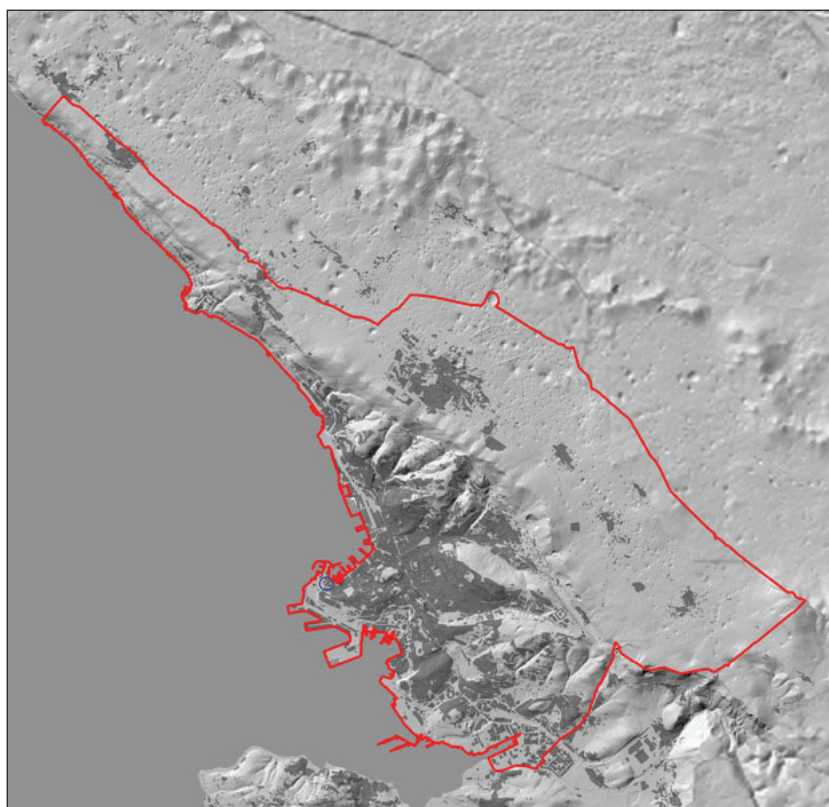




REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA  
COMUNE DI TRIESTE

Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità  
Servizio Pianificazione Territoriale e  
Valorizzazione Porto Vecchio

VARIANTE N° 9 AL P. R. G. C.  
RIFUNZIONALIZZAZIONE DELLO SCALO  
DI TRIESTE CAMPO MARZIO



**Dirigente Dipartimento**  
dott. ing. Giulio Bernetti

**Progettista**  
dott. ing. Massimo Cher

Relazione

Dicembre 2020

R

Trieste

## RELAZIONE TECNICA

RELAZIONE TECNICA.....	1
PREMESSA.....	2
Variante al PRGC e motivazioni.....	2
Riferimenti normativi .....	2
Metodologia .....	4
Aspetti ambientali, paesaggistici, geologici e mobilità .....	6
Verifica di assoggettabilità a Vas e Valutazione d'Incidenza Ambientale .....	6
Valutazione degli aspetti paesaggistici .....	6
Verifica di compatibilità geologica.....	7
Mobilità.....	8
LA VARIANTE.....	9
ASPETTI COMPLEMENTARI .....	10
CONCLUSIONI.....	10

## PREMESSA

Il nuovo Piano Regolatore del Comune di Trieste (PRGC), approvato Delibera consiliare n. 48/2015, integrata dalla Delibera consiliare n 5/2016, è entrato in vigore il 5 maggio 2016, il giorno successivo alla pubblicazione sul BUR del decreto del Presidente della Regione, n. 085/Pres. del 26 aprile 2016. Successivamente lo stesso è stato modificato/aggiornato con successive varianti urbanistiche.

### Variante al PRGC e motivazioni

Variante al PRGC di Trieste in oggetto presenta le seguenti caratteristiche:

- comprende proposte di revisione del PRGC esclusivamente di "livello comunale", il PRGC vigente è dotato di Piano Struttura ed ai sensi della LR 5/2007 " Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio ", art 63 sexies  
*"Non coinvolgono il livello regionale di pianificazione ai sensi dell'articolo 63 bis le varianti allo strumento urbanistico comunale vigente dotato di piano struttura, qualora ne rispettino gli obiettivi e le strategie, .omissis..":* - in pratica si richiede che la Variante non sia in conflitto con obiettivi e strategie del PRGC, condizione evidenziata nel Rapporto Preliminare presentato;  
*inoltre la variante in argomento soddisfa le condizioni di cui alle lettere c) e l) del 1 comma dello stesso art 63 sexies)*
- le motivazioni di tali proposte discendono dalla necessità di riutilizzare area oggi occupata da un edificio ex magazzino in disuso per l'allungamento dei binari di accesso al porto (varco 2) per permettere la composizione di treni a modulo 750 mt;

Le aree oggetto del presente rapporto sono schematicamente evidenziate si seguito:

AREA OGGETTO DI VARIANTE	ATTUALE DESTINAZIONE URBANISTICA
1. Area in Riva Traiana su cui insiste il magazzino Merci di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana	O1 – Miste Commerciali Direzionali e Ricettive

### Riferimenti normativi

La normativa di riferimento per la variante in argomento è la L.R. 5/2007 "Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio" come da ultimo integrata dalla LR n° 6 del 29 aprile 2019 "Misure urgenti per il recupero della competitività regionale"; trattasi infatti di una variante di livello comunale a strumento urbanistico dotato di rappresentazione schematica delle strategie di piano (Cfr. Elaborati PS1 Relazione Piano Struttura e PS2 Piano Struttura) e s.m.i, come meglio evidenziato al

capitolo che segue.

Di seguito si riporta il testo relativo alle “Disposizioni per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici”:

*“1. Non coinvolgono il livello regionale di pianificazione ai sensi dell'articolo 63 bis le varianti allo strumento urbanistico comunale vigente dotato di piano struttura, qualora ne rispettino gli obiettivi e le strategie, né quelle allo strumento urbanistico comunale vigente non dotato di tale piano, qualora prevedano almeno una delle seguenti fattispecie:*

*a) la modifica delle zone omogenee, anche miste ove previste dagli strumenti urbanistici comunali, entro il limite di flessibilità o, in assenza, entro il limite del 10 per cento complessivo delle superfici previste delle singole zone omogenee, senza diminuire la quantità complessiva delle zone omogenee E ed F e senza aumentare la quantità complessiva delle zone omogenee D e H;*

*b) l'ampliamento senza limiti delle zone agricole, forestali o di tutela ambientale, ovvero di verde pubblico o privato, nonché la modifica delle relative sotto zone;*

*c) le modifiche alle norme di attuazione, l'individuazione grafica dell'area di applicazione o disapplicazione di norme di attuazione specifiche, la correzione di errori materiali di elaborati o la sostituzione della base cartografica in tutti i casi in cui sia necessaria la pubblicazione degli elaborati, senza incrementi dell'indice di edificabilità territoriale e fondiaria e del rapporto di copertura;*

*d) l'incremento dell'indice di edificabilità territoriale e fondiaria e il rapporto di copertura delle zone omogenee B e D esistenti, nei limiti massimi dello strumento di pianificazione regionale o delle leggi di settore;*

*e) l'interscambio di destinazioni d'uso tra zone omogenee urbanizzate esistenti;*

*f) l'individuazione di nuove aree ovvero l'ampliamento o adeguamento di quelle esistenti per la realizzazione di viabilità, servizi e attrezzature collettive o altre opere pubbliche o per servizi pubblici o di pubblica utilità;*

*g) la revisione dei vincoli urbanistici o procedurali;*

*h) le modifiche normative e cartografiche per adeguare il Piano regolatore vigente ai Piani e regolamenti statali e regionali di settore;*

*i) il recepimento di Piani comunali di settore o di sentenze passate in giudicato;*

*j) l'attuazione delle modalità operative già previste negli strumenti urbanistici comunali per il trasferimento nell'assetto azzonativo delle funzioni insediative e infrastrutturali indicate soltanto nell'ambito dei piani struttura;*

*k) la suddivisione e la modifica della suddivisione delle zone omogenee previste nell'assetto azzonativo degli strumenti urbanistici comunali in sottozone omogenee e la suddivisione e la modifica della suddivisione degli ambiti unitari d'intervento, soggetti a pianificazione attuativa, in subambiti urbanisticamente sostenibili, senza incremento degli indici di fabbricabilità territoriale e fondiaria e del rapporto di copertura massimi consentiti;*

l) il recupero, la riqualificazione e/o la trasformazione di aree dismesse o in via di dismissione attraverso modifiche normative e cartografiche che possono comportare l'incremento dell'indice di edificabilità territoriale e fondiaria e il rapporto di copertura ovvero la modifica delle destinazioni d'uso, nei limiti massimi dello strumento di pianificazione regionale o delle leggi di settore... omissi"

## Metodologia

La Variante in argomento è una variante di livello comunale, secondo quanto previsto dalla L.R. 5/07, in quanto presenta le seguenti caratteristiche:

- comprende proposte di revisione del PRGC esclusivamente di "livello comunale", il PRGC vigente è dotato di Piano Struttura ed ai sensi della LR 5/2007 " Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio ", art 63 sexies "Non coinvolgono il livello regionale di pianificazione ai sensi dell'articolo 63 bis le varianti allo strumento urbanistico comunale vigente dotato di piano struttura, qualora ne rispettino gli obiettivi e le strategie, .omissis.."
- inoltre la variante in argomento soddisfa le condizioni di cui alle lettere c) e l) del 1 comma dello stesso art 63 sexies).

La variante, come peraltro sotto evidenziato, non contrasta con gli obiettivi di PRGC e non contrasta con le previsioni del Piano Struttura.

RETTIFICHE AREE DEL SISTEMA INSEDIATIVO							
n.rif	Descrizione della specifica proposta di Variante						
1	Si integra tra le destinazioni d'uso ammesse nelle Zone O1 - Miste Commerciali Direzionali e Ricettive anche la destinazione a uso "infrastruttura ferroviaria"						
<i>Elaborati di PRGC modificati dalla proposta di Variante</i>							
PO1	PO2	PO3	PO4	PO4.1	PO5	PO6	PO7
X	X						X
<i>PRGC vigente</i>				<i>Proposta di Variante</i>			
□				Inserimento di nuova destinazione d'uso all'interno dell'art 41 – Zona O1 – Miste Commerciali Direzionali e Ricettive			

*Obiettivi e Azioni di PRGC attinenti alla proposta di Variante*

<b>Sistema Insediativo – Aree della riqualificazione e Trasformazione</b>		
<b>OBIETTIVI</b>	<b>AZIONI</b>	<b>Codice</b>
13. Commistione di funzioni, in alcune zone della città (zone O1), per innescare la trasformazione di parti urbane significative e rispondere alla necessità di servizi e attrezzature a scala urbana o di quartiere e favorire le dinamiche economiche legate alle trasformazioni puntuali.	13.1 Individuazione della specifica zona urbanistica (zone O1) declinata in differenti casi specifici che tengono conto dei caratteri del contesto con la previsione nelle NTA della possibilità di insediare una molteplicità di funzioni	<b>IN_TR_13.1</b>
<b>Sistema della produzione, delle attività marittime, del commercio, della ricerca e del turismo</b>		
<b>OBIETTIVI</b>	<b>AZIONI</b>	<b>Codice</b>
1. Consolidamento e sviluppo delle attività portuali e logistiche;	1.1 Inserimento nella zonizzazione delle previsioni di sviluppo previste dal Piano del Porto con particolare riferimento alle attività logistiche (vedi Piano del Porto)	<b>PR_PL_1.1</b>

*Verifica di coerenza con le Azioni di PRGC:*

cod. IN_AC_13.1	La variante modifica il PRGC, permettendo di realizzare nella Zona O1 infrastruttura ferroviaria con volumetria ben inferiore all'esistente, rimuovendo edifici attualmente in disuso e consentendo, con la nuova infrastruttura ferroviaria, di razionalizzare le zone commerciali nell'ottica di sviluppo del Porto (i nuovi binari consentiranno di accedere al Porto con treni di lunghezza fino a 750 mt)
cod. PR_PL_1.1	

*Matrici ambientali e antropiche interessate come bersagli primari dalla proposta di Variante*

biodiversità, flora e fauna	popolazione, salute umana	suolo	acqua	aria, fattori climatici	beni materiali	patrimonio culturale, architettonico, archeologico	paesaggio
		X			X		

*Valutazioni*

La modifica non comporta ulteriore consumo di suolo, anzi prevede una riduzione delle volumetrie esistenti a favore di infrastruttura ferroviaria a servizio del Porto

<i>Potenziali impatti negativi</i>	<i>Azioni correttive e compensative</i>
• -	• -

La variante si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione generale
- PO1 NTA VARIANTE

La stessa è quindi corredata dalle previste :

- Asseverazione urbanistica ai sensi della LR 5/07;
- Asseverazione geologica.

## **ASPETTI AMBIENTALI, PAESAGGISTICI, GEOLOGICI E MOBILITA'**

### **Verifica di assoggettabilità a Vas e Valutazione d'Incidenza Ambientale**

Con deliberazione della Giunta comunale n. 259 dd. 20/07/2020, è stato avviato il procedimento di V.A.S. della Variante al PRGC mediante verifica di assoggettabilità alla procedura, ai sensi del D.lgs 152/06 e s.m.i. e della L.R. 16/2008.

Ai sensi dell'art. 6 del D.lgs. n. 152/2006 «Norme in materia ambientale» e s.m.i. è necessario provvedere alla valutazione ambientale strategica (VAS) dei piani e/o programmi della pianificazione territoriale che possano avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente.

La valutazione viene fatta sulla base della relazione allegata al piano e redatta dal proponente con i contenuti di cui all'allegato I della parte II del decreto legislativo 152/2006. In tal senso è stato predisposto, a cura del Servizio Pianificazione Territoriale, il Rapporto Ambientale preliminare con oggetto la Verifica dell'assoggettabilità alla procedura di V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica comprensiva di Verifica di Significatività dell'incidenza sui Siti Natura 2000, secondo i contenuti indicati dal DLgs 152/2006 s.m.i. all'Allegato I della Parte II.

Con particolare riferimento alla valutazione d'incidenza (DPR 357/1997 e alla DGR 1323/2014), le modifiche zonizzative della Variante, sia per la distanza, sia per la tipologia delle modifiche introdotte, è stato verificato non possano comportare interferenze funzionali o azioni causa di possibili incidenze negative significative sugli habitat e le specie tutelati dei più vicini siti della Rete Natura 2000.

Espletata la procedura di verifica di assoggettabilità alla Vas, verificato che la stessa non determina effetti significativi sull'ambiente, non rientra tra la fattispecie di cui all'articolo 3, comma 2, lettera b) della citata Direttiva 2001/42/CE e non è rilevante in termini di attuazione della normativa ambientale comunitaria, è stato ritenuto di escludere con delibera giuntale la Variante dal processo di Valutazione Ambientale Strategica.

### **Valutazione degli aspetti paesaggistici**



Le politiche del paesaggio, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” sono definite dal Ministero e dalla Regione che devono assicurare adeguate forme di tutela e valorizzazione del territorio nella prospettiva dello sviluppo sostenibile; in particolare le Regioni devono individuare gli ambiti, definiti in relazione alla tipologia, alle caratteristiche naturali, storiche di rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, da sottoporre a specifica normativa d'uso attraverso adeguate prescrizioni.

Gli immobili ed aree oggetto della presente variante ricadono in aree di notevole interesse pubblico ai sensi della parte III del DLGS n. 42/2004.

Con Decreto n. 3664 del 6/03/2020 La Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio ha rilasciato parere positivo alla realizzazione delle opere ferroviarie connesse al potenziamento dell'Impianto di Trieste Campo Marzio nelle aree oggetto della presente relazione.

In attuazione al Codice dei beni culturali e del paesaggio e della Convenzione europea del paesaggio, la Regione FVG ha approvato il Piano Paesaggistico Regionale (PPR-FVG). Il Piano paesaggistico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione 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](#) . E' efficace dal 10 maggio 2018.

Il Piano ha lo scopo di integrare la tutela e la valorizzazione del paesaggio nei processi di trasformazione territoriale anche nell'ottica della competitività economica regionale.

La Variante al PRGC oggetto della presente relazione risulta coerente con gli obiettivi statuari e di qualità, con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati e individuati nell'ambito del PPR approvato. In particolare L'area oggetto della Variante è inserita nell'Ambito di Paesaggio 11 “Carso e Costiera Orientale” e fa parte del morfotipo g) “ insediamenti produttivi e logistici”. L'adeguamento dello strumento urbanistico oggetto della presente relazione garantisce la coerenza paesaggistica con il contesto dell'ambiente produttivo circostante garantendo il riconoscimento e la delimitazione degli insediamenti espressivi del morfotipo all'interno del morfotipo stesso.

Risultano altresì recepite le prescrizioni d'uso relative ai beni paesaggistici di cui all' articolo 134 del decreto legislativo 42/2004 e le misure di salvaguardia e utilizzazione relative agli ulteriori contesti di cui all'articolo. 143, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 42/2004 .

### **Verifica di compatibilità geologica**

Anche per la componente della geologia dello stato del territorio (stato fisico dei luoghi, geologico, idrologiche e sismico) stante il breve tempo intercorso e l'attualità di quanto contenuto nello



studio geologico che correda il vigente PRGC, si intende qui richiamare interamente quando ivi descritto.

La variante in oggetto non richiede il parere geologico di cui art. 10 della L. R. 9 maggio 1988, n. 27, in quanto, trattandosi di variante di livello comunale dello strumento urbanistico generale vigente provvisto del parere geologico, non rientra nelle ipotesi di cui all'art. 9 bis co. 4 della L. R. 9 maggio 1988, n. 27.

## **Mobilità**

Come evidenziato, la variante non prevede sostanziali modifiche al carico urbanistico, né cambiamenti al piano che possano indurre modifiche percepibili al sistema della mobilità: non vi sono spostamenti o previsioni di aree o insediamenti che possano configurarsi come centri attrattori di traffico rispetto al piano vigente.

Le piccole modifiche previste al piano e ai suoi elaborati non portano nuovi carichi di traffico e il sistema della viabilità rimane quindi sostanzialmente invariato.

L'art. 166 della L.R. 26/2012 recita:

*Art. 166*

*(Norma transitoria in materia di pianificazione territoriale regionale)*

*1. Nelle more dell'entrata in vigore del Piano del governo del territorio di cui alla legge regionale 3 dicembre 2009, n. 22 (Procedure per l'avvio della riforma della pianificazione territoriale della Regione), nonché della riforma della pianificazione territoriale della Regione:*

*a) le previsioni relative agli interventi sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane definite dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, di seguito PRITMML, di cui all' articolo 3 bis, comma 3, della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 (Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità), nonché le previsioni insediative, introdotte nelle varianti agli strumenti urbanistici subordinati di cui agli articoli 63 e 63 bis della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio), ovvero nelle varianti di livello comunale, qualora interferiscano con tali infrastrutture, sono assoggettate al preventivo parere della struttura regionale competente in materia di viabilità e infrastrutture, che si esprime in ordine alla verifica dell'impatto complessivo sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane, in termini di flusso di traffico previsti, di miglioramento della sicurezza stradale e di mantenimento dei livelli di servizio prescritti, sulla base di uno studio da redigersi, a cura del proponente, in conformità agli indirizzi previsti dall'articolo 7 delle norme di attuazione del medesimo PRITMML. Lo studio e il*

*parere costituiscono allegato del provvedimento di adozione della variante allo strumento urbanistico; il parere è richiesto direttamente dal Comune. Nel caso di previsioni che interferiscono con la rete stradale di primo livello e con le penetrazioni urbane definite dal PRITMML, il Comune trasmette alla struttura regionale competente in materia di viabilità e infrastrutture la verifica di significatività dell'interferenza prodotta dalle previsioni, anche nel caso di esito negativo dell'istessa, al fine della valutazione regionale su detto aspetto mediante emissione di specifico parere vincolante: detta valutazione interviene entro il termine di trenta giorni dal ricevimento della verifica, decorso il quale il parere si intende reso in senso favorevole, quale accoglimento della proposta comunale.*

In questo contesto si dà atto che la variante non prevede variazioni insediative che possono interferire con la rete stradale di primo livello e con le penetrazioni urbane definite dal Piano delle infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica, di cui all'articolo 3 bis, comma 3, della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23, né prevede interventi su queste infrastrutture.

## **LA VARIANTE**

La variante prevede le seguenti modifiche

	<b>ATTUALE DESTINAZIONE</b>	<b>VARIANTE PROPOSTA</b>
1. Area in Riva Traiana su cui insiste il magazzino Merci FS	O1 – Miste Commerciali Direzionali e Ricettive	O1 – Miste Commerciali Direzionali e Ricettive  Con introduzione nell'art. 41 delle norme di attuazione, tra le destinazioni d'uso ammissibili, all'interno della Zone O1 - Miste commerciali, direzionali e ricettive, della c.d. "Infrastruttura ferroviaria".



## ASPETTI COMPLEMENTARI

- *Ulteriori pareri*

Nell'ambito della realizzazione delle opere di potenziamento dell'impianto di campo Marzio nelle aree in questione dovrà essere demolito l'ex magazzino merci sito in riva Traiana per l'allungamento di binari già presenti denominati "Aste Parenzane". Con Decreto n. 66 del 11/04/2019 Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha dichiarato che il Magazzino Merci sito in riva Traiana non è meritevole di tutela in quanto l'edificio in questione risulta privo di interesse ai sensi della parte II del DLGS 42/2004.

## CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto si può affermare che la variante è coerente con gli obiettivi e le strategie strutturali del PRGC vigente, non apporta nuovi carichi insediativi e non incide in modo significativo sulle componenti ambientali o paesaggistiche.