

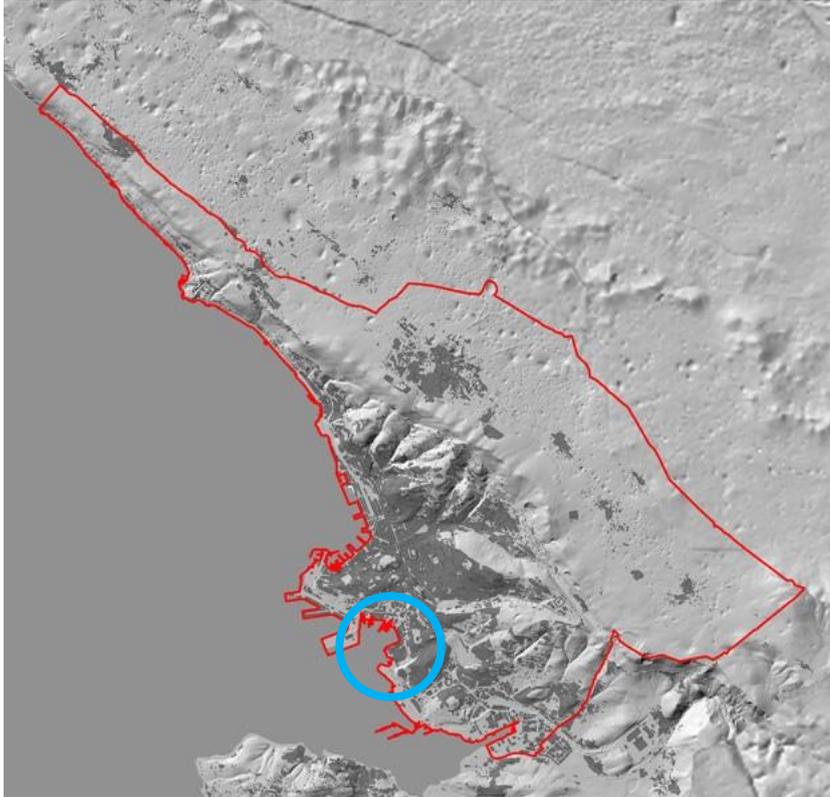


REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA COMUNE DI TRIESTE

Dipartimento Territorio, Ambiente Lavori Pubblici e Patrimonio
Servizio Pianificazione Territoriale e Porto Vecchio

VARIANTE N° 16 AL P. R. G. C.

ESTENSIONE DELLE INFRASTRUTTURE COMUNI PER LO SVILUPPO DEL
PUNTO FRANCO NUOVO NEL PORTO DI TRIESTE



Dirigente Dipartimento
dott. ing. Giulio Bernetti

Direttore Servizio
dott. arch. Eddi Dalla Betta

Proponente
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico
Orientale Porti di Trieste e Monfalcone



Progettista
Urb. Raffaele Gerometta

Project Manager
Urb. Fabio Vanin

Work Group
Ing. Elettra Lowenthal
Ing. Matteo Cella
Urb. Ivan Signorile

Relazione Generale di variante

aprile 2024

RG

Trieste



Sommario

I	PREMESSA	3
2	L'AMBITO DELL'EX FERRIERA DI SERVOLA	4
2.1	L'AMBITO OGGETTO DI VARIANTE	4
2.2	INQUADRAMENTO DELLA VARIANTE NELLO SCENARIO DI SVILUPPO COMPLESSIVO DELLE INFRASTRUTTURE DEL SISTEMA DI LUNGO PERIODO	5
2.3	INQUADRAMENTO NEI SISTEMI TERRITORIALI DI AREA VASTA	7
2.3.1	<i>Inserimento nel Sistema ambientale e paesaggistico sovracomunale</i>	7
2.3.2	<i>Inserimento nel Sistema infrastrutturale e produttivo sovracomunale</i>	8
2.4	INQUADRAMENTO NEI SISTEMI TERRITORIALI DI SCALA URBANA/LOCALE	9
2.4.1	<i>Inserimento nel contesto ambientale, geomorfologico ed idrogeologico circostante</i>	9
2.4.2	<i>Inserimento nel contesto infrastrutturale circostante</i>	10
2.4.3	<i>Inserimento nel contesto insediativo circostante</i>	11
3	PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	12
3.1	PIANO URBANISTICO REGIONALE GENERALE (PURG)	12
3.2	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT)	15
3.3	PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)	26
3.4	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (PPR)	29
3.5	PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE (PTI) ENTE ZONA INDUSTRIALE DI TRIESTE (EZIT)	37
3.6	PIANO DI GESTIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (PGSM) PER L'AREA MARITTIMA "ADRIATICO"	38
3.7	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)	43
4	PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE E PORTUALE VIGENTE	45
4.1	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNE: PRGC DI TRIESTE	45
4.2	PIANO REGOLATORE PORTUALE: PRP DEL PORTO DI TRIESTE	49
5	LA VARIANTE URBANISTICA	53

5.1	OBIETTIVI DELLA VARIANTE	53
5.2	L'INDIVIDUAZIONE DELL'EX FERRIERA COME AREA LOGISTICA PORTUALE MULTIMODALE	56
5.3	L'INTESA TRA AUTORITÀ PORTUALE, REGIONE FVG E COSELAG	57
5.3.1	<i>Finalità dell'Intesa</i>	57
5.3.2	<i>Attività concordate in sede di Intesa</i>	57
5.3.3	<i>Elenco elaborati delle varianti urbanistiche al PRGC e al PRP concordato in sede di Intesa</i>	58
5.4	IL PROGETTO CHE "PRODUCE L'EFFETTO DI VARIANTE" AL PRGC E AL PRP	59
5.5	CONTENUTI DELLA VARIANTE	69
5.5.1	<i>Modifica al Piano Struttura (PS)</i>	69
5.5.2	<i>Modifiche al Piano Operativo (PO)</i>	70
5.5.3	<i>Aspetti paesaggistici, ambientali, geologici, idraulici e mobilità</i>	72

I PREMESSA

La presente variante **al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) del Comune di Trieste** ha l'obiettivo di assicurare che le variazioni urbanistiche e le previsioni operative e attuative promosse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone (AdSP MAO) nell'ambito del progetto denominato "Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste" si collochino in un contesto di coerenza e di allineamento agli obiettivi e strategie posti alla base del PRGC.

La variante urbanistica interessa l'ambito dell'**ex ferriera di Servola** e riguarda il progetto di fattibilità tecnico economica AdSP MAO n. 1951 "Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste" (Fascicolo A), secondo procedura speciale ex Art. 44 del DL 77/2021, ricompreso nel più ampio programma di opere strategiche denominato *Adriagateway* per lo sviluppo della zona Sud-Orientale del Porto di Trieste, con lo scopo di:

1. potenziare l'intermodalità green (mare-ferro);
2. recuperare siti fortemente contaminati (con interventi di messa in sicurezza permanente);
3. migliorare le prestazioni energetiche dei terminal.

Il progetto rientra tra i dieci interventi strategici identificati nel quadro di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), e in particolare nelle progettualità ad esso sinergiche e complementari finanziate dal Piano Nazionale Complementare (PNC) di competenza del MIT.

La variante urbanistica interessa in particolare i seguenti ambiti/interventi inseriti nel Fascicolo A del suddetto PFTE (Progetto AdSP MAO n. 1951), necessari per **trasformare l'area portuale a sud di Trieste e convertirla a logistica portuale multimodale**:

1. la messa in sicurezza permanente (MISP) delle aree demaniali di competenza pubblica;
2. la realizzazione della stazione ferroviaria Nuova Servola, la connessione con la Grande Viabilità Triestina (GVT) e la realizzazione di altre opere viarie;
3. la realizzazione di alcuni edifici pubblici funzionali al Porto di Trieste: il Museo dell'archeologia industriale, il Posto di Controllo frontaliero (PCF), gli Edifici Dogana, Guardia di Finanza e Security e i Gates doganali;
4. la realizzazione del nuovo Parco urbano di Servola.

Tali interventi sono parte di un più ampio contesto che prevede opere progettuali anche per i seguenti ulteriori ambiti non oggetto di autorizzazione e inseriti nel fascicolo B (non oggetto di variante urbanistica):

1. Cassa di Colmata;
2. Molo VIII;
3. Rampa Arvedi;
4. Opere ferroviarie su asset RFI.

La presente relazione è stata redatta sulla scorta di quanto stabilito in sede di Intesa, ai sensi dell'articolo 6, commi I-bis e I-ter, Legge Regionale 23 febbraio 2007, n. 5 e s.m.i., sottoscritta il 21/11/2023 tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone, Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e Consorzio di sviluppo economico locale dell'area Giuliana.

2 L'AMBITO DELL'EX FERRIERA DI SERVOLA

2.1 L'ambito oggetto di variante

La variante urbanistica relativa al 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**. In particolare, il Progetto interessa un'area storicamente antropizzata, posta alla base della collina di Servola, dove l'attività siderurgica si è insediata a partire dalla fine del XIX secolo ed è rimasta attiva all'aprile del 2020 quando è terminata la produzione di ghisa.

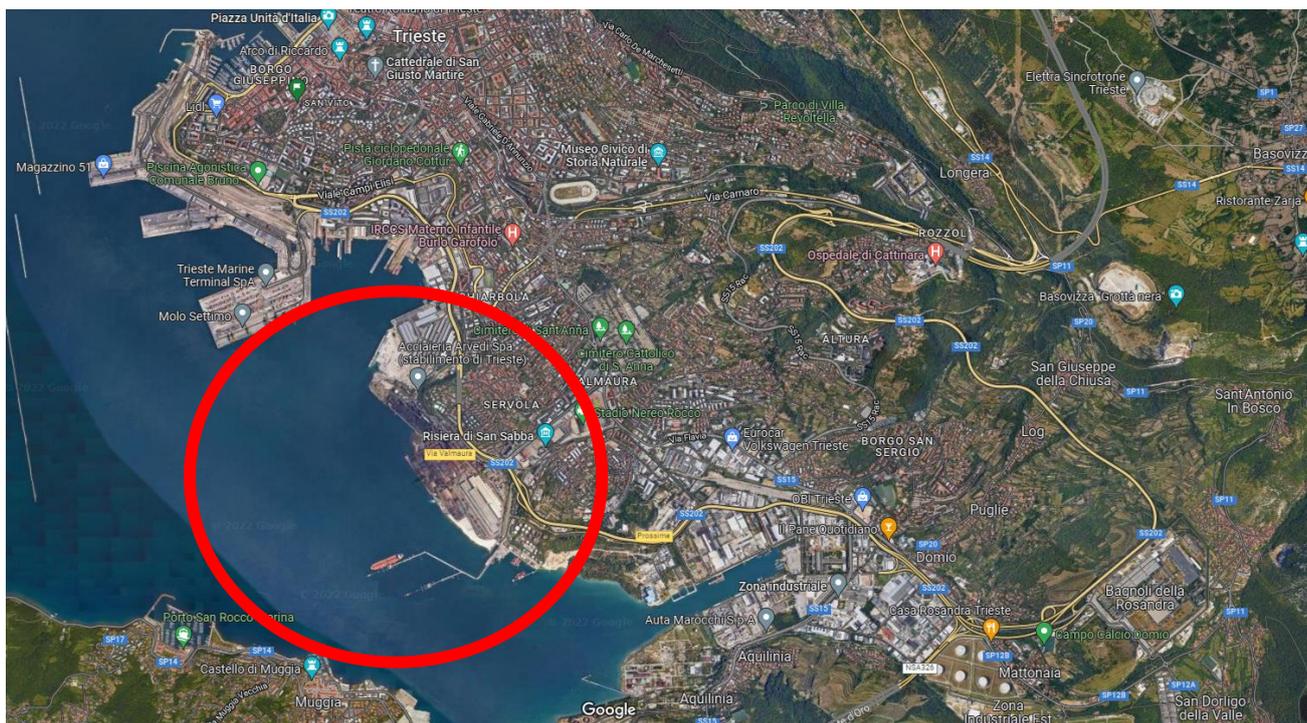


Figura 2-1 Area di intervento – inquadramento su ortofoto

2.2 Inquadramento della variante nello scenario di sviluppo complessivo delle infrastrutture del Sistema di lungo periodo

Principio base della variante urbanistica è la visione di un territorio consapevole dei vantaggi portati dalla presenza di un **Porto a vocazione internazionale** e di un **retroterra a questo collegato da una fitta rete ferroviaria e intermodale**. Le potenzialità di sviluppo e l'impegno portato avanti dall'AdSP MAO di concerto con il Comune di Trieste con numerosi progetti di rafforzamento della competitività del Sistema risentono comunque della scarsità di spazi, elemento reso ancora più critico nella pianificazione e gestione del sito interessato dagli interventi in esame nell'ex Ferriera di Servola. Pertanto, l'ambito della pianificazione e gestione del territorio della zona dell'ex Ferriera, rappresentando un contesto di interesse strategico, è già stato oggetto di pianificazione puntuale e di importanti Accordi inter-istituzionali dedicati.

In questo quadro di riferimento, il progetto in oggetto è parte di un **articolato programma composto da 4 interventi integrati** disegnato dall'AdSP MAO coerentemente alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente (2016) denominato *Adriagateway*, finalizzato allo sviluppo della zona Sud-Orientale del Porto di Trieste. Tale programma è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già MIMS), qualificandosi come riferimento nella strategia progettuale adottata dall'AdSP MAO in ragione della coerenza con l'impianto metodologico del PNRR/PNC nei termini di una visione di sviluppo sistemica. Nello specifico, le singole opere d'arte che compongono *Adriagateway* sono state identificate nello **scenario di sviluppo complessivo delle infrastrutture del Sistema di lungo periodo**; di conseguenza, le opere PNRR/PNC sono state preliminarmente analizzate e presentate nelle loro interrelazioni con le opere extra-PNC programmate per la loro futura realizzazione in un orizzonte temporale che travalica il 2026, fornendo una visione d'insieme e puntuali analisi sui requisiti funzionali e prestazionali perseguiti dalla progettazione al fine di garantire l'armonizzazione, l'integrazione e l'interoperabilità del complesso delle opere rispondenti al fabbisogno infrastrutturale fissato nel PRP vigente.



Figura 2-2 Inquadramento interventi programmati dal PRP vigente

Tra gli interventi previsti in *Adriagateway* il progetto “**Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste**” è finanziato nell’ambito del PNC e ricompreso tra gli interventi previsti dall’allegato IV del DL 77/2021 come convertito nella Legge 108/2021.

Il progetto è stato suddiviso in **Fascicolo A** (MISP delle aree demaniali di gestione pubblica; Stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola, Connessione alla GVT e altre opere viarie; Gli edifici pubblici funzionali al Porto di Trieste; Parco urbano di Servola) e **Fascicolo B** (Cassa di Colmata; Rampa Arvedi; Molo VIII; Opere ferroviarie su asset RFI). La presente variante urbanistica è relativa alle opere del fascicolo A, pur tenendo in considerazione quanto previsto in fase successiva con la realizzazione degli interventi previsti dal fascicolo B.

In questo quadro di riferimento va segnalato che il Progetto inserito nella presente variante urbanistica è il più significativo tra quelli ricompresi in *Adriagateway* in termini strategici, tra i quali va evidenziato, in primis, il contributo fattivo al raggiungimento di obiettivi di **risanamento ambientale e riconversione industriale dell’area di intervento** come prefigurato dall’Accordo di Programma dedicato risalente al 27 giugno 2020. L’iniziativa raccoglie infatti i risultati di un lungo percorso di ricerca portato avanti da oltre trent’anni per giungere ad un efficace risanamento ed effettiva tutela dell’ambiente dalle conseguenze dell’inquinamento prodotto per oltre un secolo dall’ex polo siderurgico di Servola, che è il cuore dell’area di intervento oggetto di progettazione in cui operava l’ultimo altoforno presente in Italia, oltre a quello di Taranto; area che, significativamente denominata ILVA del Nord, è stata definitivamente dismessa nel mese di aprile 2020.

In linea con le diverse e rilevanti azioni promosse dall’AdSP MAO, di concerto con il Comune di Trieste e coerentemente con le politiche europee TEN-T, il Progetto intende coniugare la sopra richiamata azione di risanamento ambientale delle aree di intervento con la **rivitalizzazione delle stesse**, rendendole protagoniste dello sviluppo sostenibile del Porto e della città attraverso la realizzazione di una pluralità di opere infrastrutturali moderne e di qualità tra le quali la principale è rappresentata dalla **Stazione Nuova Servola**.



Figura 2-3 Inquadramento interventi PNRR/PNC Adriagateway

Va evidenziato infine che il Progetto, oltre a fondare le sue basi negli strumenti urbanistici generali vigenti (PRGC e PRP), si inserisce in un quadro di pianificazione condiviso dall’AdSP MAO e dalla Regione Friuli Venezia Giulia **pienamente coerente con gli obiettivi del PNRR/PNC e con le politiche europee TEN-T** per la realizzazione di infrastrutture efficienti in grado di favorire il trasferimento modale e la sostenibilità del sistema dei trasporti a livello europeo attraverso l’eliminazione delle strozzature, potenziamento dell’interoperabilità ferroviaria e realizzazione dei collegamenti mancanti.

2.3 Inquadramento nei Sistemi Territoriali di area vasta

2.3.1 Inserimento nel Sistema ambientale e paesaggistico sovracomunale

L'ambito oggetto della variante urbanistica ricade all'interno di un quadro territoriale regionale complesso che si estende dalle Alpi fino al mare, articolato in molteplici e differenti tipologie di paesaggio: l'area montana, la collina, l'alta e bassa pianura, la zona costiera, l'area del Carso. Nel caso di specie, la città di Trieste è inserita nell'ambito di paesaggio "Carso e Costiera Orientale" del PPR, un territorio caratterizzato non solo dal diversificato aspetto geomorfologico, ma anche da una estrema eterogeneità di segni antropici.

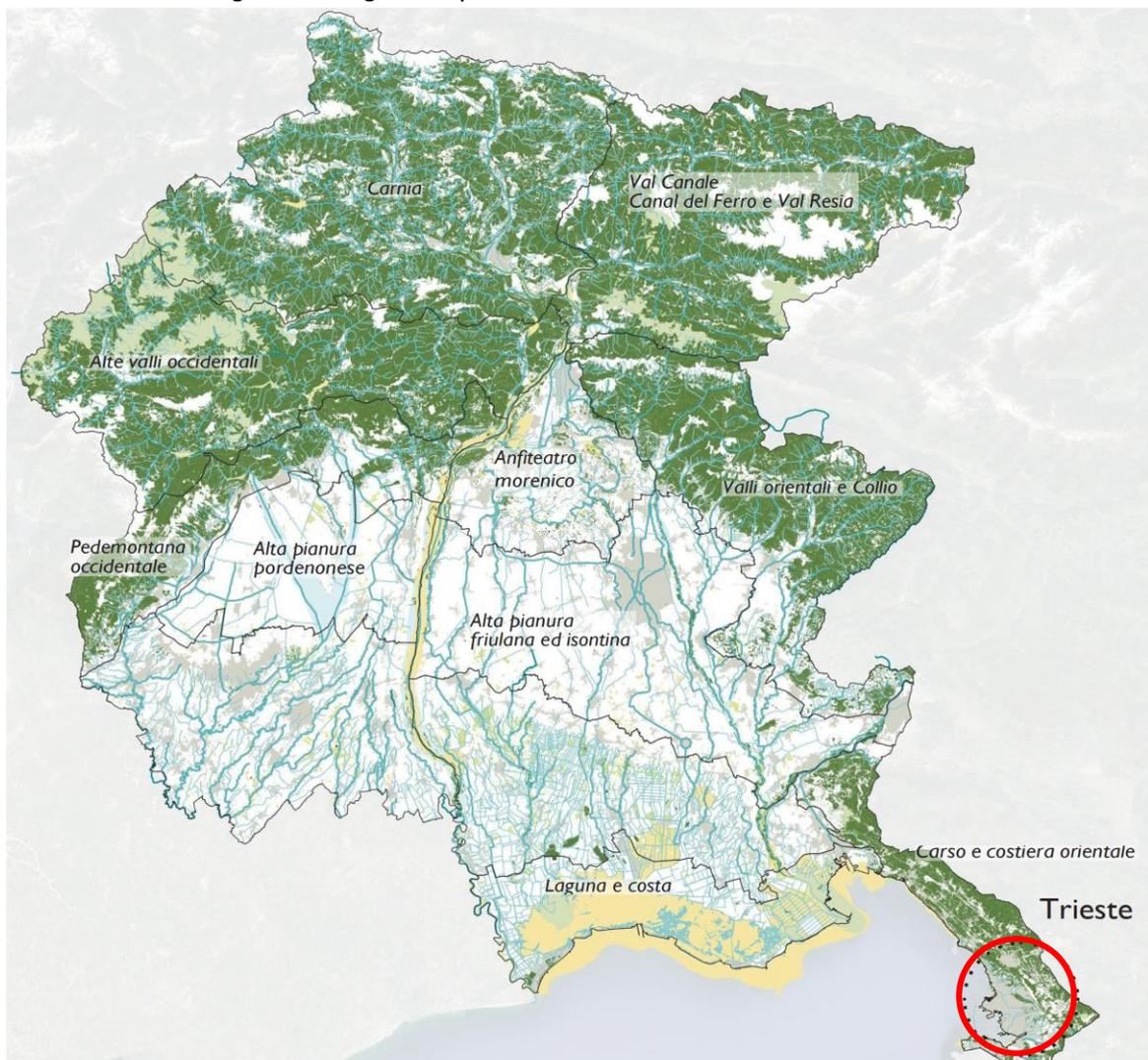


Figura 2-4 Trieste nel sistema ambientale regionale

2.3.2 Inserimento nel Sistema infrastrutturale e produttivo sovracomunale

Sotto il profilo infrastrutturale, la Città di Trieste con il suo porto si qualifica come grande polo industriale e turistico di livello nazionale e internazionale, caratterizzato da una significativa prevalenza della rete infrastrutturale regionale.



Figura 2-5 Trieste nel sistema infrastrutturale e produttivo regionale

2.4 Inquadramento nei Sistemi Territoriali di scala urbana/locale

2.4.1 Inserimento nel contesto ambientale, geomorfologico ed idrogeologico circostante

Il sito oggetto dell'intervento, collocato lungo la fascia costiera, ricade in un territorio molto articolato e complesso non solo per l'**aspetto geomorfologico ed idrogeologico**, ma anche per le modificazioni antropiche conseguenti alla presenza plurimillennaria dell'uomo (l'ambito è interessato dalla presenza di materiale di riporto), il cui sviluppo è stato favorito dalla posizione strategica connessa alla sua singolarità, con affaccio sull'estremo lembo nord orientale del mare Adriatico. Per tale motivo il sistema paesaggistico evidenzia una commistione assolutamente particolare del territorio carsico e della costa marittima dell'alto Adriatico, con una forte matrice geomorfologica e naturale che fa da base all'antropizzazione. In particolare, è da segnalare che le superfici oggetto della variante urbanistica sono il risultato di progressivi riempimenti (dalle indagini effettuate lo spessore dei riporti in prossimità della costa supera i 20 metri): originariamente la linea di costa era ben più arretrata e collocata presumibilmente in corrispondenza della base della collina di Servola.

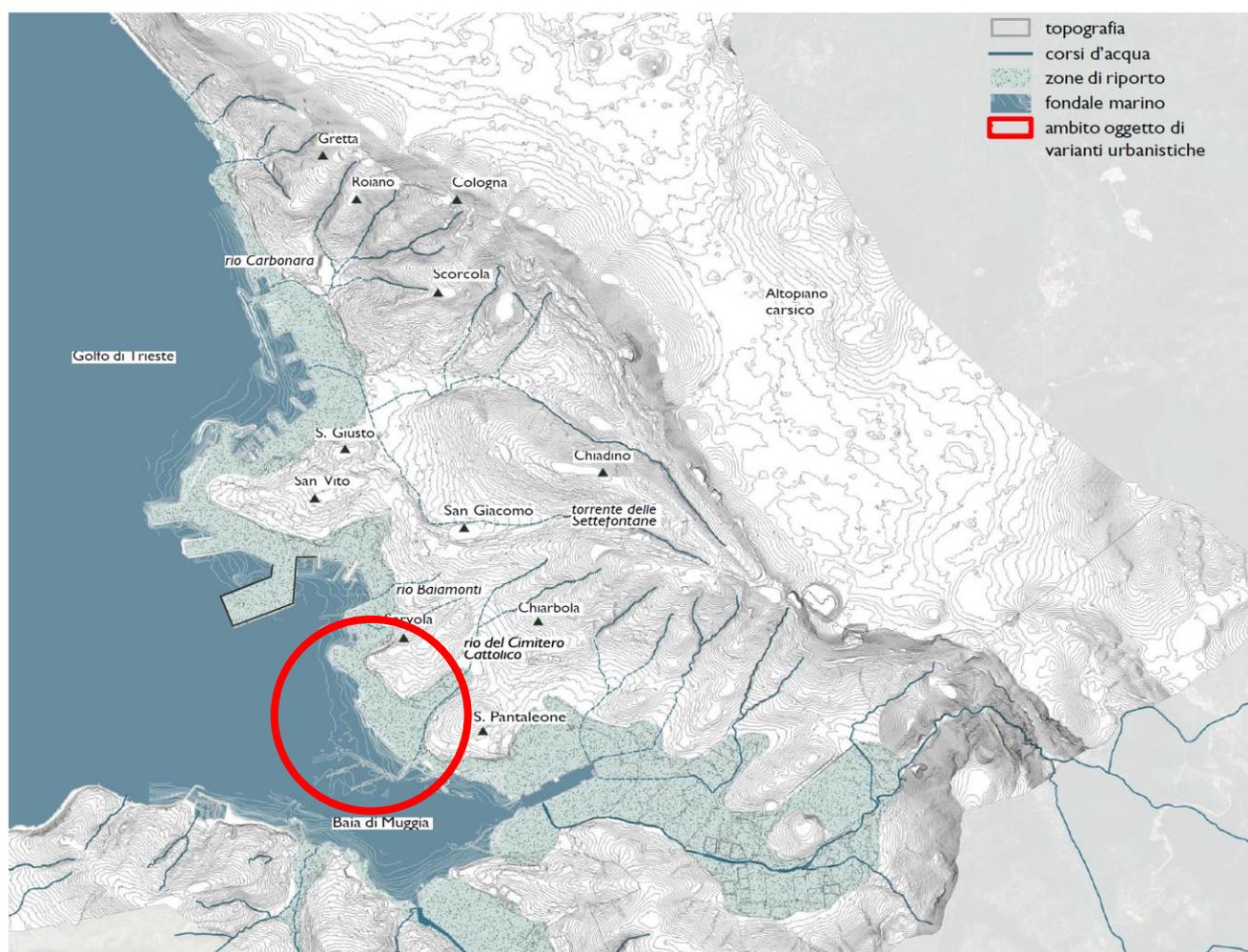


Figura 2-6 Area di intervento nel sistema ambientale, geomorfologico ed idrogeologico circostante

2.4.2 Inserimento nel contesto infrastrutturale circostante

Rispetto al **quadro infrastrutturale locale**, l'ambito di riferimento è collocato in prossimità all'area dell'attuale scalo Legnami, a servizio della piattaforma logistica e del futuro Molo VIII: è servito da una maglia infrastrutturale complessa, caratterizzata dall'integrazione dell'ex GVT con la rete ferroviaria, che ne garantisce l'efficienza nel trasporto merce nella rete nazionale ed internazionale. L'accesso carrabile all'ex ferriera avviene da un lato attraverso via Bartolomeo d'Alviano e via degli Alti Forni e, dall'altro, dalla direttrice di via Valmaura.

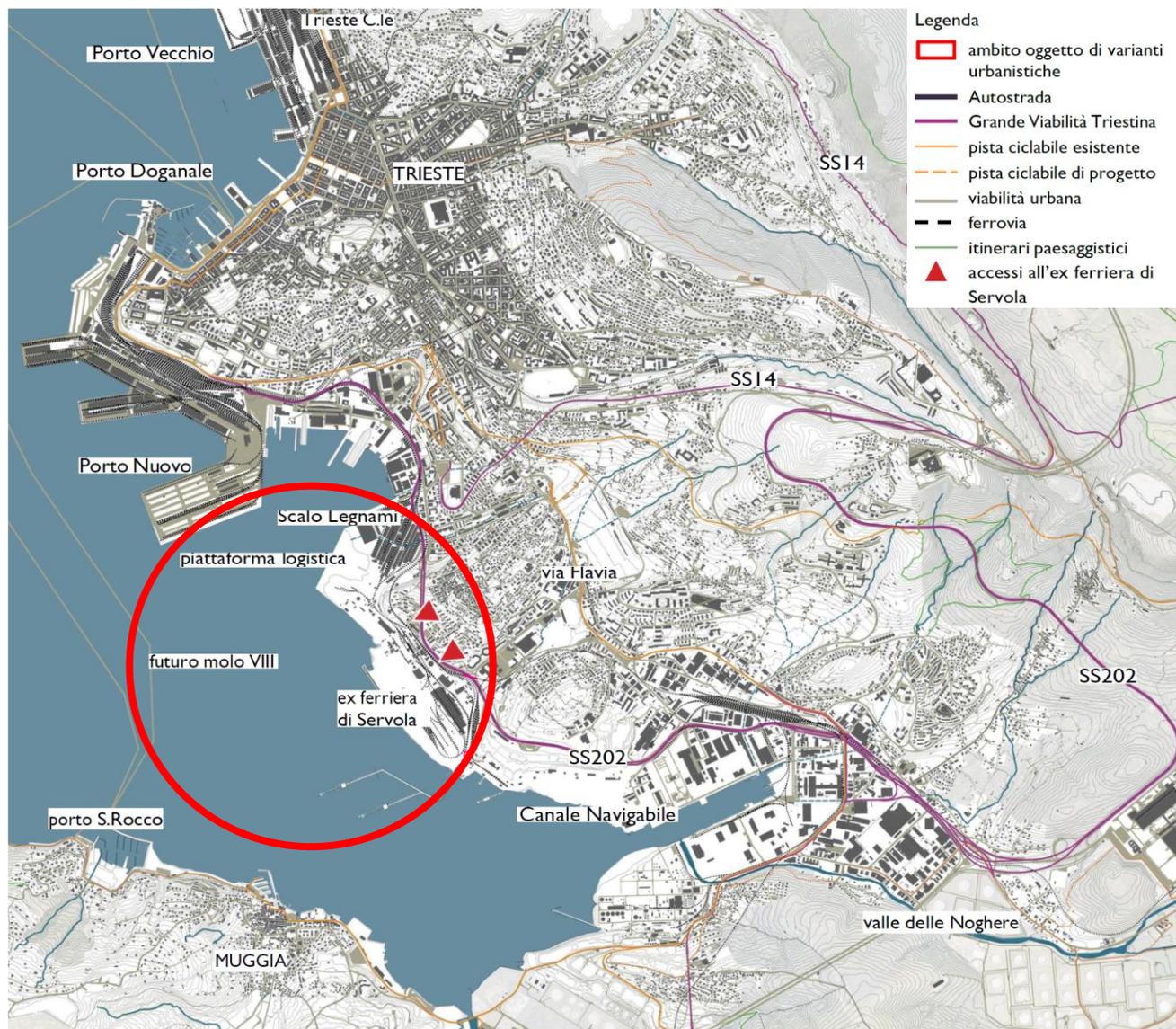


Figura 2-7 Area di intervento nel sistema infrastrutturale e insediativo circostante

2.4.3 Inserimento nel contesto insediativo circostante

Il **sistema insediativo** è caratterizzato dalla contrapposizione tra un nucleo denso e continuo, riconoscibile dalla lettura delle morfologie del costruito, e diversi borghi collocati tra i monti e sull'altopiano. La ricchezza culturale di Trieste è collegata alla sua vocazione marina portuale, ma anche al territorio interno e di confine.

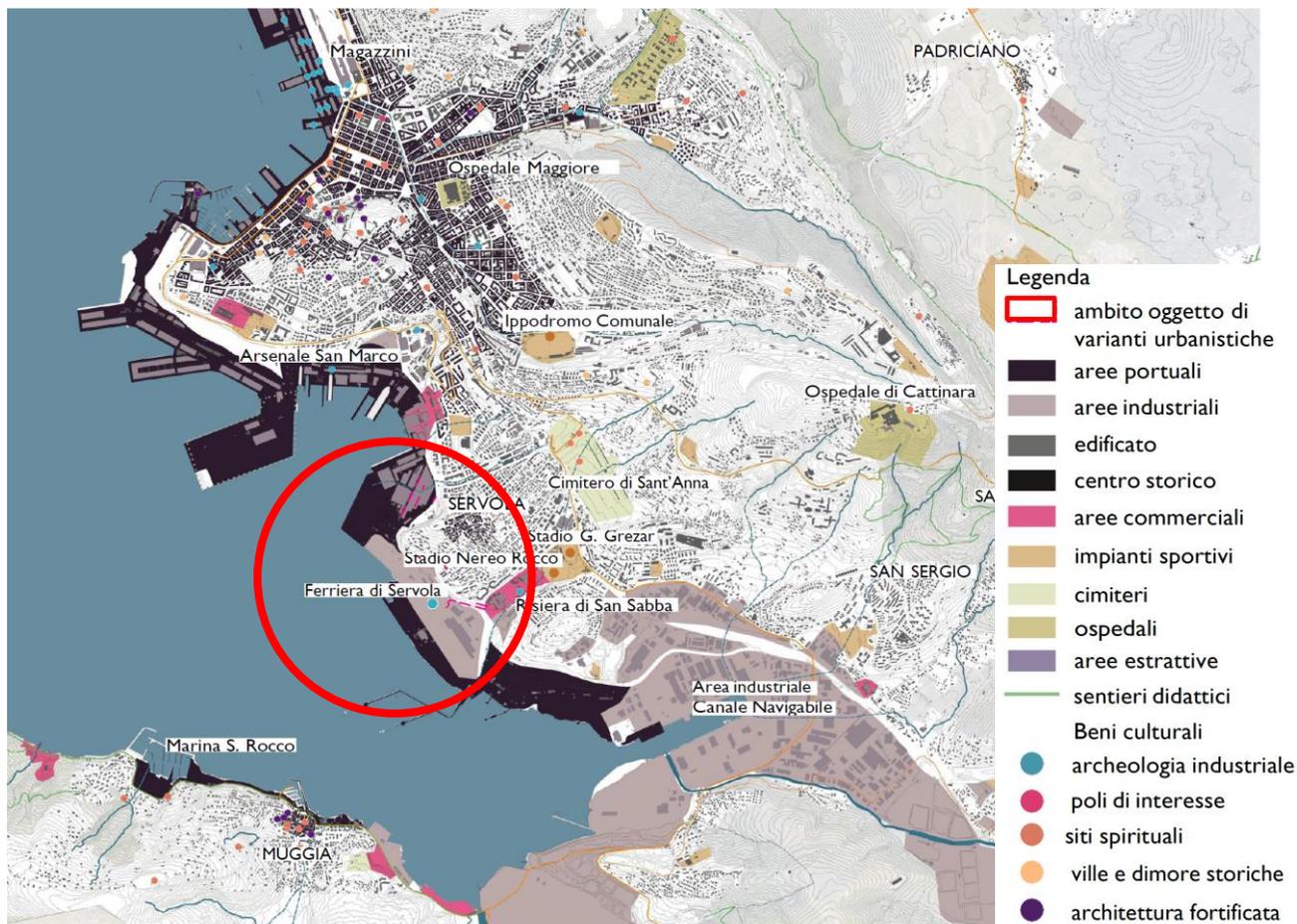


Figura 2-8 Area di intervento nel sistema insediativo

3 PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

3.1 Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)

Il Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG), approvato con decreto del Presidente della Regione del n. 826/Pres. del 15 settembre 1978, ai sensi della legge regionale n. 23/1968 e smi, è lo strumento di pianificazione territoriale regionale storico in Friuli Venezia Giulia. **Ad oggi il PURG è ancora in vigore e lo sarà fino all'approvazione e pubblicazione della variante al PGT**, come da modifica della legge regionale 22/2009 secondo l'art. 9 della legge regionale n. 5/2020. Il Piano stabilisce le direttive ed i criteri metodologici per assicurare unità di indirizzi ed omogeneità nei confronti della pianificazione urbanistica di grado subordinato. In relazione a ciò, entro il quadro generale dell'assetto territoriale della Regione vengono indicati gli obiettivi per gli insediamenti edilizi, urbani e rurali, e per le attività industriali, agrarie e terziarie da esercitarsi sul territorio. Il PURG riconosce inoltre le zone a carattere storico, ambientale e paesaggistico, con indicazione dei territori che dai piani zonalι dovranno essere destinati a parchi naturali; fornisce indicazioni circa le opere pubbliche e gli impianti necessari per i servizi di interesse regionale, le aree da riservare a destinazione speciali e infine specifica le priorità generali e di settore per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Le previsioni del PURG costituiscono prescrizioni vincolanti per la pianificazione subordinata che incide sull'assetto del territorio.

Gli **obiettivi generali (OG)** assunti dal PURG sono i seguenti:

1. **OG 1** | Individuazione di una struttura e di un assetto di lungo periodo funzionale e finalizzato ad una politica generale di "sviluppo regionale" per poi integrarsi al livello nazionale e a quello delle regioni europee confinanti;
2. **OG 2** | Integrazione europea mediante l'assunzione di una duplice funzione di accentramento e quindi di smistamento dei crescenti flussi di interscambio tra l'Italia ed i Paesi dell'est europeo oltre che ad assumere un ruolo "alternativo" a quello dell'area padana occidentale;
3. **OG 3** | Acquisire fisionomia di regione unitaria ed integrata dapprima al proprio interno per poter poi svolgere con piena efficacia le sue funzioni di riequilibrio interregionale sia con la Regione Veneto ed il resto dell'Italia sia con l'Est europeo;
4. **OG 4** | Assumere una duplice funzione di accentramento e quindi di smistamento dei crescenti flussi di interscambio tra l'Italia ed i paesi dell'est europeo, ricoprendo contemporaneamente, attraverso lo sviluppo interno, un ruolo "alternativo" a quello dell'area padana occidentale.

Gli elaborati principali del PURG sono suddivisi in due grandi famiglie:

1. schema di assetto territoriale, in scala 1:50.000;
2. ambiti di tutela ambientale, in scala 1:25.000.

Rispetto alle previsioni dello **schema di assetto territoriale**, l'ambito oggetto della variante urbanistica ricade tra gli ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale (porto commerciale) e gli ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale.

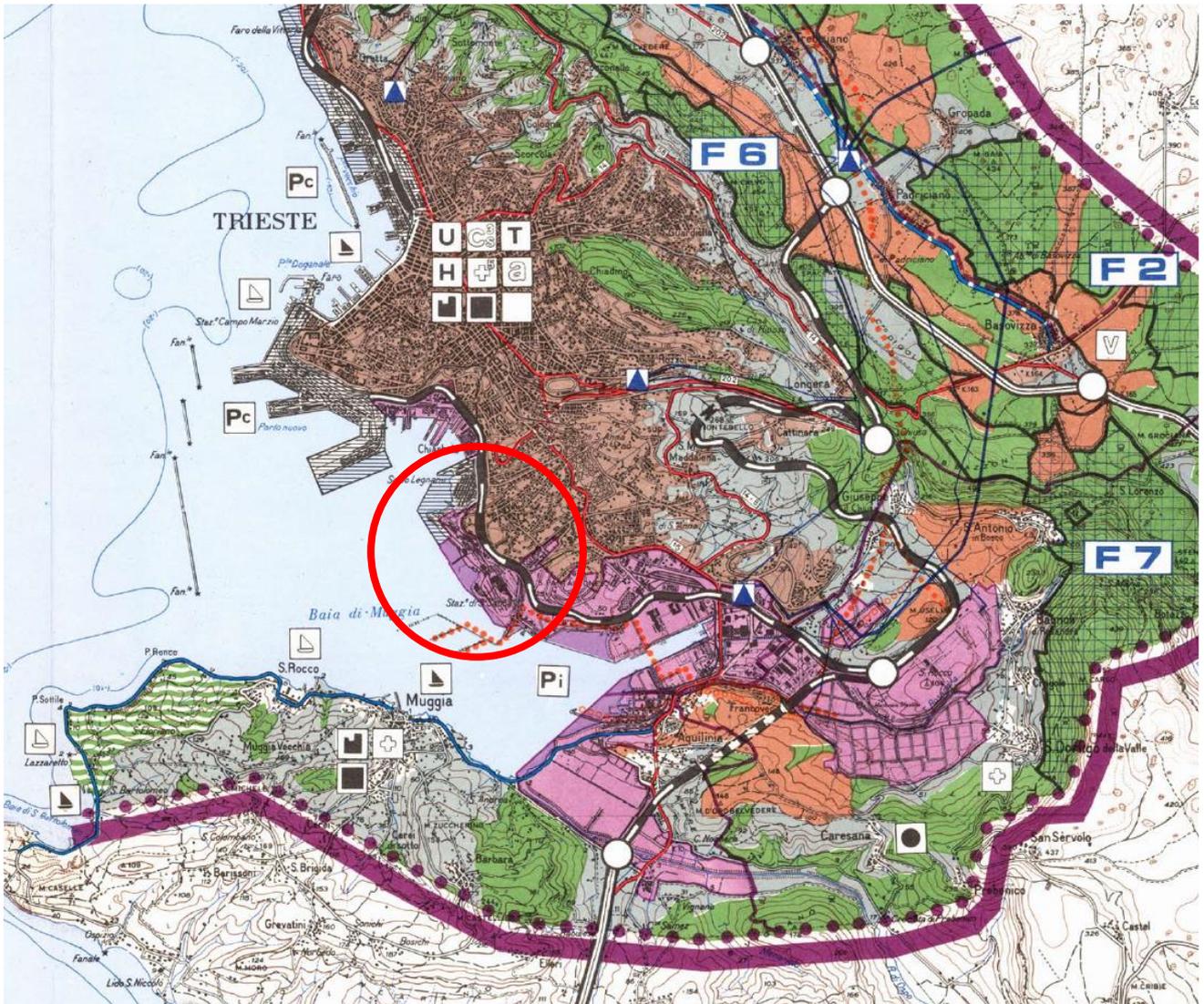


Figura 3-1 Estratto schema di assetto territoriale del PURG

Come si evince dalla cartografia seguente, l'ambito di variante non ricade all'interno di ambiti di tutela ambientale come individuati dal PURG.



Figura 3-2 Quadro d'unione degli ambiti di tutela ambientale

3.2 Piano di Governo del Territorio (PGT)

Il Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato con decreto del Presidente della Regione del n. 84/Pres. del 16 aprile 2013, ai sensi della legge regionale n. 22/2009, è lo strumento con il quale viene dato l'avvio della riforma della pianificazione territoriale, superando l'impostazione data dal precedente Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG).

Nella nuova visione dello strumento di governo del territorio regionale, prevista dalla legge e delineata nelle linee guida di cui alla DGR 563/2010, il PGT si configura prevalentemente come un processo pianificatorio complessivo aperto, che intercetta vocazioni territoriali, raccoglie le istanze di più soggetti territoriali e favorisce la composizione di interessi territorialmente coerenti. Alla componente strategica del PGT quindi sono attribuite funzioni di coordinamento, di eventuale adattamento dei piani a tutti i livelli (di livello locale e di settore), nonché di verifica di coerenza con la programmazione regionale (Programma operativo regionale - POR, Programma di sviluppo rurale - PSR).

Il Piano di Governo del territorio (PGT), approvato nel 2013 ma non ancora in vigore di fatto, si limita a recepire il sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica come definito dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica. L'articolo 9, comma 1 della legge regionale n. 5/2020 ha sospeso l'entrata in vigore del PGT, stralciando di fatto quanto previsto dall'articolo 4, comma 4 della legge regionale n. 28/2018 che stabiliva che il Piano di governo del territorio (PGT) entrasse in vigore "due anni dopo l'approvazione del Piano paesaggistico regionale, avvenuta con decreto del Presidente della Regione 24 aprile 2018, n. 0111/Pres." e dunque il 24 aprile 2020.

Le politiche fondamentali del PGT si possono riassumere in:

1. sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione;
2. tutela e valorizzazione delle risorse e dei patrimoni della regione, attraverso il mantenimento dell'equilibrio degli insediamenti, tra le esigenze di uso del suolo per le attività antropiche e il rispetto delle valenze ecologico-ambientali, di difesa del paesaggio e di sicurezza dai rischi ambientali;
3. qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al sistema-regione).

Tali politiche sono, quindi, state sviluppate in obiettivi e questi ultimi, a loro volta, in azioni, che, nell'ambito del PGT, assumono forma di indicazioni progettuali, di cartografia, di progetti di territorio e di norme attuative.

I principali elaborati cartografici di riferimento per il Piano sono:

1. la **Carta dei valori (CDV)**, che detta criteri ed indirizzi per individuare nell'ambito d'area vasta:
 - le emergenze a livello regionale che coinvolgono l'identità ambientale, sociale e culturale del territorio, nonché le componenti economiche che lo qualificano sotto il profilo dello sviluppo della ricerca, dell'innovazione e delle tradizioni locali nel rispetto della sostenibilità regionale;
 - i valori fondamentali della Regione da tutelare in sede di co-pianificazione di area vasta, in d'intesa con i soggetti territorialmente competenti.
2. il **Documento territoriale strategico regionale (DTSR)** composto da:
 - le strategie ed i programmi della politica territoriale regionale, gli obiettivi principali e le azioni per il governo del territorio della regione, individuando i Progetti di territorio di interesse regionale;
 - l'organizzazione territoriale in STL, quali ambiti di pianificazione territoriale di area vasta e di attivazione di processi di sviluppo locale, in cui si attuano i Progetti di territorio e la Carta dei valori.

Il progetto in oggetto ricade nel sistema territoriale locale n. 1 (STL 1) relativo all'area metropolitana di Trieste con la conurbazione di Monfalcone-Ronchi e l'area di Gorizia.

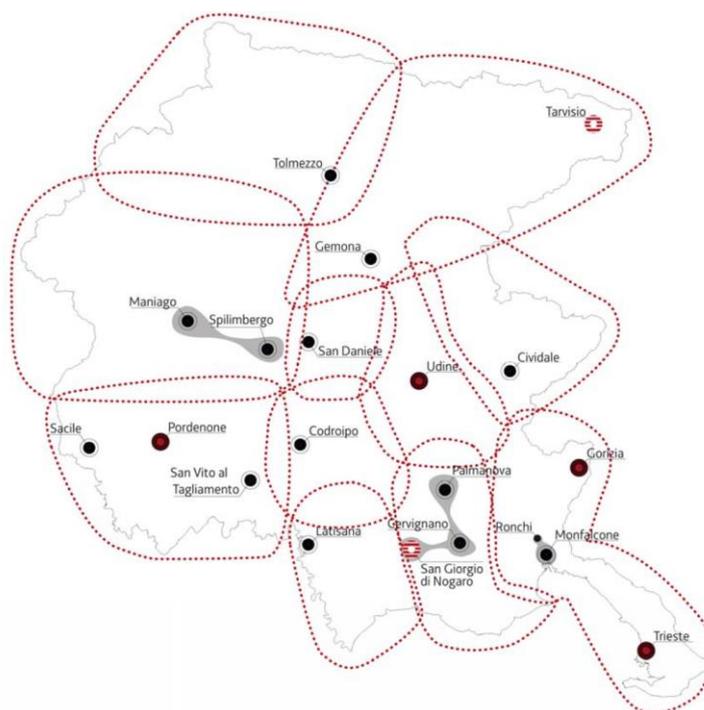


Figura 3-3 I Sistemi Territoriali Locali del PGT

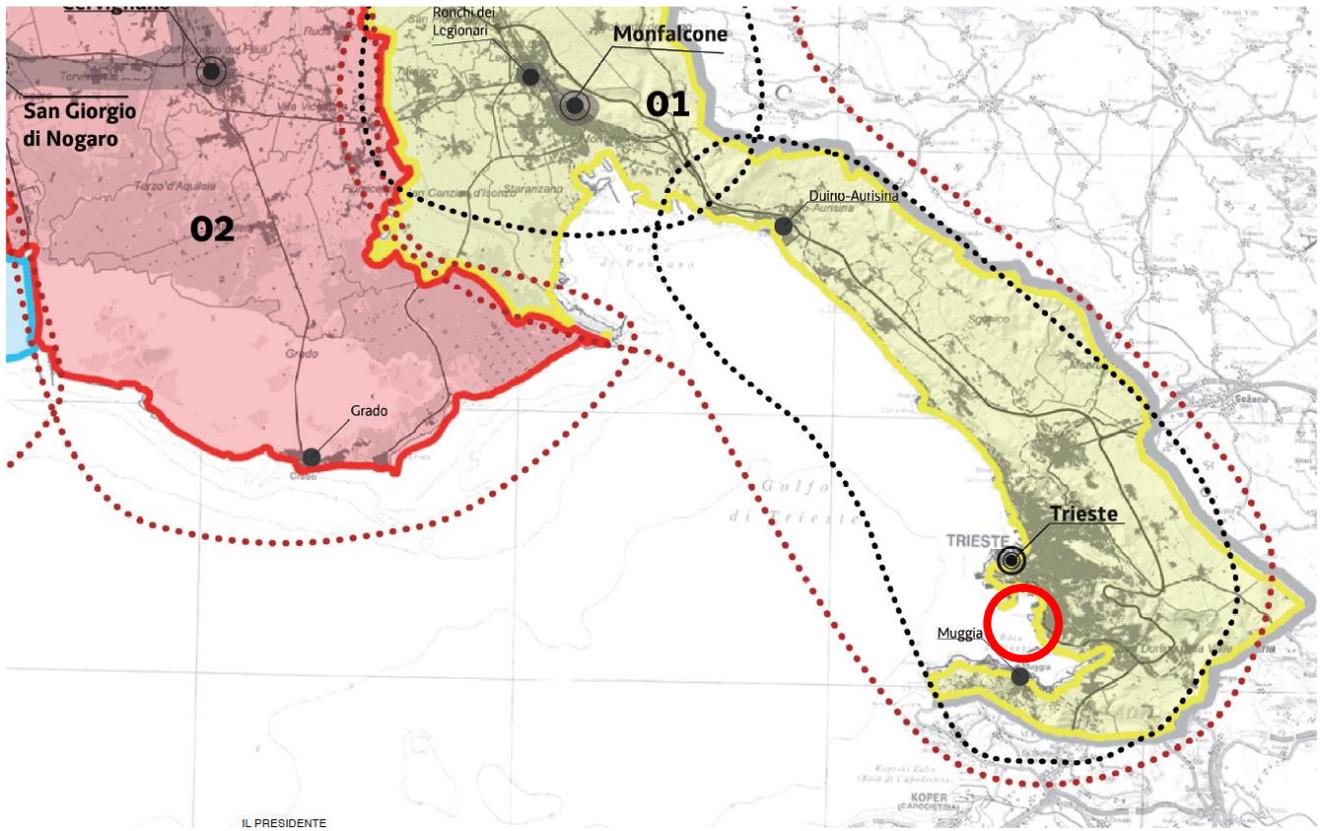


Figura 3-4 Estratto tav. 6 "Sistemi Territoriali Locali" del PGT

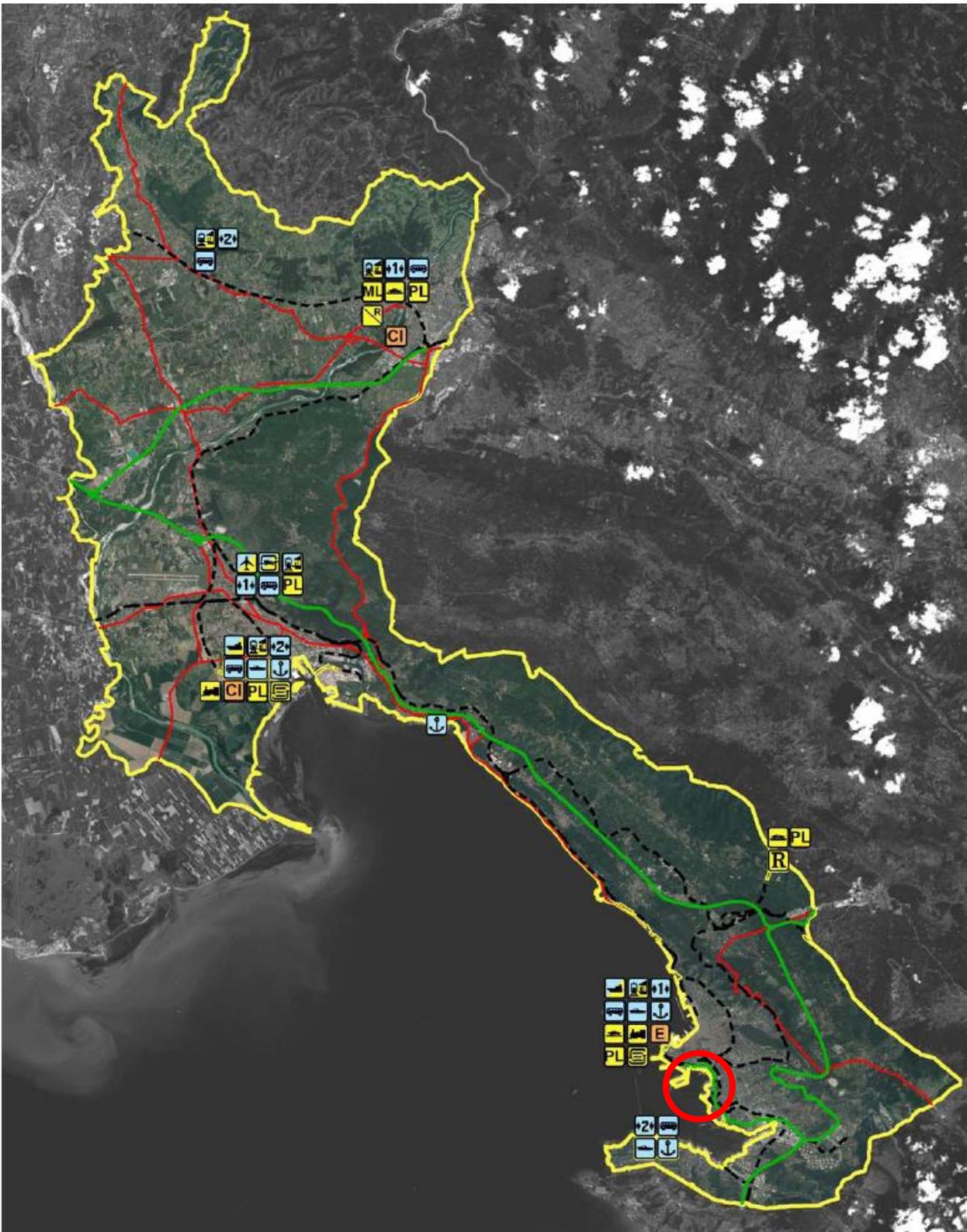


Figura 3-5 Estratto scheda relativa al Sistema Territoriale Locale STL I (PGT)

Il Documento Territoriale Strategico Regionale si compone di due elementi di progetto strutturanti:

- I. la rete policentrica insediativa, la rete infrastrutturale dei trasporti e della mobilità;

2. la rete ecologica ambientale.

La **rete policentrica insediativa, la rete infrastrutturale dei trasporti e della mobilità** si configura come obiettivo strategico e strutturante del territorio regionale urbanizzato, della residenza, dei servizi e del comparto produttivo a cui si unisce l'assetto rurale quale connotato fondamentale dell'identità regionale da cui gli insediamenti traggono riconoscibilità. La rete è finalizzata alla riorganizzazione dei servizi e al rilancio della competitività territoriale, alla tutela del patrimonio ambientale, storico e artistico. L'ambito oggetto di variante assume un ruolo strategico in quanto si colloca come testa della rete delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, essendo situato nel Corridoio V e nel Corridoio Adriatico Baltico, il primo dei dieci assi prioritari del sistema di reti transeuropee dei trasporti (TEN-T).

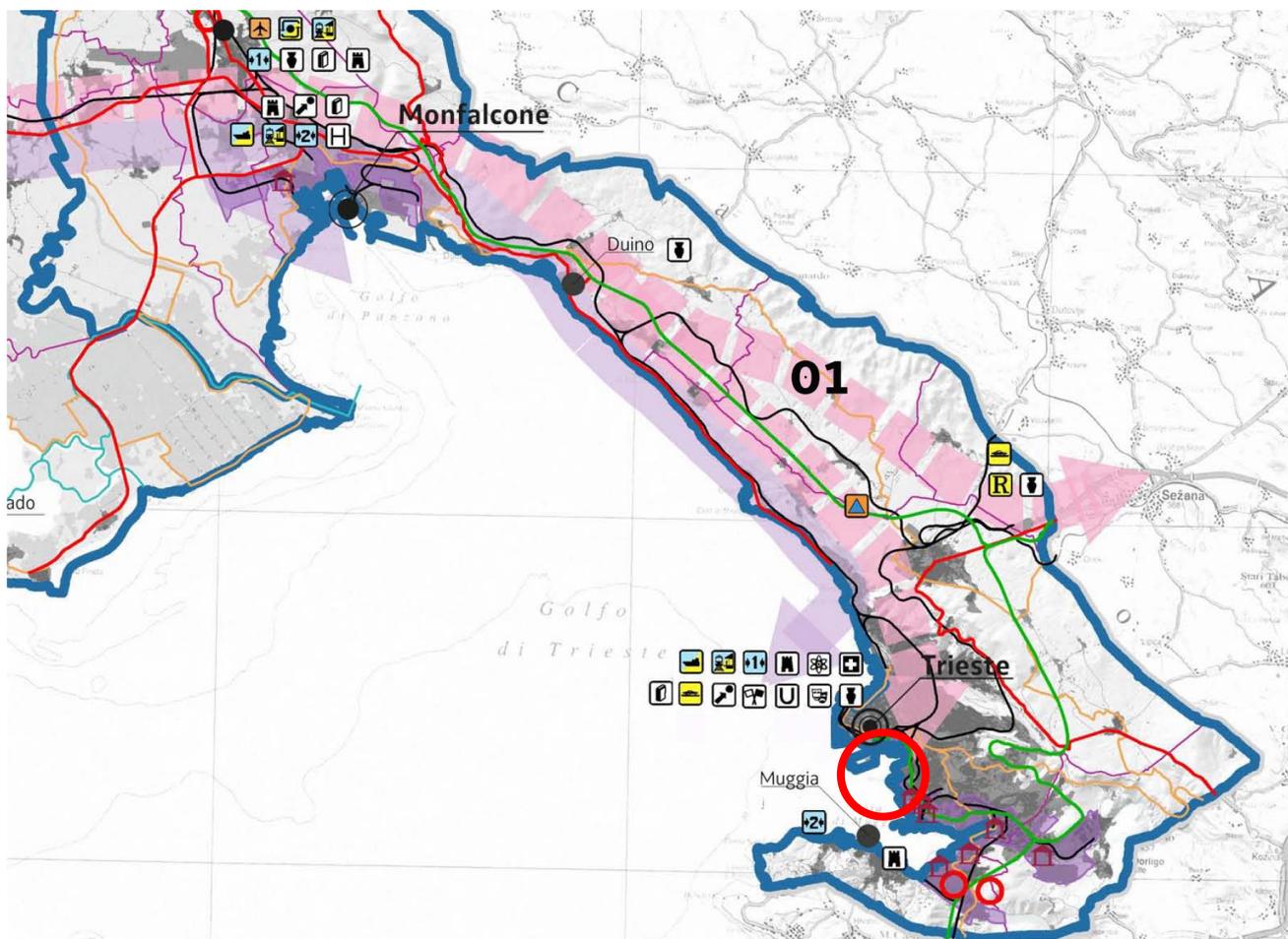


Figura 3-6 Estratto tav. 7A "Rete policentrica insediativa, rete infrastrutturale dei trasporti e della mobilità" del PGT

La **rete ecologica ambientale** si pone come obiettivo strategico la conservazione della biodiversità del territorio regionale in ambito di area vasta promuovendo, nell'ambito dell'individuazione e del rafforzamento delle interconnessioni di progetto, la valorizzazione della funzione ecologica dell'agroecosistema e degli ecosistemi forestali, nonché la riqualificazione ed il recupero ambientale di potenzialità residue o processi di riconversione in atto. L'ambito oggetto di variante non presenta particolare significatività per la costituzione della rete ecologica poiché è inserito in un contesto completamente artificiale, come si desume dall'estratto cartografico di seguito riportato.

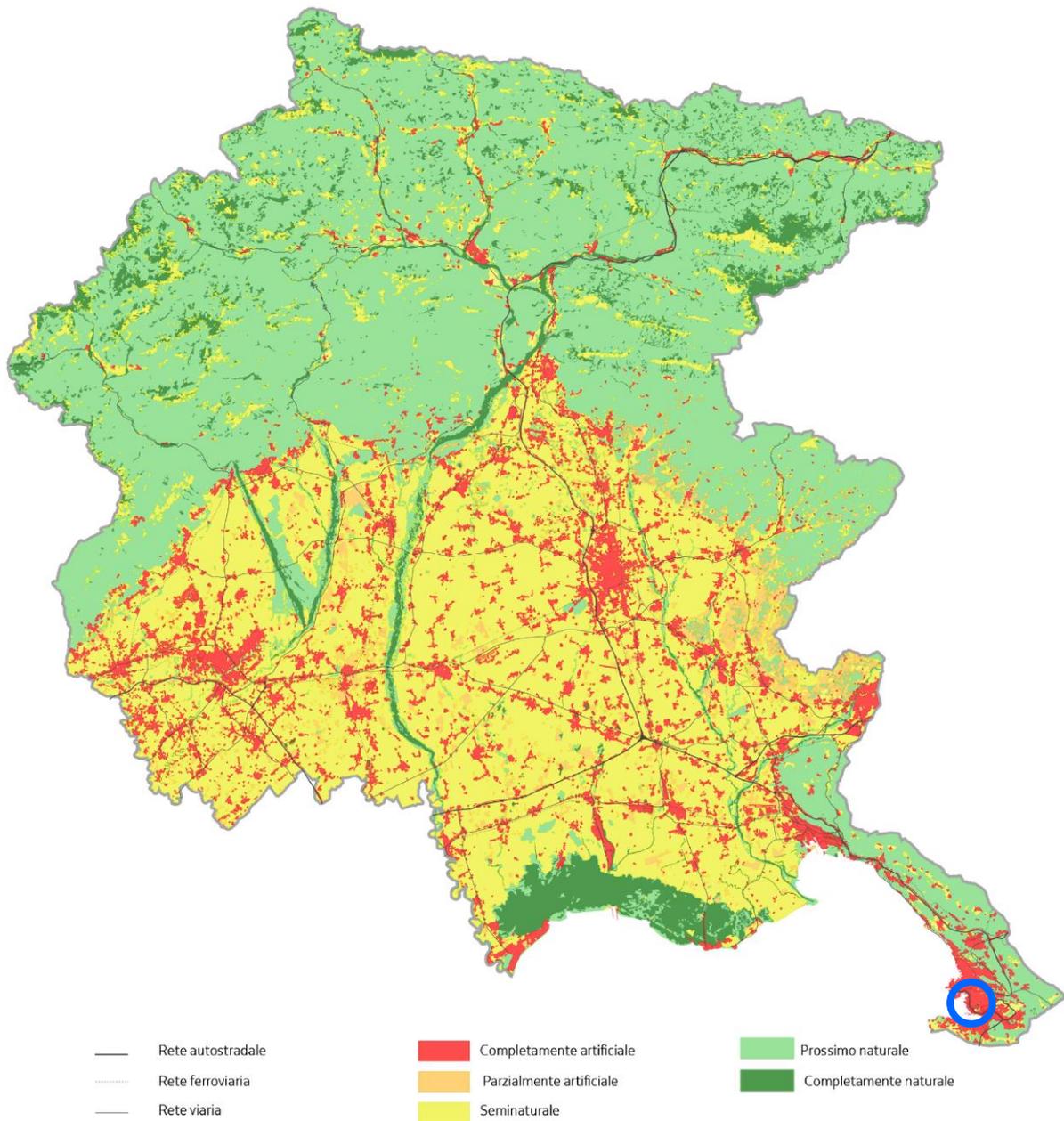


Figura 3-7 Continuità ambientale dell'area oggetto di intervento

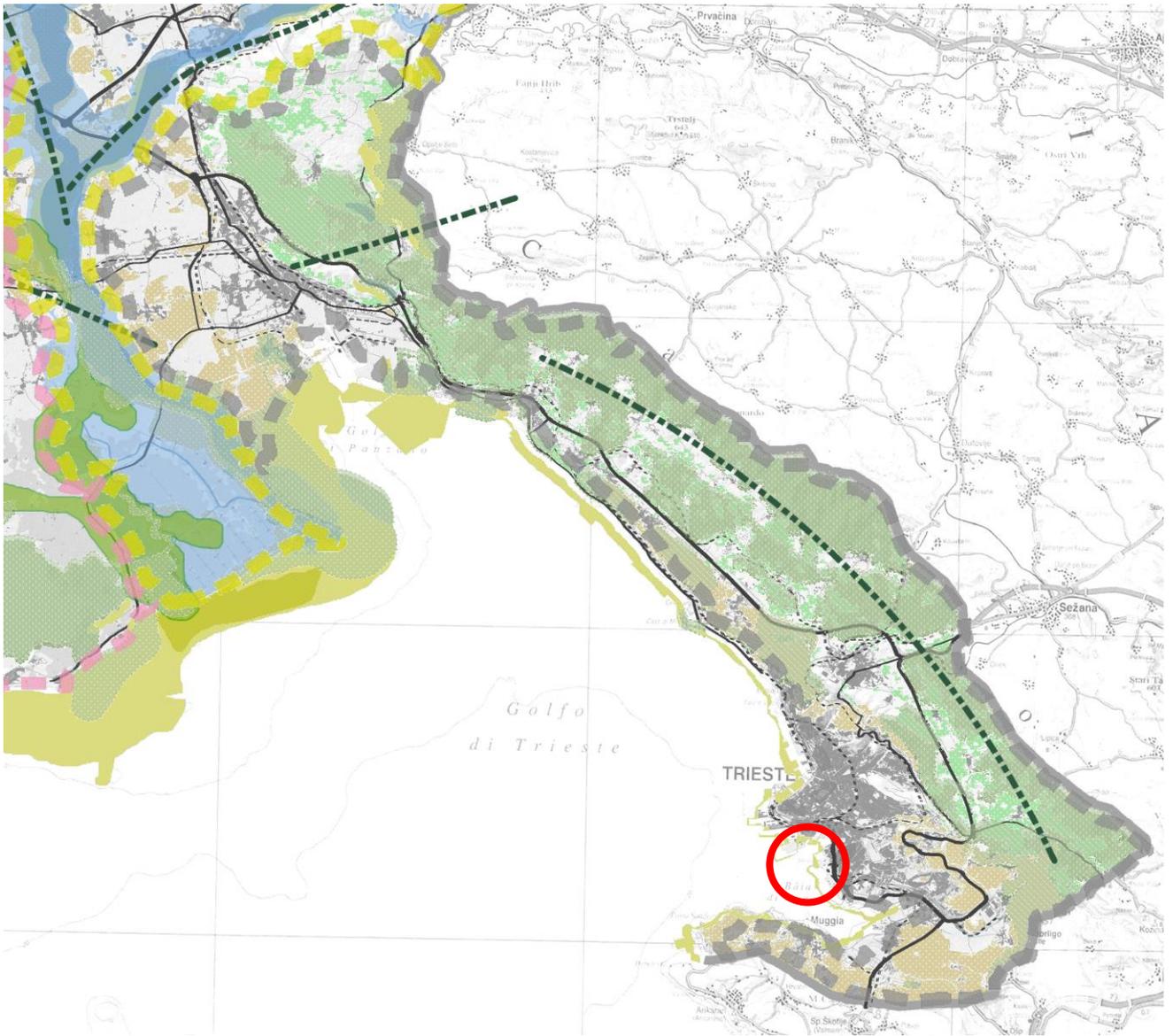


Figura 3-8 Estratto tav. 7B "Progetto rete ecologica ambientale" del PGT

Nel quadro definito dalla Carta dei valori (CDV), la **Carta delle componenti territoriali storico culturali e paesaggistiche** analizza l'aspetto storico insediativo del territorio e dei servizi culturali complementari, del paesaggio e delle emergenze archeologiche individuando gli ambiti culturali significativi. L'area oggetto di variante è compresa nella "polarità storico insediativa multifunzionale" di Trieste.

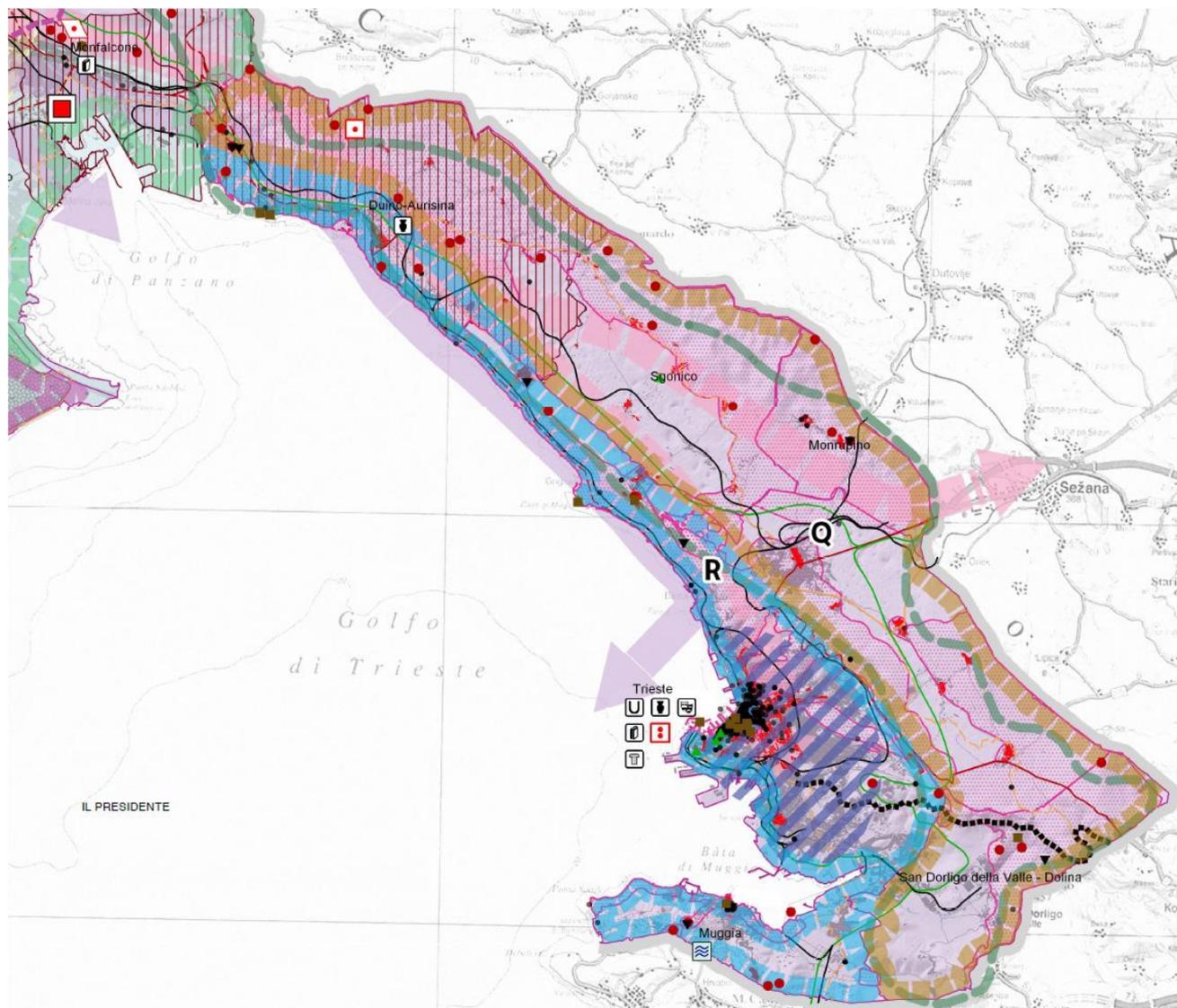


Figura 3-9 Estratto tav. 8A "Carta dei valori. Componenti territoriali- storico-culturali e paesaggistiche" del PGT

La **Carta delle componenti territoriali ecologiche** definisce invece i livelli di tutela della rete ecologico-ambientale, per la quale sono individuati: ambito naturalistico prioritario (NAT), connettivo ecologico prioritario (CON), rete ecologica delle acque, connettivo ecologico montano, connettivo ecologico agricolo. In tal caso, l'area di variante non è interessata da componenti territoriali di valenza ecologica. Si segnala tuttavia che la stessa è parzialmente interessata da un tratto di permeabilità ecologica posto in corrispondenza di via di Servola.

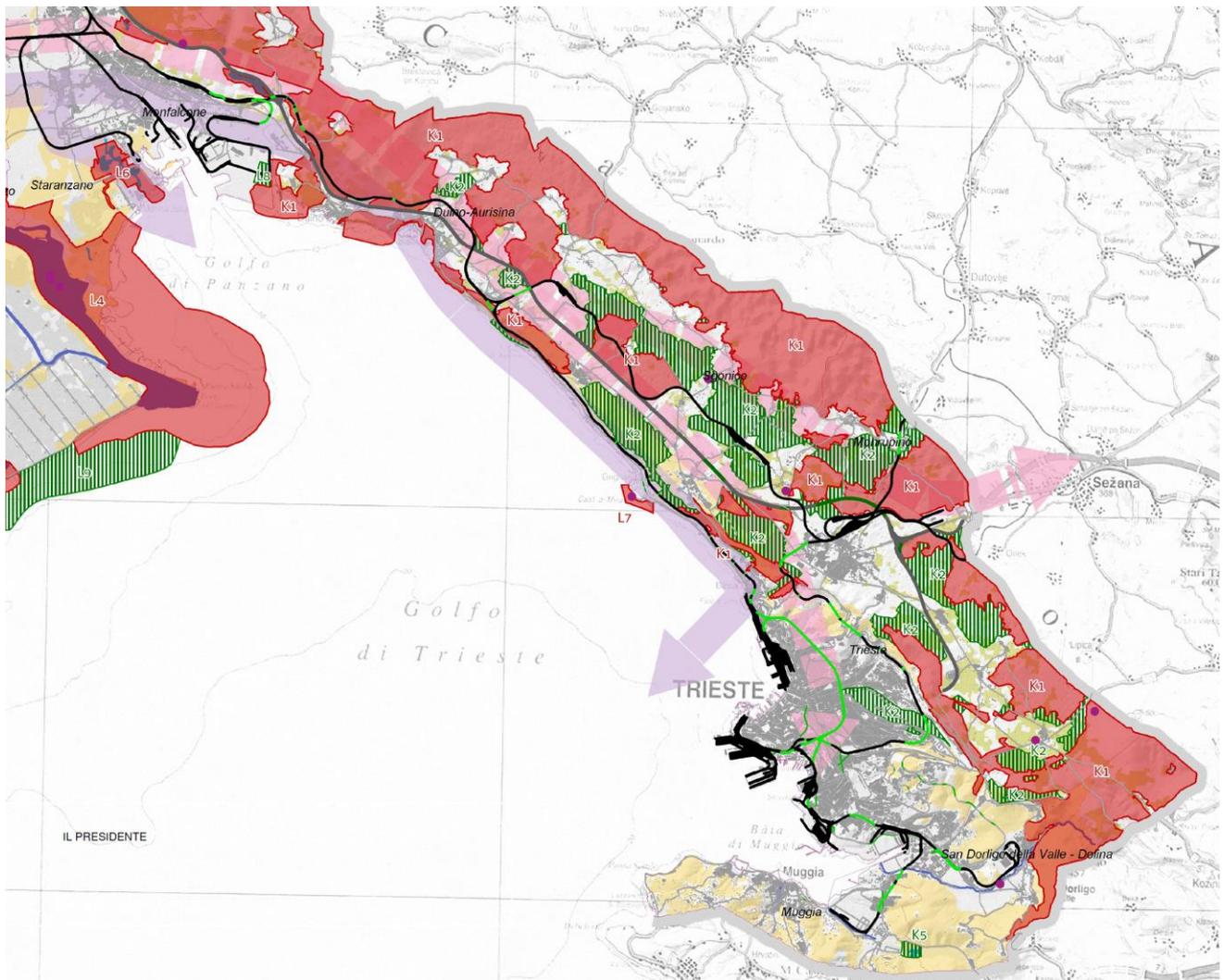


Figura 3-10 Estratto tav. 8B "Carta dei valori. Componenti territoriali-ecologiche" del PGT

La **Carta delle componenti territoriali eccellenze produttive: filiere, attività distrettuali, ricerca e innovazione** definisce i luoghi con un forte connotato identitario rispetto ad attività produttive d'eccellenza, a prodotti dell'economia locale, della ricerca e dello sviluppo dell'innovazione. L'area di variante ricade nell'ambito del distretto industriale del caffè, oltre a rientrare parzialmente nel Consorzio di sviluppo industriale ed EZIT.

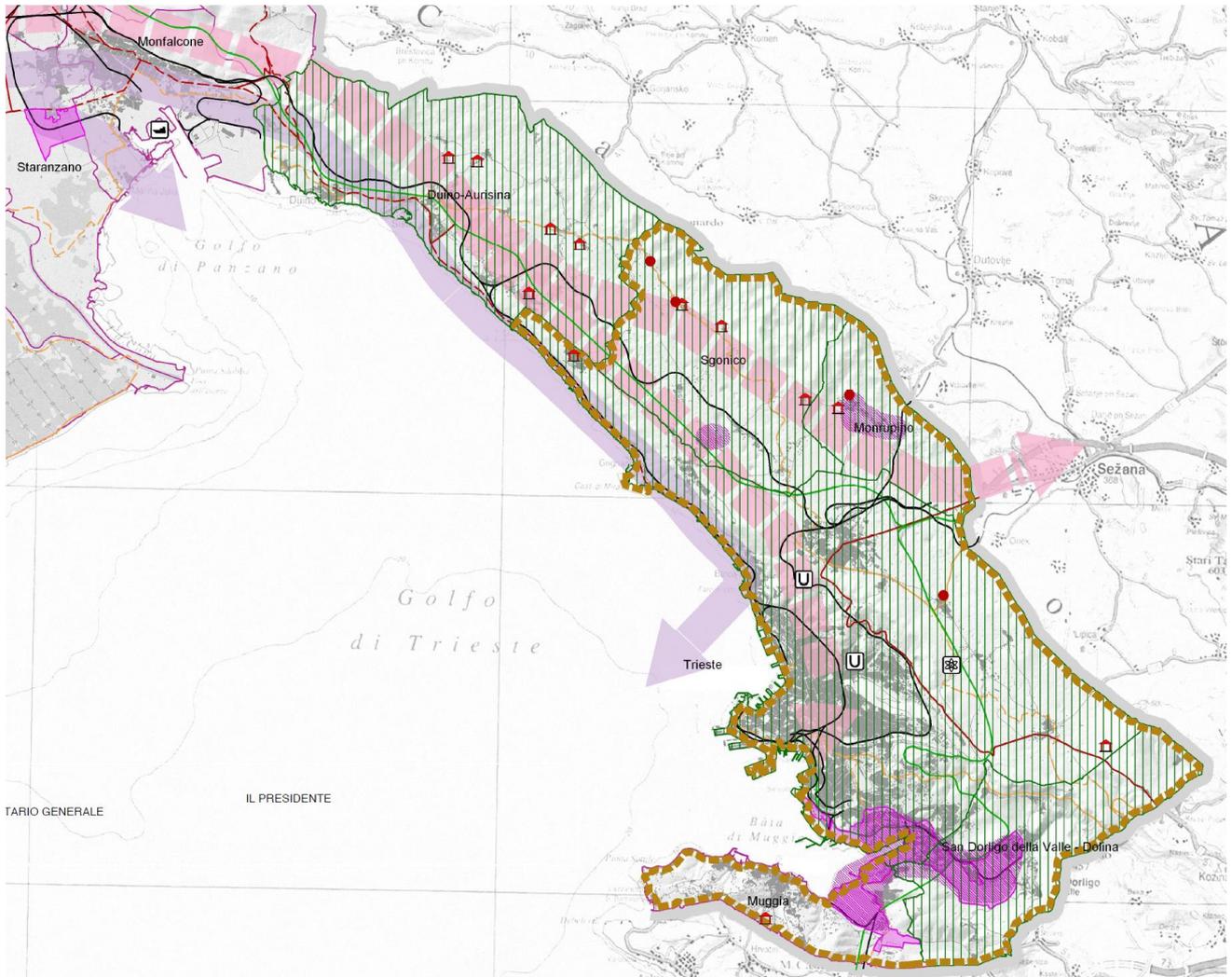


Figura 3-11 Estratto tav. 8C "Carta dei valori. Componenti territoriali-eccellenze produttive: filiere, attività distrettuali, ricerca e innovazione" del PGT

La **Carta di Sintesi dei valori del territorio (Sintesi delle componenti territoriali. Valore strutturale unitario. Valori complessi - Ambiente, storia, economia)** definisce i valori fondamentali della Regione intesi come patrimonio identitario strutturale per cui garantire la sostenibilità ambientale, la qualità territoriale e identitaria degli insediamenti; favorire l'aumento della biodiversità e il rafforzamento della rete ecologica, l'incremento dell'attrattività territoriale, la valorizzazione delle produzioni tipiche e locali e il recupero delle aree svantaggiate dei borghi storici non utilizzati. L'area di variante rientra nel sistema dei valori complessi n. 29 "Costiera tra Monfalcone e Trieste" ed è interessata dalle cosiddette aree produttive dell'industria.

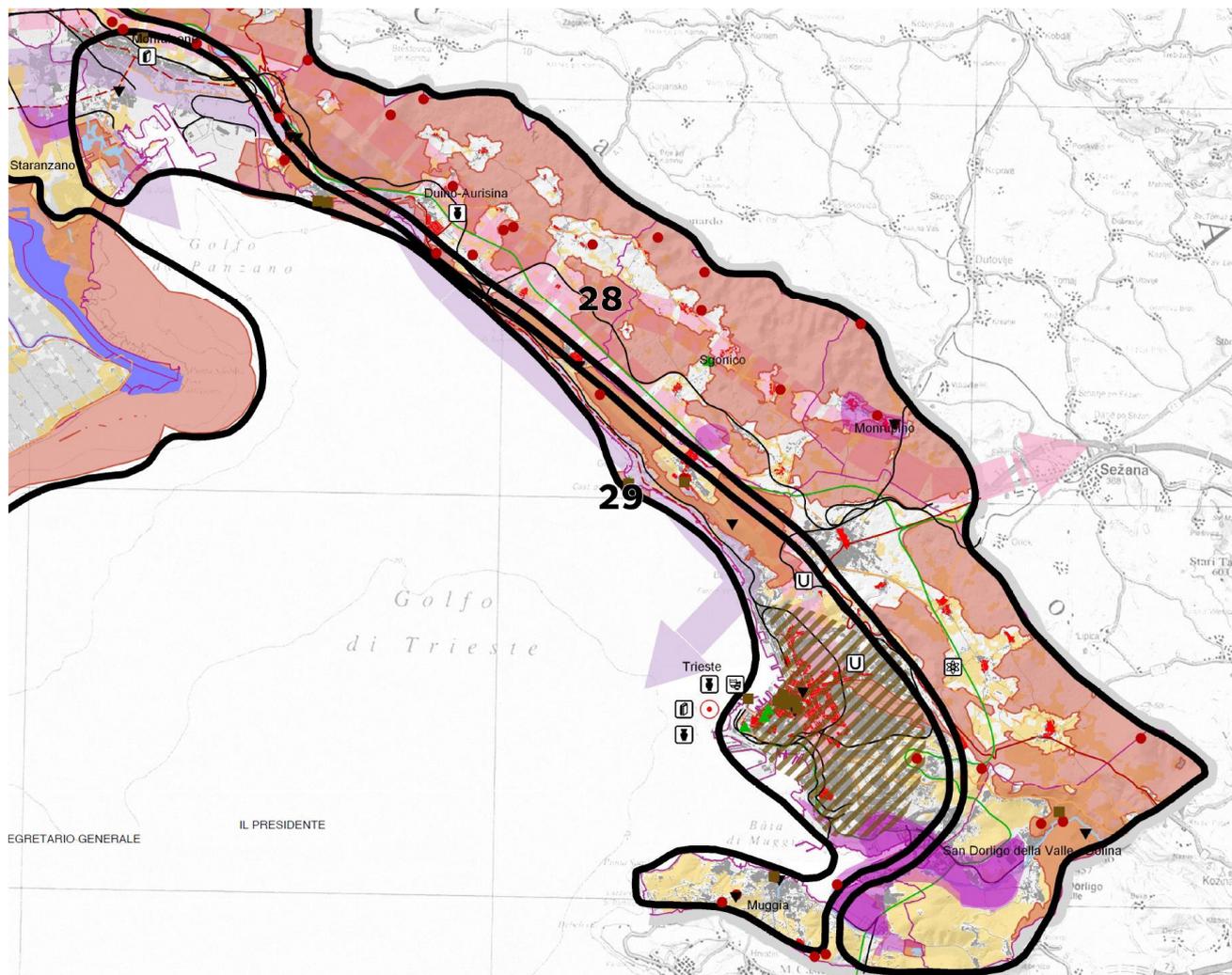


Figura 3-12 Estratto tav. 9 "Carta dei valori. Sintesi delle componenti territoriali. Valore strutturale unitario. Valori complessi - Ambiente, storia, economia" del PGT

3.3 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), adottato con Decreto del Presidente della Regione n. 0329/Pres del 16 ottobre 2007, si configura come lo strumento di supporto al governo del territorio regionale con valenza paesaggistica ai sensi dell'art. 143 del Codice Urbani. Prima dell'entrata in vigore del Piano Paesaggistico Regionale (PPR), il PTR ha rappresentato per un decennio un utile strumento di pianificazione strategica di livello sovraordinato, a inquadramento delle prospettive di sviluppo locale nel panorama regionale. Se ne propongono stralci selezionati per aderenza ed attinenza stretta al tema di propulsione al sistema portuale di Trieste, in quanto esso rappresenta il **Piano di riferimento per le scelte strategiche effettuate dal Piano Regolatore Portuale** nelle ultime sue Varianti approvate.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) persegue i seguenti **obiettivi** stabiliti dalla Legge Regionale n. 5/2007:

1. la conservazione e la valorizzazione del territorio regionale, anche valorizzando le relazioni a rete tra i profili naturalistico, ambientale, paesaggistico, culturale, storico e la riqualificazione urbana e ambientale;
2. le migliori condizioni per la crescita economica del Friuli Venezia Giulia e lo sviluppo sostenibile della competitività del sistema regionale;
3. le pari opportunità di sviluppo economico per tutti i territori della regione nella prospettiva di rafforzamento del policentrismo e di integrazione dei diversi sistemi territoriali;
4. la coesione sociale della comunità, nonché l'integrazione territoriale, economica e sociale del Friuli Venezia Giulia con i territori contermini;
5. il miglioramento della condizione di vita degli individui, della comunità, degli ecosistemi e in generale l'innalzamento della qualità ambientale;
6. le migliori condizioni per il contenimento del consumo dell'energia e del suolo, anche con lo scopo di mantenere la più estesa fruizione a scopi agricoli e forestali, nonché per lo sviluppo delle fonti energetiche alternative; g) la sicurezza rispetto ai rischi correlati all'utilizzo del territorio.

Il territorio della Regione Friuli Venezia Giulia con il PTR è articolato nei seguenti **sistemi e loro interrelazioni**: a) Sistema ambientale e del paesaggio; b) Sistema della mobilità e infrastrutture tecnologiche ed energetiche; c) Sistema degli insediamenti ivi comprese le conurbazioni udinese e pordenonese.

Il Piano è costituito da:

1. un documento che analizza lo stato del territorio della regione, ivi incluse le relazioni che lo legano agli ambiti circostanti, le principali dinamiche che esercitano un'influenza sull'assetto del territorio o da questo sono influenzate, nonché lo stato generale della pianificazione della Regione e dei Comuni (**Quadro delle conoscenze e criticità**);
2. un documento che stabilisce gli obiettivi del PTR, generali e di settore, sulla base delle finalità strategiche indicate dalla legge e descrive le azioni di pianificazione per conseguire gli obiettivi (**Repertorio degli obiettivi**);
3. elaborati cartografici in scala 1:150.000 o nella diversa scala indicata nelle norme di attuazione, che rappresentano l'assetto territoriale stabilito dal PTR e assicurano la coerenza del medesimo (**Supporti grafici prescrittivi**);
4. regole che disciplinano tutta l'attività di pianificazione di competenza regionale e assicurano la coerenza del PTR (**Norme di attuazione**);
5. una relazione illustrativa che illustra la natura ed i caratteri innovativi del Piano, esponendo motivatamente le strategie, gli elementi e la struttura del PTR (**Relazione generale**).

Dall'analisi degli Elaborati cartografici si evidenzia che l'area di progetto è esterna ad aree tutelate, riserve naturali e beni paesaggistici, mentre manifesta un'identità industriale in prossimità dell'urbanizzato.

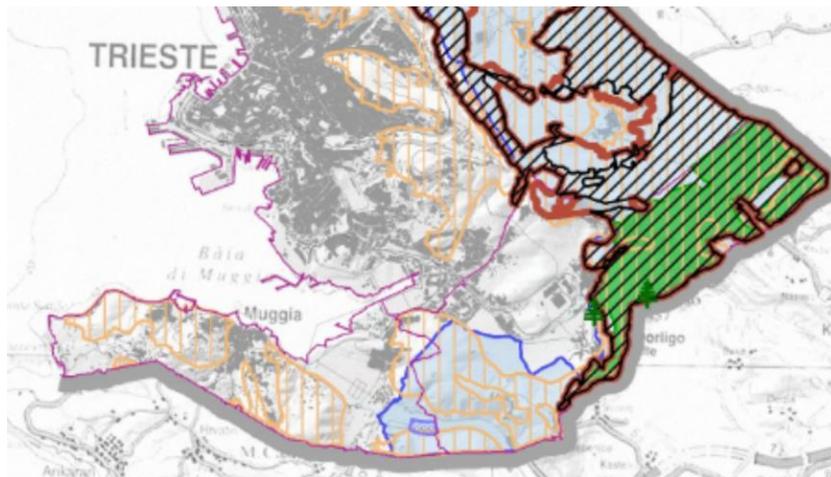


Figura 3-13 Estratto Tavola 1a del PTR

La Tavola 1a del PTR evidenzia l'assenza di beni di notevole interesse pubblico (aree retinate in nero diagonale) e di riserve naturali (aree evidenziate in verde); in blu la linea di costa.

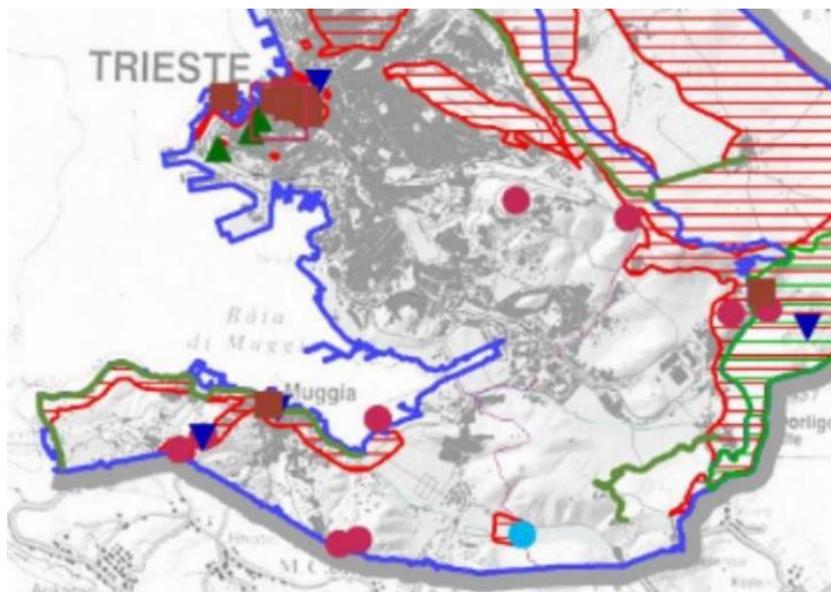


Figura 3-14 Estratto Tavola 3 del PTR

Come evidenziato nella Tavola 3, l'area di variante è esterna ad aree tutelate ex art. 136, DL 42/2004 ed ex L.1497/1939 (retinate in rosso) e a riserve naturali (retinate in verde). Non ricadono in prossimità del progetto nemmeno beni puntuali.

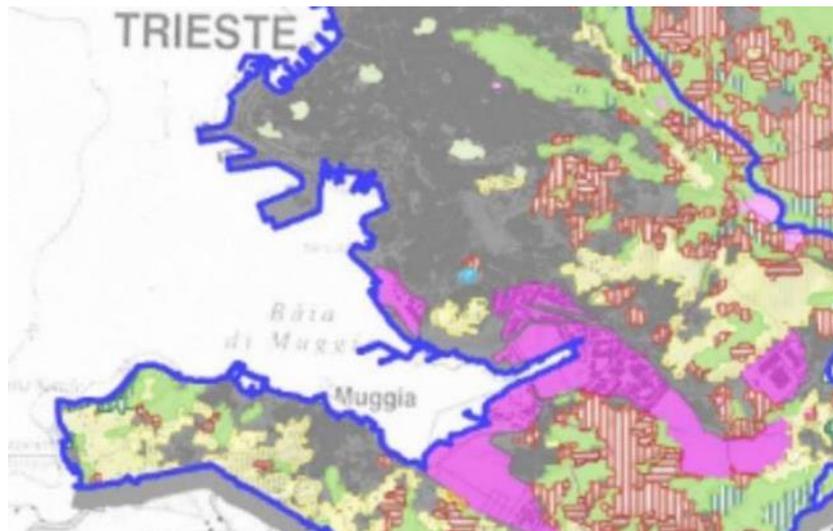


Figura 3-15 Estratto Tavola 3a del PTR

L'estratto della Tavola 3a mette in luce la prossimità dell'area di variante alle aree retinate in violetto, qualificate come "Siti industriali attivi"; le aree grigie sono classificate come "Città, centri abitati" e coinvolgono tutta l'area portuale a nord del progetto a dimostrare che la realtà del porto triestino è fortemente integrata nel contesto urbano di riferimento.

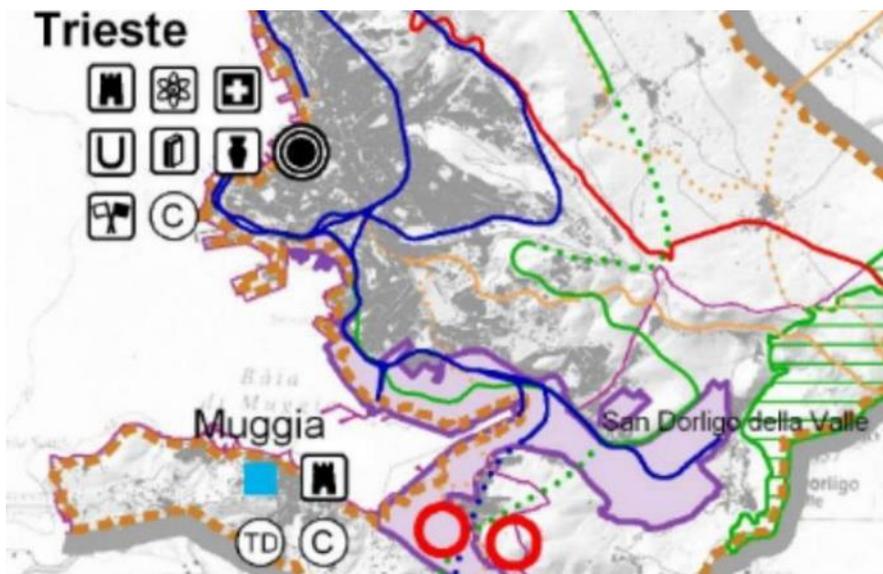


Figura 3-16 Estratto Tavola 6 del PTR

La Tavola 6 evidenzia come l'area di intervento sia adiacente ad un'area retinata in violetto, ovvero aree "industriali di interesse regionale".

3.4 Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), approvato con decreto del Presidente della Regione del n. 0111/Pres. del 24 aprile 2018, in attuazione al Codice dei beni culturali e del paesaggio e della Convenzione europea del paesaggio, è lo strumento finalizzato principalmente a salvaguardare e gestire il territorio nella sua globalità, integrando la tutela e la valorizzazione del paesaggio nei processi di trasformazione territoriale. Il 21 marzo 2023 è stata approvata la **1° Variante al PPR** con decreto del Presidente della Regione del n. 060/Pres. del 21 marzo 2023.

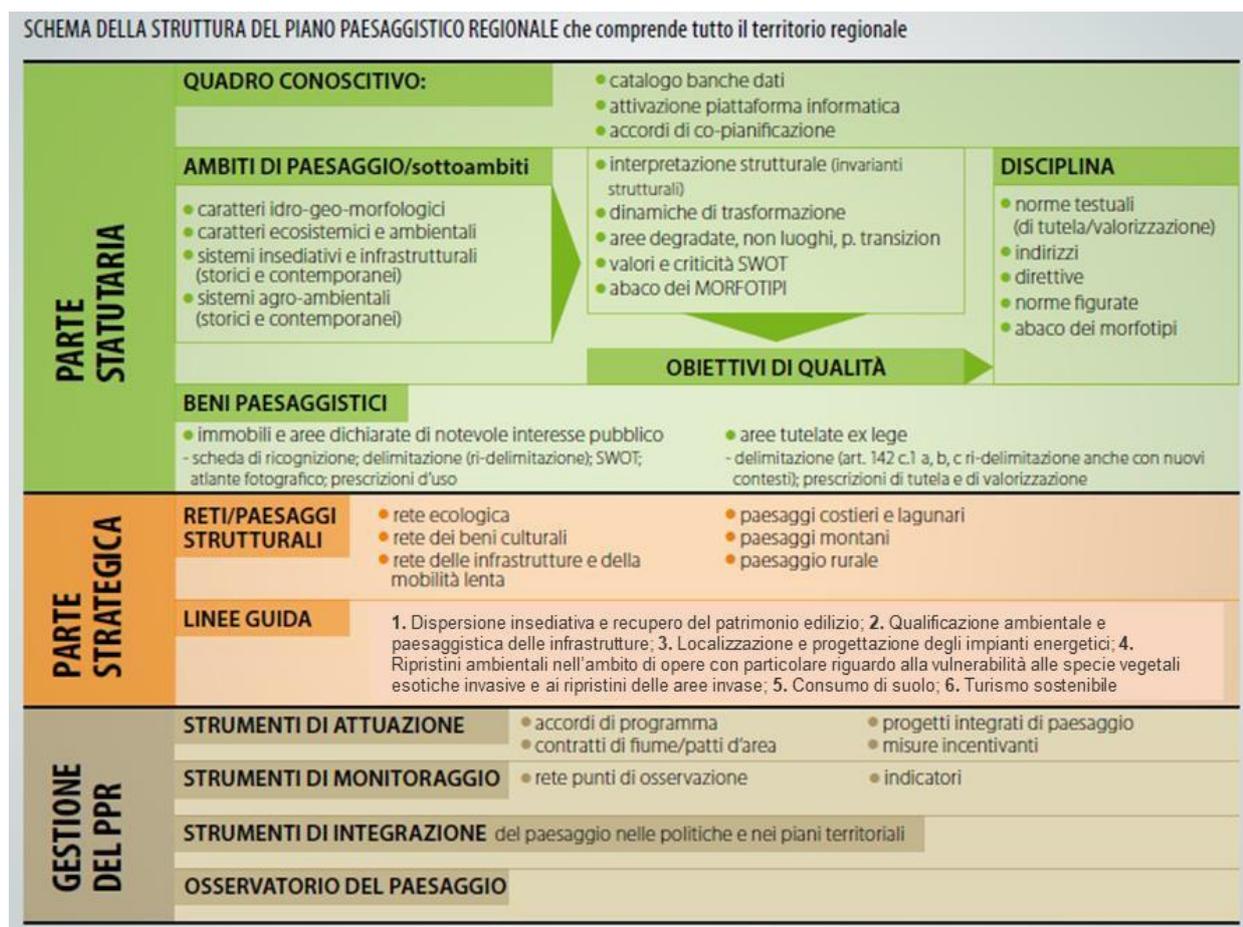


Figura 3-17 Schema della struttura e articolazione del PPR

Il PPR è articolato in tre parti principali:

- la **"Parte statutaria"**, ove sono sviluppati i contenuti relativi al Quadro conoscitivo, agli Ambiti di paesaggio (articolo 135 del D.Lgs 42/2004) relazionati agli obiettivi di qualità e alla loro disciplina, nonché ai Beni paesaggistici (articoli 134 e 143 del D.Lgs 42/2004), ossia immobili e aree dichiarati di notevole interesse pubblico, aree tutelate per legge, ulteriori immobili e aree individuati dal PPR;
- la **"Parte strategica"**, che analizza e disciplina le Reti e i Paesaggi strutturali. Le Linee guida ivi definite sono state declinate in modo più articolato rispetto allo schema iniziale e la loro elaborazione è stata rimandata durante la fase attuativa del PPR;
- la **"Gestione del PPR"**, riconoscibile nelle NTA, che a sua volta disciplina gli Strumenti di attuazione, gli Strumenti di monitoraggio e gli Strumenti di integrazione del paesaggio nelle politiche e nei piani territoriali e l'Osservatorio del paesaggio.

L'articolo 13, comma 6 delle Norme tecniche di attuazione (NTA) del PPR prevede che gli strumenti urbanistici attuativi, le loro varianti e le **varianti agli strumenti urbanistici generali**, ivi compresi quelli derivanti da accordi di programma, all'interno dei quali ricadono beni paesaggistici, **sono approvati solo se adeguati o conformi agli obiettivi di qualità, agli indirizzi e alle direttive del PPR**, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 145 del Decreto legislativo n. 42/2004. Per la considerazione e la valutazione degli aspetti paesaggistici trattati dalla presente variante urbanistica, **si rimanda alla relazione di adeguamento del PRGC/PRP ai contenuti del PPR**.

Quanto agli obiettivi di qualità, l'articolo 8, comma 5 delle NTA indica che *“gli obiettivi di qualità paesaggistica [...] sono declinati nelle Schede degli Ambiti di paesaggio [...]”*.

Il Quadro conoscitivo

Il quadro conoscitivo del PPR è costituito da una banca dati regionale, implementabile dagli Enti locali e dalle Pubbliche Amministrazioni, che fornisce una panoramica dello stato del territorio (beni paesaggistici, culturali e infrastrutture), della sua qualità e dei suoi valori culturali e paesaggistici, nonché dei processi evolutivi che lo caratterizzano. Il QC individua le seguenti categorie:

- Beni Paesaggistici (corsi acqua, laghi, battigia lagunare e marittima, perimetri parchi e riserve),
- Beni Culturali (immobili di valore culturale, immobili interesse storico artistico architettonico, aree a rischio archeologico),
- Ricognizione Mobilità Lenta,
- Uso suolo,
- Infrastrutture.

L'ambito oggetto di variante ricade nella fascia di rispetto della battigia marittima. Nella porzione di territorio indagata non si segnalano ulteriori beni paesaggistici o culturali. Per quanto riguarda la mobilità lenta, l'ambito portuale oggetto di variante non è interessato da ciclovie e cammini al suo interno. Per quanto riguarda l'Uso del Suolo la zona non presenta particolari tutele come si evince anche dall'estratto riportato. Per quanto riguarda le infrastrutture intese come Barriere potenziali per la RER, l'area è censita come area urbanizzata/antropizzata; non vi sono altri elementi di interesse.



Figura 3-18 Estratto del Quadro Conoscitivo del PPR

La “Parte statutaria”

Di seguito si riporta la tabella degli **obiettivi del PPR per la parte statutaria**.

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI	
OG1	Assicurare che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto, salvaguardato, pianificato e gestito in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che lo costituiscono (D.Lgs. 42/2004, art. 135,c.1) coinvolgendo i soggetti e le popolazioni interessate. (Dagli obiettivi di sostenibilità)	OS1.1	Definizione del quadro conoscitivo regionale.
OG2	Delimitare gli ambiti di paesaggio, riconoscendo gli aspetti, i caratteri peculiari e le caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale. (D.Lgs. 42/2004, art. 135, c.2)	OS2.1	Definizione del quadro conoscitivo degli ambiti di paesaggio.
		OS2.2	Definizione del quadro interpretativo degli ambiti di paesaggio.
		OS2.3	Delimitazione degli ambiti di paesaggio.
		OS2.4	Riconoscimento dei caratteri paesaggistici essenziali degli ambiti di paesaggio
OG3	Predisporre per ciascun ambito di paesaggio specifiche normative d'uso finalizzate a riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che il paesaggio esprime, attribuendo adeguati obiettivi di qualità. (D.Lgs. 42/2004, art. 135, c. 3 e 131, c. 4)	OS3.1	Attribuzione degli obiettivi di qualità.
		OS3.2	Per ciascun ambito i piani paesaggistici definiscono apposite prescrizioni e previsioni ordinate in particolare: a) alla conservazione degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni paesaggistici sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi, nonché delle esigenze di ripristino dei valori paesaggistici (D.Lgs. 42/2004, art. 135, c. 4).
		OS3.3	Per ciascun ambito i piani paesaggistici definiscono apposite prescrizioni e previsioni ordinate in particolare: b) alla riqualificazione delle aree compromesse o degradate (D.Lgs. 42/2004, art. 135, c. 4).
		OS3.4	Per ciascun ambito i piani paesaggistici definiscono apposite prescrizioni e previsioni ordinate in particolare: c) alla salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche degli altri ambiti territoriali, assicurando, al contempo, il minor consumo del suolo (D.Lgs. 42/2004, art. 135, c. 4).
		OS3.5	Per ciascun ambito i piani paesaggistici definiscono apposite prescrizioni e previsioni ordinate in particolare: d) alla individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio, in funzione della loro compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati, con particolare attenzione alla salvaguardia dei paesaggi rurali e dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO (D.Lgs. 42/2004, art. 135, c. 4).

Figura 3-19 Struttura degli obiettivi per la parte statutaria del PPR

Il PPR riconosce le componenti paesaggistiche attraverso due livelli di approfondimento fondamentali:

1. a scala generale omogenea con riferimento agli "**ambiti di paesaggio**" (ai sensi dell'articolo 135 del Codice);
2. a scala di dettaglio finalizzato al riconoscimento dei "**beni paesaggistici**" (ai sensi degli articoli 134 e 143 del Codice) includendo: immobili e aree dichiarati di notevole interesse pubblico; aree tutelate per legge; ulteriori contesti individuati dal piano.

Sulla scorta di quanto sopra, la parte statutaria del PPR individua i seguenti elementi:

- Ambiti di paesaggio;
- Beni paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004, art. 136 (immobili e aree di notevole interesse, perimetri beni tutelati, cavità naturali, articolazione paesaggi beni tutelati), art. 142 (territori costieri, laghi, fiumi torrenti e corsi d'acqua, montagne oltre 1.600 m slm, ghiacciai e circhi glaciali, parchi e riserve naturali nazionali o regionali, territori coperti da foreste e boschi, università agrarie e usi civici, zone umide, zone interesse archeologico);

- Aree compromesse e degradate;
- Morfotipi;
- Ulteriori contesti: Alvei, Alberi monumentali e notevoli, Immobili decretati e Aree di interesse archeologico.

L'ambito del Porto di Trieste rientra nell'**ambito di paesaggio n. 11 "Carso e costiera orientale"**, entro il quale è ricompresa tutta l'area triestina. Per l'approfondimento relativo alle caratteristiche paesaggistiche, ecologiche, socio-culturali ed economiche dell'ambito di paesaggio si rimanda alla lettura della Scheda d'ambito di paesaggio relativa.

Per quanto riguarda la presenza di beni paesaggistici tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004, art. 142 viene riconosciuto il rispetto della battigia marittima per i **"territori costieri"** compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, cui è dedicato l'articolo 21 della NTA del PPR (Art. 142, lett. a) del D.Lgs 42/2004). L'area oggetto di variante è parzialmente interessata anche da una striscia di terreno tutelata per la presenza di **"territori coperti da foreste e boschi"**, secondo quanto stabilito dal l'articolo 28 della NTA del PPR (Art. 142, lett. g) del D.Lgs 42/2004). Si segnala infine che l'area non ricomprende Aree compromesse e degradate, né ulteriori contesti paesaggistici.



Figura 3-20 Estratto della Parte Statutaria del PPR

La “Parte strategica”

Di seguito si riporta la tabella degli **obiettivi del PPR per la parte strategica**.

OBIETTIVI GENERALI DI PIANO		OBIETTIVI SPECIFICI DI PIANO	
OG1	Mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il proprio patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della loro identità. (Convenzione europea paesaggio 2000)	OS 1.1	Assicurare il rispetto delle diversità storico-culturali presenti sul territorio regionale. (Nuova strategia UE sviluppo sostenibile 2006)
		OS 1.2	Favorire la cooperazione transfrontaliera a livello locale e regionale. (Convenzione-quadro europea del 21 maggio 1980 sulla cooperazione transfrontaliera delle collettività o autorità territoriali)
		OS 1.3	Definire e realizzare le politiche sul paesaggio anche attraverso il coinvolgimento delle comunità. (Convenzione europea paesaggio 2000)
OG2	Proteggere, conservare e migliorare i patrimoni naturali, ambientali, storici e archeologici, gli insediamenti, e le aree rurali per uno sviluppo sostenibile di qualità della regione. (Elementi per una strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici 2013) (7° PAA 2013) (Convenzione europea paesaggio 2000) (Programma di governo)	OS 2.1	Integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e di settore. (Convenzione europea paesaggio 2000)
		OS 2.2	Indirizzare verso idonee politiche di conservazione, comprendendo la valenza storica, culturale, estetica ed ecologica del patrimonio naturale e storico-culturale. (Elementi per una strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici 2013)
		OS 2.3	Indirizzare verso la riqualificazione del patrimonio ambientale e storico-culturale, garantendone l'accessibilità, e proteggere e rigenerare il patrimonio edilizio esistente. (Strategia azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia 2002) (Piano della prestazione della PA)
		OS 2.4	Conservare la bellezza ed il valore ricreativo del paesaggio naturale e rurale. (Protocollo "agricoltura di montagna" - Convenzione delle Alpi)
		OS 2.5	Gestire secondo principi di precauzione il patrimonio naturalistico e culturale. (Strategia paneuropea della diversità biologica e paesaggistica) (Sofia, 25 ottobre 1995).
		OS 2.6	Proteggere il patrimonio architettonico, quale elemento essenziale dell'assetto del territorio. (Convenzione del Consiglio d'Europa per la salvaguardia del patrimonio architettonico d'Europa (Granada, 3 ottobre 1985))
OG3	Contrastare la perdita di biodiversità e di servizi ecosistemici. (Strategia ambientale tematica UE – Ambiente urbano 2005) (Millennium Ecosystem Assessment, 2005) (Agenda territoriale dell'Unione europea 2020, 2011)	OS 3.1	Integrare gli obiettivi in materia di conservazione biologica e di uso durevole delle risorse in tutti i settori attinenti. (Strategia paneuropea della diversità biologica e paesaggistica) (Sofia, 25 ottobre 1995))
		OS 3.2	Superare la frammentazione degli habitat e salvaguardare o ripristinare la connettività ecologica; migliorare la resilienza degli ecosistemi e di conseguenza assicurare la continuità nella fornitura di servizi ecosistemici. (7° Piano d'azione europeo per l'ambiente 2013)
		OS 3.3	Preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi connessi all'agricoltura e alla silvicoltura, assicurando la continuità nella fornitura di servizi ecosistemici. (dal progetto adottato di PSR 2014-2020)
		OS 3.4	Promuovere l'interconnessione alla rete nazionale e transfrontaliera di aree protette, biotopi e altri beni ambientali. (Protocollo "Protezione della natura e tutela del paesaggio", Convenzione delle Alpi)
OG4	"Consumo zero del suolo". (Strategia azione ambientale per lo sviluppo	OS 4.1	Promuovere il buon utilizzo dei beni comuni. (Programma di governo)

Figura 3-21 Struttura degli obiettivi per la parte strategica del PPR (parte 1 di 2)

OBIETTIVI GENERALI DI PIANO		OBIETTIVI SPECIFICI DI PIANO	
	sostenibile in Italia 2002) (Strategia ambientale tematica UE – Ambiente urbano 2005) (Programma di governo) (Piano della prestazione della PA) (Strategia tematica per la protezione del suolo, 2006)	OS 4.2	Perseguire la strategia del "costruire sul costruito". (Programma di governo)
		OS 4.3	Indirizzare la pianificazione locale verso l'obiettivo di impedire la perdita definitiva di ulteriori porzioni di terreni agricoli. (Programma di governo)
		OS 4.4	Perseguire il mantenimento degli spazi non antropizzati/aree naturali che possono svolgere funzione di "pozzo di assorbimento del carbonio ed altri servizi ecosistemici". (7° Piano d'azione europeo per l'ambiente 2013) (Millennium Ecosystem Assessment, 2005)
		OS 4.5	Promuovere il ripristino dei suoli compromessi (Protocollo "Difesa del suolo", Convenzione delle Alpi)
OG 5	Conservare la diversità paesaggistica contrastando la tendenza all'omologazione dei paesaggi. (Strategia Nazionale per la Biodiversità 2010)	OS 5.1	Gestire in modo sostenibile i paesaggi costieri e lagunari, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione. (7° Piano d'azione europeo per l'ambiente 2013)
		OS 5.2	Gestire in modo sostenibile i paesaggi montani, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		OS 5.3	Gestire in modo sostenibile i paesaggi rurali, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		OS 5.4	Gestire in modo sostenibile i beni paesaggistici e gli altri paesaggi, così come riconosciuti negli ambiti di paesaggio, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
OG 6	Tutela e valorizzazione paesaggistica delle reti e delle connessioni strutturali regionali, interregionali e transfrontaliere. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)	OS 6.1	Integrare e sviluppare la rete ecologica della regione con gli elementi strutturanti del paesaggio. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		OS 6.2	Riconoscere e connettere le categorie dei beni culturali strutturanti il territorio regionale. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		OS 6.3	Riconoscere la rete delle infrastrutture in funzione della compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		OS 6.4	Riconoscere, consolidare e sviluppare la rete della mobilità lenta della regione. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		OS 6.5	Favorire la costituzione di reti interregionali e transfrontaliere per la gestione del paesaggio. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014) (Convenzione europea del paesaggio 2000)
OG 7	Indirizzare i soggetti operanti a vari livelli sul territorio alla considerazione del paesaggio nelle scelte pianificatorie, progettuali e gestionali. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)	OS 7.1	Elaborare specifiche linee guida per la considerazione del paesaggio nelle seguenti tematiche: territorio, infrastrutture, energia, turismo. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)

Figura 3-22 Struttura degli obiettivi per la parte strategica del PPR (parte 2 di 2)

La parte strategica, per sua impostazione metodologica e di contenuti è strutturata su tre reti strategiche: la rete dei beni culturali, la rete della mobilità lenta e la rete ecologica.

La porzione di territorio del Porto di Trieste oggetto di variante non è interessata da particolari prescrizioni relative alla parte strategica. Non si segnalano beni immobili di valore culturale. Per quanto riguarda la rete della mobilità lenta, questa porzione del territorio triestino appare già ben strutturata considerando che l'ambito del Porto di Trieste oggetto di variante non è interessato da ciclovie e cammini al suo interno. Come si evince dall'immagine sotto riportata, non vi sono particolari indicazioni infine per la rete ecologica.



Figura 3-23 Estratto della Parte Strategica del PPR

3.5 Piano Territoriale Infraregionale (PTI) Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT)

Il Piano Territoriale Infraregionale dell'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT)¹ ha per oggetto l'attuazione della **zona di competenza EZIT riguardante le aree ricomprese nel territorio dei Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle** così come individuata dal perimetro definito nelle tavole di progetto del Piano (individuazione cartografica effettuata in sede di LR 25/2002 così come modificata dall'Art.22 della LR 12/2003). Il PTI è redatto ai sensi dall'art.14 della LR 5/2007 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio) ed ha i contenuti previsti dall'Art.13 del D.G.Reg. 25/3/2008 n. 086/Pres. recante Regolamento di attuazione della parte I urbanistica della LR 5/2007. L'attuazione del PTI avviene a cura dell'EZIT, in virtù delle funzioni statutarie e della LR 25/2002 (modificata ai sensi dall'art.22 della LR 12/2003) al quale è demandata la programmazione, la realizzazione e la gestione degli interventi previsti dal Piano, sia direttamente sia in accordo con altri soggetti pubblici e privati.

L'attuazione del PTI interessa otto obiettivi suddivisi in tre livelli di intervento:

1. Livello urbanistico-infrastrutturale (U)
 - U1 - Riorganizzazione e riqualificazione del sistema produttivo esistente
 - U2 - Incremento del livello di utilizzo del territorio
 - U3 - Completamento e razionalizzazione del sistema infrastrutturale
2. Livello economico (E)
 - E1 - Facilitazione dello sviluppo di possibili sinergie interne al sistema produttivo
 - E2 - Miglioramento del livello di competitività del comprensorio EZIT
3. Livello paesaggistico-ambientale (A)
 - A1 - Creazione di un sistema di controllo e certificazione ambientale del sistema produttivo
 - A2 - Integrazione del sistema di regole con gli obiettivi di sostenibilità ambientale
 - A3 - Qualificazione/riqualificazione dei progetti di intervento

La cartografia di piano UO01 "Zonizzazione Destinazione d'uso del suolo ed edifici" classifica l'area interessata dalla variante come "Zona portuale d'interesse regionale, di tipo L1a" ovvero zone per traffici portuali, in simbiosi con le L1b - zone per attività portuali-industriali nelle immediate zone limitrofe o nei distretti industriali adiacenti. In tale zona 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 (vedi art. 9.1 delle NTA), in linea con quanto previsto dalla realizzazione del nuovo Molo VIII ed annesso aree movimentazione container.

¹ EZIT fa parte dell'Ente Infrastrutturazione del Nord-Est (EINE), nato nel 1999 per volontà di 4 soci fondatori: il Consorzio Z.I.P. di Padova, il Consorzio Z.A.I. di Verona, il Consorzio Aussa Corno di Udine ed il Consorzio Industriale di Monfalcone. Include le principali realtà industriali e logistiche di Veneto e Friuli Venezia Giulia arrivando a rappresentare un territorio di 5000 ettari e 5000 aziende. Oggi, le principali attività si concentrano sullo sviluppo di iniziative di partnership a livello nazionale ed internazionale, a supporto dei sistemi produttivi e delle aree logistiche che ne fanno parte, come l'Autorità Portuale di Trieste, il Consorzio per la Zona Industriale e il Porto Fluviale di Padova, il Consorzio Zona Agricolo Industriale di Verona e l'Ente Zona Industriale di Trieste.

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

Il Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile, determinare e gestire i diversi usi del mare, identificando i conflitti che tali usi possono generare. Tale strumento di pianificazione ha quindi il ruolo di analizzare e organizzare la distribuzione spaziale e temporale delle attività antropiche nelle zone marittime al fine di conseguire obiettivi economici, ambientali e sociali. Sotto il profilo giuridico, fornisce 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. Nel caso di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia contribuisce alla pianificazione dell'area marittima "Mare Adriatico", con particolare riferimento alla sub-area antistante le coste regionali (sub-area A/I).

Rapporto tra PGSM e PRP

Il Piano ha 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 confluirci" (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 42/2004). Sotto il profilo territoriale, il PGSM esclude dal proprio ambito pianificatorio le acque che rientrano negli ambiti portuali amministrati da Autorità di sistema portuale. Dall'altro lato, l'articolo 5, comma 3 del D.Lgs 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.

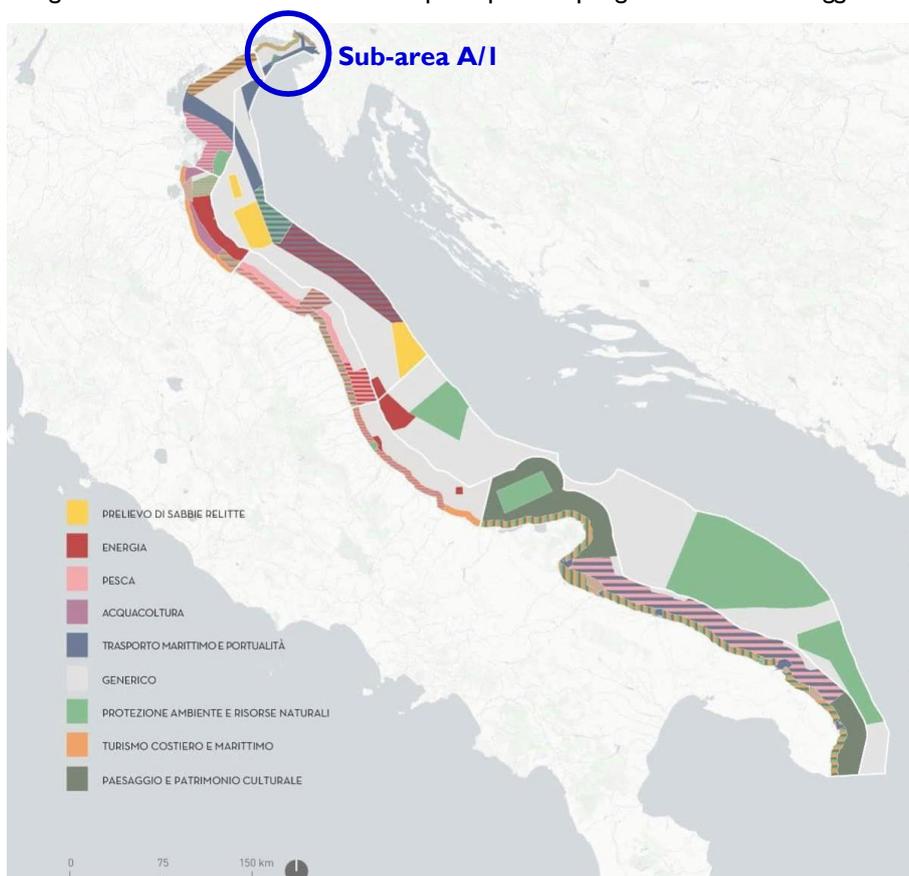


Figura 3-24 Sub-area A/I del Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM)

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.

Nell’immagine seguente sono rappresentati i principali usi legati alle attività marittime in essere nell’area triestina: 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.



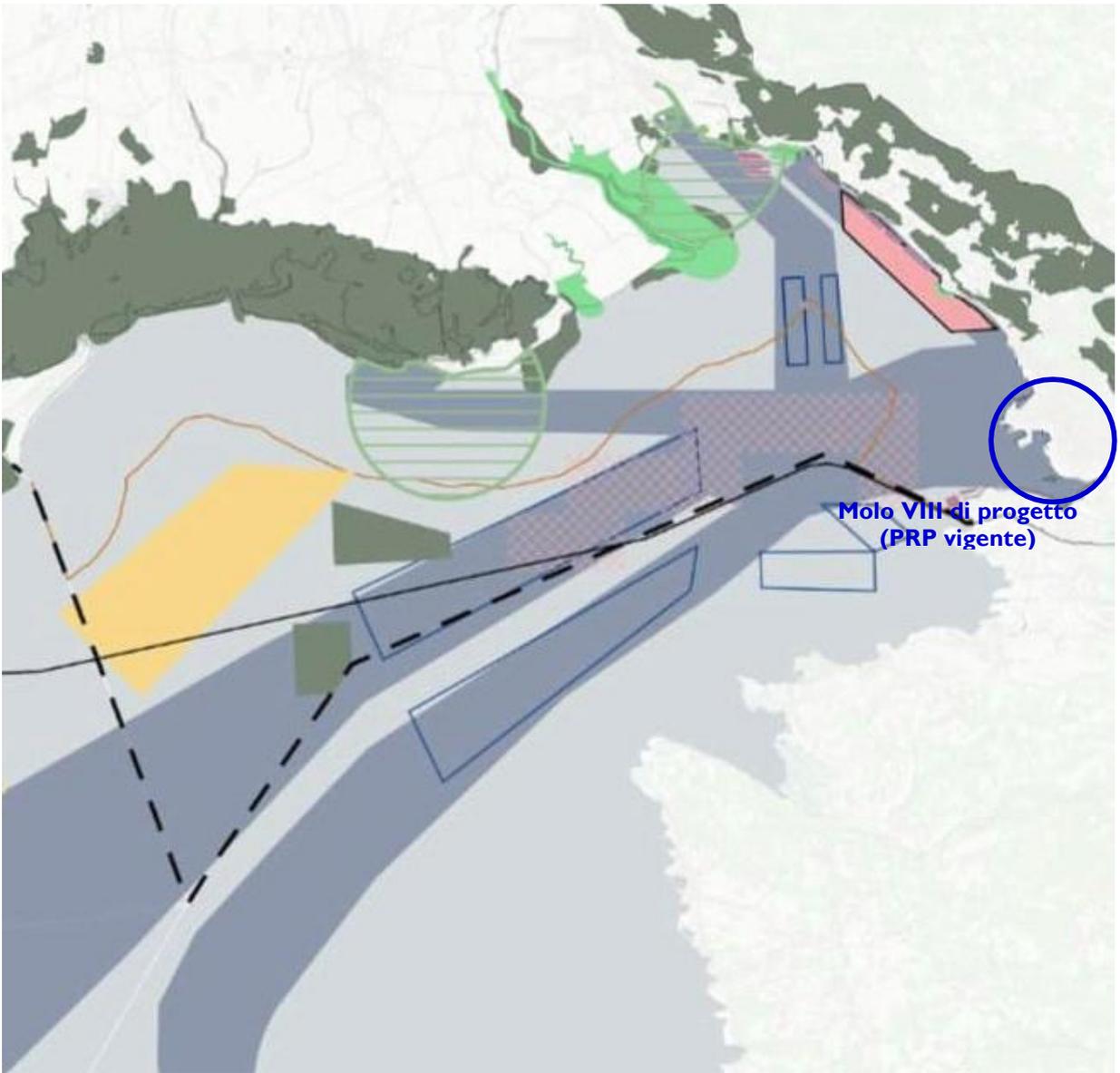
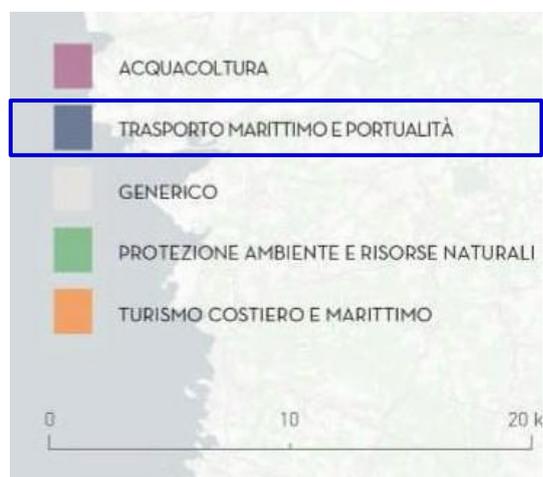


Figura 3-25 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area A11 (PGSM)

Obiettivi specifici

Il Piano di Gestione dello Spazio Marittimo fornisce degli obiettivi per la pianificazione di attività terrestri rilevanti per l'interazione terra-mare:

1. 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.
2. Individuare aree a mare e aree conterminate 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.
3. 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).
4. 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.
5. Acquacoltura: Favorire il mantenimento delle attività di acquacoltura marina e lagunare.
6. 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;
7. 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



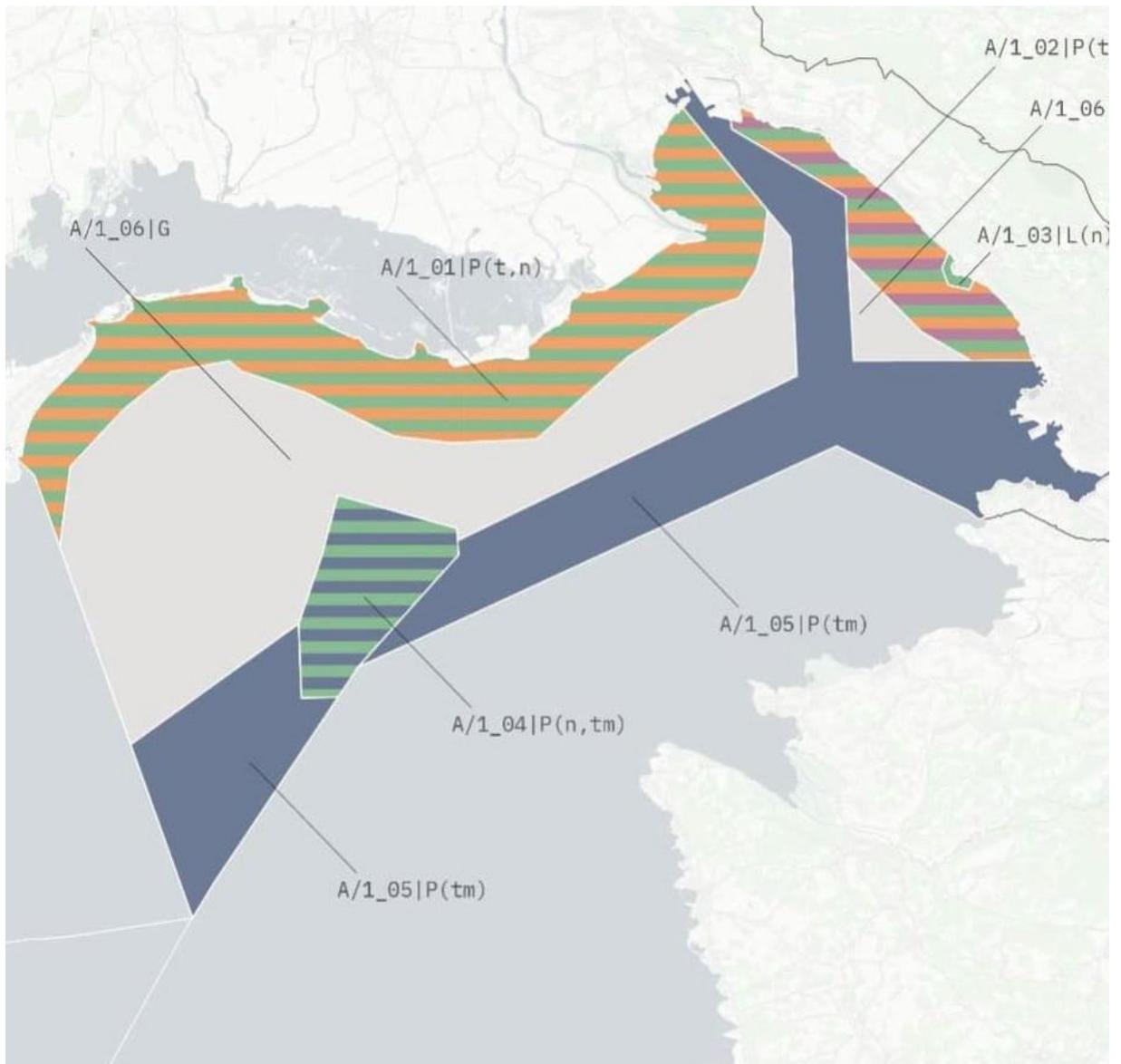


Figura 3-26 Unità di Pianificazione individuate per la sub-area A/I (PGSM)

3.7 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

La Direttiva 2007/60/CE all'art. 1 individua come scopo principale, l'istituzione di un quadro per la **valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni** volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche connesse con le alluvioni all'interno della Comunità. Ai sensi dell'art. 7 il **Piano di Gestione del Rischio Alluvioni** è lo strumento di attuazione della Direttiva per ogni distretto idrografico e sviluppa sostanzialmente i seguenti elementi:

1. definizione da parte degli Stati Membri degli **obiettivi appropriati per la gestione dei rischi di alluvioni** ponendo l'accento sulla riduzione delle potenziali conseguenze negative che un simile evento potrebbe avere per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e l'attività economica e, se ritenuto opportuno, su iniziative non strutturali e/o sulla riduzione della probabilità di inondazione;
2. adozione di **misure** per il raggiungimento dei suddetti obiettivi;
3. considerazione degli **aspetti pertinenti** quali i costi e benefici, la portata della piena, le vie di deflusso delle acque e le zone con capacità di espansione delle piene, come le pianure alluvionali naturali, gli obiettivi ambientali dell'articolo 4 della direttiva 2000/60/CE, la gestione del suolo e delle acque, la pianificazione del territorio, l'utilizzo del territorio, la conservazione della natura, la navigazione e le infrastrutture portuali;
4. considerazione di tutti gli **aspetti della gestione del rischio di alluvioni**, e in particolare la prevenzione, la protezione e la preparazione, comprese le previsioni di alluvioni e i sistemi di allertamento, tenendo conto delle caratteristiche del bacino idrografico o del sottobacino interessato; la promozione di pratiche sostenibili di utilizzo del suolo, il miglioramento di ritenzione delle acque nonché l'inondazione controllata di certe aree in caso di fenomeno alluvionale;
5. individuazione di **misure che**, per la loro portata e il loro impatto, **non aumentano considerevolmente il rischio di alluvioni** a monte o a valle di altri paesi dello stesso bacino idrografico o sottobacino, a meno che tali misure non siano state coordinate e non sia stata trovata una soluzione concordata tra gli Stati membri interessati. Il Piano di gestione del Rischio Alluvioni viene rivisto ogni 6 anni, infatti per il distretto delle Alpi orientali sono stati effettuati gli aggiornamenti riportati nella tabella seguente:

Denominazione	Periodo di riferimento	Data di approvazione
Piano di gestione del Rischio Alluvioni del distretto delle Alpi orientali	2015 - 2021	DPCM 27/10/2016
Primo aggiornamento del Piano di gestione del Rischio Alluvioni del distretto delle Alpi orienta	2021 - 2027	DPCM 01/12/2022

Lo scopo della direttiva viene di fatto perseguito attraverso programmi di misure specificati nel PGRA, che puntano al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni previsti. Il PGRA individua e classifica le aree del territorio in funzione delle diverse **condizioni di pericolosità**, che sono da ritenersi prescrittive e vincolanti:

- F: aree fluviali (Artt. 7 e 10 delle Norme di Attuazione del PGRA);
- P3: aree a pericolosità idraulica elevata (Artt. 7 e 12 delle Norme di Attuazione del PGRA);
- P2: aree a pericolosità idraulica media (Artt. 7 e 13 delle Norme di Attuazione del PGRA);
- P1: aree a pericolosità idraulica moderata (Artt. 7 e 14 delle Norme di Attuazione del PGRA);
- Zone di Attenzione idraulica (Artt. 7 e 9 delle Norme di Attuazione del PGRA);

Dal punto di vista del rischio idraulico, l'area di variante ricade in mare e non presenta aree di pericolosità idraulica.

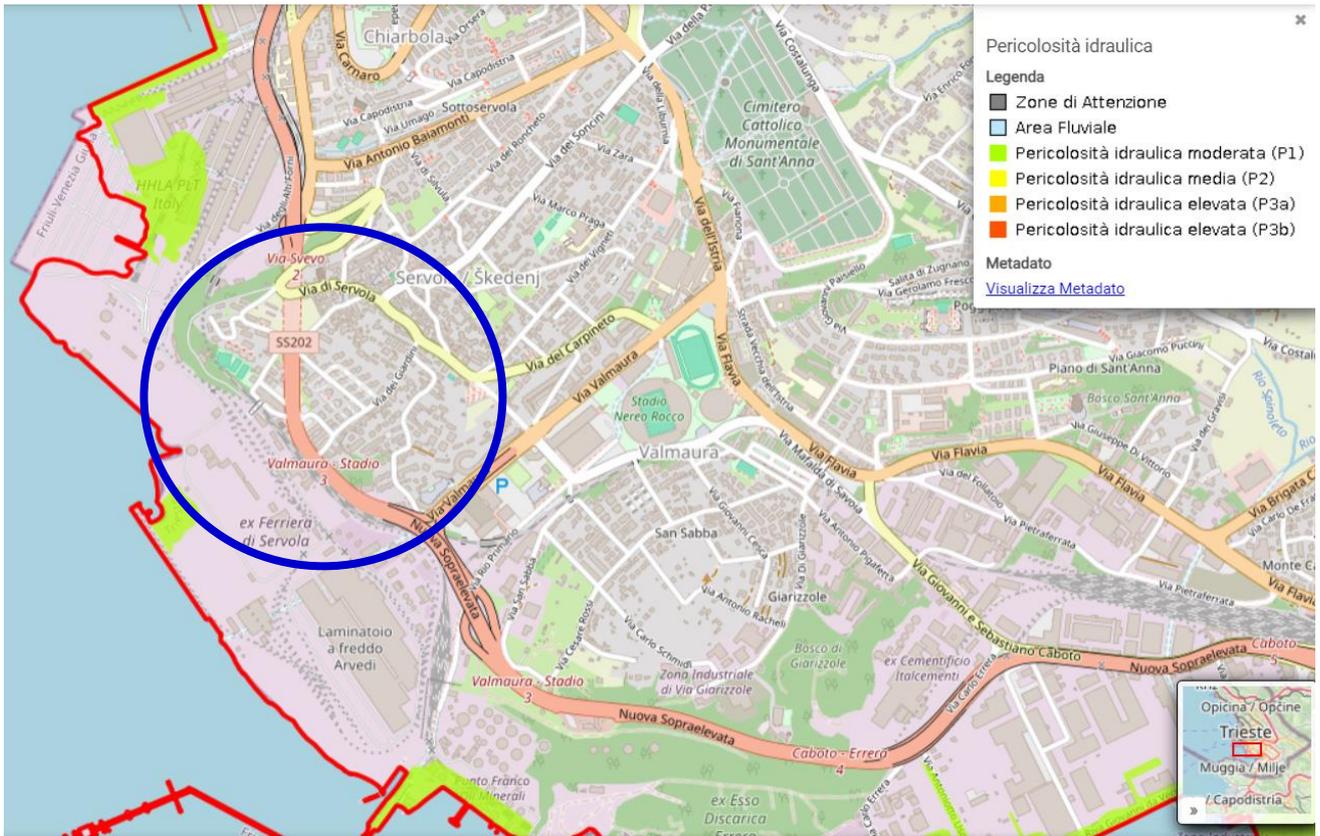


Figura 3-27 Estratto del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (aree di pericolosità idraulica)

4 PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE E PORTUALE VIGENTE

4.1 Piano Regolatore Generale Comune: PRGC di Trieste

Il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste (PRGC) è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 48 dd. del 21 dicembre 2015. Sul BUR n. 18 del 04 maggio 2016 è stato pubblicato, per estratto, l'avviso del decreto del Presidente della Regione, n. 085/Pres. del 26 aprile 2016, che ha confermato l'esecutività della deliberazione consiliare n. 48 di approvazione del nuovo PRGC, disponendo l'introduzione, nel piano stesso, delle modifiche indispensabili al totale superamento delle riserve. Il nuovo PRGC del comune di Trieste è in vigore dal giorno 05 maggio 2016.

Successivamente lo stesso è stato modificato con le seguenti varianti urbanistiche:

- Var. n. 1 | Palazzo Artelli | approvazione con DCC n. 14 del 06/04/2017
- Var. n. 2 | Infrastrutturazione del costone carsico (1 lotto) | approvazione con DCC n. 10 del 29/03/2018
- Var. n. 3 | Variante al PRGC vigente di assestamento di livello comunale anno 2018 | approvazione con DCC n. 36 del 27/07/2018
- Var. n. 4 | Fiera | approvazione con DCC n. 4 del 20/4/2020
- Var. n. 5 | Valorizzazione del patrimonio immobiliare 2019 | approvazione con DCC n. 85 del 16/12/2019
- Var. n. 6 | Riqualificazione dell'Area di Porto Vecchio | approvazione con DCC n. 6 del 26/03/2021
- Var. n. 7 | Collegamento tra la SS 202 ex GVT e il Comprensorio Ospedaliero di Cattinara | In corso
- Var. n. 8 | Piano Particolareggiato del Centro Storico | approvazione con DCC n. 23 del 28/06/2021
- Var. n. 9 | Rifunzionalizzazione dello Scalo di Trieste Campo Marzio | approvazione con DCC n. 72 del 29/12/2021
- Var. n. 10 | Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale – Variante al Piano Regolatore Generale Comunale vigente di livello comunale ai sensi dell'art. 63 sexies della L.R. 5/2007 | approvazione con DCC n. 36 del 26/7/2022
- Var. n. 11 | San Giovanni Quartiere Smart | approvazione con DCC n. 55 del 05/12/2022
- Var. n. 12 | Accesso nord: mobilità sistematica e turistica | In corso
- Var. n. 13 | Impianto di via Orsera 4 | approvazione con DCC n. 51 del 20/11/2023
- Var. n. 14 | Questura di Trieste Ufficio Immigrazione | In corso
- Var. n. 15 | Via Frausin, 7 e via San Francesco, 42 | In corso

Il PRGC di Trieste è composto da tre “Piani”:

1. il **Piano di Area Vasta** che rappresenta lo sfondo interpretativo e programmatico, alla scala del territorio, delle scelte del Piano struttura;
2. il **Piano Struttura** che delinea il quadro di scelte cui la città deve fare riferimento nel lungo periodo;
3. il **Piano Operativo** che risponde alle esigenze della città e dei suoi abitanti e predispone le azioni dei prossimi 15/20 anni in accordo e riferimento con il Piano struttura.

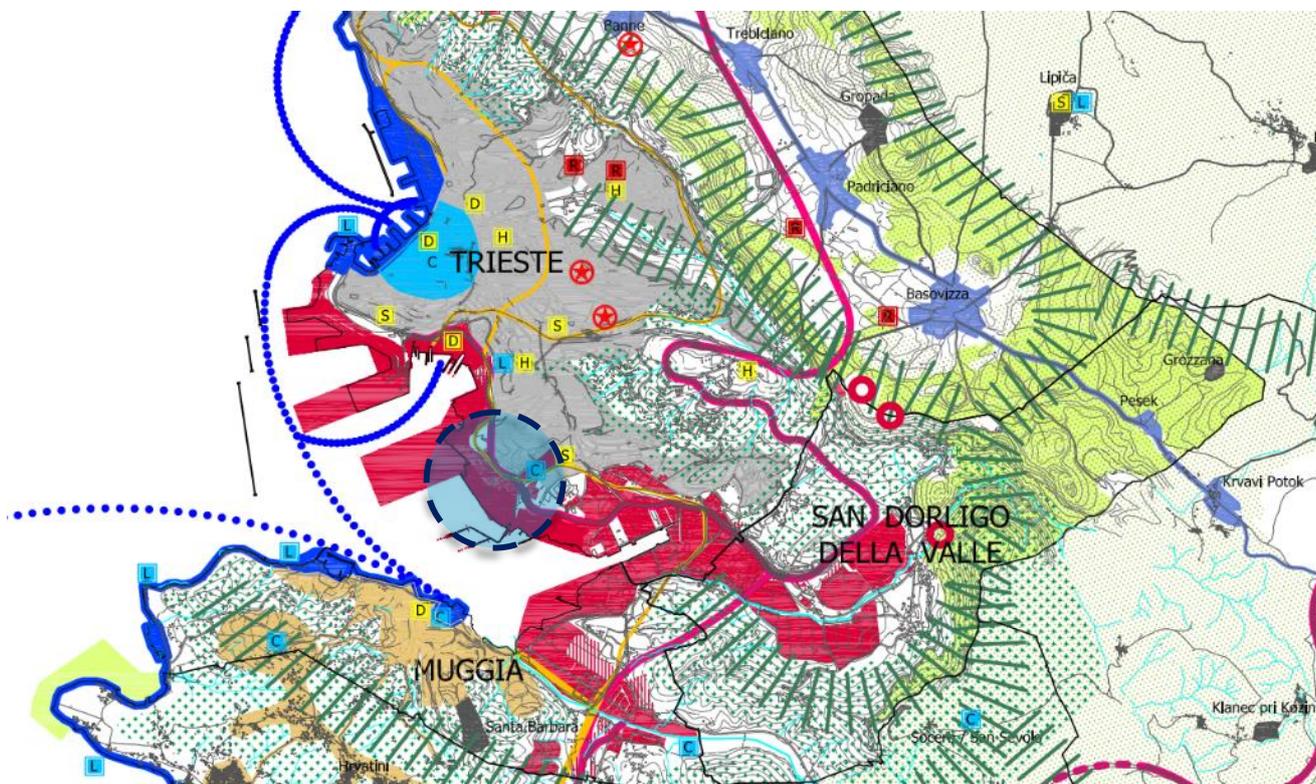


Figura 4-1 Estratto dalla Tav. AV2 “Piano Struttura d’Area Vasta” (PRGC)

L’area di variante è inclusa nei “Poli produttivi, logistici e del grande commercio” (campiture rosse), 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]

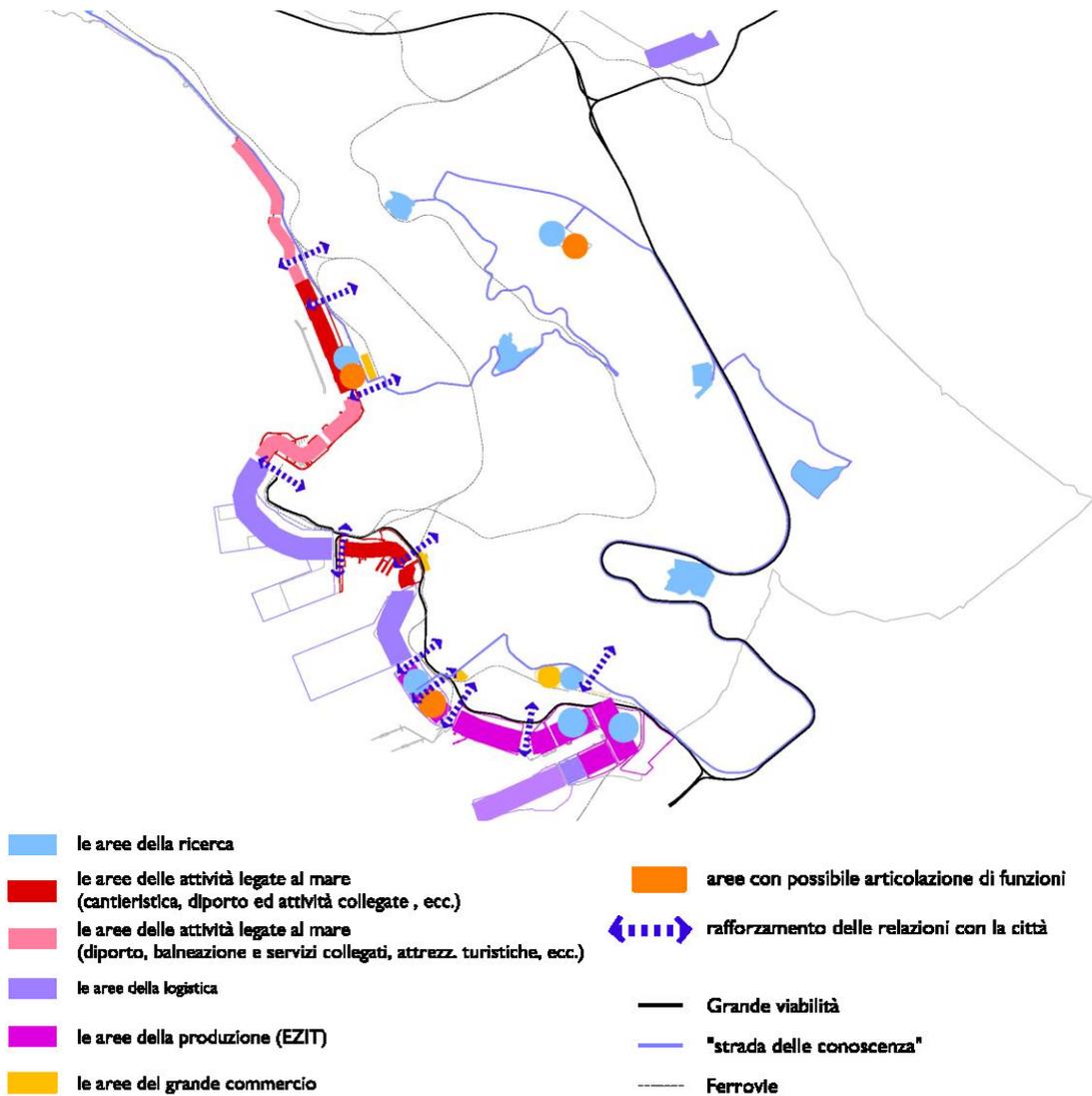


Figura 4-2 La città della conoscenza, della produzione e della logistica – Nuove economie (PRGC)

Le strategie generali, messe a punto per incentivare nuovi percorsi di sviluppo economico, vertono sulla promozione di importanti settori già presenti sul territorio, affidandosi a scelte di natura spaziale e funzionale. Ruolo fondamentale riveste l'apertura delle aree e delle funzioni portuali, nonché delle loro future espansioni, verso attività diversificate, compatibili sia con quelle marittime sia con usi urbani. L'area di variante ricade all'interno di "aree della logistica" e "aree della produzione".



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

D1.1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale

D1.3 - Insiediamenti industriali ed artigianali nel comprensorio ex EZIT

D3 - Insiediamenti industriali ed artigianali

D3a - Attività di trattamento rifiuti

D3b - Zone artigianali di Monte S. Pantaleone

D4 - Attività estrattive

Aree del commercio

Hc - Commerciali destinate a grandi strutture di vendita

H2 - Nuovo commerciale di interesse comunale e comprensoriale

H3 - Commerciale di interesse comunale e comprensoriale

Aree delle attività marittime e della logistica

L1a - Porto nuovo

N1 - Interscambio merci

Aree della ricerca

P - Ricerca scientifica e tecnologica

Figura 4-3 Estratto dalla Tav. PO2 Zonizzazione (PRGC)

Dalla cartografia di Piano Operativo, la zonizzazione classifica l'area di variante prevalentemente come zona "L1a – Porto nuovo", appartenente alle aree destinate alle attività marittime e della logistica. Secondo quanto riportato nell'art. 70 delle NTA in tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali. La zona è soggetta a Piano Regolatore Portuale (PRP) limitatamente alle aree del demanio marittimo, e al Piano Territoriale Infraregionale (PTI), nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale.

4.2 Piano Regolatore Portuale: PRP del Porto di Trieste

Il Piano Regolatore Portuale di Trieste (PRP), redatto ai sensi della Legge 1177/21, nel 1957 costituisce il **primo piano-programma del Porto di Trieste del dopoguerra** e contiene la previsione delle opere da eseguire per assecondare le mutate esigenze del traffico e la relativa necessità di strutture. Il Piano è stato integrato nel corso del tempo attraverso la predisposizione di numerose varianti e sotto-varianti con le quali è stato possibile sopperire alle esigenze in divenire del Porto, conciliandole con le risorse progressivamente disponibili.

La maggior parte delle opere di cui al Piano del 1957 e delle successive varianti sono state realizzate; quelle non realizzate contribuiscono alla definizione dello stato di riferimento dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto.

Nel 2009 l'Autorità Portuale ha avviato il processo di approvazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste ai sensi dell'Art. 5 della Legge 84/1994. Lo strumento è stato adottato dal Comitato Portuale con Deliberazione n. 7 del 14/05/2009 successivamente al conseguimento dell'Intesa con il Comune di Trieste (Deliberazione n. 36 del 27/04/2009) e con il Comune di Muggia (Deliberazione n. 35 del 30/04/2009).

Al fine di garantire una trasformazione dell'infrastruttura sostenibile per il contesto ambientale di riferimento è stato predisposto lo **Studio Ambientale Integrato (SAI)** del nuovo Piano, utile per l'espletamento della procedura integrata VIA/VAS, ai sensi dell'Art. 6, comma 3-ter, del D.Lgs 152/2006 e smi avviata nel 2011. Il suddetto documento è stato preparato sulla base delle indicazioni fornite dal MATTM con nota DVA 2012 8987 del 16/04/2012 conseguente alla valutazione dello Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI).

Caratteristiche del Porto di Trieste

Il Porto di Trieste, collocato nel Golfo di Trieste nel Nord-Est del Mare Adriatico, è un HUB internazionale per i flussi di interscambio terra-mare che interessano il mercato del Centro-Est Europa. Il Porto di Trieste ha natura commerciale ed industriale e per oltre il 50% delle movimentazioni è costituito da petrolio greggio, operato attraverso il Terminale SIOT, che serve la domanda di greggio del centro Europa per mezzo dell'oleodotto TAL.

Allo stato attuale il Porto di Trieste occupa una superficie di circa 17.747.470 mq di cui 14.243.390 mq di specchio acqueo e 3.504.070 mq di aree a terra.

La suddetta posizione geografica gli conferisce un considerevole vantaggio competitivo rispetto ai porti del Nord Europa, ma la strategicità del Porto di Trieste non risiede soltanto nella posizione geografica bensì anche in:

1. Fondali naturali di profondità superiore ai 18 m;
2. Eccellente accessibilità nautica;
3. Ottimi raccordi ferroviari e stradali;
4. Speciale regime di zone franche;
5. Collegamenti oceanici regolari con Cina, India, Estremo oriente effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali.

Il Porto di Trieste si sviluppa in direzione Nord-Sud, dal terrapieno di Barcola a Nord a Punta Ronco a Sud, occupando circa 45 km di costa nell'estremità orientale del Golfo di Trieste. I moli principali, Moli V, VI e VII, sono orientati in direzione Est-Ovest, mentre le infrastrutture di servizio, strade e ferrovia, corrono lungo la costa, anch'esse con andamento Nord-Sud.

Il Porto di Trieste è protetto dalla diga foranea settentrionale, antistante il Porto Franco Vecchio e dalla diga foranea meridionale, diga L. Rizzo, articolata in tre tratti, a protezione del Porto Franco Nuovo e delle restanti aree portuali industriali.

Le banchine si sviluppano per 12.128 m e 47 sono gli ormeggi operativi, di cui:

- 24 per navi convenzionali e multipurpose;
- 11 per navi full-container, Ro-Ro e traghetti;

- 5 attracchi a uso industriale;
- 5 attracchi per petroliere;
- 2 attracchi per grandi navi passeggeri e da crociera.

Le relazioni che intercorrono tra il Porto la Città di Trieste suggeriscono la seguente articolazione dell'infrastruttura in due macro-zone:

1. **Il porto storico (relazione di integrazione)**, che costituisce l'affaccio a mare della Città di Trieste, prossimo alla parte più antica e pregiata della Città stessa. Il porto urbano è destinato prevalentemente a funzioni portuali compatibili, se non addirittura unicamente assimilabili con quelle urbane. Comprende il Porto Franco Vecchio e la zona delle Rive. Il nuovo Piano Regolatore Portuale considera porto storico anche il litorale di Muggia situato nell'estremità Sud-occidentale dell'ambito portuale, estremamente articolato dal punto di vista delle opere a mare ed a terra caratterizzanti, per lo più destinato a funzioni ed attività urbane;
2. **Il porto operativo (relazione di estraneità)** che, per ragioni di operatività e sicurezza interne, non è accessibile alla città, destinato a funzioni portuali commerciali ed industriali. Comprende il Porto Franco Nuovo, l'Arsenale San Marco, lo Scalo Legnami, la Piattaforma Logistica, l'area a servizio della ex-Ferriera di Servola, il Punto Franco Oli Minerali (Terminale SIOT e DCT), l'area ex-Esso, le banchine del Canale Industriale e le strutture portuali della Valle delle Noghere. È accessibile da mare tramite due canali, il Canale Nord e quello Sud, regolamentati tramite Ordinanza n. 08/2006 della Capitaneria di Porto.

L'accessibilità stradale è descritta in relazione ai sei Settori in cui il nuovo PRP ha articolato l'ambito di competenza:

- **Settore 1 | Porto Franco Vecchio**, situato nell'estremità settentrionale dell'ambito portuale, realizzato nell'Ottocento, è struttura a se stante, di elevato valore storico monumentale, attualmente parzialmente utilizzato per attività prevalentemente commerciali. È accessibile da Piazza della Libertà e da Corso Cavour;
- **Settore 2 | Porto Doganale e Rive**, situato in corrispondenza dei luoghi urbani di maggior pregio (es. Piazza dell'Unità). Tra le opere a mare ed a terra che caratterizzano questa zona del Porto di Trieste, figura il Molo Bersaglieri. Le Rive sono impiegate sull'asse viario costiero di Corso Cavour, Riva del Mandracchio, Riva Nazario Sauro, Riva Gulli, Riva Grumula, Via Ottaviano Augusto e Molo Fratelli Bandiera fino all'ingresso al Porto Franco Nuovo;
- **Settore 3 | Riva Traiana e Porto Franco Nuovo**, costituito dalla Riva Traiana, dai Moli V, VI e VII, dalle Rive VI e VII. È accessibile a Nord da Via Ottaviano Augusto, a Sud dalla Grande Viabilità Triestina, direttamente collegata dalla viabilità autostradale;
- **Settore 4 | Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e area della ex Ferriera di Servola**. L'Arsenale San Marco comprende gli edifici storici che ospitano la sede dell'Autorità Portuale e le strutture per la cantieristica e le riparazioni navali – 4 bacini di carenaggio di cui l'infrastruttura di maggiori dimensioni ed utilità è il bacino n. 4, la più moderna vasca (completata negli anni '80 del Novecento). Questa zona è accessibile dalla viabilità urbana, da via Von Bruck e da via d'Alviano. Lo Scalo Legnami, della Piattaforma Logistica e le aree a servizio della ex Ferriera di Servola, ciascuna dotata di imponenti opere a mare ed a terra, sono accessibili da via d'Alviano e da via degli Alti Forni;
- **Settore 5 | Punto Franco Oli Minerali, Canale Navigabile e Valle delle Noghere**. Il Punto Franco Oli Minerali è costituito dal Terminale SIOT, composto da due pontili e dalle relative piattaforme di scarico, collegati tramite tubazioni al parco serbatoi di San Dorligo della Valle, e dai Depositi Costieri di Trieste (DCT), comprendenti il Pontile di San Sabba, il pontile a martello per le bettoline che effettuano il servizio di bunkeraggio nel Porto e le tubazioni di collegamento ai relativi serbatoi. Tale zona è accessibile dalla città, da via Valmaura -via Rio Primario. A sud-est del Punto Franco Oli Minerali si trova l'area ex-Esso, area industriale dismessa, che riveste grande importanza ai fini dello sviluppo del Porto, accessibile da via Caboto – Mancante. Il Canale Navigabile comprende le banchine polifunzionali (Riva da Verrazzano e Riva Cadamosto) al servizio delle attività industriali svolte a tergo. Tale zona è accessibile da via Mancante e via Malaspina;
- **Settore 6 | Litorale di Muggia**, esteso dalla zona dell'ex-Raffineria Aquila, ad ovest, a punta Ronco ad Ovest, comprendente una serie di strutture a mare e a terra destinate per la maggior parte ad attività e funzioni urbane, per la restante parte ad attività produttive (Valle delle Noghere).

Le previsioni del PRP vigente per l'area di variante

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del Porto perseguiti dal Piano, l'ambito portuale è suddiviso in sei Settori portuali, corrispondenti ai sopracitati Settori di accessibilità:

- I. Terrapieno Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio
- II. Porto Doganale e Rive
- III. Riva Traiana e Porto Franco Nuovo
- IV. Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica E Molo VIII ed Area della ex- Ferriera di Servola
- V. Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Delle Noghere
- VI. Litorale di Muggia.

L'area di variante appartiene a quello che viene individuato dal PRP di Trieste come **SETTORE 4**.

La Tav. I "Azzonamento funzionale – Stato Attuale" classifica l'area come appartenente parte alla zona omogena "L.I.3 - Portuale Industriale - Prodotti industriali, artigianali e servizi" e parte alla zona "L.C4 – Portuale Commerciale mista".

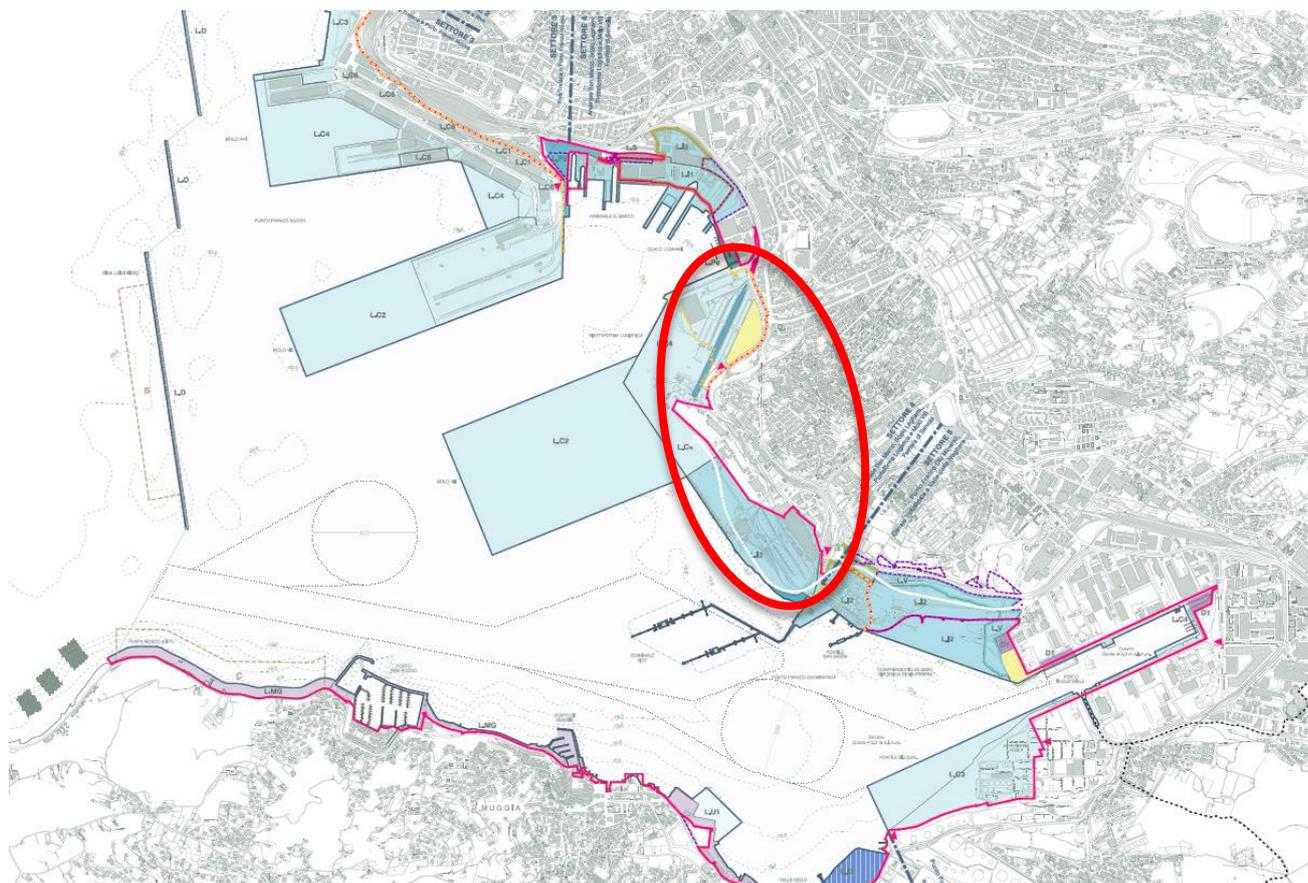


Figura 4-4 Estratto di zoning dalla Tavola 3 "Azzonamento Funzionale – Assetto di Piano" (PRP)

	Zona omogenea portuale L - commerciale C
	LC1 Portuale commerciale - Merci convenzionali
	LC2 Portuale commerciale - Contenitori Lo-Lo
	LC3 Portuale commerciale - Ro-Ro
	LC4 Portuale commerciale - Mista
	LC5 Portuale commerciale - Rinfuse solide
	LC6 Portuale commerciale - Logistica
	Zona omogenea portuale L - Industriale I
	LI1 Portuale industriale - Cantieristica navale
	LI2 Portuale industriale - Prodotti petroliferi o energetici
	LI3 Portuale industriale - Prodotti industriali, artigianali e servizi
	Zona omogenea portuale L - Passeggeri P
	LP1 Portuale passeggeri - Crociere
	LP2 Portuale passeggeri - Traghetti passeggeri e merci
	Zona omogenea portuale L - Pesca professionale Pe
	LPe 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
	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
	Aoche 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
	Portuale
	Accessi / Varchi stradali portuali
	Viabilità ferroviaria esistente
	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

Figura 4-5 Estratto della Legenda della Tavola 3 "Azzonamento Funzionale – AdP" del PRP

5 LA VARIANTE URBANISTICA

5.1 Obiettivi della variante

La presente variante al PRGC va collocata all'interno di un quadro strategico caratterizzato dall'aumento degli scambi commerciali e del traffico marittimo tra l'Estremo Oriente e l'Europa e dall'allargamento ad Est dell'Unione Europea, fattori che hanno rilanciato la **centralità dell'Alto Adriatico** aprendo a Trieste rinnovate possibilità di crescita e sviluppo. Infatti, gli effetti moltiplicatori del Progetto oggetto di variante e le relative potenzialità in termini di capitalizzazione degli effetti economici "stabili" nel lungo periodo sono da ricondurre in un'ottica di rafforzamento della competitività del Sistema a livello europeo ed internazionale. In tale prospettiva, il Porto di Trieste si trova oggi all'interno di una traiettoria di evoluzione geo-economica che interessa la Regione. Tale evoluzione è peraltro recente e resa ancor più rilevante dal fatto che oggi lo stesso sistema logistico del Nord-Europa a guardare con interesse alle opportunità che si schiudono sull'Adriatico Orientale, cosciente del fatto che una fetta sempre più rilevante di flussi e di opportunità (legate in particolare all'Europa Centrale raggiungibile attraverso infrastrutture e servizi ferroviarie ad alta qualità e capacità) potrebbe trovare conveniente passare attraverso una "porta meridionale", anche a fronte dei problemi crescenti dei porti "fluviali" del Nord (congestioni, difficoltà a gestire le super-navi, problemi di regimi fluviali, allontanamento dei baricentri manifatturieri, ecc.).

L'impegno nella realizzazione delle opere d'arte oggetto del presente progetto per il territorio del Mare Adriatico Orientale significa quindi porre le basi per l'attrazione di ulteriori investimenti per lo sviluppo integrato del Sistema e di nuovi flussi logistici, con ricadute economiche e occupazionali sia di breve che di lungo periodo in grado di contribuire a realizzare pienamente le potenzialità del nostro Paese nel ruolo di **"punto di snodo logistico" fra Mediterraneo, Europa ed Estremo Oriente**. Già oggi Trieste è capolinea di collegamenti oceanici regolari e diretti con l'Est, con scali anche in numerosi porti del bacino mediterraneo effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali.

Si evidenzia infine che la linea di indirizzo strategico posta alla base della variante è inserita in un quadro di interventi integrato di ampio respiro, ponendosi in armonia con le diverse iniziative di grande infrastrutturazione promosse dall'AdSP MAO che concorrono tutte a **consolidare e rafforzare costantemente la posizione strategica di Trieste sul mercato europeo ed internazionale**. Tutte le iniziative progettuali, fra le quali spicca *Adriagateway*, sono coerenti con gli obiettivi e le strategie internazionali, le quali sono state elaborate con un lungo lavoro condotto nel solco dei principi guida stabiliti per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche prioritarie del Paese. Tra questi, si segnalano le priorità strategiche e le indicazioni programmatiche contenute nel Rapporto MEF - *"Dieci anni per trasformare l'Italia, Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti"*, allegato al Documento di Economia e Finanza – 2022, Presentato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini.

Pertanto tutte le progettualità previste dalla variante risultano pienamente in linea con le priorità dell'Agenda ONU 2030 per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile così come declinati dal MIT, dal Green Deal e dall'Agenda ONU 2030.

In questo quadro di riferimento complesso e articolato, la cabina di regia dell'AdSP MAO e del Comune di Trieste è connotata da una visione di sviluppo che identifica come **strategia prioritaria il costante potenziamento del paradigma della sostenibilità**, strategia per la quale il rafforzamento della ferrovia costituisce al contempo sia l'elemento distintivo della forza propulsiva del Porto di Trieste che l'ambito chiave per la piena realizzazione delle potenzialità future di crescita dei traffici portuali. Tale strategia generale è declinata nella variante in **obiettivi generali (OG)** e **obiettivi specifici (OS)** che riprendono gli obiettivi e le strategie internazionali e risultano pienamente in linea con le priorità dell'Agenda ONU 2030 per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile così come declinati dal MIT, dal Green Deal e dall'Agenda ONU 2030.

OBIETTIVI GENERALI

- 1) **OG1** | Potenziamento della competitività del sistema logistico-portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di un approccio integrato;
- 2) **OG2** | Miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti;
- 3) **OG3** | Digitalizzazione della catena logistica;
- 4) **OG4** | Riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci.

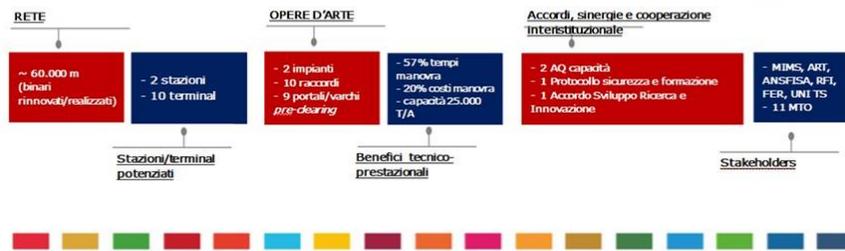
OBIETTIVI SPECIFICI

- 1) **OS1** | Promuovere la sostenibilità ambientale basata sul risanamento e tutela dell'ambiente attraverso lavori di riqualificazione di aree inquinate dismesse, miglioramento delle condizioni di vita, delle prospettive future di lavoro dignitoso con l'adozione di paradigmi produttivi green e valorizzazione del patrimonio storico-culturale del territorio;
- 2) **OS2** | Realizzare opere infrastrutturali integrate in ambito portuale e capitalizzazione del pregresso impegno progettuale promosso dall'AdSP MAO per lo sviluppo dei traffici al fine di aumentare la capacità di inoltro attraverso l'intermodalità ferroviaria, segmento in cui il Porto vanta già una posizione di eccellenza a livello UE con il primato sul territorio nazionale;
- 3) **OS3** | Implementare soluzioni per poter ampliare i bacini di utenza rispondendo anche alle difficoltà derivanti dalla mancanza di spazi di cui soffre il Sistema e risoluzione delle criticità attuali derivanti dai colli di bottiglia ferroviari/stradali che limitano lo sviluppo delle attività logistico-portuali;
- 4) **OS4** | Garantire investimenti infrastrutturali che contribuiscono al potenziamento delle grandi direttrici ferroviarie di lunga distanza del corridoio Mediterraneo e Baltico-Adriatico, in linea con le priorità strategiche a livello europeo e nazionale e oggetto di alcuni dei più rilevanti cantieri a livello europeo, in grado di modificare i tempi e costi dell'inoltro ferroviario a vantaggio specifico dei flussi da e per Trieste;
- 5) **OS5** | Realizzare investimenti infrastrutturali per l'ottimizzazione delle operazioni di controllo e verifica del flusso di merce logistico-portuale da parte dei Soggetti istituzionali preposti.



Figura 5-1 Connessioni intermodali 2022

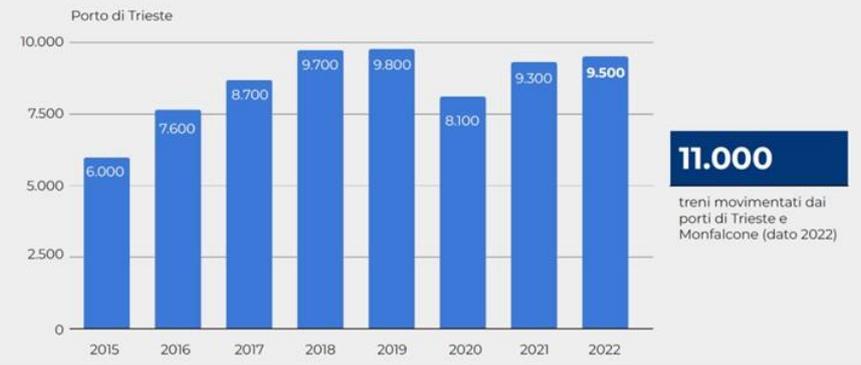
1° porto in Italia per traffico ferroviario



UN ASSET FONDAMENTALE CHE CONTRIBUISCE AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI LUNGO PERIODO SDGs

Energia ed emissioni	Carbon neutral entro il 2050	Target Modal share entro il 2030: 30%	52% modal shift (TEU - 2022); 40% (UTI - 2022) +56% treni (var. 2022/2015) = - 350.000 camion	Sviluppo standard Sicurezza (ANSFISA)	Autorizzazione di Sicurezza come Gestore Infrastruttura (SGS)
-----------------------------	-------------------------------------	--	--	--	--

Andamento del traffico ferroviario



Shift modale

Target UE

Shift modale di traffico ferroviario da raggiungere entro il 2030 e il 2050

anno	Target UE (%)
2030	30%
2050	50%

Porto di Trieste (2022)

Settore container (TEU)

52% ferrovia	48% strada
--------------	------------

Target UE di shift modale 2050 già raggiunto

Unità di Trasporto Intermodale (UTI)

40% ferrovia	60% strada
--------------	------------

Target UE di shift modale 2030 già raggiunto

PORT OF TRIESTE

Figura 5-2 Progetti e riforme promosse dall'AdSP MAO e risultati in linea con priorità internazionali, UE e nazionali nel modello di sviluppo (dati 2015-2022)

5.2 L'individuazione dell'ex ferriera come area logistica portuale multimodale

La variante al PRGC del Comune di Trieste è finalizzata a qualificare l'area portuale a sud di Trieste come **logistica portuale multimodale**. Le opere previste dal progetto derivano da un processo di transizione dell'area del Porto di Trieste, sulla quale insisteva fino a non molti anni fa uno stabilimento siderurgico e che, coerentemente con la programmazione portuale, sarà riconvertito in un polo logistico strategico di estrema rilevanza per la città e che assume un ruolo anche nel sistema della portualità nazionale.

Questo intervento, portando a fattore comune e valorizzando l'intero quadro di progettualità pregresse e dando effettività alle potenzialità di quelle attualmente in corso sul potenziamento delle infrastrutture portuali, riuscirà a ridare nuova vita all'ex area siderurgica con la realizzazione della **Nuova stazione di Servola**, la quale completerà le grandi opere di infrastrutturazione ferroviaria portuale costituendo il cuore dell'intermodalità portuale in raccordo e sinergia con la nuova Stazione di Campo Marzio, riuscendo a garantire uno **snodo autostradale diretto sulla Grande viabilità**, intervento già da anni presente tra le prospettive di realizzazioni strategiche e nelle previsioni programmatiche delle Istituzioni del territorio, e a porre le basi necessarie per il successivo avvio dei lavori del Molo VIII, previsto dal Piano regolatore portuale approvato nel 2016.

Come evidenziato, il Progetto in esame include ambiti di intervento intrinsecamente legati tra loro e complementari ad altre progettualità in corso presso l'AdSP MAO per topografia, funzioni e impatti ambientali i quali concorrono tutti allo **sviluppo sostenibile ed integrato del Sistema portuale** coerentemente con la visione strategica e la vocazione internazionale del Porto di Trieste. In particolare, come già evidenziato, gli ambiti progettuali degli interventi in esame sono contraddistinti da un elevato grado di complessità dato dalla loro numerosità/varietà e dal fatto di essere inseriti in un'ampia area portuale dove operano diversi attori, all'interno ed all'esterno dell'area di competenza dell'Autorità Portuale, con i quali è necessario assicurare un costante coordinamento al fine di garantire la realizzazione delle diverse opere previste nel programma complessivo con il quale si intende potenziare l'insieme delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo.

Alla luce di quanto sopra esposto, al fine di fornire un quadro generale completo degli ambiti di intervento indispensabili per lo sviluppo delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo e dei rispettivi requisiti e specifiche tecniche, la **presente variante comprende in una visione d'insieme** tutti gli interventi di Progetto finanziati a valere sui fondi PNC. Il Progetto è suddiviso in due distinti fascicoli A e B, il primo contenente le opere oggetto della presente variante urbanistica al PRGC del Comune di Trieste, e il secondo contenente invece le opere di sviluppo complessivo, non oggetto di variante urbanistica ma fondamentali per la comprensione del contesto di inserimento.

5.3 L'Intesa tra Autorità Portuale, Regione FVG e CoSELAG

In data 21 novembre 2023 è stata sottoscritta un'Intesa tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana al fine di **coordinare gli strumenti di governo del territorio (il PRGC e il PRP) con il progetto** relativo alla riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola.

5.3.1 Finalità dell'Intesa

La sottoscrizione della suddetta Intesa di cui all'articolo 6, comma 1 bis della LR 5/2007 è finalizzata ad **attivare il percorso che porterà al superamento, della situazione di non conformità delle opere attraverso l'approvazione del PFTE n. 1951 che produce l'effetto di variante urbanistica** al vigente Piano Regolatore del Porto di Trieste e al vigente Piano Regolatore Generale Comunale del comune di Trieste così come previsto dall'articolo 44, comma 4 e dall'articolo 48, comma 5-quater del DL 77/2021. La stipula dell'Intesa si è resa necessaria al fine di poter predisporre la documentazione relativa alle varianti al PRP del Porto di Trieste e al PRGC del Comune di Trieste che consentano, a seguito dell'acquisizione del provvedimento di valutazione di impatto ambientale, alla determinazione conclusiva della conferenza di servizi di produrre l'effetto di variante degli strumenti urbanistici medesimi.

5.3.2 Attività concordate in sede di Intesa

In sede di sottoscrizione dell'Intesa, le parti si sono impegnate a definire per quanto di rispettiva competenza le seguenti attività:

- 1) **riperimetrazione delle aree produttive zone DI-** attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale dell'ambito ex EZIT così come individuato dall'"Allegato n. 1" – Elaborato planimetrico di riperimetrazione delle aree produttive zone DI- attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale dell'ambito ex EZIT L.R. 25/2002, allegato alla presente intesa e costituente aggiornamento parziale dell'Allegato A della L.R. 25/2002;
- 2) **elaborazione dei documenti di variante urbanistica per il PRP e PRGC**, come da elenco allegato a corredo dell'intesa. ("Allegato n. 2 – Elenco elaborati di variante urbanistica a corredo del PFTE n. 1951").

5.3.3 Elenco elaborati delle varianti urbanistiche al PRGC e al PRP concordato in sede di Intesa

Gli elaborati di variante urbanistica a corredo del PFTE di Servola sono stati stabiliti in sede di Intesa e di seguito riportati. In sede di Intesa è stato stabilito che **successivamente alla predisposizione ed all'invio da parte dell'Autorità Portuale degli elaborati di variante al PRGC e al PRP, la Regione e il Comune di Trieste esprimeranno il parere di competenza in relazione alla compatibilità urbanistica** rispetto alle previsioni degli strumenti di pianificazione e alla coerenza con l'assetto del territorio.



ALLEGATO 2 – ELENCO ELABORATI DI VARIANTE URBANISTICA A CORREDO DEL PFTE SERVOLA

Piano Regolatore Generale Comunale:

1. Relazione Generale di variante
2. Piano struttura -rappresentazione per estratto dello stato vigente e di quello di variante -:
 - 2.1. PS1 - Relazione piano struttura
 - 2.2. PS2 - Piano struttura
3. Piano operativo - rappresentazione per estratto dello stato vigente e di quello di variante - :
 - 3.1. PO2 Zonizzazione
 - 3.2. PO3 Schede progetto
 - 3.3. PO4 Servizi e attrezzature collettive
 - 3.4. PO4.1 Relazione sui servizi e reiterazione dei vincoli
 - 3.5. PO5 Relazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa residenziale teorica
 - 3.6. PO6 Ambiti assoggettati a pianificazione attuativa
 - 3.7. PO7 Sistema della mobilità: classificazione e fasce di rispetto
4. Relazione di verifica dell'impatto della variante al P.R.G.C. sulla rete stradale di primo livello
L.R. n. 26/12 art.166 lett. A

Piano Regolatore Portuale:

1. Relazione Generale
2. Studio Preliminare Ambientale
3. Norme Tecniche Attuative
4. Elaborati grafici:
 - 4.1. Regime delle aree
 - 4.2. Azzonamento funzionale - Assetto di Piano - Vigente
 - 4.3. Opere di piano – Assetto di Piano - Vigente
 - 4.4. Viabilità portuale – Assetto di Piano – Vigente
 - 4.5. Azzonamento funzionale - Assetto di Piano - Proposta
 - 4.6. Opere di piano – Assetto di Piano - Proposta
 - 4.7. Viabilità portuale – Assetto di Piano - Proposta
 - 4.8. Dettaglio – scheda progetto 1951

Elaborati comuni agli elaborati di Variante urbanistica:

1. Relazione di adeguamento PPR per PRP e PRGC
2. Dichiarazione di non assoggettabilità a VAS (art. 6 comma 12 D. Lgs. 152) per PRP e PRGC
3. Studio di compatibilità idraulica ai fini dell'invarianza idraulica per PRP e PRGC

Figura 5-3 Estratto Allegato n. 2 dell'Intesa: "Elenco elaborati di variante urbanistica a corredo del PFTE n. 1951"

5.4 Il Progetto che “produce l’effetto di variante” al PRGC e al PRP

Il Progetto è suddiviso in due distinti fascicoli A e B, il primo contenente le opere oggetto delle varianti urbanistiche al PRGC del Comune di Trieste e al PRP del Porto di Trieste, e il secondo contenente invece le opere di sviluppo complessivo, non oggetto di variante urbanistica (in quanto già coerenti con la strumentazione urbanistica) ma fondamentali per la comprensione del contesto di inserimento. Nel presente paragrafo saranno descritte in modo particolare le **opere a terra relative al fascicolo A** oggetto della variante urbanistica. Nella immagine successiva sono riportati gli ambiti del progetto unitario distinti tra il fascicolo A (opere finanziate PNC) e il fascicolo B (opere connesse a mare e a terra da finanziare, non oggetto di variante urbanistica).

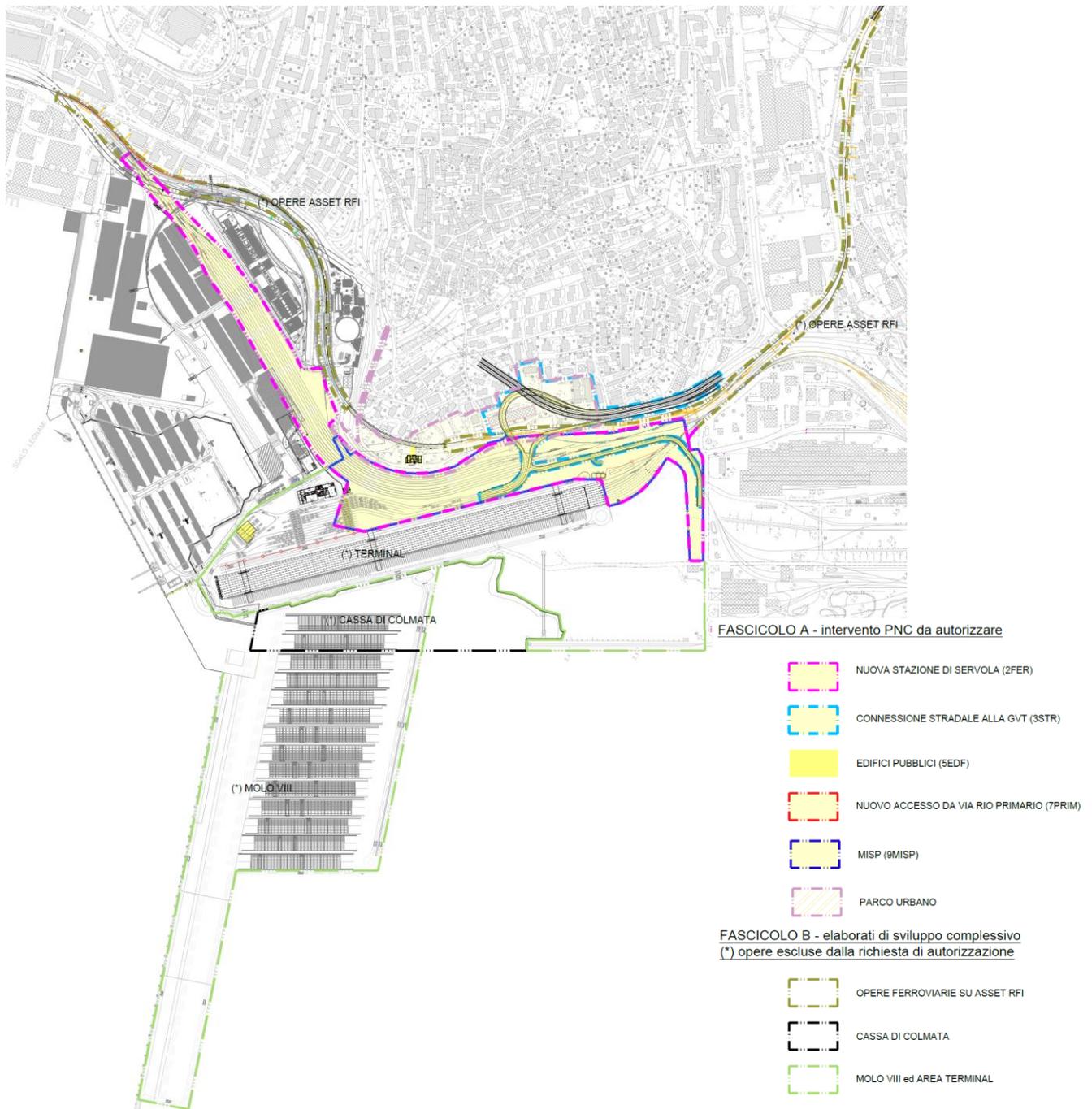
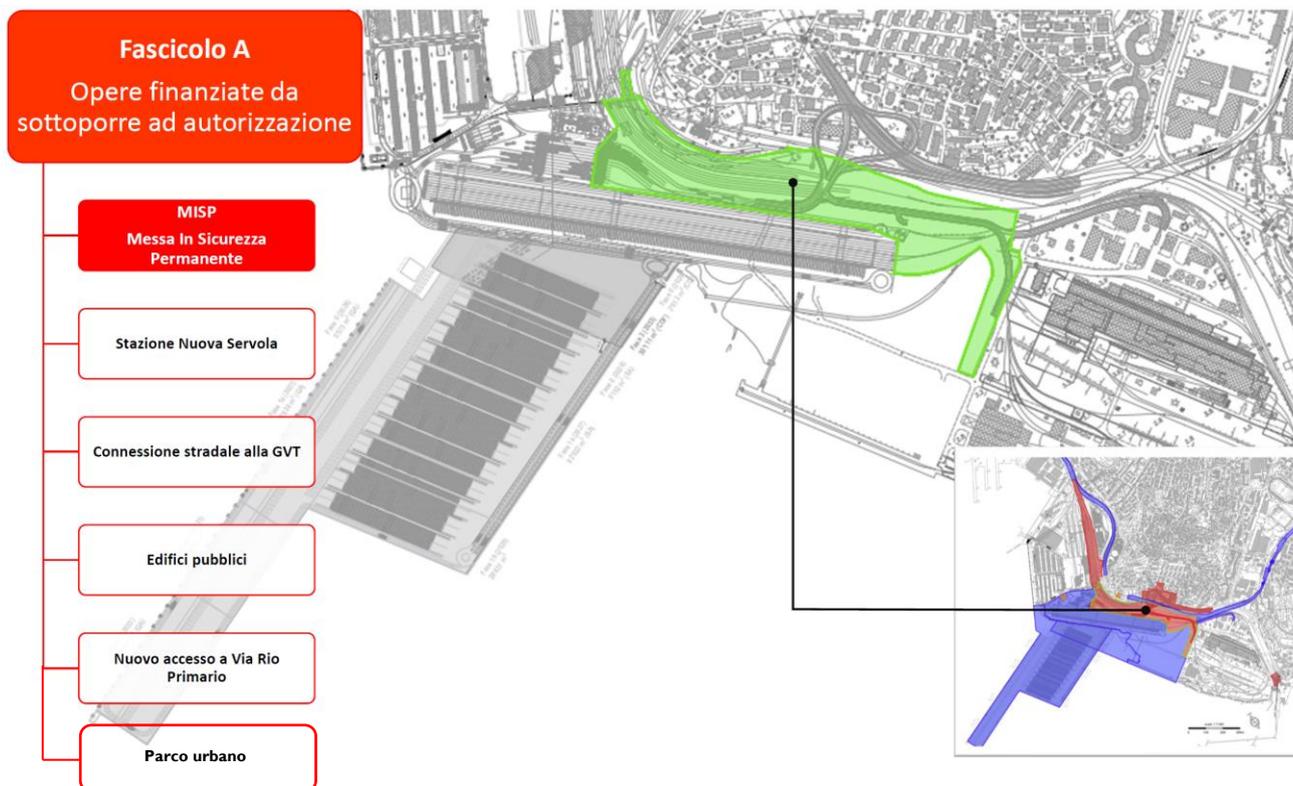


Figura 5-4 Inquadramento degli ambiti progettuali con distinzione in fascicolo A e fascicolo B

Messa in sicurezza permanente

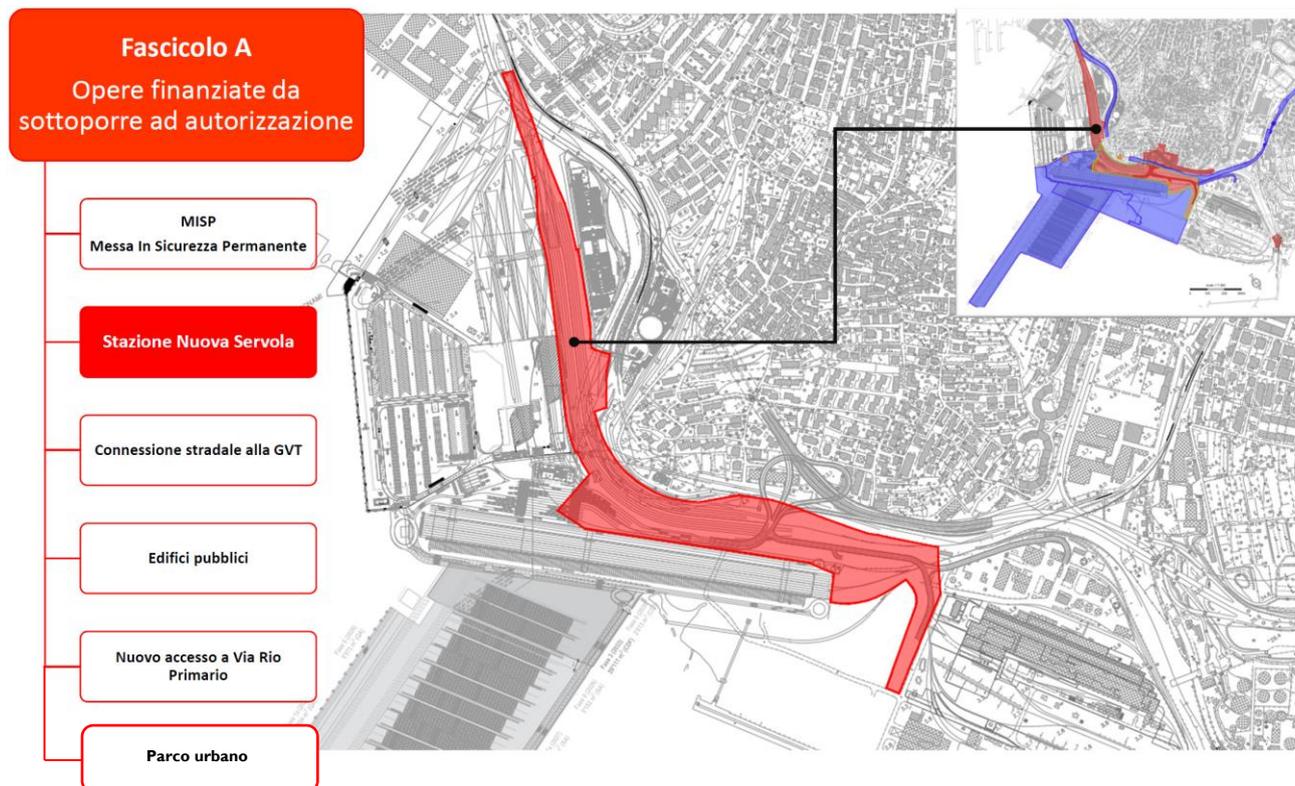


L'area ex a caldo della Ferriera è ad oggi oggetto di un progetto complessivo di messa in sicurezza permanente: il procedimento autorizzativo è stato avviato a settembre 2020 da Logistica Giuliana in seno all'Accordo di Programma. L'intervento in oggetto si inquadra come **"messa in sicurezza permanente"** ai sensi dell'articolo 240, comma 1, lettera o) del D.lgs. 152/2006 che la definisce come: *"l'insieme degli interventi atti a isolare in modo definitivo le fonti inquinanti rispetto alle matrici ambientali circostanti e a garantire un elevato e definitivo livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente. In tali casi devono essere previsti piani di monitoraggio e controllo e limitazioni d'uso rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici"* ed il suo scopo fondamentale è l'interruzione dei percorsi di esposizione, da attuarsi mediante l'allestimento di una membrana impermeabile variamente protetta da geotessili e spessori di materiale lapideo o di conglomerato cementizio, a seconda delle aree e delle funzioni e dei carichi associati alle diverse aree in relazione agli usi portuali previsti. Le pavimentazioni hanno quindi lo scopo di interrompere i percorsi di esposizione diretti e indiretti connessi alla contaminazione riscontrata nei suoli.

Gli **obiettivi specifici** dell'intervento di messa in sicurezza permanente consistono in:

1. interruzione dei percorsi di esposizione diretti ed indiretti verso i bersagli umani attraverso la realizzazione dell'intervento di MISP (capping);
2. utilizzo dei rifiuti derivanti dalla demolizione dei fabbricati (previo trattamento presso impianto autorizzato e laddove conformi agli standard ambientali richiesti per il loro impiego);
3. adeguamento e completamento del sistema di raccolta delle acque meteoriche per la gestione delle acque di pioggia sulle aree messe in sicurezza;
4. completamento della barriera idrogeologica di monte a completa cinturazione dell'area ex "a caldo";
5. monitoraggio ambientale per verificare l'efficacia delle soluzioni adottate con riferimento agli obiettivi sopra riportati.

Stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola



L'opera consiste nella realizzazione di una **nuova stazione composta da 10 binari di lunghezza utile pari a m 750**. Il nuovo impianto ferroviario, previsto nell'area portuale di Trieste, comprende parzialmente le aree dell'attuale Scalo Legnami ed di quella che era l'area a caldo dell'acciaieria Arvedi, nonché della darsena compresa fra le stesse. Per la realizzazione del nuovo complesso ferroviario si dovranno prevedere opere strutturali di rilievo, tenendo conto delle differenti quote altimetriche su cui dovranno essere impostate le parti componenti. La progettazione delle opere e dei relativi sottosistemi infrastruttura, impianti e segnalamento è condotta in condivisione con RFI, la quale attiverà parallelamente la congruente progettazione degli interventi sui propri asset (parte del fascicolo B).

Il nodo ferroviario di Trieste è costituito da una serie di linee che collegano le quattro principali stazioni presenti sul territorio alla rete nazionale ed internazionale. Le **stazioni di Trieste Centrale, Trieste Campo Marzio, Villa Opicina e Trieste Aquilinia** sono infatti connesse, nel comprensorio del nodo, sia fra di loro che con la rete FS - RFI. La linea Mestre – Bivio Galleria costituisce il fondamentale collegamento con la rete nazionale, mentre la linea Trieste C.le - Villa Opicina - Confine di Stato (Slovenia) ne costituisce la connessione internazionale. Il tratto tra Bivio d'Aurisina e Trieste Centrale è comune ad entrambe le linee. La stazione terminale di Trieste Centrale è oggi esclusivamente destinata al servizio viaggiatori, mentre le stazioni di Trieste Campo Marzio e Trieste Aquilinia sono stazioni esclusivamente dedicate al servizio del trasporto di merci a treno completo, provenienti o destinate al Porto ed alla Zona Industriale. La stazione di Villa Opicina, in qualità di stazione di frontiera, è invece utilizzabile per entrambe le tipologie di trasporto, anche se attualmente svolge essenzialmente il ruolo di stazione confinaria di interscambio di treni merci con le ferrovie slovene a contatto (SŽ). I collegamenti tra tali stazioni e le due direttrici principali di cui sopra sono costituiti dalle seguenti linee:

1. **Linea Bivio Barcola - Trieste Campo Marzio** (detta anche "linea di cintura") a doppio binario elettrificato, il cui tracciato quasi interamente in galleria sostituisce quello che in passato era il collegamento ferroviario lungo le Rive di Trieste tra i due terminali portuali (Porto Nuovo e Vecchio).
2. **Linea Trieste Campo Marzio - Villa Opicina** (detta anche "Transalpina") a semplice binario, di valenza storica in quanto costituiva la linea che all'inizio del secolo scorso collegava direttamente la Vienna imperiale con il suo naturale sbocco sull'Adriatico, nel percorso più breve. La linea è in fase di ammodernamento per la rimessa in

esercizio. Le sue caratteristiche geometriche (elevata pendenza, curve di raggio stretto e gallerie con limitata capacità di sagoma) la rendono poco idonea al transito di treni merci.

3. **Linea Trieste Campo Marzio – Trieste Servola – Aquilinia**, oggetto di interesse per il presente progetto, composta nella realtà da due rami di cui il primo, definito “linea Alta” si compone di un unico binario elettrificato, il cui tracciato per gran parte del suo sviluppo è sopraelevato in viadotto, ed un secondo ramo, definito “linea Bassa” che si snoda su un tracciato prevalentemente a piano stradale, in quanto linea, nata storicamente, a servizio dello Scalo Legnami. I due rami si riunificano in corrispondenza dell’imbocco lato Trieste della galleria che precede la stazione di Servola. Da questa stazione termina la “linea Bassa” mentre la “linea Alta” prosegue fino alla successiva stazione di Aquilinia.

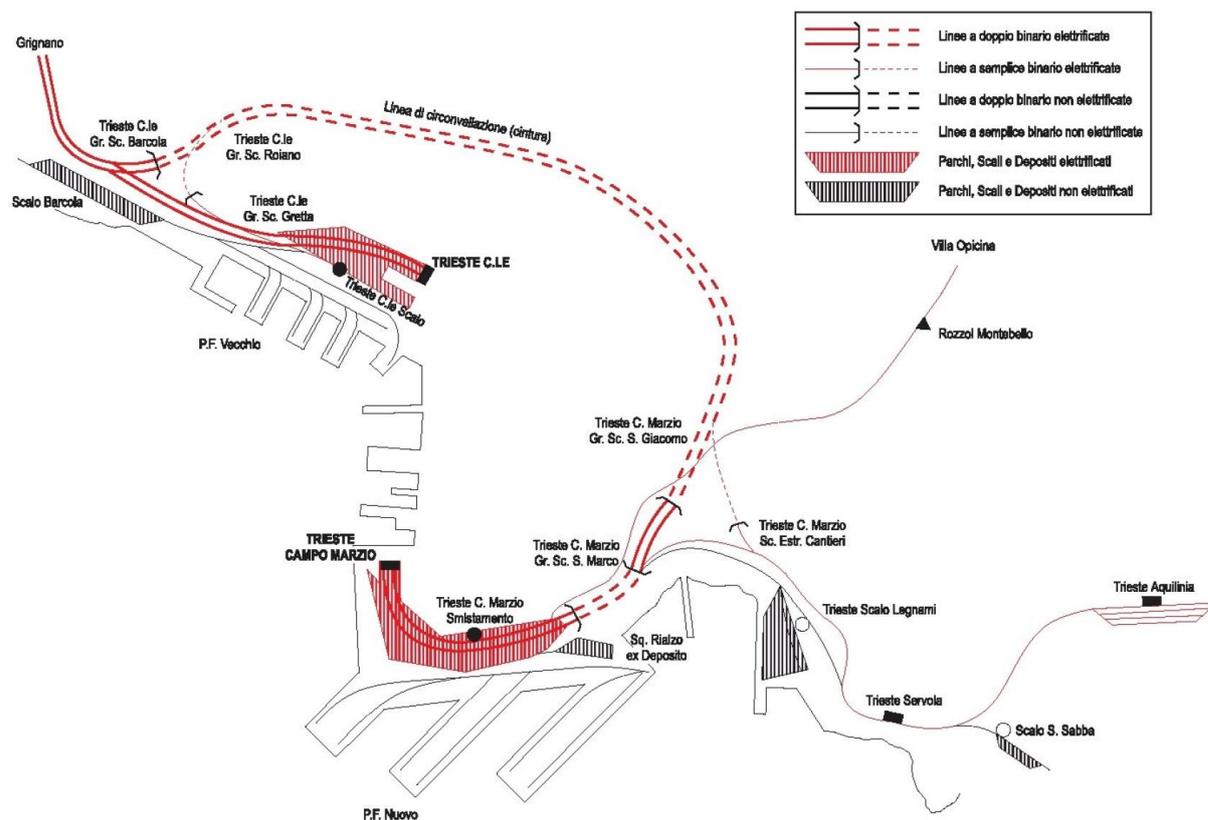


Figura 5-5 Schema linee ferroviarie del nodo di Trieste

Il progetto, nel suo complesso, può essere articolato nei seguenti interventi:

1. realizzazione di un fascio Binario per gli arrivi e partenze composto da 10 binari e connesso alla linea ferroviaria Campo Marzio – Aquilinia;
2. realizzazione di un terminale intermodale costituito da 9 binari asserviti da gru mobili per la movimentazione dei container;
3. modifica dell’allacciamento del terminale Arvedi attraverso un nuovo binario di collegamento derivato dalla radice nord della stazione di San Sabba;
4. modifica della stazione di San Sabba con ottimizzazione della geometria dei binari e delle capacità di stazionamento;
5. raddoppio del tratto di linea Campo Marzio – Aquilinia (linea Alta) nel tratto compreso tra gli scambi estremi della nuova stazione di Servola, per le funzioni di incrocio e precedenza dei convogli provenienti da e per Campo Marzio / bivio Cantieri;
6. realizzazione di nuova asta di manovra lato Aquilinia adiacente al binario di linea per il collegamento tra la nuova stazione di Servola e il terminal intermodale.

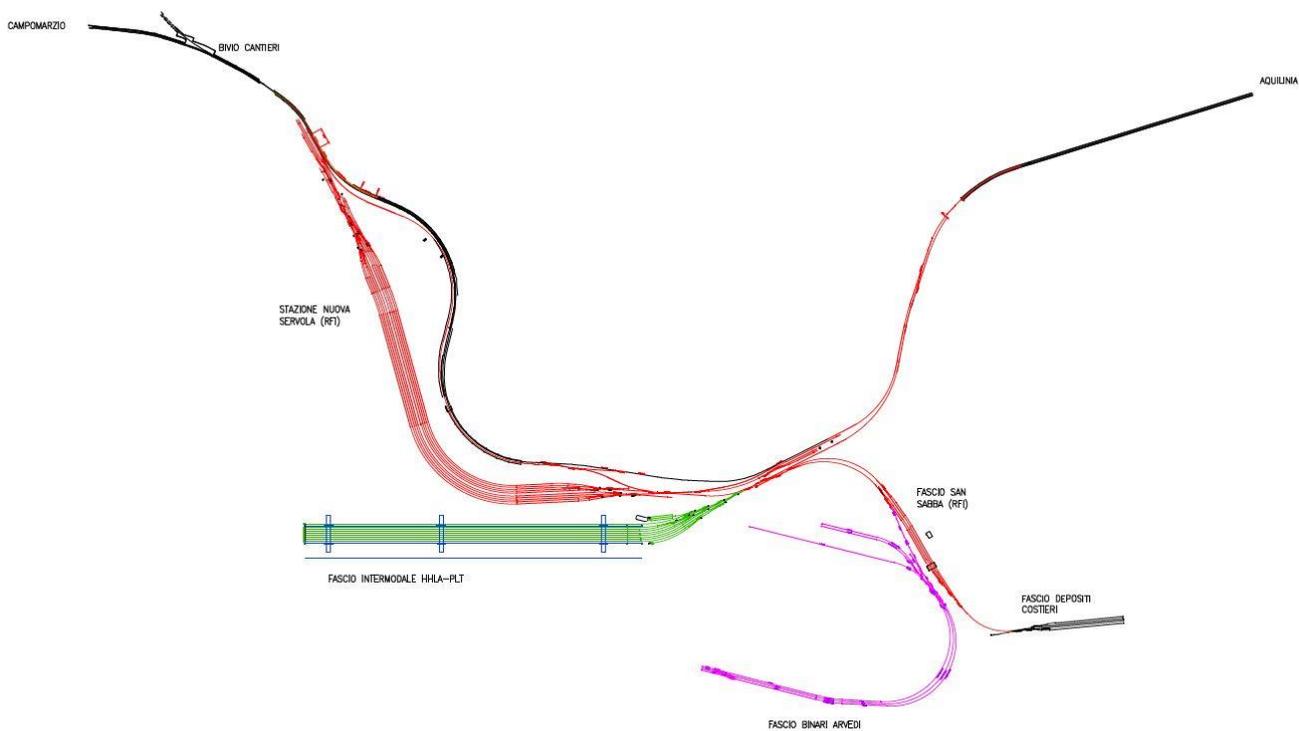
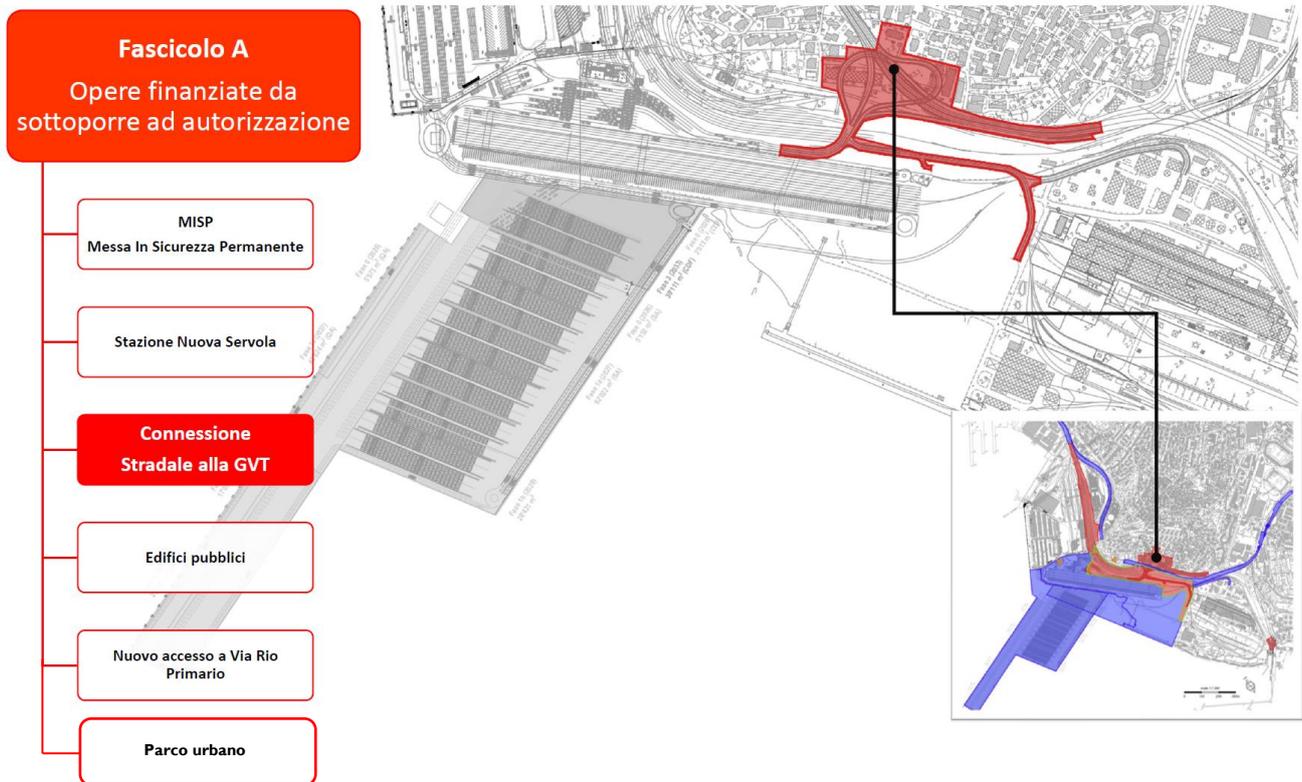


Figura 5-6 Inquadramento complessivo del progetto ferroviario

La struttura ferroviaria considerata si sviluppa lungo un asse prevalente Nord-Sud; a nord il punto iniziale è posto, approssimativamente, all'inizio di via degli Altiforni, mentre a Sud-Sud/Est l'intervento termina in corrispondenza dell'imbocco della galleria San Pantaleone. Nel complesso, il sistema strutturale è costituito prevalentemente da opere di sostegno, funzionali alla formazione del rilevato ferroviario su cui sarà posto l'armamento. Localmente sono previsti degli impalcati, laddove vi è la necessità di recuperare e rendere disponibili i volumi sottostanti il fascio di binari. Le principali opere d'arte previste lungo l'asse ferroviario di progetto sono:

1. **Zona Nord.** Si estende dall'inizio di via degli Altiforni fino all'intersezione del fascio ferroviario con la collina di Servola;
2. **Zona Centrale.** Interessa la tratta che si estende dalla collina di Servola fino all'area interessata dagli scambi che portano al nuovo Terminale del molo VIII. È la zona in cui termina lo stazionamento dei convogli ed inizia, sul lato Sud-Est, l'asta di manovra diretta verso la galleria di San Pantaleone;
3. **Zona Sud-Est.** Si estende fino a raggiungere la galleria di San Pantaleone, ed è interessata principalmente dalla nuova asta di manovra.

Connessione alla GVT



Al fine di garantire l'accesso rapido e diretto alle aree portuali, sia a quelle afferenti la cosiddetta ex "area a caldo" sia quelle legate all'espansione della Piattaforma Logistica, nonché alla serie di attività industriali già insediate nelle aree limitrofe, onde evitare che i flussi dei mezzi pesanti vadano ad intasare ulteriormente le arterie urbane, è stato necessario progettare una **nuova connessione con la Grande Viabilità Triestina (GVT)**. Il sistema viabile necessario per collegare le aree portuali con l'importante asse viario locale si sviluppa nella zona centrale rispetto l'intera area di intervento, andando ad interessare sia la zona subito a Nord della nuova stazione di Servola, che quella a Sud.

Il progetto propone un'**intersezione a livelli sfalsati** con l'istituzione di due rampe, in direzione Muggia, in maniera tale da consentire un collegamento completo sulla strada statale 202 "Triestina"; tale tipologia di intersezione permette di non ridurre il livello di servizio della strada principale in quanto le rampe non interferiscono direttamente con il deflusso dei veicoli. A completamento dell'opera di collegamento, è 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 (fascicolo B).

Altre opere viarie: nuovo accesso alle Acciaierie Arvedi da via Rio Primario



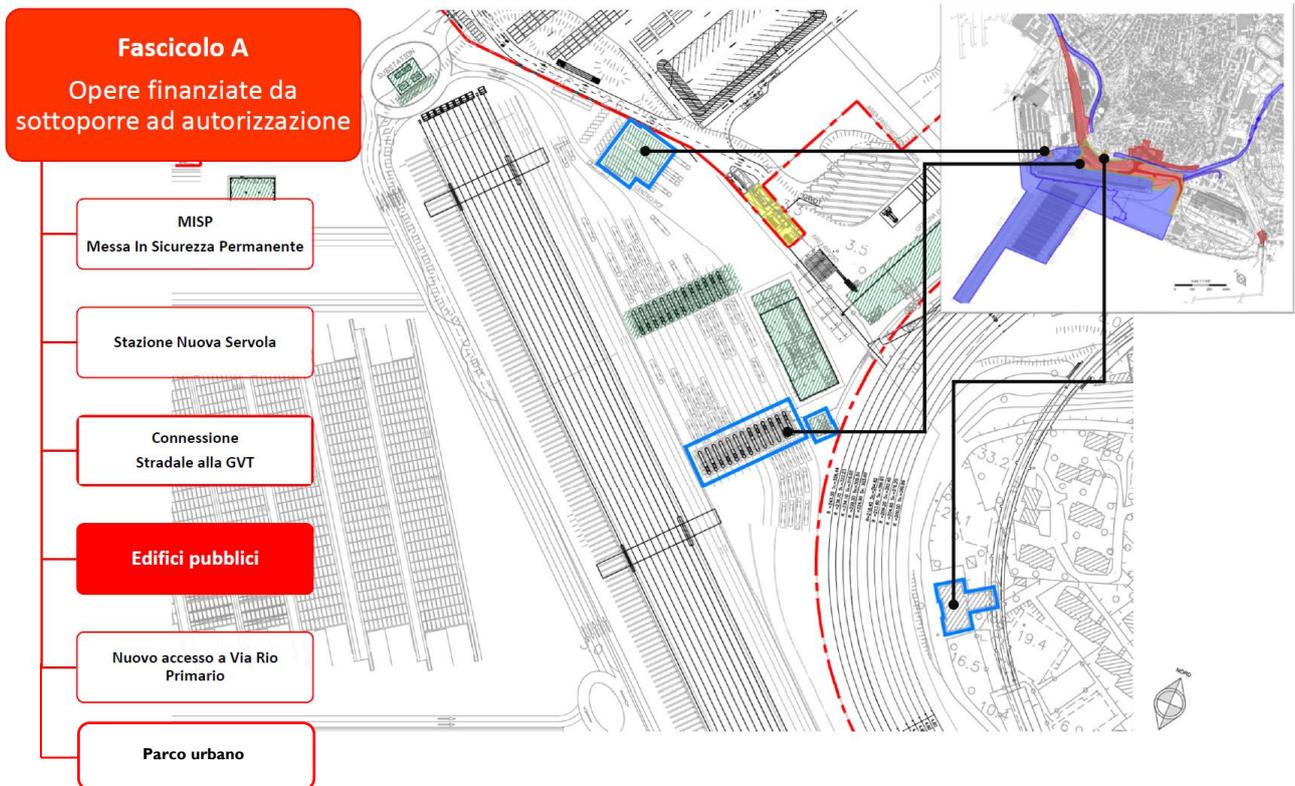
L'apertura della Piattaforma Logistica e del futuro nuovo terminal multipurpose del Molo VIII, condizioneranno in misura significativa la viabilità in entrata ed in uscita dallo stabilimento siderurgico di Servola, rendendo il transito da un unico accesso altamente congestionato per traffico di mezzi e persone. Il progetto risponde alla necessità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale di realizzare un **nuovo accesso lungo la via Rio Primario** ed il cosiddetto Piazzale Petroli, a servizio delle Acciaierie Arvedi, della centrale Elettra e di Linde.

Le opere previste per la realizzazione del **nuovo accesso allo stabilimento Arvedi da via Rio Primario** hanno lo scopo di decongestionare il traffico di mezzi e persone attraverso l'attuale varco. Il progetto proposto risponde quindi alla necessità di realizzare un nuovo accesso allo stabilimento siderurgico di Servola lungo la via Rio Primario ed il Piazzale Petroli. L'area rientra altresì nella perimetrazione del Sito inquinato di Interesse Nazionale di Trieste (SIN), sito in cui ogni intervento di modifica del suolo può essere attuato solo attraverso specifico iter autorizzativo.

Il sito oggetto di intervento è costituito da un piazzale, ad oggi a servizio del traffico veicolare diretto e proveniente da insediamenti produttivi che si affacciano su di esso. La proposta è quella di realizzare una viabilità che divida in due flussi il traffico, vista la necessità di by-passare quello entrante ed uscente dallo stabilimento siderurgico dal controllo della Guardia di Finanza, continuando a mantenere il controllo della Guardia di Finanza sui mezzi entranti ed uscenti dal Deposito costiero e dal terminale marino SIOT.

Al fine di assicurare il soddisfacimento di tali necessità, la soluzione progettuale individuata prevede la realizzazione di due carreggiate separate fisicamente da new jersey + rete metallica, con suddivisione del flusso stradale prima del presidio Guardia di Finanza.

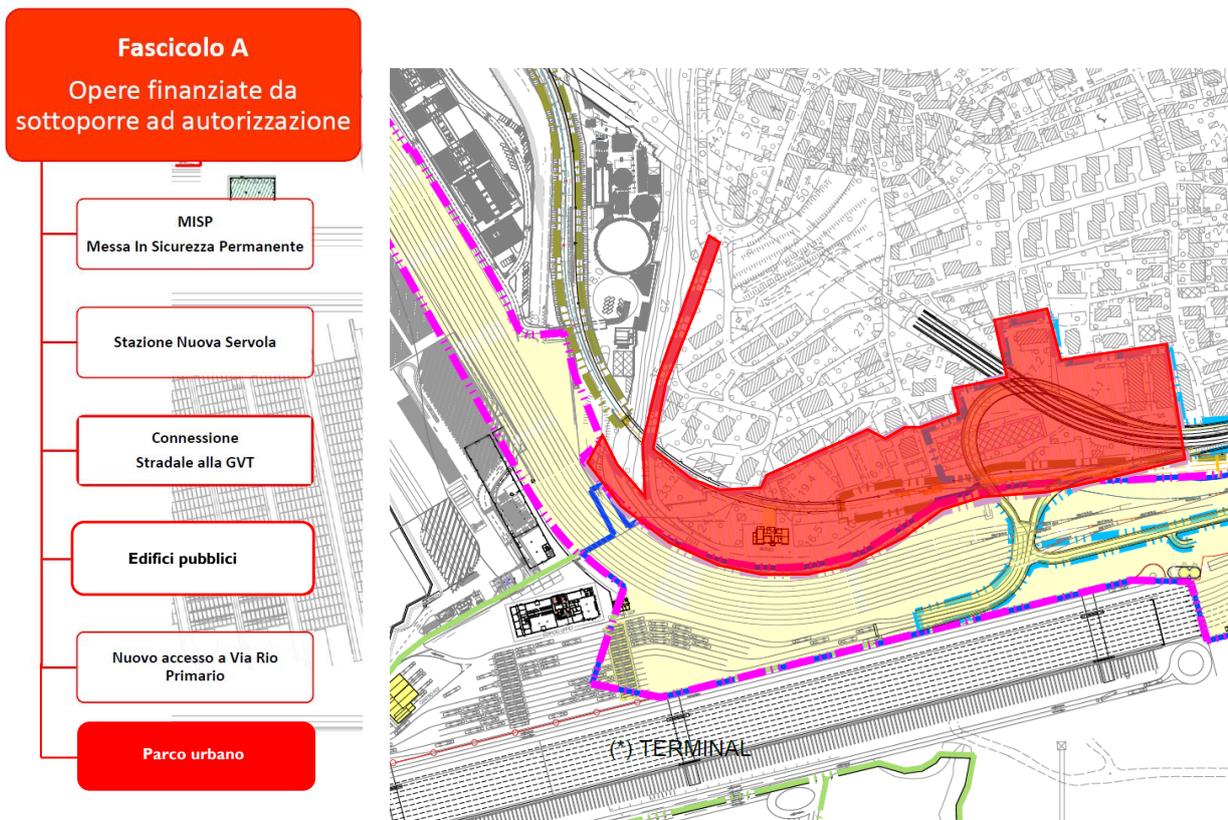
Edifici pubblici



Gli edifici pubblici si trovano nell'area a terra, a nord est del lotto di intervento di Molo VIII, separati dal terminal container dalla nuova linea ferroviaria. È inoltre previsto un ulteriore intervento nel preesistente edificio per uffici "ex-Arvedi" ora di demanio pubblico (AdSPMAO), posto a nord est del sito della ex ferriera, in posizione elevata rispetto all'area portuale poiché sorge sul versante sud ovest del colle di Servola. Gli edifici pubblici in progetto sono i seguenti:

1. **Edificio Dogana, Guardia di Finanza e Security:** si compone di tutte le funzioni necessarie agli enti di controllo Guardia di Finanza (GdF) e Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM), ovvero vigilanza, uffici, e servizi igienici/spogliatoi; trattasi di un fabbricato di circa 320 mq che si sviluppa su 3 piani fuori terra;
2. il **museo dell'archeologia industriale:** si tratta della riqualificazione in museo della preesistente palazzina direzionale ex-Arvedi sul colle di Servola, che include opportuni adeguamenti strutturali e architettonici oltre a prendere in considerazione una futura messa a punto di spazi espositivi, oltre alla qualificazione degli spazi verdi circostanti e alla realizzazione del Parco Urbano di Servola. Il museo verrà realizzato all'interno della preesistente palazzina, un edificio di circa 1.500 mq sviluppato su 5 livelli (1 piano seminterrato + 3 piani fuori terra + 1 sottotetto), ed avrà come scopo di illustrare la memoria industriale della ferriera di Servola e della circostante area industriale;
3. **Gates doganali:** consistono di una pensilina fotovoltaica che funge da copertura agli accessi/uscite dei mezzi nel terminal;
4. il **Punto di Controllo Frontaliero (PCF):** è un padiglione prefabbricato con funzione di controllo sanitario sull'importazione dei prodotti che transitano sul terminal.

Parco urbano



Il Parco urbano rientra tra le opere paesaggistiche inserite nel Fascicolo A, che costituiscono occasione di attuazione della visione strategica di ampia scala impostata su quest'area di città, incentrata sul recepimento degli indirizzi pianificatori sovraordinati, che riguardano in particolar modo la riqualificazione del quartiere di Servola, il potenziamento della rete ecologica, il miglioramento delle connessioni tra porto e città, la valorizzazione dei beni culturali e delle archeologie industriali. La visione generale prevede infatti una riqualificazione e un'estensione dello spazio pubblico di connessione tra città e porto e un potenziamento delle connessioni verdi ed ecologiche tra Carso e mare, azioni che potranno in futuro attivare ulteriori progetti con gli interlocutori di volta in volta coinvolti (comune, circoscrizioni, privati, etc.). In particolare, il progetto di paesaggio riprende e implementa una spina verde che va dalla pineta di Servola fino a Valmaura e che lavora sul margine tra città e porto riconquistando nuovi spazi aperti e verdi, al servizio e in diretta connessione con il tessuto insediativo del quartiere di Servola.

L'obiettivo è la creazione di un nuovo **Parco urbano** che possiede le seguenti principali vocazioni e funzioni:

1. **Infrastruttura culturale e sociale.** Nuovo spazio pubblico del Museo della Ferriera, valorizzazione dell'archeologia industriale e nuove aree sportive e per il tempo libero;
2. **Infrastruttura verde.** Mitigazione e integrazione paesaggistica delle opere infrastrutturali, realizzazione di aree a parco multifunzionali.

Dal punto di vista compositivo, gli spazi più fluidi e naturaliformi che si ispirano agli elementi naturali e ai flussi infrastrutturali, si alternano a un'organizzazione più ortogonale e regolare, che rimanda alle forme e alle giaciture del sistema insediativo posto a velle del parco.

5.5 Contenuti della variante

La modifica allo strumento urbanistico generale conseguente al recepimento del Progetto denominato “Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste” prevede la modifica degli elaborati relativi sia al Livello strutturale sia al Livello operativo.

5.5.1 Modifica al Piano Struttura (PS)

La variante mantiene gli elementi costitutivi del Piano strutturale vigente in ordine a:

1. Visioni di città

Il PS definisce, attraverso testi e disegni, 4 Assi strategici generali con un forte carattere propositivo e progettuale:

- 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

La presente variante conferma tale impianto progettuale.

2. Carta dei valori

Il PS individua e seleziona luoghi e manufatti di eccellenza che costituiscono i valori identitari da salvaguardare, riqualificare e sviluppare. Fanno parte della Carta l'insieme delle aree ed edifici di pregio e di interesse storico, architettonico, paesaggistico, che connotano il territorio di Trieste e ne definiscono il sistema identitario, aperto ad integrazioni future, che ha contribuito alla definizione dei sistemi, dei sottosistemi e della struttura del piano.

La presente variante non prevede modifiche a questo elaborato.

3. Sistemi e sottosistemi.

Il PS definisce i principali contenuti progettuali declinandoli in sistemi e sottosistemi, che definiscono le prestazioni e i ruoli di spazi ed edifici, individuano gli elementi strutturanti il territorio e il suo sviluppo futuro, hanno un valore prescrittivo la cui ricaduta viene ulteriormente specificata nel Piano Operativo. I sistemi individuati sono:

- il sistema ambientale e del paesaggio
- il sistema insediativo
- il sistema delle attrezzature e dei luoghi collettivi
- il sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo
- il sistema della mobilità
- le aree della grande trasformazione

La presente variante prevede alcune modifiche e integrazioni alle parti riguardanti il sistema della produzione e il sistema della mobilità.

Fermo restando l'impianto che connota il PRGC vigente, **la presente variante urbanistica prevede l'inserimento nel Piano Struttura del perimetro relativo all'area di riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola**, che rimanda ai contenuti progettuali presenti nella scheda di progetto di cui all'elaborato PO03, oltre ad una ripermetrazione dell'ambito ricompreso nella suddetta area (opere relative al Fascicolo “A”) per la porzione riguardante la realizzazione del nuovo Parco urbano di Servola. La variante prevede inoltre una limitata modifica al corridoio ecologico, che viene collocato in corrispondenza delle opere a verde e dell'area oggetto del nuovo Parco urbano.

5.5.2 Modifiche al Piano Operativo (PO)

In coerenza con le modifiche introdotte a livello strutturale, nel Piano Operativo sono state apportate le conseguenti variazioni che hanno interessato in particolare l'**assetto zonizzativo**, l'aggiornamento dell'elaborato PO3 "Schede progetto" con l'inserimento di una **nuova scheda relativa all'ex ferriera di Servola**, oltre alle modifiche degli elaborati correlati (servizi, vincoli, capacità insediativa residenziale teorica, ambiti assoggettati a pianificazione attuativa, sistema della mobilità, verifica dell'impatto sulla rete stradale di primo livello).

Con riferimento all'assetto zonizzativo, la presente variante al PO prevede le seguenti modifiche:

- inserimento del perimetro relativo all'area di riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola;
- inserimento della viabilità stradale di progetto tra l'ambito portuale e la GVT;
- modifica dei perimetri delle zone territoriali omogenee DI.1 "Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale" e LIa "Porto nuovo" conseguente alla ripermimetrazione delle aree demaniali, per la porzione di territorio interessata dalle opere del Fascicolo "A";
- riduzione delle zone territoriali omogenee D3 "insediamenti industriali e artigianali", Bo3 "Città degli oggetti 3" e Bo4 "Città degli oggetti 4", SI "attrezzature per la viabilità e i trasporti" (tali modifiche sono conseguenti alla riclassificazione urbanistica delle aree derivante dalla realizzazione del nuovo Parco urbano di Servola).

Le suddette variazioni hanno necessitato di una verifica del dimensionamento degli standard e del dimensionamento residenziale che non hanno evidenziato criticità, considerato che la porzione a nord dell'ambito di intervento è interessata dalla realizzazione del Parco urbano di Servola, con il recupero dell'ex palazzina Arvedi a spazio museale, il potenziamento/riqualificazione degli spazi verdi, dei percorsi e delle aree a parcheggio a servizio del quartiere di Servola.

La variante prevede l'elaborazione di una nuova **scheda progettuale** (elaborato PO3) relativa all'ambito di riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola. Tale scheda è finalizzata a contestualizzare il progetto e, più in generale, delle previsioni di sviluppo infrastrutturale/logistico dell'area portuale rispetto al contesto di area vasta, con particolare riferimento agli aspetti paesaggistici/ambientali, alla mobilità e al sistema di relazioni con la città e al sistema insediativo.

Gli altri elaborati che vengono modificati dalla variante sono:

1) tavola servizi e attrezzature collettive:

- eliminazione delle zone S1a-3 e S1a-4 (parcheggi di relazione) posti in corrispondenza del nuovo raccordo viabilistico con la GVT;
- eliminazione della zona S1a-2 (parcheggi di relazione) posta in corrispondenza dell'area riclassificata in zona portuale in quanto di proprietà demaniale;
- eliminazione delle zone S5a-22 (parte), S5a-23 e S5a-27 (verde di connettivo) poste in corrispondenza dell'area riclassificata in zona portuale in quanto di proprietà demaniale;
- eliminazione della zona S5e-28 (per lo sport e gli spettacoli all'aperto) posta in corrispondenza dell'area riclassificata in zona portuale in quanto di proprietà demaniale;

La variante, pur prevedendo una riduzione burocratica degli standard, nella sostanza propone una riqualificazione complessiva e organica, con potenziamento delle aree a servizi, attraverso la creazione del Parco urbano di Servola, comprensivo dello spazio museale (ex palazzina Arvedi), di aree verdi e a parcheggio a servizio del contesto residenziale. Si tratta di realizzare una fascia-filtro tra l'ambito portuale e il quartiere di Servola.

- 2) relazione sui servizi e reiterazione dei vincoli: il dimensionamento relativo agli standard urbanistici è aggiornato a seguito delle modifiche sulla tavola dei servizi e delle attrezzature collettive;
- 3) relazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa residenziale teorica: il dimensionamento residenziale è aggiornato a seguito delle modifiche sull'assetto zonizzativo (vedi in particolare le zone residenziali);
- 4) tavola degli ambiti assoggettati a pianificazione attuativa: è stato modificato il perimetro delle aree demaniali di competenza dell'Autorità Portuale per la porzione di territorio interessata dalle opere del Fascicolo "A".

- 5) tavola relativa al sistema della mobilità:
 - eliminazione delle aree a parcheggio poste in corrispondenza del nuovo raccordo viabilistico con la GVT e dell'area riclassificata in zona portuale;
 - aggiornamento delle fasce di rispetto ferroviarie.
- 6) relazione di verifica dell'impatto della variante al PRGC sulla rete stradale di primo livello, redatta secondo quanto stabilito dall'Art. 166, lett. a) della LR 26/2012.

5.5.3 Aspetti paesaggistici, ambientali, geologici, idraulici e mobilità

Valutazione degli aspetti paesaggistici

La variante al PRGC è corredata da una relazione di adeguamento dello strumento urbanistico generale agli obiettivi di qualità, agli indirizzi e alle direttive del PPR, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 145 del Decreto legislativo n. 42/2004. L'ambito di variante rientra nell'ambito di paesaggio n. 11 "Carso e costiera orientale" ed è parzialmente interessato dalla fascia di rispetto della battigia marittima per i "territori costieri" compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, cui è dedicato l'articolo 21 della NTA del PPR (Art. 142, lett. a) del D.Lgs 42/2004) e dal vincolo paesaggistico dei "territori coperti da foreste e boschi", secondo quanto stabilito dall'articolo 28 della NTA del PPR (Art. 142, lett. g) del D.Lgs 42/2004).

La verifica di adeguamento/coerenza della variante urbanistica al PPR è analizzata secondo il seguente schema che riprende quanto stabilito dal comma 3 dell'articolo 57 quater della LR 5/2007:

- 1) Coerenza con gli obiettivi statutari e con i relativi obiettivi di qualità, con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati;
 - a.1) Coerenza con obiettivi statutari del PPR.
 - Obiettivi della Parte Statutaria PPR (art. 8 comma 2 norme PPR).
 - a.2) Coerenza con gli obiettivi di qualità della Scheda d'Ambito API I "Carso e costiera orientale"
 - Obiettivi di qualità per la rete ecologica.
 - Obiettivi di qualità per la rete dei beni culturali.
 - Obiettivi di qualità per la rete della mobilità lenta.
 - Obiettivi di qualità per la rete della mobilità lenta.
 - Obiettivi di qualità per i Morfotipi.
 - a.3) Coerenza con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati.
 - Indirizzi e direttive di cui all'articolo interessato delle Norme del PPR.
- 2) Recepimento delle prescrizioni d'uso relative ai beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del D.Lgs 42/2004.
- 3) Recepimento delle misure di salvaguardia e utilizzazione relative agli ulteriori contesti di cui all'articolo 143, comma 1, lettera e), del D.Lgs 42/2004.

Valutazione degli aspetti ambientali

Il progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste, che accompagna le varianti urbanistiche al PRGC e al PRP, è stato oggetto di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale comprensiva di Valutazione d'Incidenza relativa. Secondo quanto stabilito dal Testo Unico Ambiente (D.Lgs 152/2006 come modificato dall'Art. 50, comma 1, Legge 120/2020), la presente variante urbanistica non è sottoposta a VAS ai sensi e per gli effetti del combinato disposto tra:

- Art. 6, comma 3-ter del D.Lgs 152/2006 e smi
"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale. Qualora il Piano regolatore portuale, il Piano di sviluppo aeroportuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."
- Art. 6, comma 12 del D.Lgs 152/2006 e smi
"Per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale, urbanistica o della destinazione dei suoli conseguenti all'approvazione dei piani di cui al comma 3-ter, nonché a provvedimenti di autorizzazione di opere singole

che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere.”

Valutazione degli aspetti geologici

Per la componente della geologia dello stato del territorio, stante il breve tempo intercorso e l'attualità di quanto contenuto nello studio geologico che correde il vigente PRGC, si intende qui richiamare interamente quando ivi descritto. La variante in oggetto è corredata di asseverazione geologica che attesta la non necessità di parere geologico di cui agli articoli 10 e 11 della LR 27/1988, come sostituiti dagli artt. 4 e 5 della LR 15/1992, in quanto già reso in sede di compatibilità tra le previsioni del PRGC vigente con le condizioni geologiche del territorio.

Valutazione degli aspetti idraulici

Secondo quanto stabilito dal Regolamento regionale sull'invarianza idraulica stabilisce (cd “Regolamento recante disposizioni per l'applicazione del principio dell'invarianza idraulica di cui all'articolo 14, comma 1, lettera k) della legge regionale 29 aprile 2015, n. 11 (Disciplina organica in materia di difesa del suolo e di utilizzazione delle acque)”), per la presente variante urbanistica non è necessaria la valutazione di compatibilità idraulica ai sensi e per gli effetti del combinato disposto tra:

- Art. 6, comma 3 del Regolamento sull'invarianza idraulica
“Nei casi di cui all'articolo 5, comma 3, il parere di compatibilità idraulica è sostituito dall'asseverazione di non significatività di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b).”
- Art. 5, comma 3 del Regolamento sull'invarianza idraulica
“La trasformazione è considerata non significativa, nei casi in cui: [...] c) lo scarico delle acque meteoriche provenienti dalla superficie trasformata è recapitato direttamente a mare o in laguna o in altro corpo idrico recettore (laghi e bacini idrici che non svolgono funzione anti piena), il cui livello idrico non risulta influenzato in modo apprezzabile dagli apporti meteorici”. [Art. 5, comma 3, lett. c, del Regolamento recante disposizioni per l'applicazione del principio dell'invarianza idraulica di cui all'articolo 14, comma 1, lettera k) della legge regionale 29 aprile 2015, n. 11 (Disciplina organica in materia di difesa del suolo e di utilizzazione delle acque)]
- Art. 5, comma 1, lett. b) del Regolamento sull'invarianza idraulica
b) asseverazione di “non significatività”: attestazione con la quale si dichiara che la trasformazione non è significativa ai fini dell'invarianza idraulica, in quanto l'impatto della trasformazione è trascurabile. Essa può essere sottoscritta dal progettista e non obbligatoriamente da un tecnico laureato dotato di adeguata competenza nel calcolo idrologico ed idraulico;

Considerato che il progetto e la variante urbanistica prevedono che lo scarico delle acque meteoriche provenienti dalla superficie trasformata venga recapitato direttamente a mare, è necessario produrre una attestazione con la quale si dichiara che la trasformazione non è significativa ai fini dell'invarianza idraulica, in quanto l'impatto della trasformazione è trascurabile.

Valutazione degli legati alla mobilità

La variante urbanistica è corredata da uno studio finalizzato a verificare l'impatto della variante al PRGC sulla rete stradale di primo livello, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 166, comma 1, lett. a) della LR 26/2012, di seguito riportato:

Art. 166 della LR 26/2012

(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 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 (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 che interferiscono con queste infrastrutture, 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), sono assoggettate al preventivo parere vincolante 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, in termini di flussi 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 Piano delle infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica; lo studio e il parere costituiscono allegati del provvedimento di adozione della variante allo strumento urbanistico;

[omissis]

Al fine di garantire l'accesso rapido e diretto alle aree portuali, sia a quelle afferenti la cosiddetta ex "area a caldo" sia quelle legate all'espansione della Piattaforma Logistica, nonché alla serie di attività industriali già insediate nelle aree limitrofe, onde evitare che i flussi dei mezzi pesanti vadano ad intasare ulteriormente le arterie urbane, è stato necessario progettare una **nuova connessione con la Grande Viabilità Triestina**. Il sistema viabile necessario per collegare le aree portuali con l'importante asse viario locale si sviluppa nella zona centrale rispetto l'intera area di intervento, andando ad interessare sia la zona subito a Nord della nuova stazione di Servola, che quella a Sud. Per questo sistema viario, la relazione sulla viabilità contiene uno studio degli impatti che il traffico, riconducibile alla realizzazione e alla messa in esercizio degli interventi di cui al fascicolo A. La relazione è stata redatta con riferimento allo studio viabilistico prodotto dal gruppo di lavoro guidato dal prof. ing. Giovanni Longo (Direttore Scientifico). Lo studio ha l'obiettivo di stimare l'impatto del traffico stradale generato e attratto dalla Piattaforma Logistica Triestina (PLT) e dal nuovo Molo VIII (nella sola ipotesi di realizzazione delle opere di cui al Fascicolo A) sulla rete extraurbana ed urbana di interesse, in diversi orizzonti temporali e scenari infrastrutturali. La valutazione si concentra sulla stima delle variazioni dei flussi su differenti porzioni della rete stradale e, più precisamente, sulla Grande Viabilità Triestina (GVT) per l'ambito extraurbano e in prossimità di una serie di intersezioni della rete urbana nei dintorni delle sorgenti di traffico aggiuntivo. Queste valutazioni sono condotte sia con riferimento alla situazione che si verificherà una volta completate e messe in esercizio le opere di cui al fascicolo A, sia nelle fasi transitorie di cantiere per la realizzazione delle stesse.

Nella suddetta relazione sulla viabilità sono descritti i risultati delle nuove micro-simulazioni del traffico che sono state compiute per valutare la sostenibilità sia nell'ultima fase del cantiere sia (e forse soprattutto) nel lungo termine, quindi con i flussi previsti a regime dopo il 2040 e con la nuova configurazione a due rampe invece che quattro dello svincolo sulla GVT. In particolare, la differenza consiste nell'aver eliminato le due rampe di collegamento da e per Trieste. I volumi di traffico pesante sulla relazione PLT-Trieste (e viceversa) a regime risultano estremamente limitati rispetto ad oggi. La realizzazione dello scalo intermodale in corrispondenza del futuro Molo VIII consentirà infatti di poter caricare veicoli sui treni in prossimità del Molo VIII stesso senza richiedere un loro trasferimento nel Punto Franco Nuovo, come invece avviene adesso. A titolo cautelativo si è comunque voluto considerare un 10% del traffico totale su tali relazioni origine-destinazione, per i quali i nuovi itinerari consentiti prevedono l'utilizzo delle rampe in corrispondenza della via Caboto e della piccola rotatoria presente fra le rampe stesse e l'intersezione con la via Caboto in corrispondenza della ex Italcementi per invertire la marcia e rientrare GVT. Di conseguenza, il tratto tra il nuovo svincolo in oggetto e quello della via Caboto risulta percorso sia in andata che in ritorno dai flussi di pertinenza di PLT e del nuovo Molo VIII da-per Trieste. Si rimanda allo studio specialistico per ulteriori verifiche, valutazioni e argomentazioni più di dettaglio.