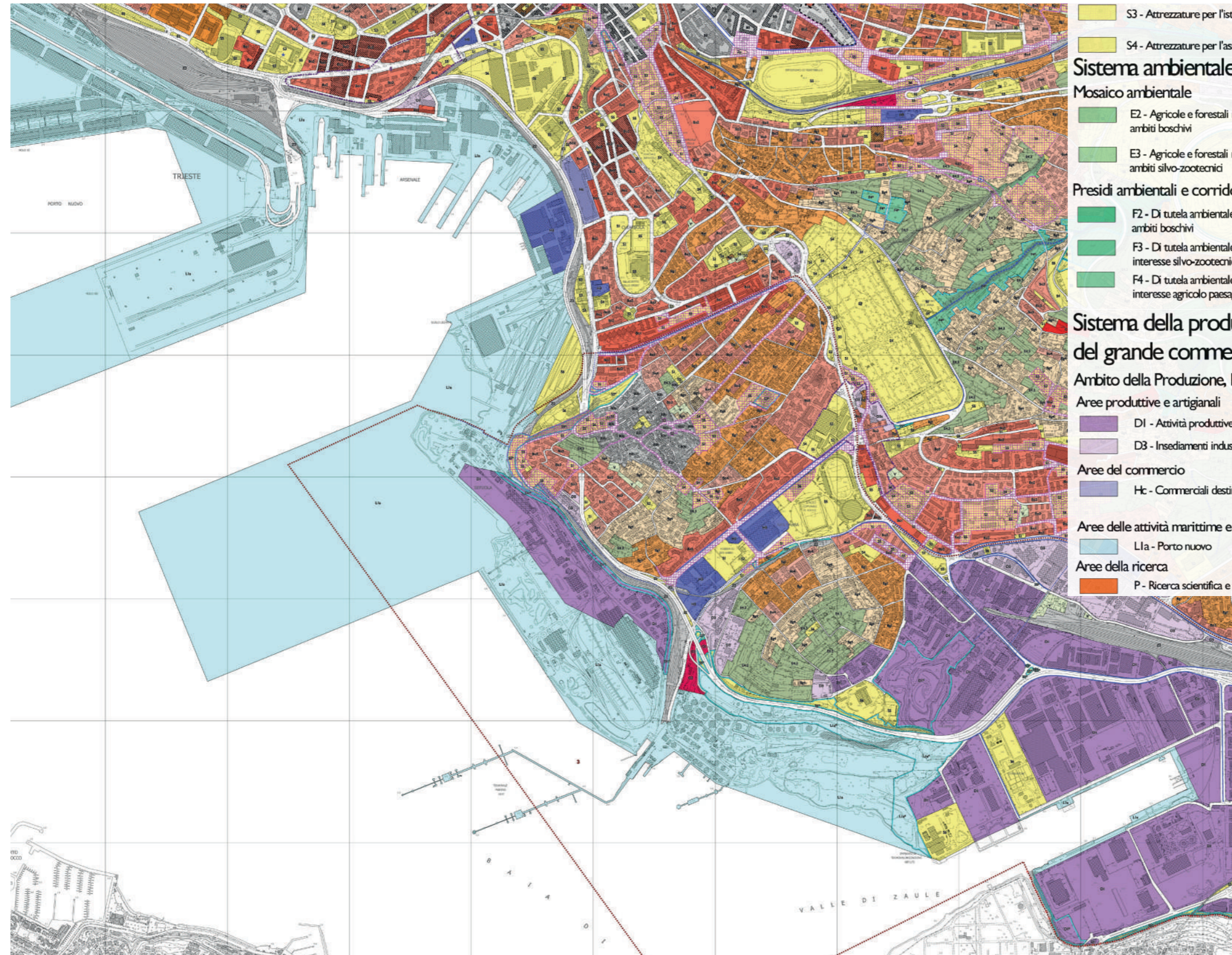
Il progetto per questa parte di città si propone come guida per diversi tipi di intervento (di competenza del Comune di Trieste, di EZIT e Autorità Portuale). I principali obiettivi sono:

1. **Riqualificare via Flavia** come asse urbano;
2. Prevedere **fermate del sistema metropolitano in prossimità o all'interno dei 'Centri di Quartiere'** e agli ingressi delle varie parti dell'area industriale
3. **Realizzare un sistema di connessioni tra i presidi e i corridoi ecologici di scala territoriale**, che dall'altipiano carsico entrano in città penetrando fino all'area industriale di EZIT attraverso:
  - il consolidamento dei **viali alberati** esistenti;
  - la realizzazione di **nuove connessioni verdi** con i comparti di trasformazione previsti all'interno di EZIT;
  - **riqualificazione degli spazi aperti degradati**;
  - ristrutturazione delle intersezioni con soluzioni di carattere urbano.



# Piano Regolatore Generale Comunale

- Uso del suolo



## Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

- |  |  |
|--|--|
| S1 - Attrezzature per la viabilità ed i trasporti                | S5 - Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto |
| S2 - Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura | S6 - Servizi tecnologici   |
| S3 - Attrezzature per l'istruzione                               | S6.R - Servizi tecnologici per la radiodiffusione                    |
| S4 - Attrezzature per l'assistenza e la sanità                   | S6.TV - Servizi tecnologici per la radiodiffusione televisiva        |
|  | Ambiti della riqualificazione II (centri di quartiere)               |

## Sistema ambientale e del paesaggio

### Mosaico ambientale

- |   |   |
|---|---|
| E2 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi         | E4.1 - Agricole paesaggistiche del Carso            |
| E3 - Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo-zootecnici | E4.2 - Agricole paesaggistiche della Costiera       |
|   | E4.3 - Agricole paesaggistiche collinari periurbane |

### Presidi ambientali e corridoi ecologici

- |   |   |  |
|---|---|--|
| F2 - Di tutela ambientale di ambiti boschivi                  | Siti riproduttivi e corridoi ecologici puntuali | Filari di interesse ambientale esistenti   |
| F3 - Di tutela ambientale di interesse silvo-zootecnico       | Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali   | Filari di interesse ambientale di progetto |
| F4 - Di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico | Laghetti e stagni                               | Impluvi                                    |

## Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

### Ambito della Produzione, logistica, commercio e ricerca

#### Aree produttive e artigianali

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale | D3a - Attività di trattamento rifiuti |
| D3 - Insediamenti industriali e artigianali                                | D4 - Attività estrattive              |

#### Aree del commercio

- |  |   |
|--|---|
| Hc - Commerciali destinate a grandi strutture di vendita | HB - Commerciale di interesse comunale e comprensoriale |
|--|---|

#### Aree delle attività marittime e della logistica

- |                   |                         |
|-------------------|-------------------------|
| L1a - Porto nuovo | NI - Interscambio merci |
|-------------------|-------------------------|

#### Aree della ricerca

- |                                       |
|---------------------------------------|
| P - Ricerca scientifica e tecnologica |
|---------------------------------------|

Secondo quanto riportato nell'art. 5.11.1 delle Norme Tecniche di Attuazione, nella zona L1a dove si inserisce il futuro molo VIII, **è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali.**

Nella zona che coincide con la prima fascia del fronte mare sono consentite attività e localizzazioni legate esclusivamente alla movimentazione delle merci.

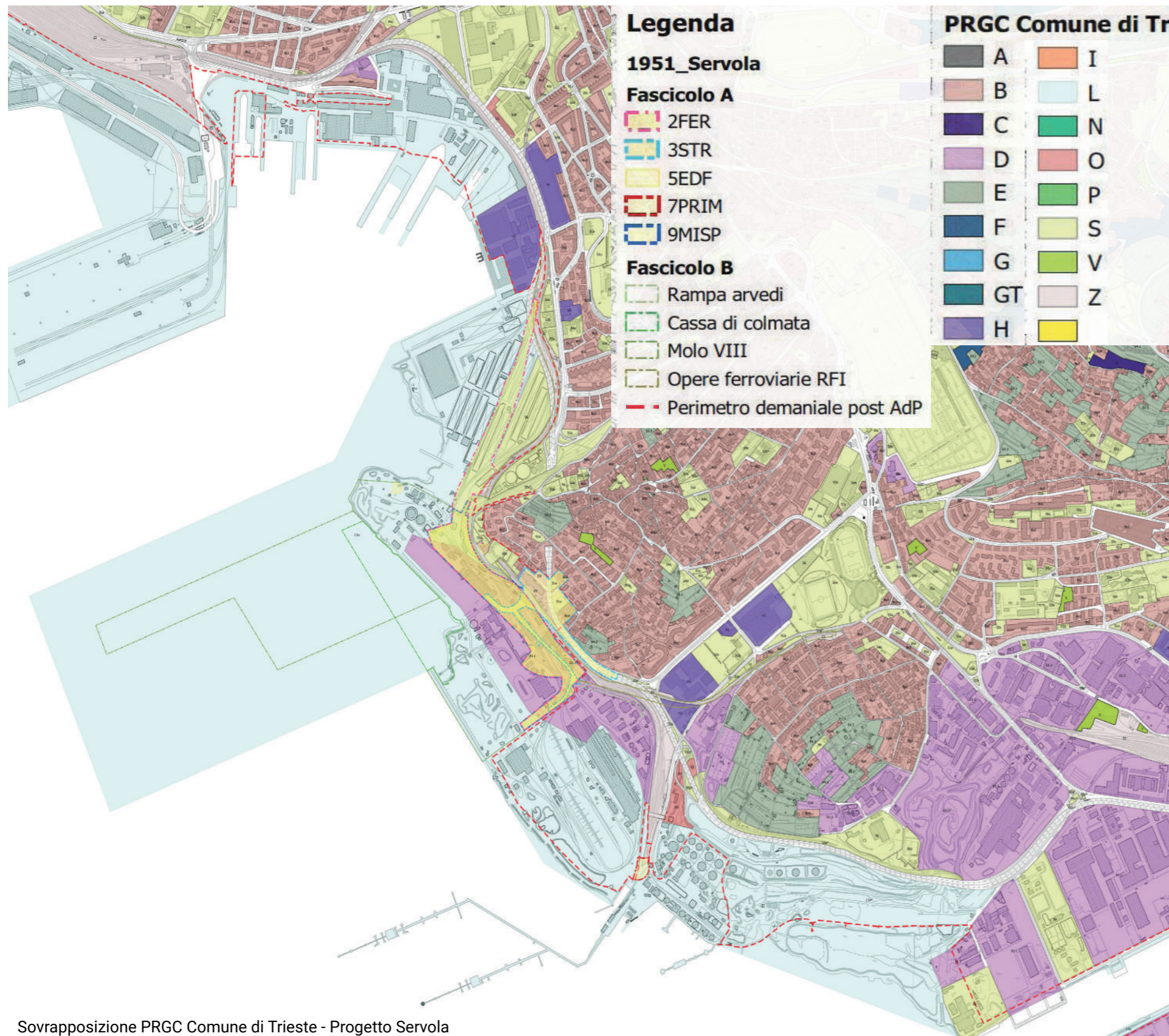
Tavola 6\_Azzonamento funzionale. PRG Trieste



# Piano Regolatore Generale Comunale

- Uso del suolo - Progetto Servola

\*per gli aspetti urbanistici di approfondimento si rimanda ai documenti di Variante urbanistica



Sovrapposizione PRGC Comune di Trieste - Progetto Servola

L'Accordo di Programma per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo della Ferriera di Servola, del 21 novembre 2014, individua all'Asse I "Progetto integrato di messa in sicurezza e reindustrializzazione dello stabilimento della Ferriera di Servola" due specifiche Azioni:

- l'una in capo al soggetto privato individuato in Siderugica Triestina s.r.l. volta a garantire l'immediata fruizione dell'area,
- l'altra in capo al soggetto pubblico individuato in Invitalia S.p.A. in qualità di attuatore dell'intervento pubblico previsto dall'Accordo di Programma e di cui il Presidente della Regione risulta Commissario Straordinario che mira a garantire gli ulteriori interventi di messa in sicurezza e bonifica attraverso la realizzazione del marginamento fisico dell'area demaniale in concessione ed il trattamento delle acque sotterranee contaminate.

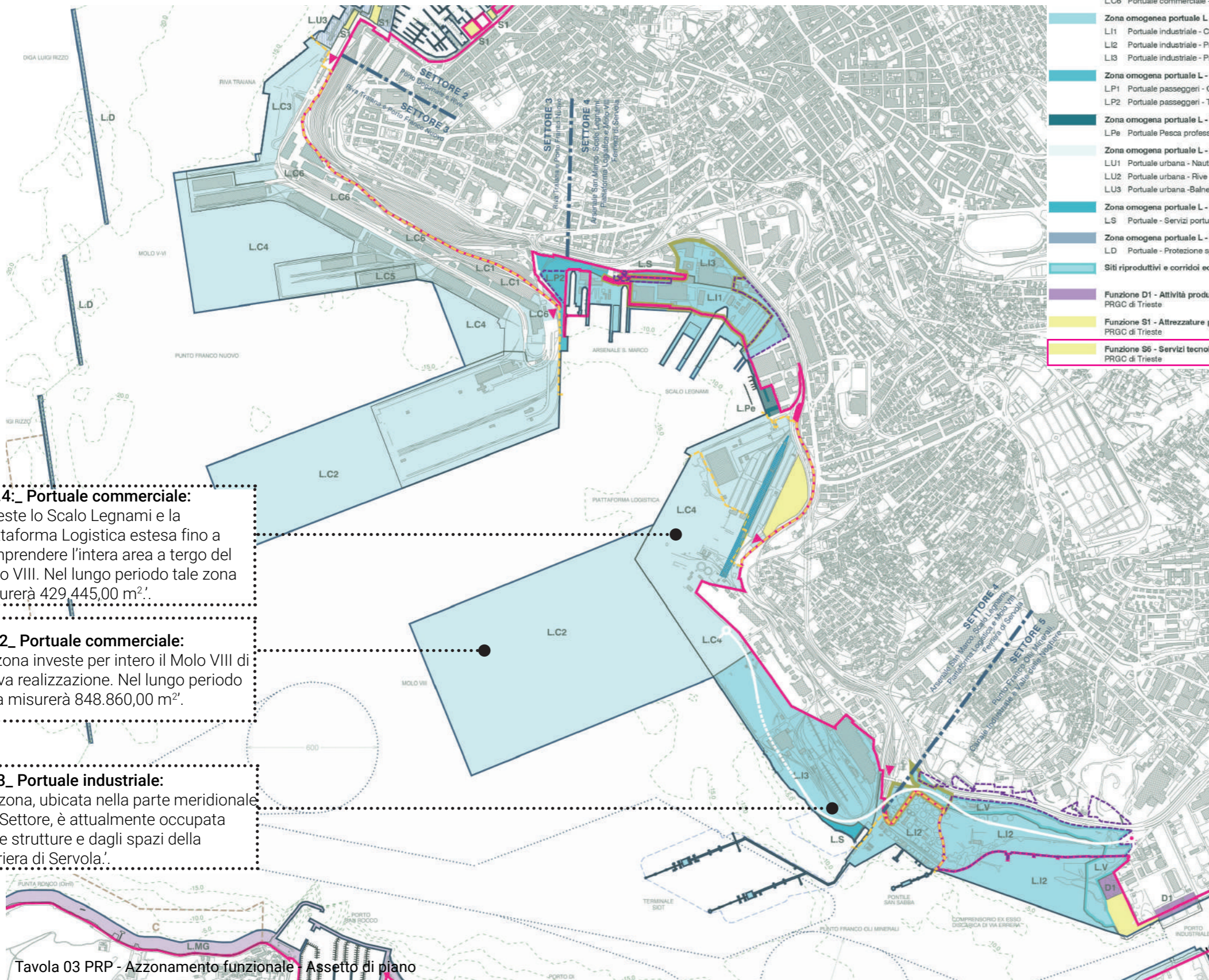
Le azioni poste in capo ai due soggetti sono riassunte nella seguente tabella (estratta dal testo dell'accordo di programma):

Asse I - Progetto integrato di messa in sicurezza e di reindustrializzazione dello stabilimento della Ferriera di Servola	
<b>Azione I</b> Programma degli interventi di messa in sicurezza/bonifica per l'immediata fruizione dell'area	a. rimozione e smaltimento del cumulo di rifiuti presente nell'area demaniale e localizzato prevalentemente su p.c.n. 3003/3 del C.C. S.M. Inferiore, Sezione S, come deliberato dalla Conferenza di Servizi decisoria del 6 agosto 2012; b. rimozione di altri eventuali depositi incontrollati di rifiuti, rinvenuti nelle aree di proprietà di Servola o nell'area demaniale in concessione; c. misure di messa in sicurezza operativa del suolo, quali rimozione di hot spot e coperture idonee a mitigare o interrompere i percorsi di esposizione, con relativa analisi di rischio; d. compartecipazione alla realizzazione del progetto pubblico di messa in sicurezza della falda di cui all'Azione II, consistente nel marginamento fisico dell'area demaniale in concessione e nella realizzazione di impianto di depurazione per il trattamento delle acque emunte, ed ai relativi oneri di gestione di detto impianto; e. monitoraggio
<b>Azione II</b> Programma degli ulteriori interventi di messa in sicurezza/bonifica dell'area	a. realizzazione del marginamento fisico dell'area demaniale in concessione, così come consentito dall'art. 243 del decreto legislativo nr. 152 del 2006; b. realizzazione di un sistema impiantistico di emungimento e trattamento delle acque di falda contaminate.



# Piano Regolatore del Porto di Trieste PRP

- Azzonamento: porto di Trieste



**L.C.4\_ Portuale commerciale:**  
 'investe lo Scalo Legnami e la Piattaforma Logistica estesa fino a comprendere l'intera area a tergo del Molo VIII. Nel lungo periodo tale zona misurerà 429.445,00 m<sup>2</sup>'.

**L.C.2\_ Portuale commerciale:**  
 'La zona investe per intero il Molo VIII di nuova realizzazione. Nel lungo periodo essa misurerà 848.860,00 m<sup>2</sup>'.

**L.I.3\_ Portuale industriale:**  
 'La zona, ubicata nella parte meridionale del Settore, è attualmente occupata dalle strutture e dagli spazi della Ferriera di Servola.'

Secondo il Piano Regolatore Portuale, l'ambito di interesse 'Piattaforma logistica e molo VIII' si inserisce nel settore portuale 4, destinato alla funzione portuale commerciale.

**L'obiettivo generale di sviluppo per il settore 4 è:**  
 - La riorganizzazione e sviluppo del porto operativo - Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste.

A tale obiettivo generale corrispondono i seguenti obiettivi di sviluppo specifici:  
 - Conservazione dell'attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale;  
 - **Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città;**  
 - **Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali.**

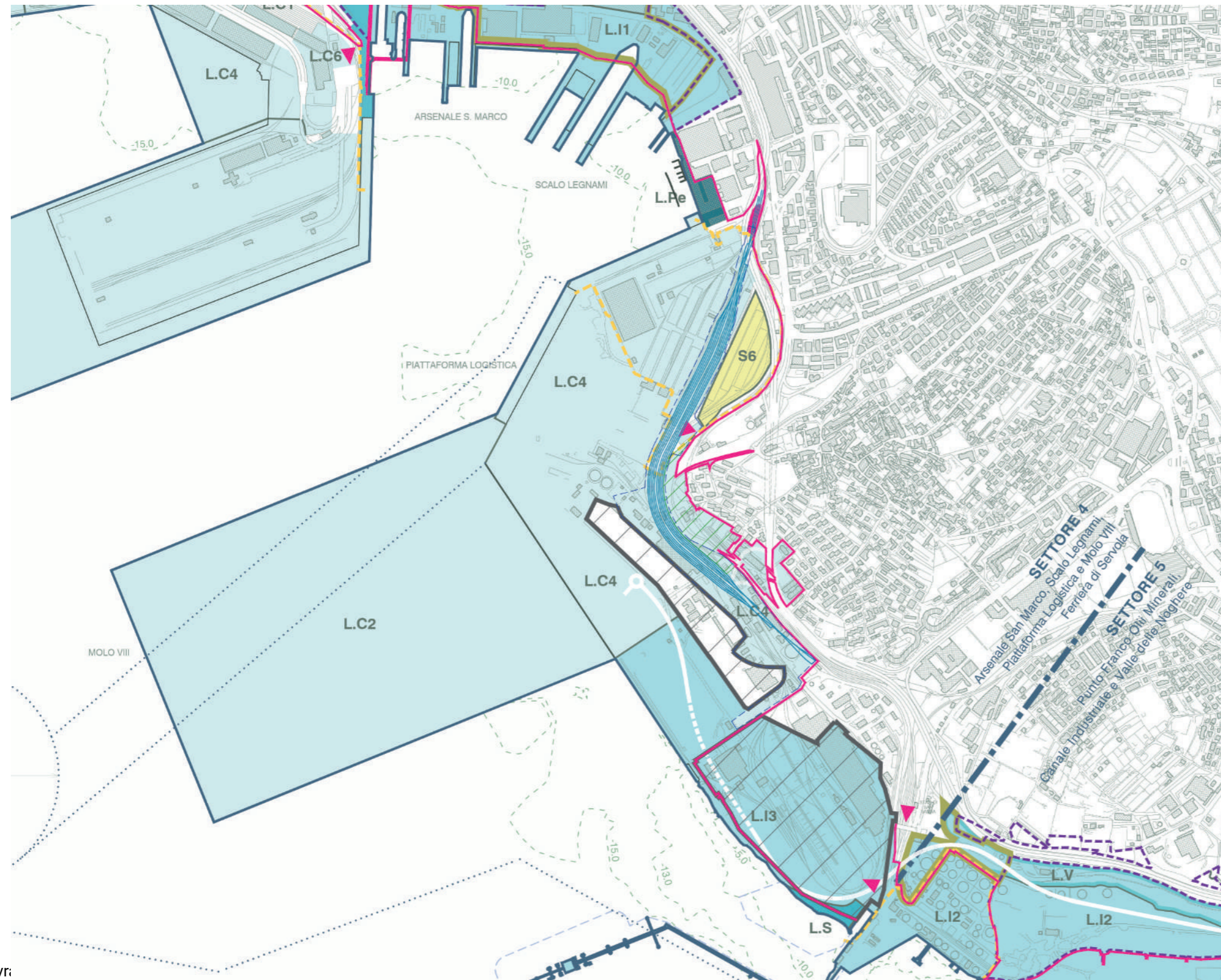
(Fonte: Relazione Generale - PRP Trieste, p.71)



# Piano Regolatore del Porto di Trieste PRP

- Azzonamento PRP - Progetto Servola - Variante al PRP

\*per gli aspetti urbanistici di approfondimento si rimanda ai documenti di Variante urbanistica



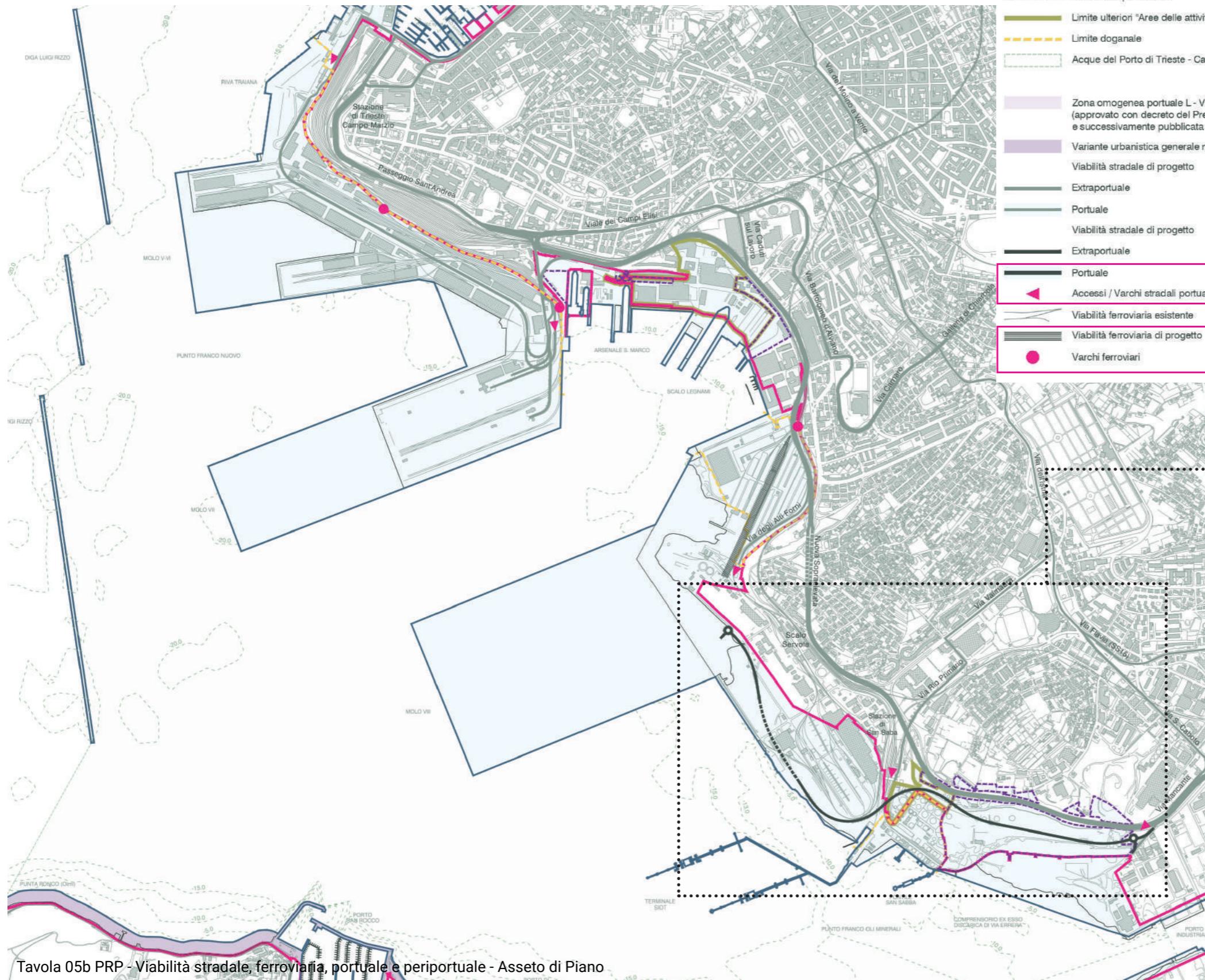
- Zona omogenea portuale L - commerciale C**
    - L.C1 Portuale commerciale - Mercati convenzionali
    - L.C2 Portuale commerciale - Contenitori Lo-Lo
    - L.C3 Portuale commerciale - Ro-Ro
    - L.C4 Portuale commerciale - Mista
    - L.C5 Portuale commerciale - Rinfuse solide
    - L.C6 Portuale commerciale - Logistica
  - Zona omogenea portuale L - Industriale I**
    - L.I1 Portuale industriale - Cantieristica navale
    - L.I2 Portuale industriale - Prodotti petroliferi o energetici
    - L.I3 Portuale industriale - Prodotti industriali, artigianali e servizi
  - Zona omogenea portuale L - Passeggeri P**
    - LP1 Portuale passeggeri - Crociere
    - LP2 Portuale passeggeri - Traghettoni passeggeri e merci
  - Zona omogenea portuale L - Pesca professionale Pe**
    - L.Pe Portuale Pesca professionale
  - Zona omogenea portuale L - Urbana U**
    - LU1 Portuale urbana - Nautica da diporto
    - LU2 Portuale urbana - Rive
    - LU3 Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi
  - Zona omogenea portuale L - Servizi portuali S**
    - LS Portuale - Servizi portuali
  - Zona omogenea portuale L - Protezione specchi acquei portuali D**
    - LD Portuale - Protezione specchi acquei portuali
  - Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali V**
  - Funzione D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale PRGC di Trieste**
  - Funzione S1 - Attrezzature per la viabilità ed i trasporti PRGC di Trieste**
  - Funzione S6 - Servizi tecnologici PRGC di Trieste**
- Legenda**
- Confini amministrativi comunali
  - Ambito portuale**
  - Limite circoscrizione territoriale di competenza dell'APT Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994
  - Limite aree patrimoniali
  - Limite doganale
  - Limite ulteriori "Aree delle attività marittime e della logistica" - L1a, Porto Nuovo, P.R.G.C. Trieste
  - Acque del Porto di Trieste - Capitaneria di Porto di Trieste, Ordinanza n. 69/2001
  - Settori portuali
  - Linea di nuova configurazione portuale
  - Viabilità stradale esistente
  - Extraportuale
  - Viabilità stradale di progetto
  - Area di connessione stradale tra l'ambito portuale e la GVT
  - Portuale
  - ▲ Accessi / Varchi stradali portuali
  - Viabilità ferroviaria esistente
  - Stazione ferroviaria di progetto
  - Viabilità ferroviaria di progetto
  - Limite specchi acquei concessi al 2014
  - Pesca professionale - Capitaneria di Porto di Trieste, Ordinanza n. 12/2009
  - Ambiti non residenziali soggetti a pianificazione attuativa
  - Parco urbano di Servola
  - Ambito oggetto di Intesa ex art. 6, commi 1-bis e 1-ter, LR 5/2007, n.5 tra AdSPMAO, Regione FVG e CoSELG, sottoscritta in data 21/11/2023

Sovr:



# Piano Regolatore del Porto di Trieste PRP

- La viabilità di progetto: porto di Trieste



Il Piano Regolatore del Porto di Trieste (2014) 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.**

‘Si introduce una nuova viabilità di **collegamento dell’opera Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina**, che si sviluppa in parte in galleria artificiale, attraverso l’area demaniale allo stato di fatto occupata dai depositi di scorie e loppe della Ferriera, in parte allo scoperto in viadotto per 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. Tale soluzione consente il mantenimento della piena operatività della banchina attualmente a servizio della Ferriera di Servola.’

(Fonte: Relazione Generale - PRP Trieste, p.112-115)

Tavola 05b PRP - Viabilità stradale, ferroviaria, portuale e periportuale - Assetto di Piano



### **Scala transnazionale**

- **Gestione** efficace e sostenibile delle risorse marittime
- **Sviluppo sostenibile** dell'economia marittima

### **Scala regionale**

- **Mitigazione** dell'effetto barriera delle infrastrutture viarie
- **Valorizzazione dei poli di valore e dei beni di valore culturale**, compresi quelli di archeologia industriale

### **Scala intercomunale**

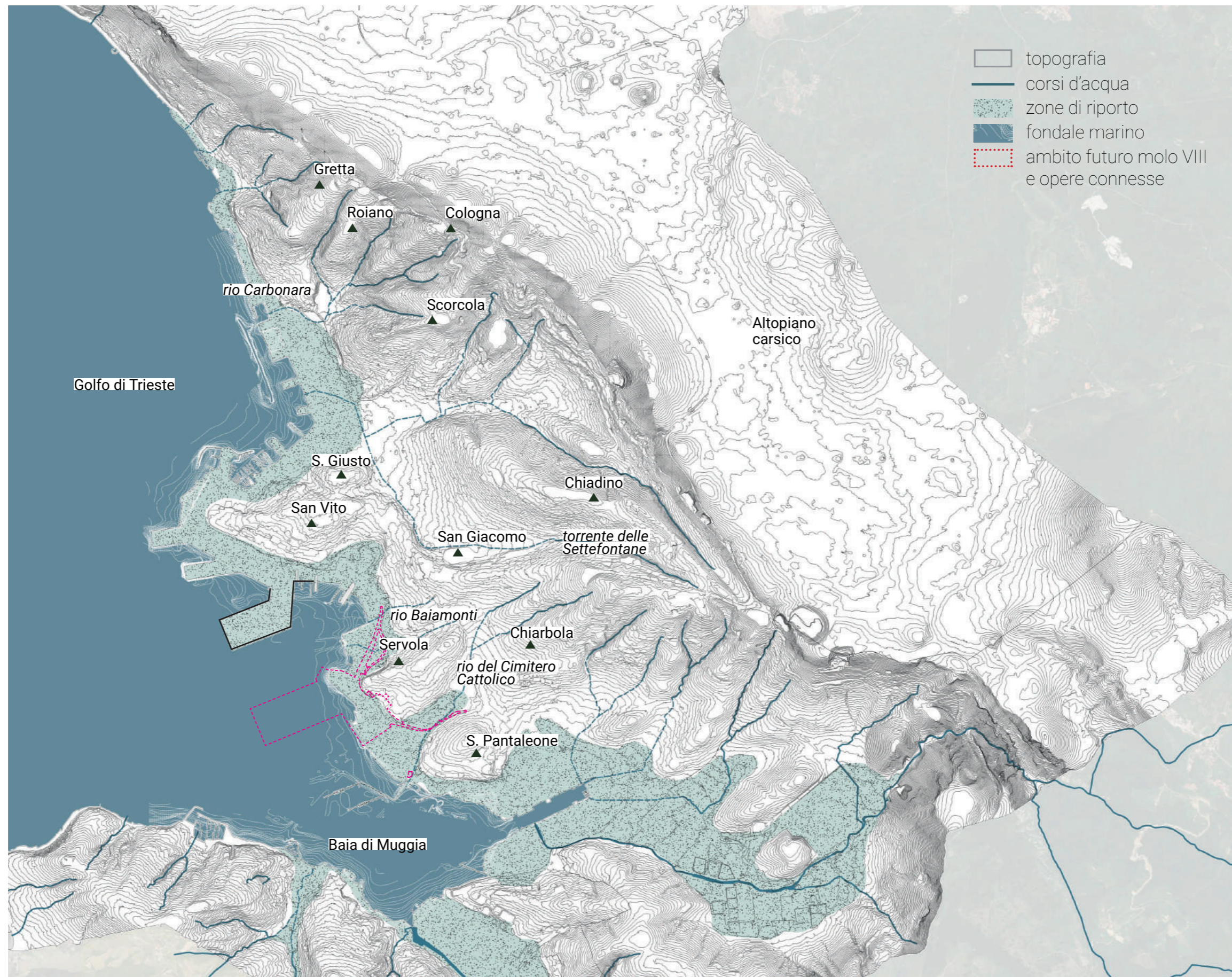
- Implementazione di **connessioni ambientali** tra città, l'altipiano e il mare
- **La riqualificazione** insediativa, funzionale ed ambientale delle **zone produttive e degli autoporti**
- **Migliorare le prestazioni energetiche e ambientali** delle zone produttive

### **Scala comunale**

- Nuova **viabilità di collegamento** dell'opera Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina
  - **Valorizzazione degli spazi di interfaccia tra il porto e la città**
- Consolidamento del porto come **HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste**
  - **Riqualificazione urbana dei quartieri di Servola e Valmaura**
    - **Accordo di programma Ferriera di Servola**
  - **Il progetto AdSP n. 51 costituisce variante al PRGC e al PRP**



# Il sistema geomorfologico





# Il sistema infrastrutturale

## Analisi stato di fatto

L'area di studio si trova nell'area dell'attuale scalo Legnami, a servizio della piattaforma logistica e del futuro Molo VIII. L'ambito è servito da una maglia infrastrutturale complessa, caratterizzata dall'integrazione della SS202 con la ferrovia, che ne garantisce l'efficienza nel trasporto merce nella rete nazionale ed internazionale.

L'accesso carrabile al molo, alla ferriera e alla piattaforma logistica avviene attraverso:

1. via Bartolomeo d'Alviano e via degli Alti Forni
2. via Valmaura

### Potenzialità

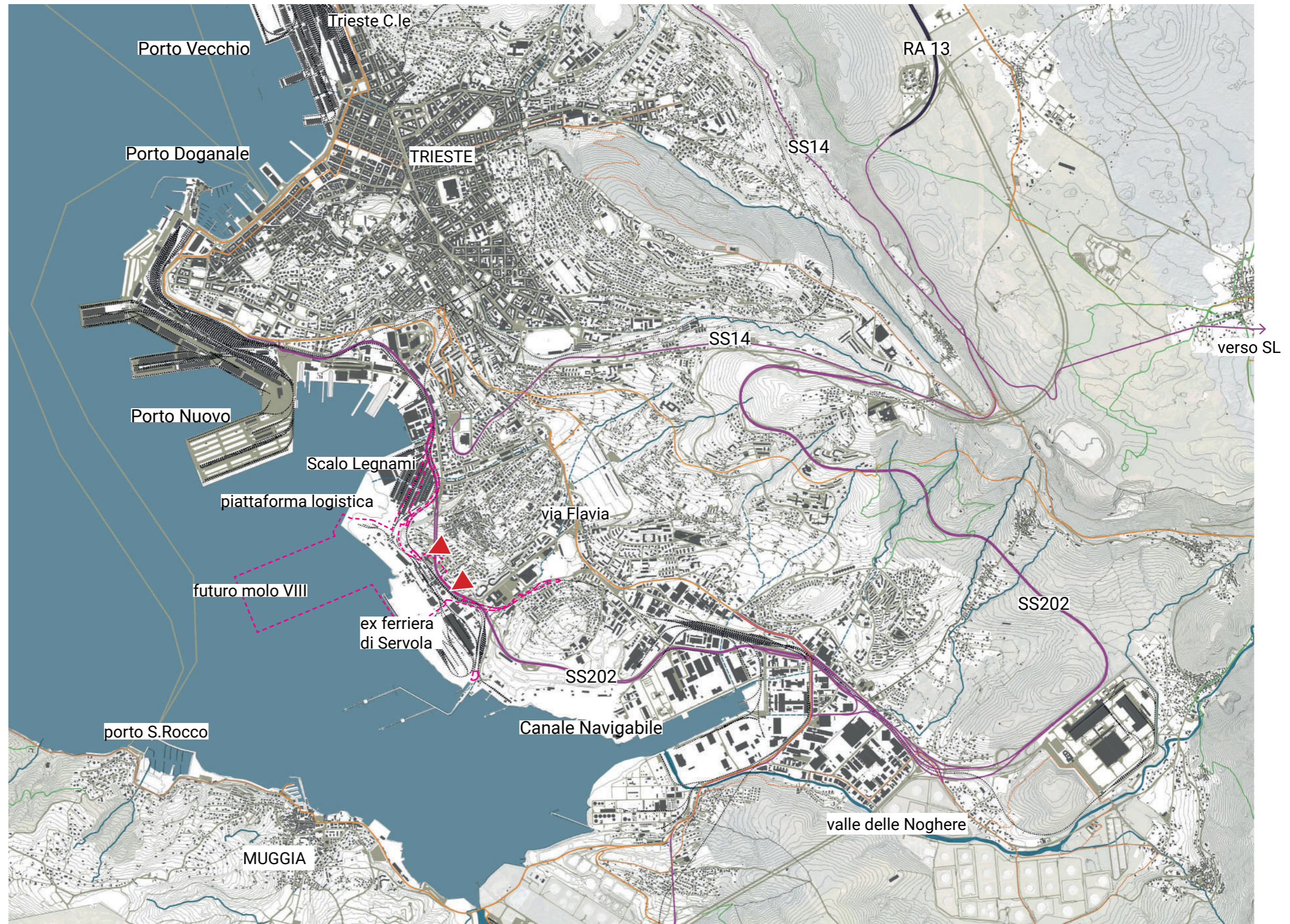
- Ambito a ridosso di viabilità di **flusso veloce per trasporto merce**
- **Sistema molto infrastrutturato** potenzialmente in grado di gerarchizzare e gestire flussi e utenze differenziati

### Criticità

- **Mancanza di percorsi ciclopedonali** sul waterfront
- **interferenza flussi** veicolari veloci con flussi logistici
- **cesure urbane** date da strade e ferrovie
- previsto **incremento dei flussi di traffico** verso la piattaforma logistica e al molo VIII

### Legenda

-  ambito futuro molo VIII e opere connesse
-  Autostrada
-  Grande Viabilità Triestina
-  pista ciclabile esistente
-  pista ciclabile di progetto
-  viabilità urbana
-  ferrovia
-  itinerari paesaggistici
-  accessi al molo VIII





# Il sistema insediativo culturale

## Analisi stato di fatto

Il tessuto urbano di Trieste è caratterizzato dalla contrapposizione tra un nucleo denso e continuo e diversi borghi che si svilupparono tra i monti e sull'altopiano.

La ricchezza culturale di Trieste è collegata alla sua vocazione portuale, ma anche al territorio.

### Potenzialità

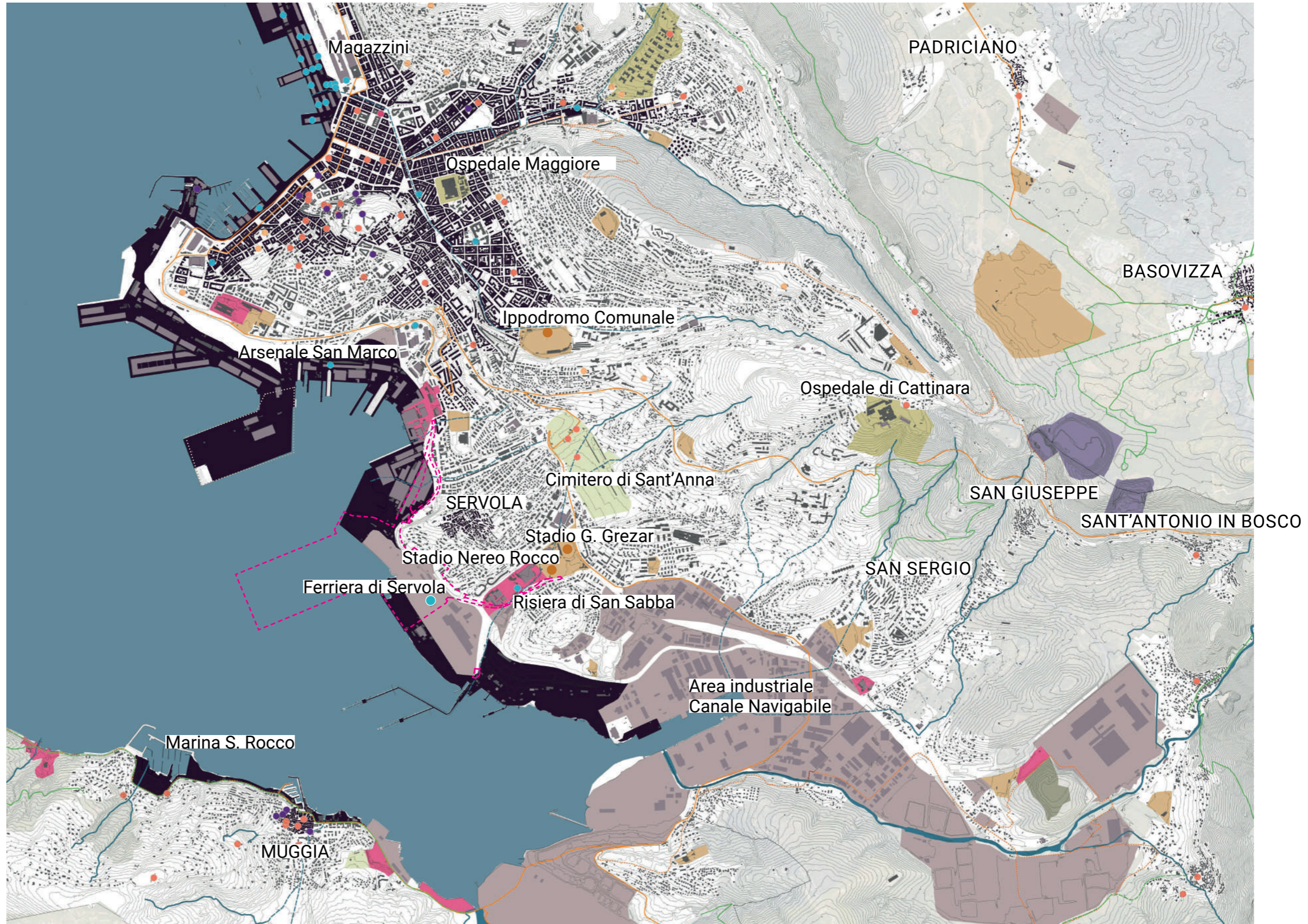
- Storia del porto e dell'industria da valorizzare come **archeologia industriale**
- **Vicinanza con borghi storici** che hanno mantenuto un carattere e una scala di pregio

### Criticità

- Frammentazione e abbassamento della **qualità del tessuto urbano**
- **Waterfront completamente caratterizzato da attività industriali e portuali**

### Legenda

- ▭ ambito futuro molo VIII e opere connesse
- ▭ aree portuali
- ▭ aree industriali
- ▭ edificato
- ▭ centro storico
- ▭ aree commerciali
- ▭ impianti sportivi
- ▭ cimiteri
- ▭ ospedali
- ▭ aree estrattive
- sentieri didattici
- Beni culturali
- archeologia industriale
- poli di interesse
- siti spirituali
- ville e dimore storiche
- architettura fortificata





# Il sistema paesaggistico-ambientale

## Analisi stato di fatto

Il futuro molo VIII si trova tra il rio Baiamonti e il rio Primario, due linee d'acqua invisibili, giacché sono interrato nell'ambito urbano di Trieste.

Tre monti fanno da cornice per quest'area: Servola, Chiabola e San Giacomo. Dal punto di vista ambientale, il primo è caratterizzato da piccole attività agricole, quello di Chiabola ha macchie boschive mentre quello di San Giacomo è stato quasi completamente urbanizzato.

### Potenzialità

- potenziali tratti di **permeabilità ecologica**
- fiumi come potenziali corridoi di **collegamento città/Carso**
- presenza **ambiti agricoli di valore paesaggistico** vicino al mare e sulle colline

### Criticità

- **frammentazione ecologica** nel tessuto urbano
- **pressione antropica sui torrenti**
- **impermeabilizzazione** aree portuali/logistiche

### Legenda

- ▭ ambito futuro molo VIII e opere connesse
- boschi e foreste
- aree a prato, pascolo o cespuglieti
- sistemi colturali
- verde urbano
- fondale marino
- corsi d'acqua
- - - corsi d'acqua interrati
- zone umide
- sentieri
- borghi
- eccellenze territoriali





# Analisi del contesto paesaggistico: vincoli

## Analisi stato di fatto

Il futuro molo VIII ricade dentro la fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, un'area di interesse paesaggistico. (art. 142, comma 1, D.Lgs. 42/2004)

Inoltre, l'area di studio ricade in un sito d'interesse nazionale (S.I.N.), per cui è soggetta ad interventi di bonifica (Art. 252, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.).

Nella pianura carsica si distinguono due siti Natura 2000: il SIC Carso Triestino e Goriziano e la ZPS Aree Carsiche della Venezia Giulia.

### Potenzialità

- territorio extraurbano di **elevato interesse paesaggistico da valorizzare**

### Criticità

- **impermeabilizzazione della costa** dovuta ad opere portuali e interventi di bonifica/MISP
- **ridotta fruizione** della fascia costiera

### Legenda

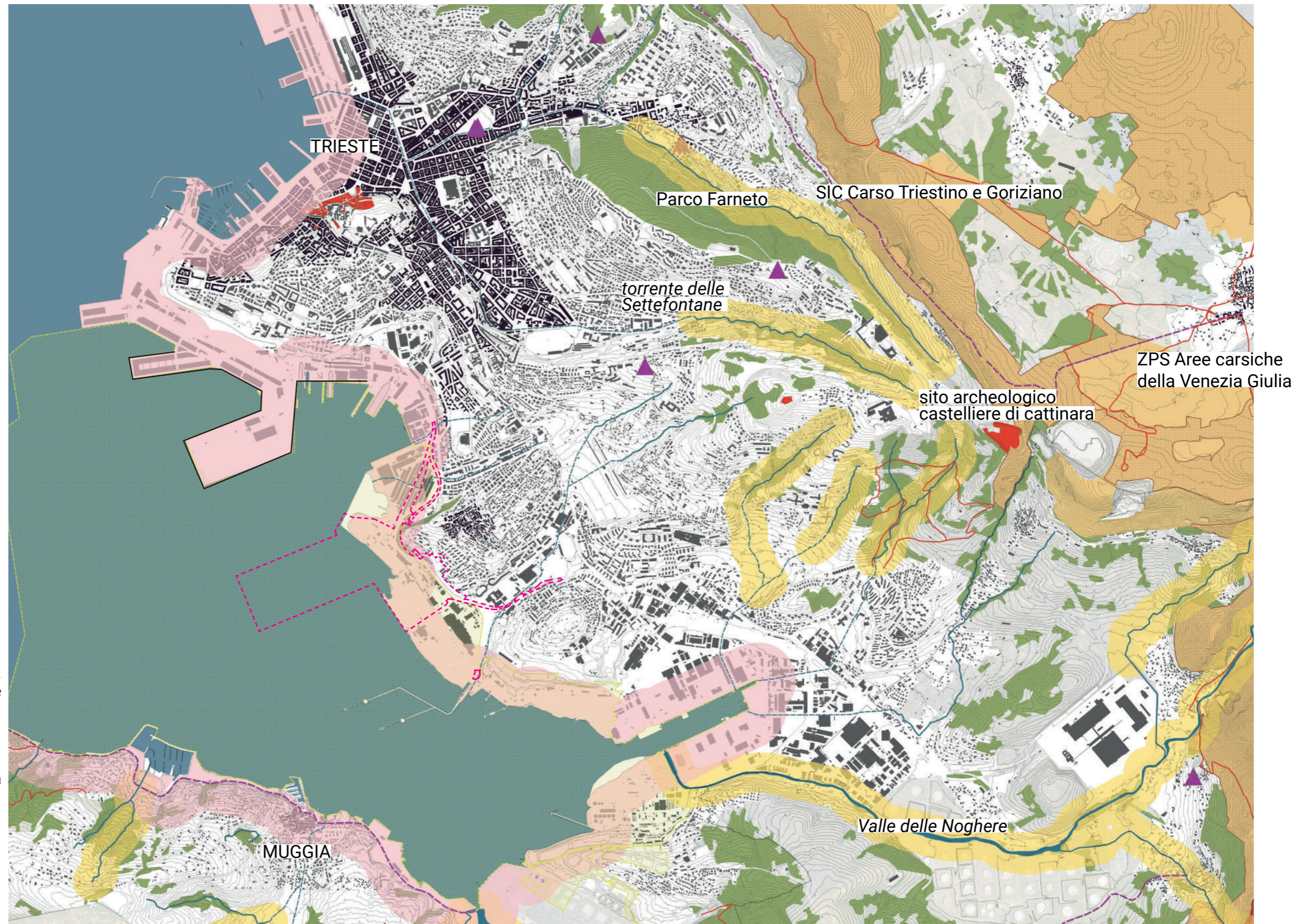
- ambito futuro molo VIII e opere connesse
- corsi d'acqua
- - - corsi d'acqua interrati
- Percorsi didattici
- Percorsi panoramici
- ▲ Alberi monumentali
- Sito di Interesse Nazionale (Art. 252, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Aree tutelate per legge (D.Lgs 42/2004, Art. 142):

- Fascia di rispetto Battigia marittima
- Fascia di rispetto Corsi d'acqua
- Territori coperti da foreste e boschi
- Aree archeologiche

Rete Natura 2000 (2011/484/UE):

- ZPS
- SIC





# Sintesi delle potenzialità e criticità

## Potenzialità

- Presenza nel territorio di **ambiti di elevato valore paesaggistico**
- **Storia** del porto e dell'industria da valorizzare
- Vicinanza con borghi storici e **eccellenze culturali**

## Criticità

- Il porto è percepito come un **cluster isolato** della città
- **Frammentazione** ecologico-ambientale carso-mare
- **Cesura urbana** dalla ferrovia e viabilità di flusso veloce