

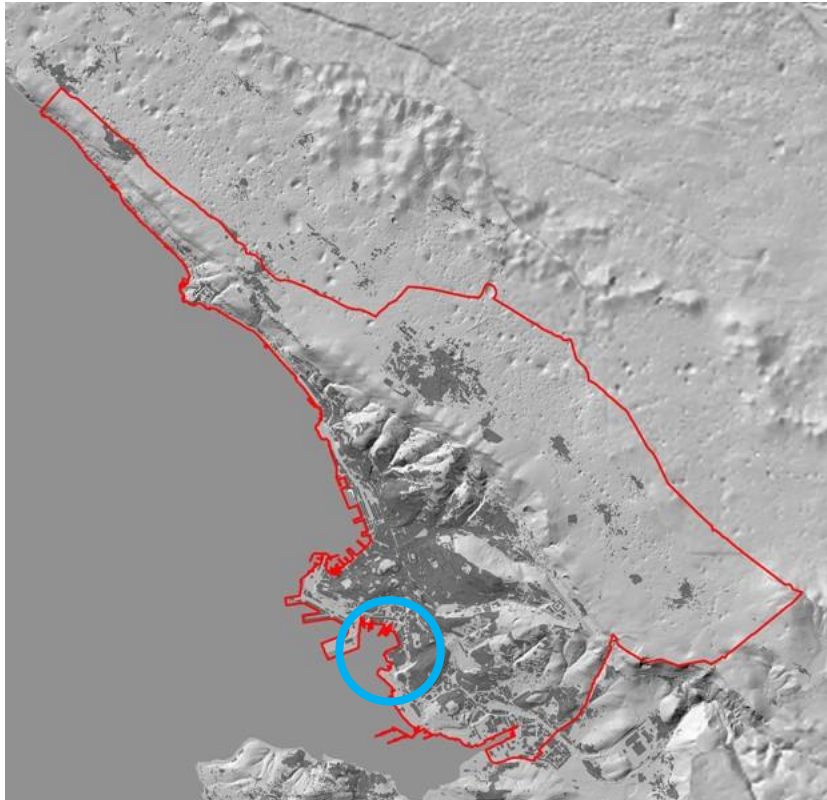


# REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA COMUNE DI TRIESTE

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 di adeguamento al PPR  
per PRP e PRGC

aprile 2024

R.PPR

Trieste



## Sommario

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO DELL'AREA</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>DESCRIZIONE GENERALE DELLE VARIANTI URBANISTICHE AL PRP E AL PRGC</b>	<b>8</b>
3.1	OBIETTIVI DELLE VARIANTI	8
3.2	CONTENUTI DELLE VARIANTI	12
3.2.1	<i>Messa in sicurezza permanente</i>	14
3.2.2	<i>Stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola</i>	15
3.2.3	<i>Connessione alla GVT</i>	18
3.2.4	<i>Altre opere viarie: nuovo accesso alle Acciaierie Arvedi da via Rio Primario</i>	19
3.2.5	<i>Edifici pubblici</i>	21
3.2.6	<i>Parco urbano</i>	23
<b>4</b>	<b>QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LOCALE, VINCOLI E TUTELE</b>	<b>24</b>
4.1	QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	24
4.1.1	<i>Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)</i>	25
4.1.2	<i>Piano di Governo del Territorio (PGT)</i>	28
4.1.3	<i>Piano Territoriale Regionale (PTR)</i>	39
4.1.4	<i>Piano Paesaggistico Regionale (PPR)</i>	42
4.1.5	<i>Piano Territoriale Infraregionale (PTI) Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT)</i>	51
4.1.6	<i>Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) per l'Area Marittima "Adriatico"</i>	52
4.2	QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE	58
4.2.1	<i>Piano Regolatore Generale Comune (PRGC di Trieste)</i>	58
4.2.2	<i>Piano Regolatore Portuale (PRP del Porto di Trieste)</i>	61
4.3	QUADRO DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	66

4.3.1	<i>Il Sito di Interesse Nazionale "Trieste"</i>	68
4.3.2	<i>Le aree di pericolosità idraulica del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)</i>	70
4.3.3	<i>I Siti Natura 2000</i>	72
<b>5</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE, ANALISI AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO</b>	<b>73</b>
5.1	INQUADRAMENTO NEL CONTESTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO DI AREA VASTA	73
5.2	INQUADRAMENTO NEL CONTESTO INFRASTRUTTURALE DI AREA VASTA	74
5.3	INQUADRAMENTO URBANO/LOCALE: ASPETTI AMBIENTALI, INFRASTRUTTURALI E INSEDIATIVI	75
5.4	ANALISI AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO DELL'AREA DI VARIANTE	78
<b>6</b>	<b>BENI PAESAGGISTICI E CULTURALI</b>	<b>79</b>
6.1	INDIVIDUAZIONE DEI BENI PAESAGGISTICI E CULTURALI INTERESSATI DALLA VARIANTE	79
6.2	RISCHI E CRITICITÀ POTENZIALI DEL PAESAGGIO ATTUALE	81
6.3	ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	83
<b>7</b>	<b>INSERIMENTO PAESAGGISTICO DEL PROGETTO E IL NUOVO PARCO URBANO DI SERVOLA</b>	<b>86</b>
7.1	IL NUOVO PARCO URBANO DI SERVOLA	86
7.2	ACCESSIBILITÀ E RELAZIONI CON LA CITTÀ	90
7.3	INFRASTRUTTURA CULTURALE E SOCIALE	92
7.3.1	<i>Il percorso della memoria industriale</i>	92
7.3.2	<i>Il nuovo Museo della Ferriera e le aree esterne</i>	92
7.3.3	<i>L'area sportiva e per il tempo libero</i>	93
7.4	INFRASTRUTTURA VERDE	94
<b>8</b>	<b>ADEGUAMENTO/COERENZA CON I CONTENUTI DEL PPR</b>	<b>97</b>
8.1	PREMESSA	97
8.2	COERENZA CON GLI OBIETTIVI STATUTARI E CON I RELATIVI OBIETTIVI DI QUALITÀ, CON GLI INDIRIZZI E CON LE DIRETTIVE RELATIVE AI BENI PAESAGGISTICI INTERESSATI	99
8.2.1	<i>Coerenza con obiettivi statutari del PPR</i>	99



8.2.2	<i>Coerenza con gli obiettivi di qualità della Scheda d'Ambito AP11 "Carso e costiera orientale"</i>	100
8.2.3	<i>Coerenza con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati</i>	103
8.3	RECEPIMENTO DELLE PRESCRIZIONI D'USO RELATIVE AI BENI PAESAGGISTICI DI CUI ALL'ARTICOLO 134 DEL DECRETO LEGISLATIVO 42/2004.	107
8.4	RECEPIMENTO DELLE MISURE DI SALVAGUARDIA E UTILIZZAZIONE RELATIVE AGLI ULTERIORI CONTESTI DI CUI ALL'ARTICOLO. 143, COMMA 1, LETTERA E), DEL DECRETO LEGISLATIVO 42/2004.	110
8.5	SINTESI E CONCLUSIONI	111

# 1 PREMESSA

La presente relazione di **adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale (PPR)**, secondo quanto stabilito dall'articolo 57 quater della Legge Regionale n. 5/2007, 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", relativamente alle **varianti urbanistiche al Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Trieste e al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) del Comune di Trieste**, si collochino in un contesto di coerenza e di allineamento ai principi e ai criteri che hanno ispirato le scelte di PPR. 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.

Le varianti urbanistiche al PRP e al PRGC interessano l'ambito dell'**ex ferriera di Servola** e riguardano 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.

La procedura di adeguamento al PPR 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 1-bis e 1-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 INQUADRAMENTO DELL'AREA

Le varianti urbanistiche al PRP e al PRGC relative al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica "Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste" coinvolgono il settore dell'area portuale di Trieste nella zona dell'**ex Ferriera di Servola**. In particolare, il Progetto coinvolge 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.

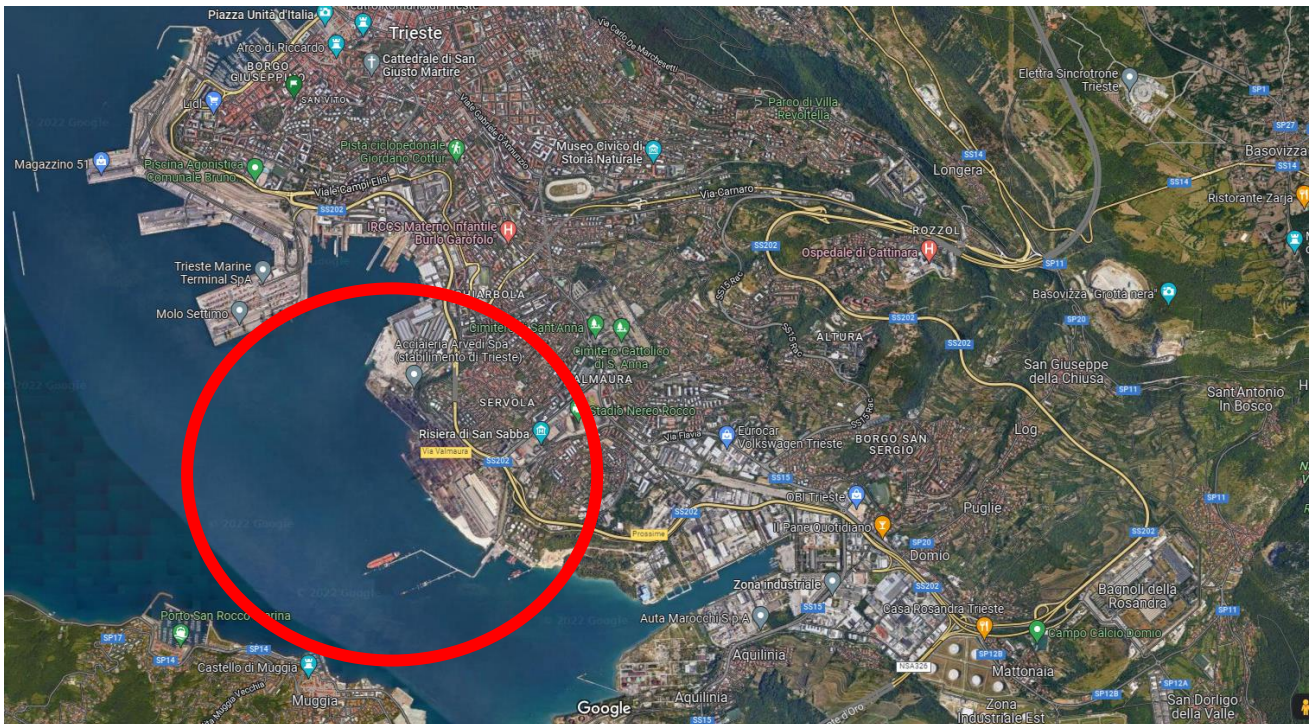


Figura 2-1 Area di intervento – inquadramento su ortofoto

Alla base delle suddette varianti urbanistiche vi 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 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 all'interno di un inquadramento di **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). Le presenti varianti urbanistiche sono relative 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 nelle presenti varianti urbanistiche 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 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**.

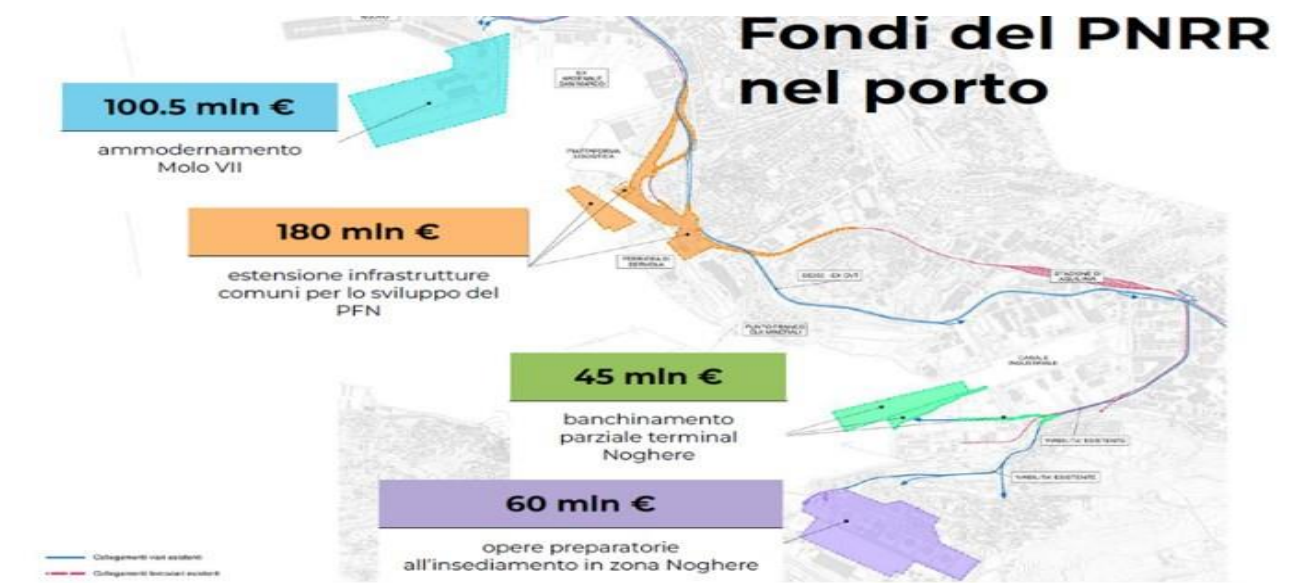


Figura 2-3 Inquadramento interventi PNRR/PNC Adriagateway

Va evidenziato infine che il Progetto, oltre a fondare le sue basi nel PRP vigente, 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.

### **3 DESCRIZIONE GENERALE DELLE VARIANTI URBANISTICHE AL PRP E AL PRGC**

#### **3.1 Obiettivi delle varianti**

Le varianti urbanistiche al PRP e al PRGC vanno collocate 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 delle presenti varianti urbanistiche 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 delle varianti al PRP e al PRGC 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 dalle varianti 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 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 nelle varianti urbanistiche al PRP e al PRGC 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

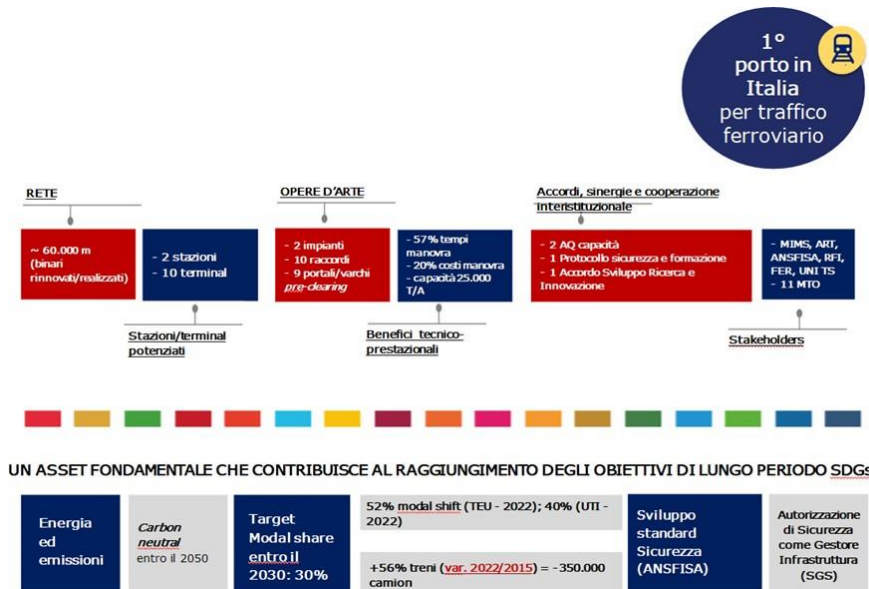
- 1) **OG1** | Potenziamento della competitività del sistema logistico-portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di un approccio integrato;
- 2) **OG2** | Miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici 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.

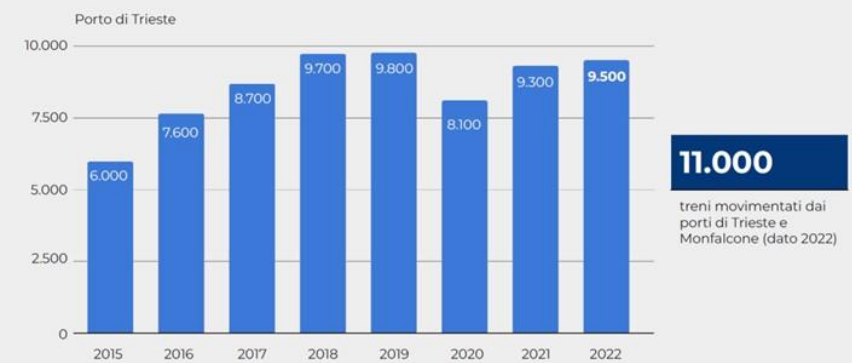


Figura 3-1 Connessioni intermodali 2022





## Andamento del traffico ferroviario

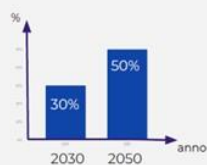


## Shift modale



### Target UE

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



### Porto di Trieste (2022)

Settore container (TEU)



Target UE di shift modale 2050 già raggiunto

Unità di Trasporto Intermodale (UTI)



Target UE di shift modale 2030 già raggiunto

**PORT OF TRIESTE**

Figura 3-2 Progetti e riforme promosse dall'AdSP MAO e risultati in linea con priorità internazionali, UE e nazionali nel modello di sviluppo (dati 2015-2022)

## 3.2 Contenuti delle varianti

Le varianti urbanistiche al PRP del Porto di Trieste e al PRGC del Comune di Trieste sono finalizzate 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, le presenti varianti urbanistiche comprendono 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 delle presenti varianti urbanistiche al PRP del Porto di Trieste e 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. Nel presente paragrafo sono descritte le **opere a terra relative al fascicolo A** oggetto delle presenti varianti urbanistiche.

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).

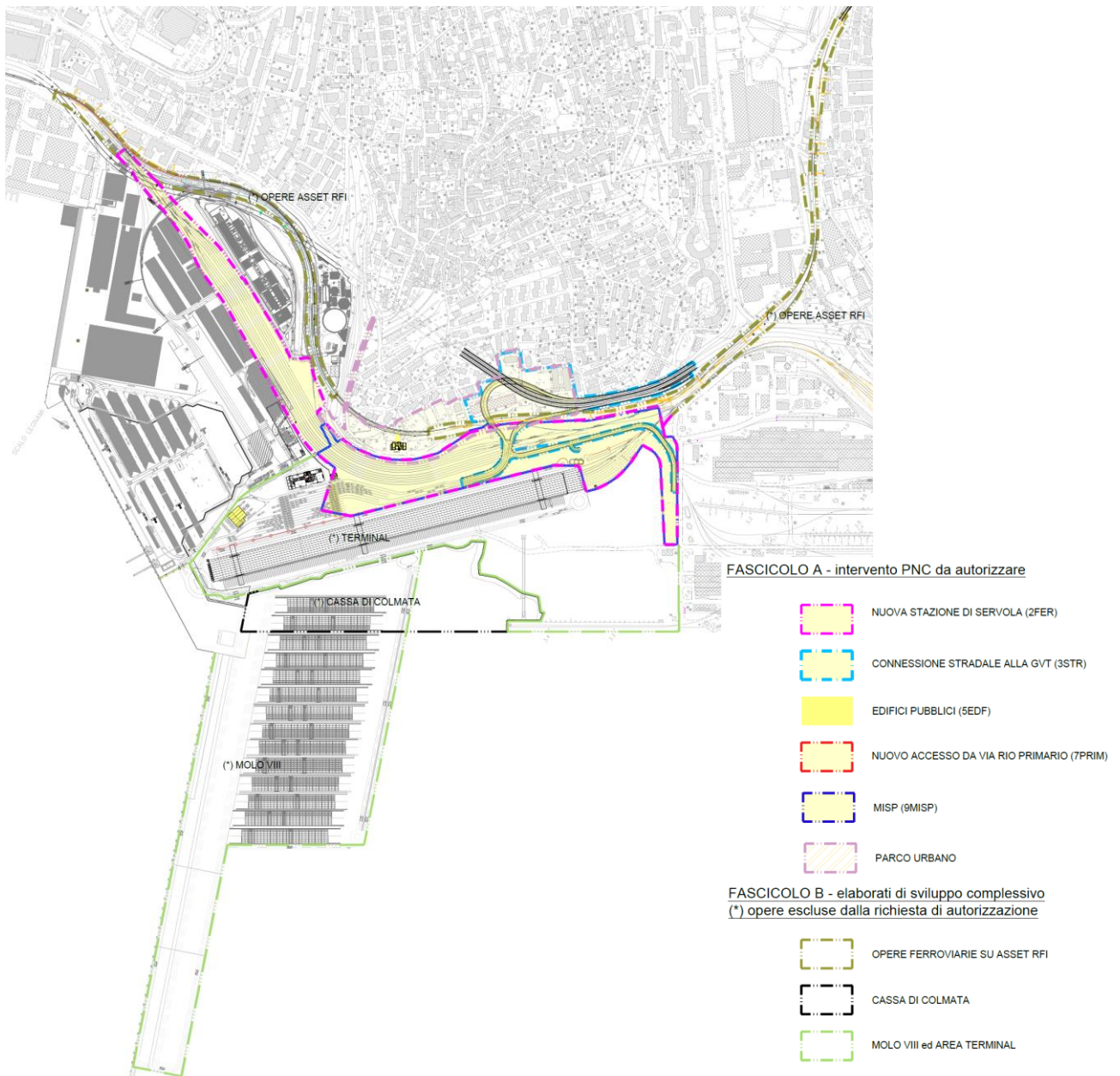
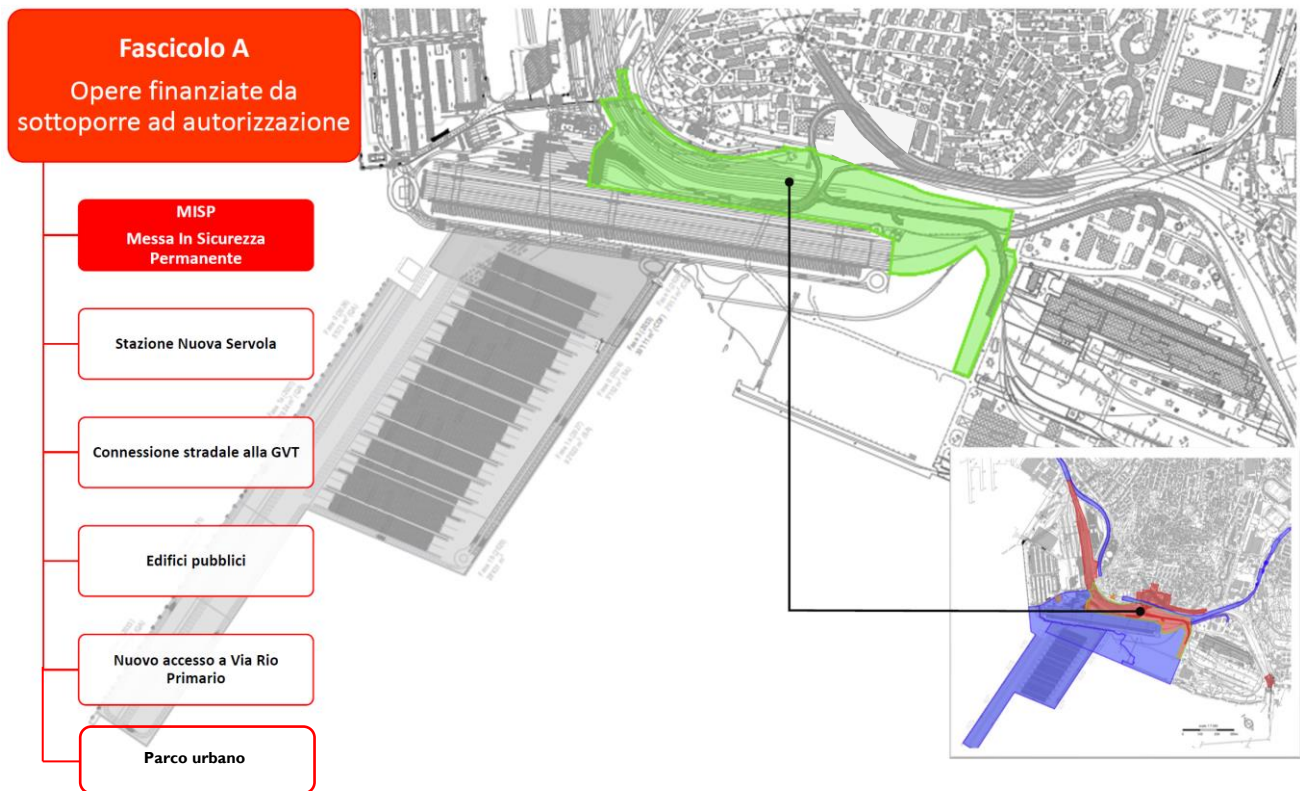


Figura 3-3 Inquadramento degli ambiti progettuali con distinzione in fascicolo A e fascicolo B

### 3.2.1 Messa in sicurezza permanente



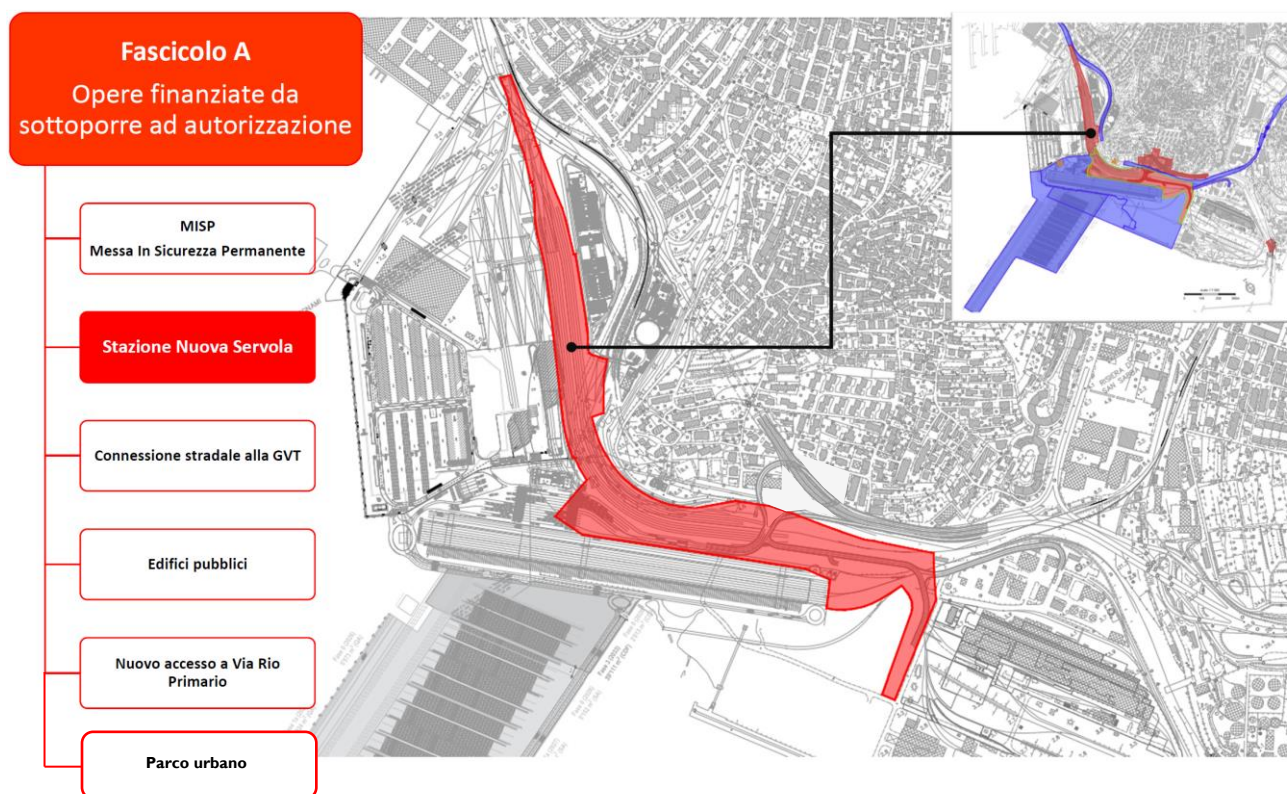
L'area ex a caldo della Ferriera è ad oggi oggetto di un progetto complessivo di messa in sicurezza permanente: il procedimento autorizzativo è stato avviato a settembre 2020 da Logistica Giuliana in seno all'Accordo di Programma. L'intervento in oggetto si inquadra come **"messa in sicurezza permanente"** 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.



### 3.2.2 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.

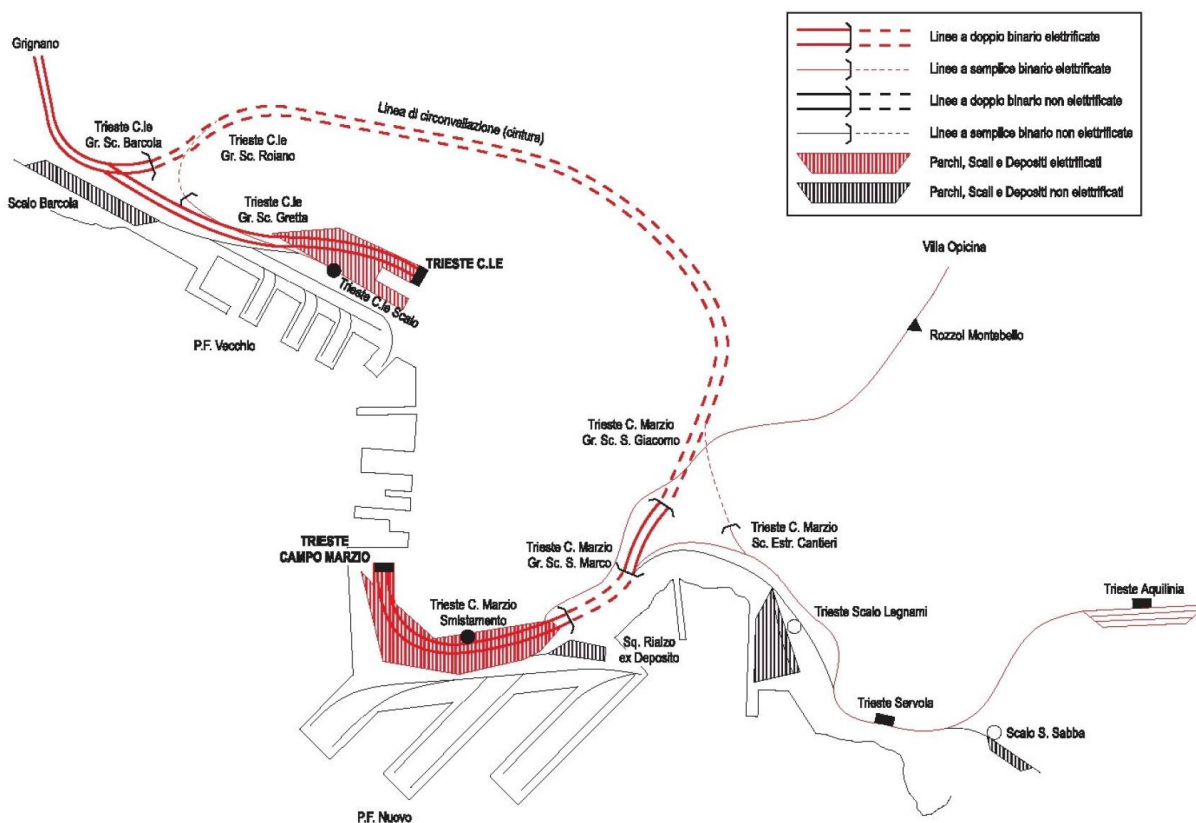
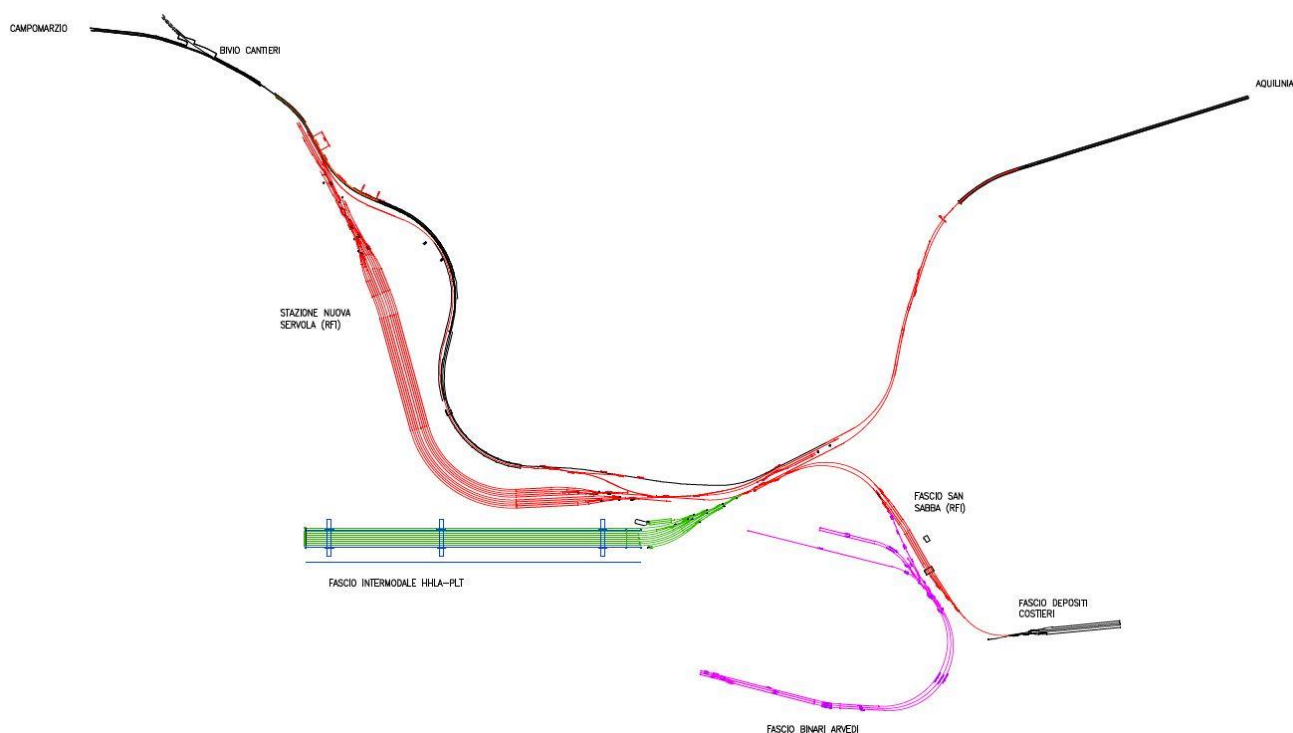


Figura 3-4 Schema linee ferroviarie del nodo di Trieste

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 un 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 – Aquilina (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 Aquilina adiacente al binario di linea per il collegamento tra la nuova stazione di Servola e il terminal intermodale.

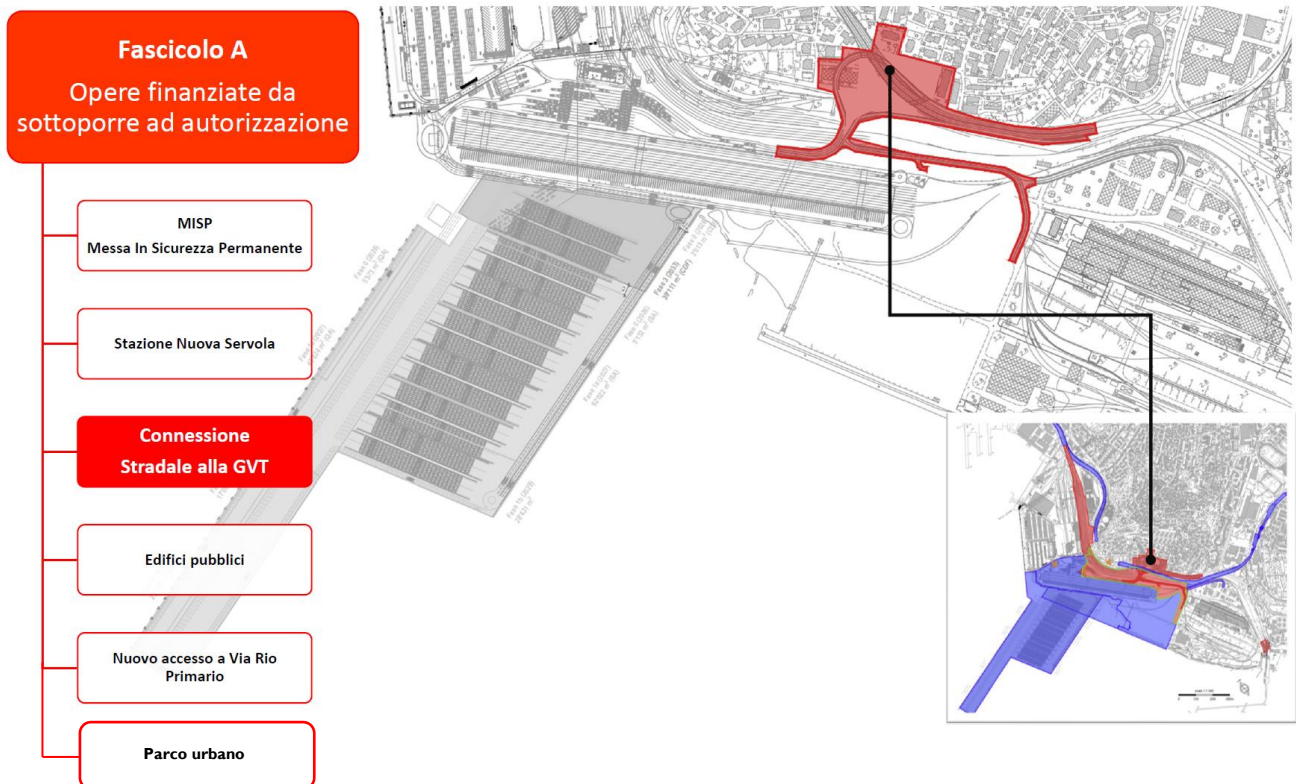


*Figura 3-5 Inquadramento complessivo del progetto ferroviario*

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.

### 3.2.3 Connessione alla GVT

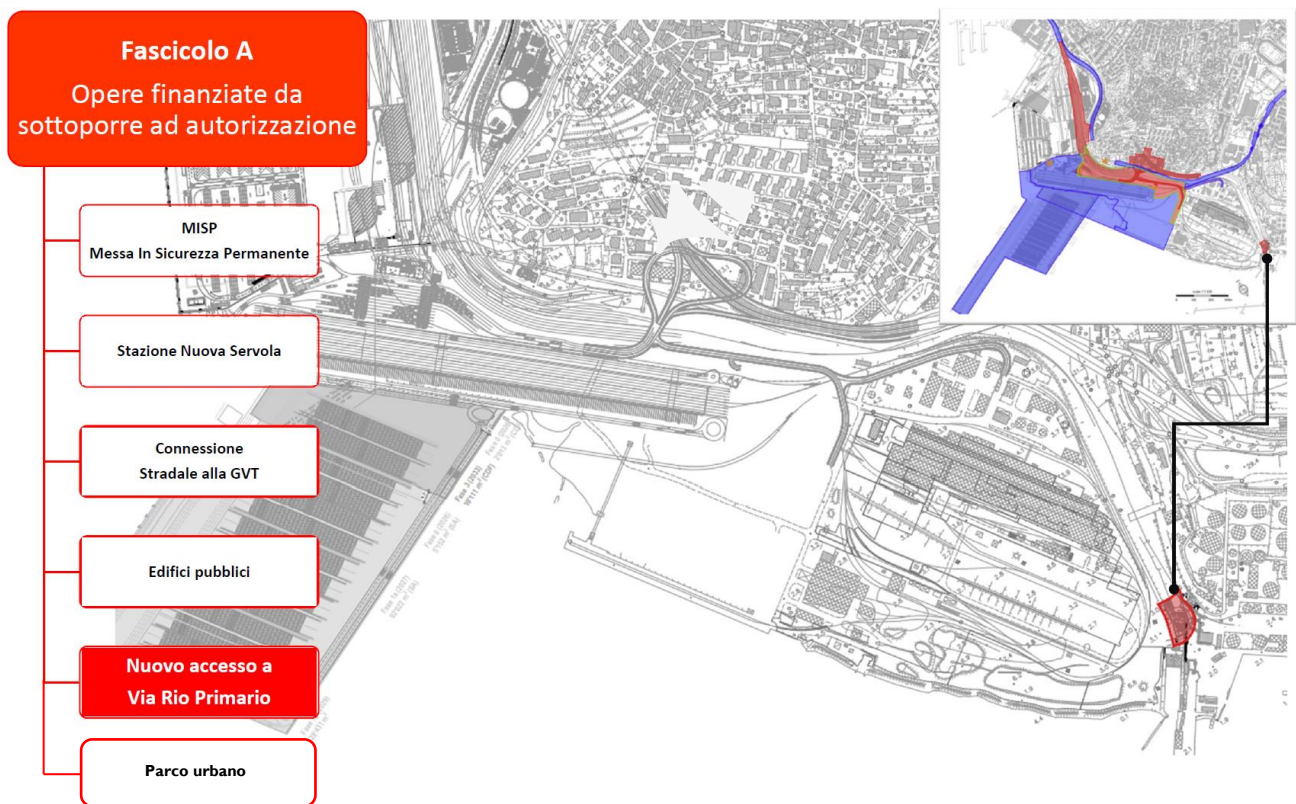


Al fine di garantire l'accesso rapido e diretto alle aree portuali, sia a quelle afferenti la cosiddetta ex "area a caldo" sia quelle legate all'espansione della Piattaforma Logistica, nonché alla serie di attività industriali già insediate nelle aree limitrofe, onde evitare che i flussi dei mezzi pesanti 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 falsati** 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).



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



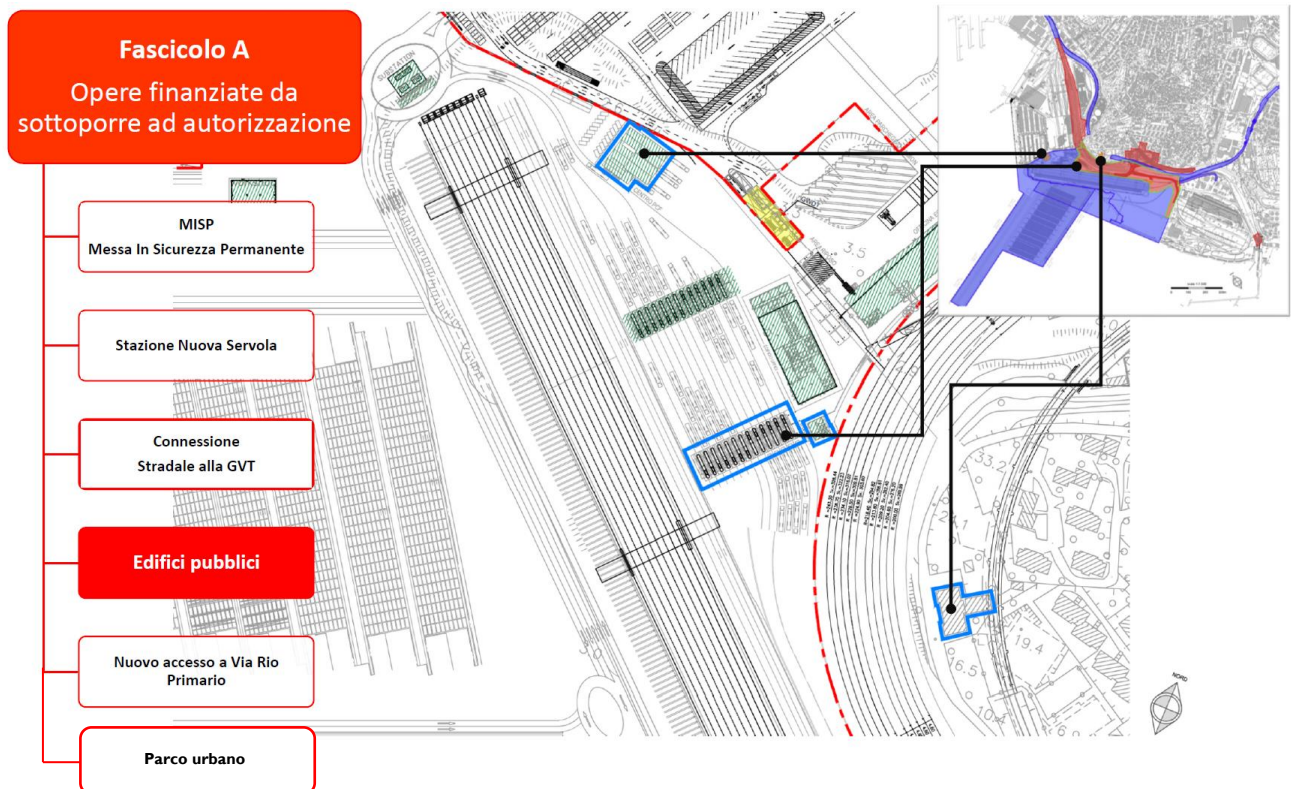
L'apertura della Piattaforma Logistica e del futuro nuovo terminal multipurpose del Molo VIII, condizioneranno in misura significativa la viabilità in entrata ed in uscita dallo stabilimento siderurgico di Servola, rendendo il transito da un unico accesso altamente congestionato per traffico di mezzi 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 G.d.F. 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 G.d.F.

### 3.2.5 Edifici pubblici



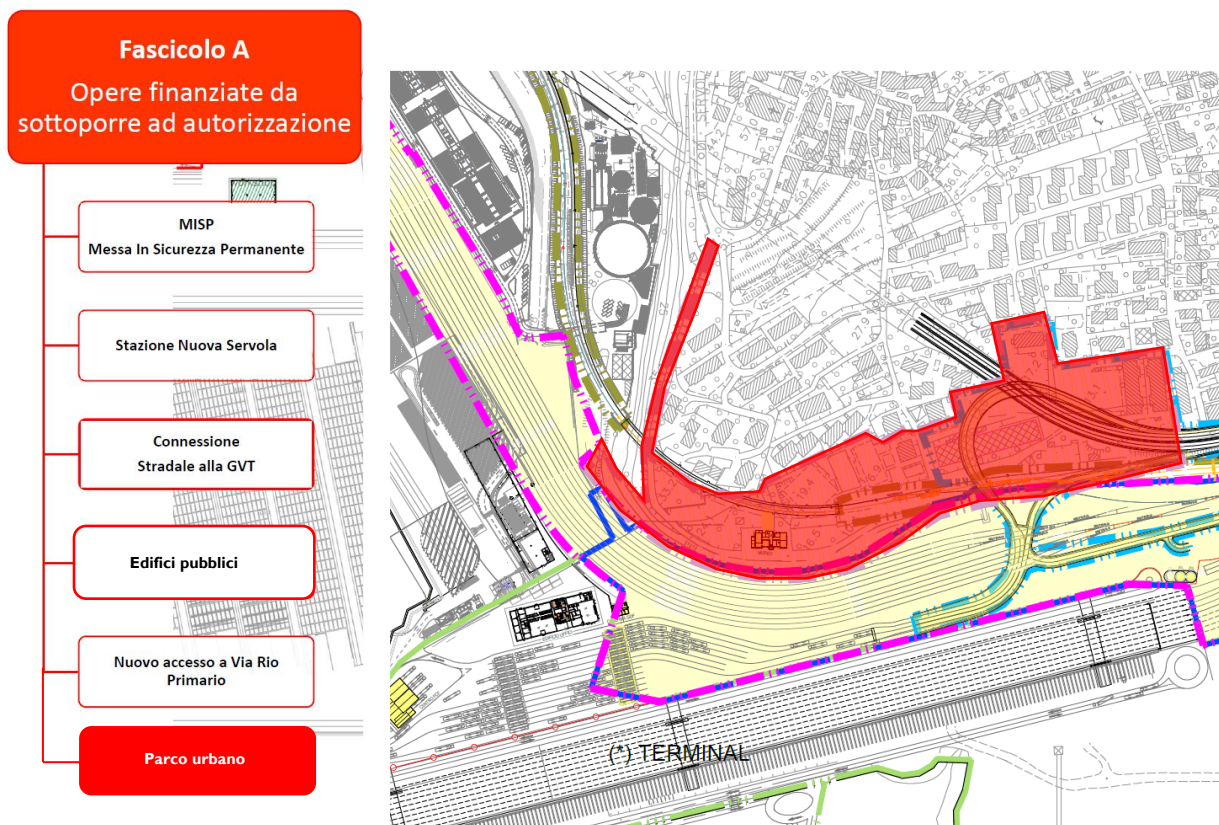
Gli edifici pubblici si trovano nell'area a terra, a nord est del lotto di intervento di Molo VIII, separati dal terminal container dalla nuova linea ferroviaria. È inoltre previsto un ulteriore intervento nel preesistente edificio per uffici "ex-Arvedi" ora di demanio pubblico (AdSPMAO), posto a nord 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.





### 3.2.6 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 valle del parco.

## **4 QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LOCALE, VINCOLI E TUTELE**

### **4.1 Quadro della Pianificazione territoriale**

Il Progetto e le relative varianti urbanistiche al PRP del Porto di Trieste e al PRGC del Comune di Trieste si collocano entro un complesso quadro di riferimento della pianificazione regionale e infra-regionale.

Il presente paragrafo ha l'obiettivo di contestualizzare le varianti rispetto agli obiettivi e contenuti degli strumenti di **pianificazione sovraordinata**, con particolare riferimento ai seguenti:

1. Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG);
2. Piano di Governo del Territorio (PGT);
3. Piano Territoriale Regionale (PTR);
4. Piano Paesaggistico Regionale (PPR);
5. Piano Territoriale Infraregionale (PTI) Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT).

#### 4.1.1 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 zonali 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 delle varianti urbanistiche ricade tra gli ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale (porto commerciale) e gli ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale.



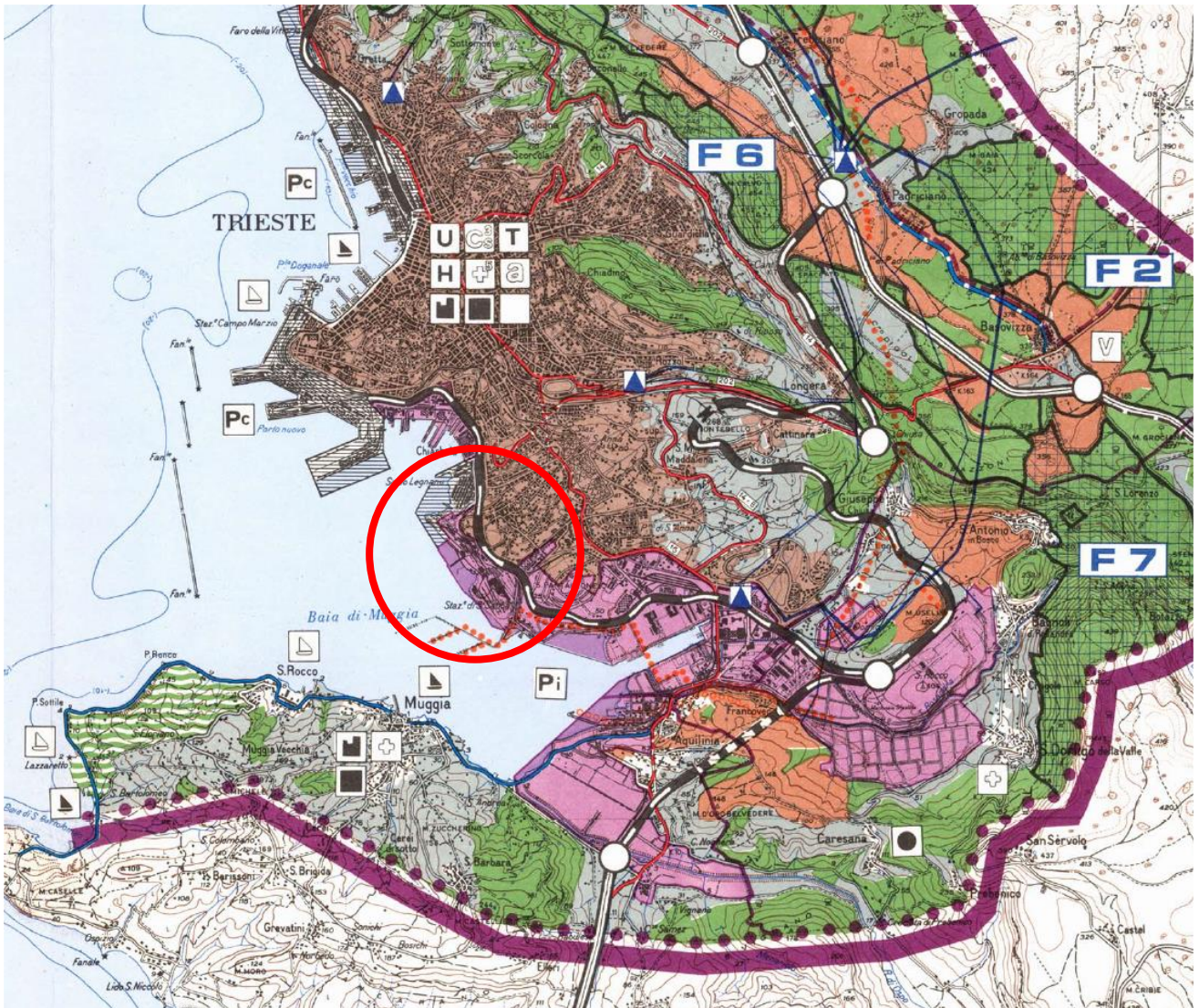


Figura 4-1 Estratto schema di assetto territoriale del PURG



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



Figura 4-2 Quadro d'unione degli ambiti di tutela ambientale

#### 4.1.2 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.

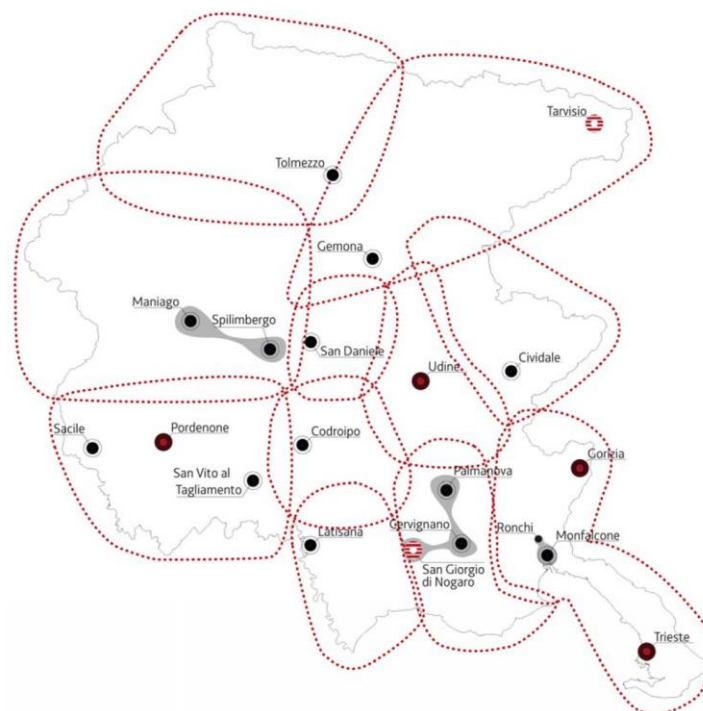


Figura 4-3 I Sistemi Territoriali Locali del PGT

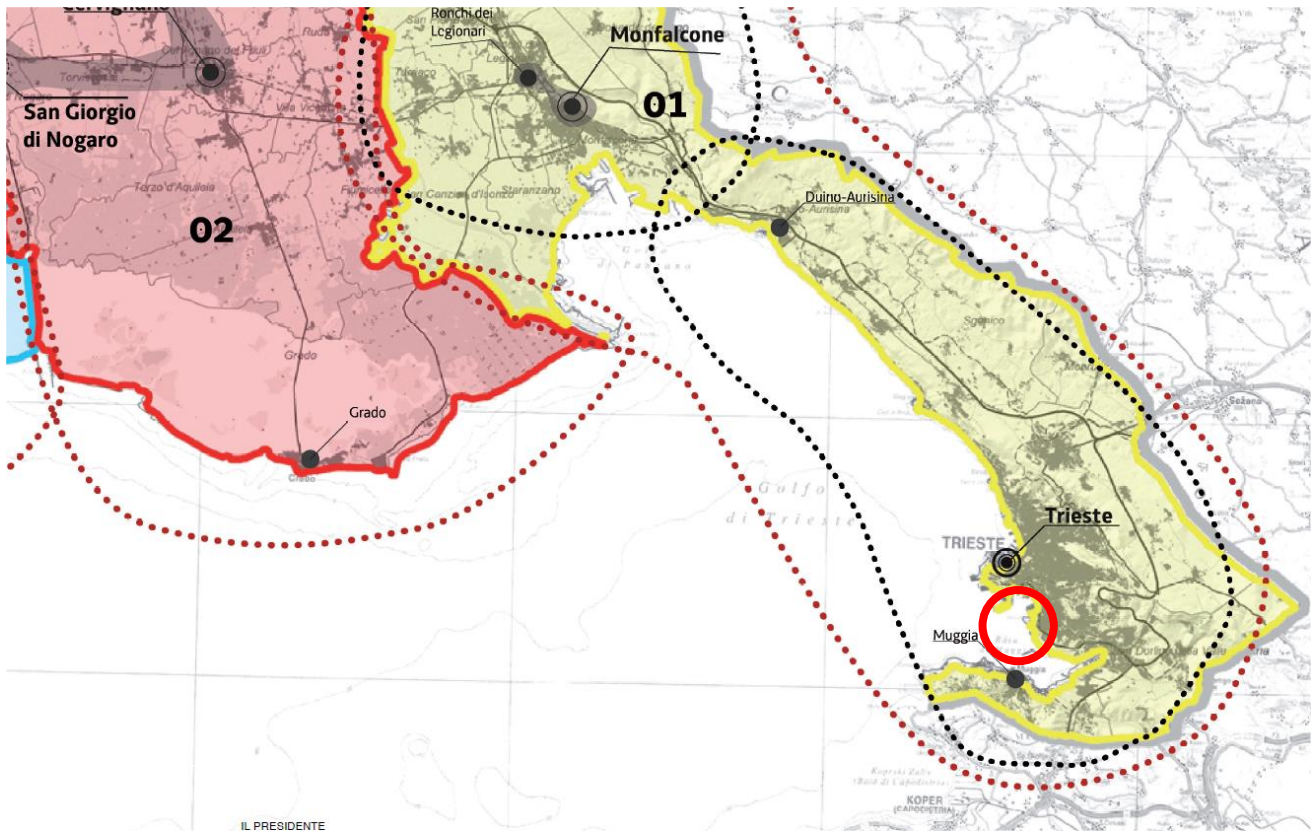


Figura 4-4 Estratto tav. 6 "Sistemi Territoriali Locali" del PGT



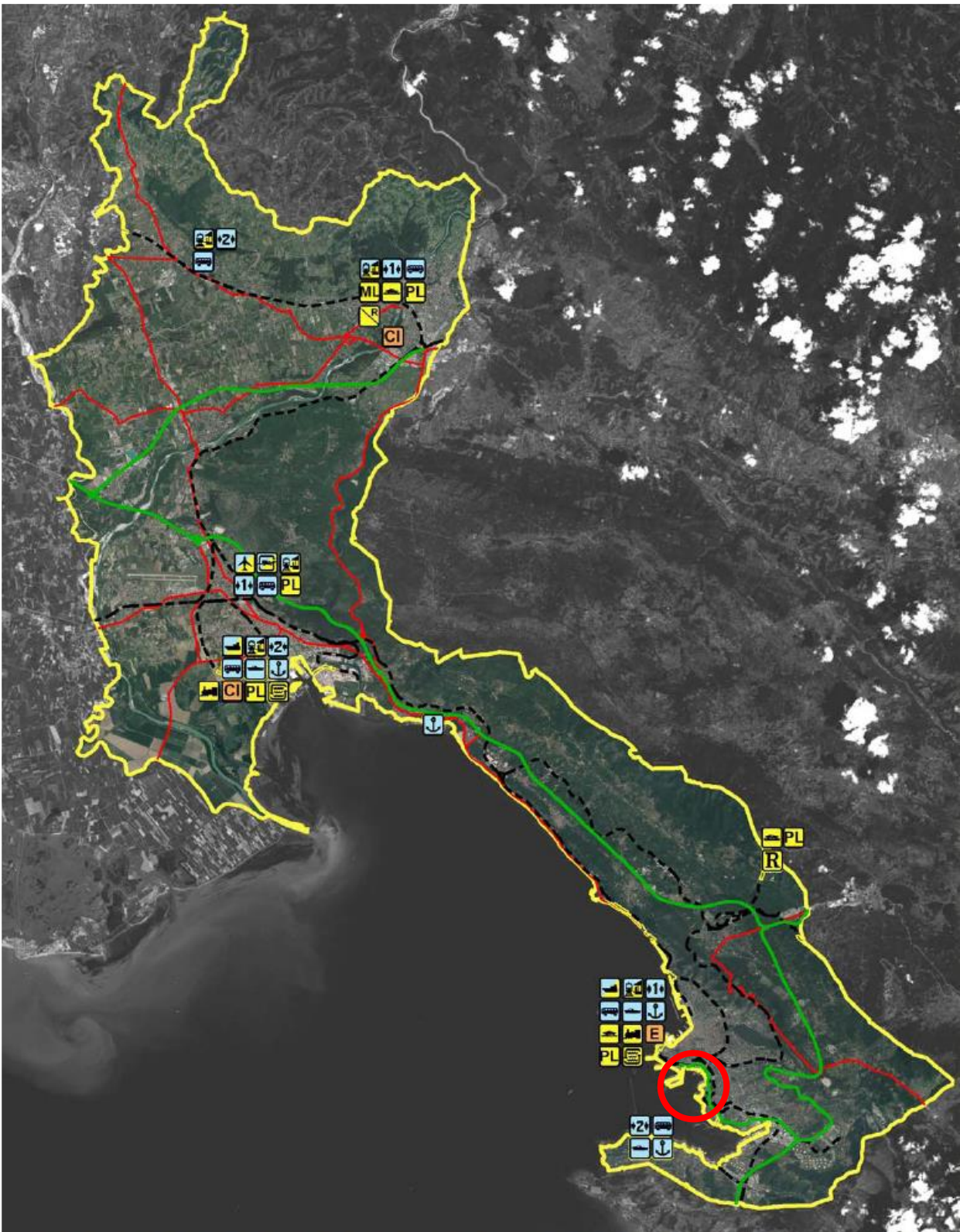


Figura 4-5 Estratto scheda relativa al Sistema Territoriale Locale STL 1 (PGT)

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

1. 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).

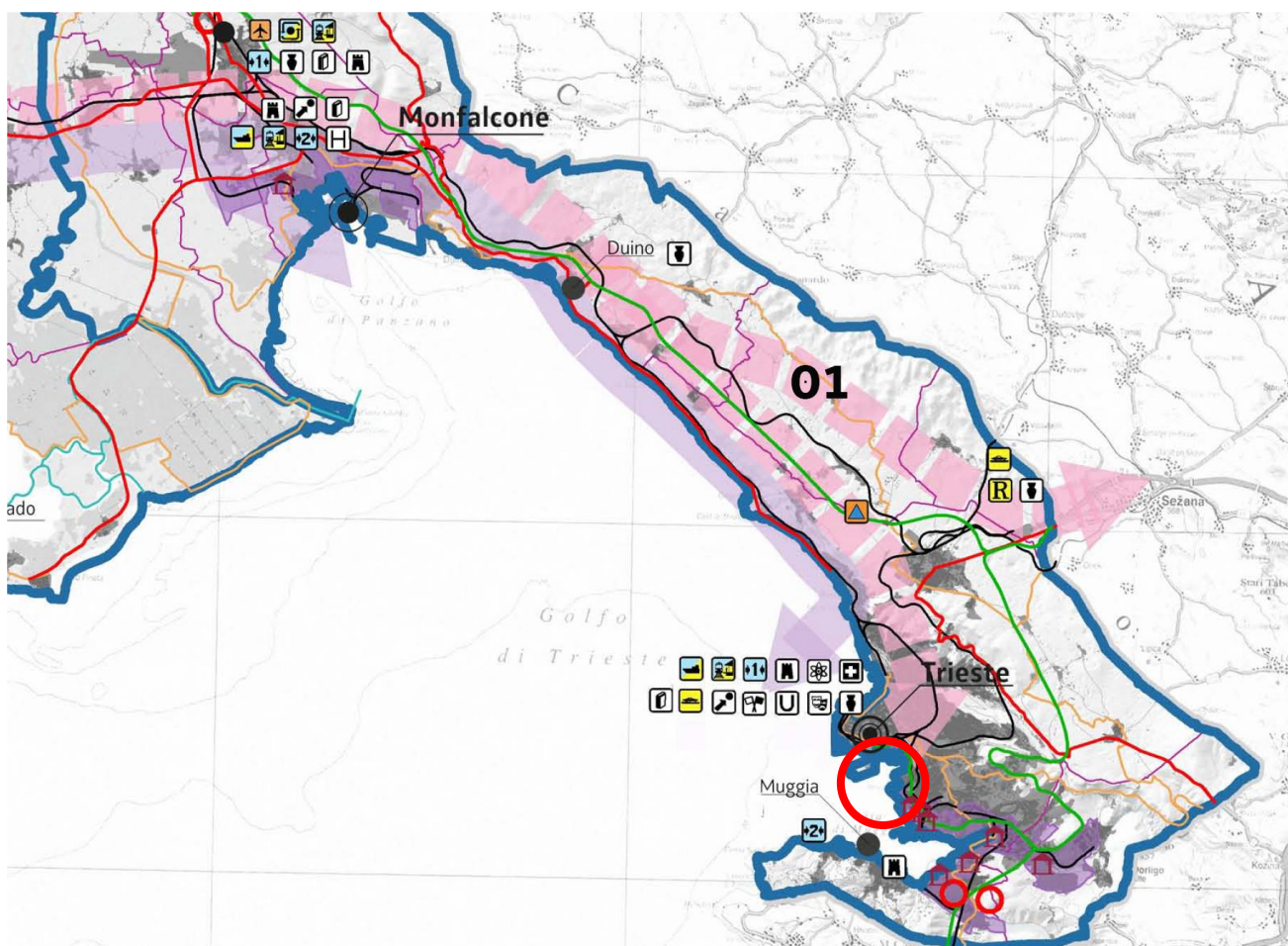
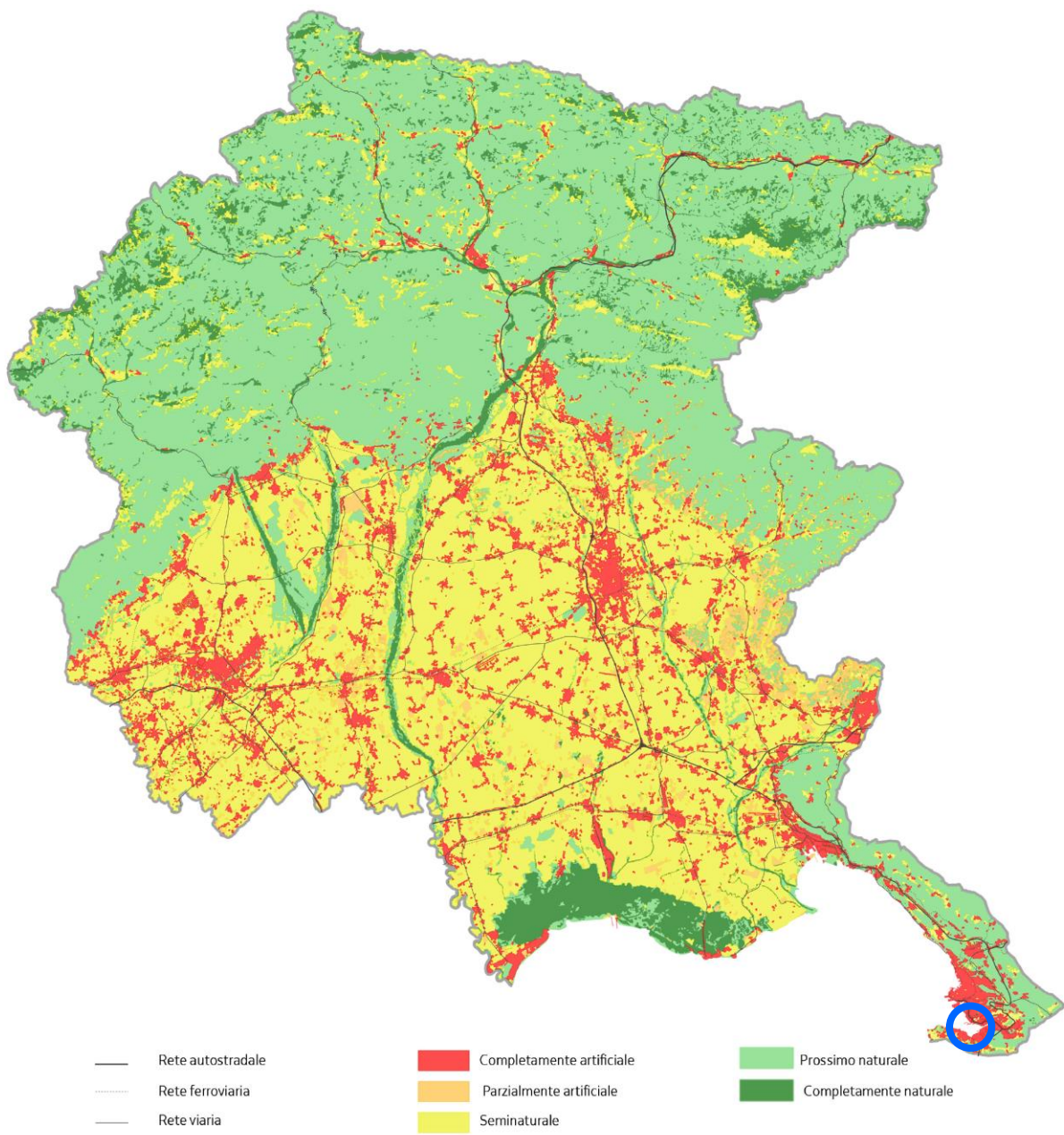


Figura 4-6 Estratto tav. 7A "Rete policentrica insediativa, rete infrastrutturale dei trasporti e della mobilità" del PGT

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 4-7 Continuità ambientale dell'area oggetto di intervento*

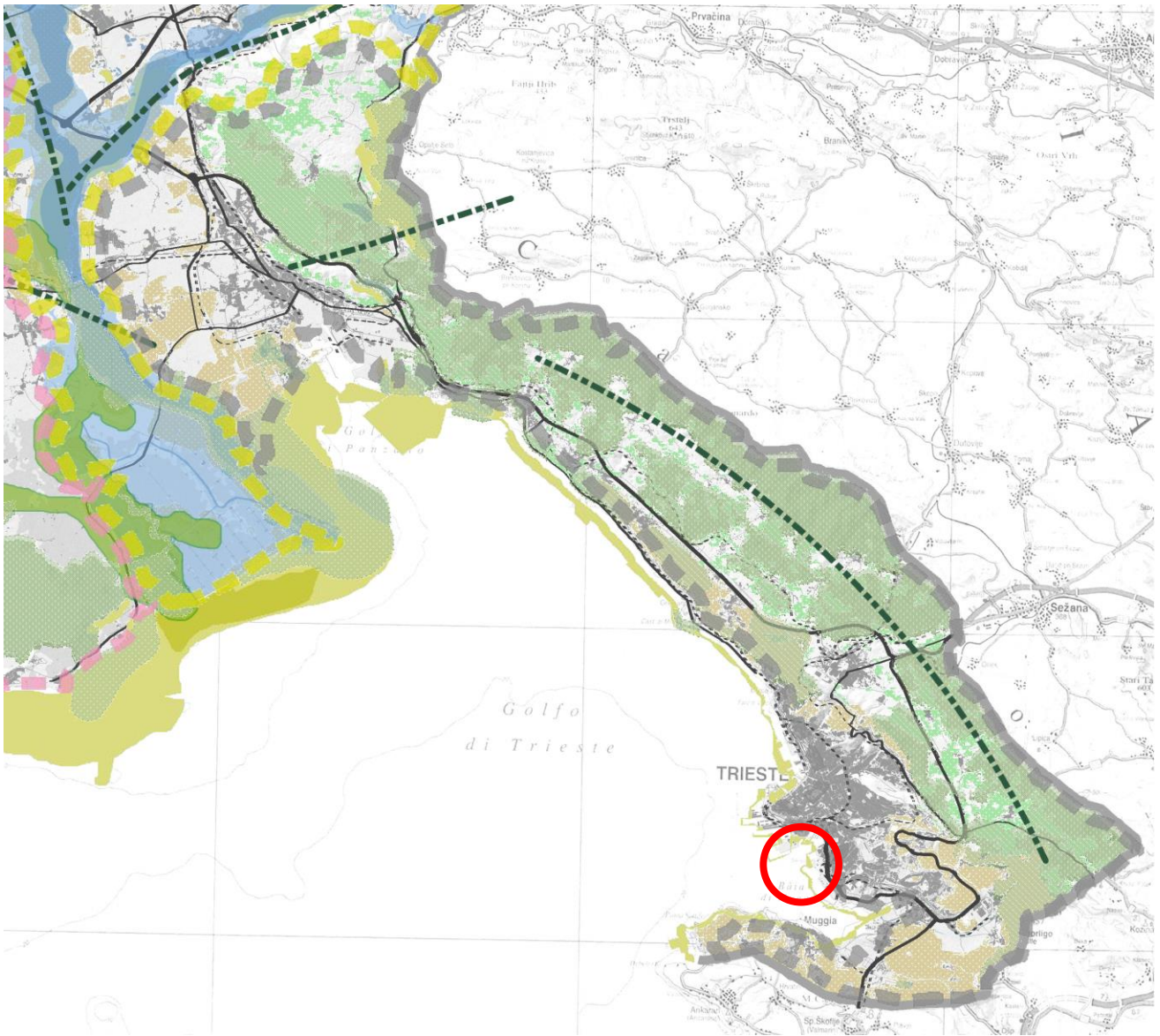


Figura 4-8 Estratto tav. 7B "Progetto rete ecologica ambientale" del PGT



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.

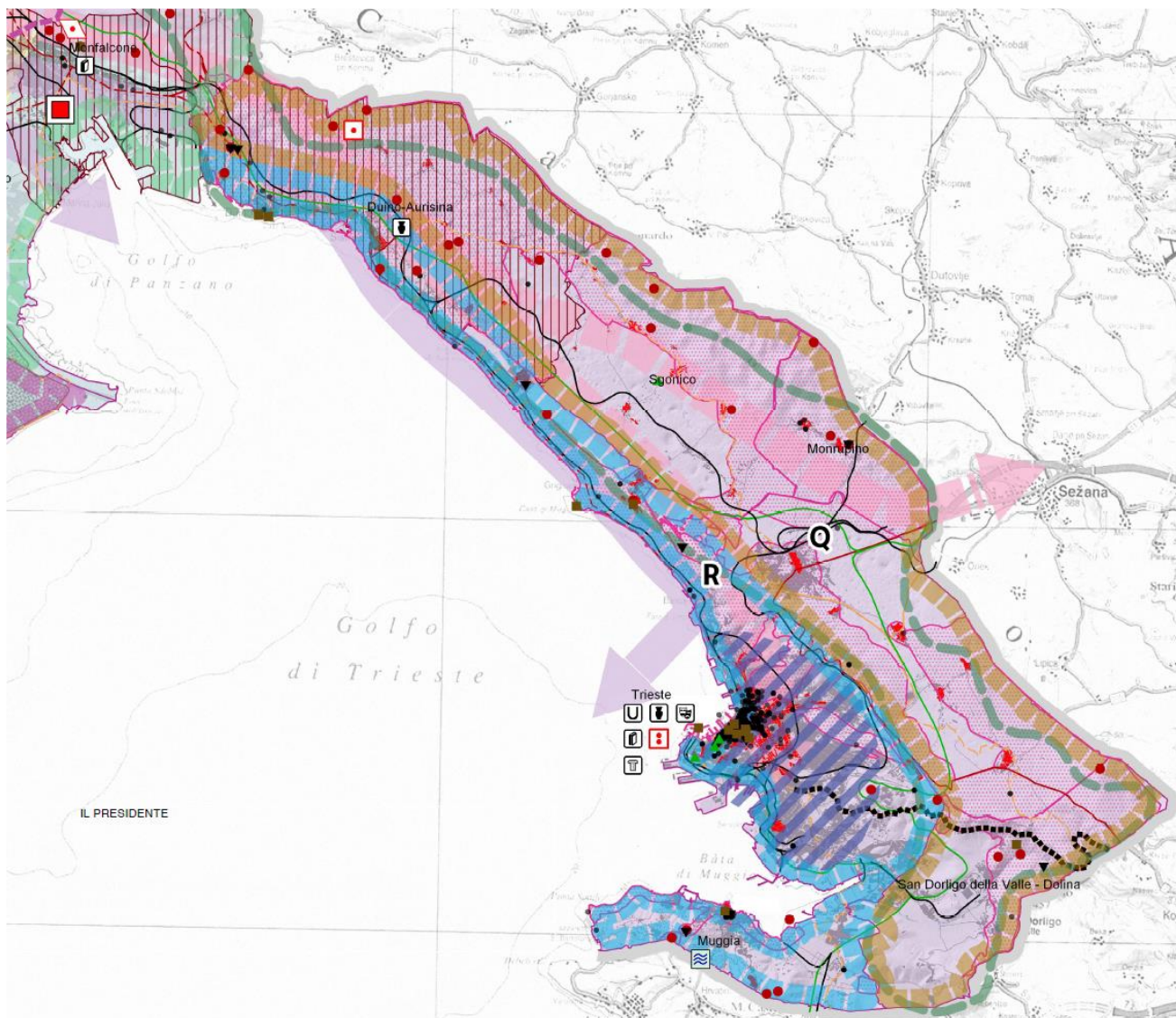


Figura 4-9 Estratto tav. 8A "Carta dei valori. Componenti territoriali- storico-culturali e paesaggistiche" del PGT

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.

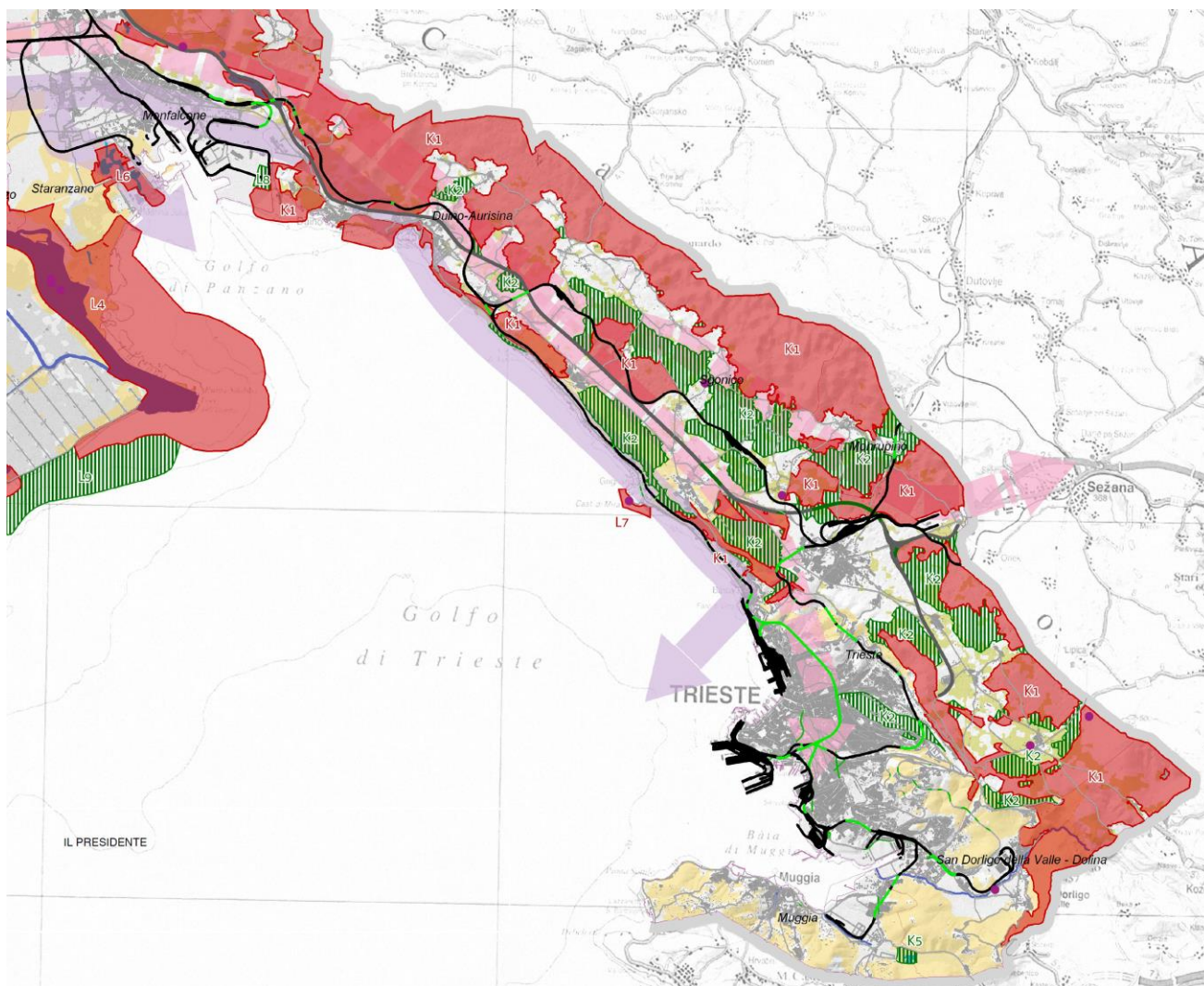


Figura 4-10 Estratto tav. 8B "Carta dei valori. Componenti territoriali- ecologiche" del PGT



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 intervento ricade nell'ambito del distretto industriale del caffè, oltre a rientrare parzialmente nel Consorzio di sviluppo industriale ed EZIT.

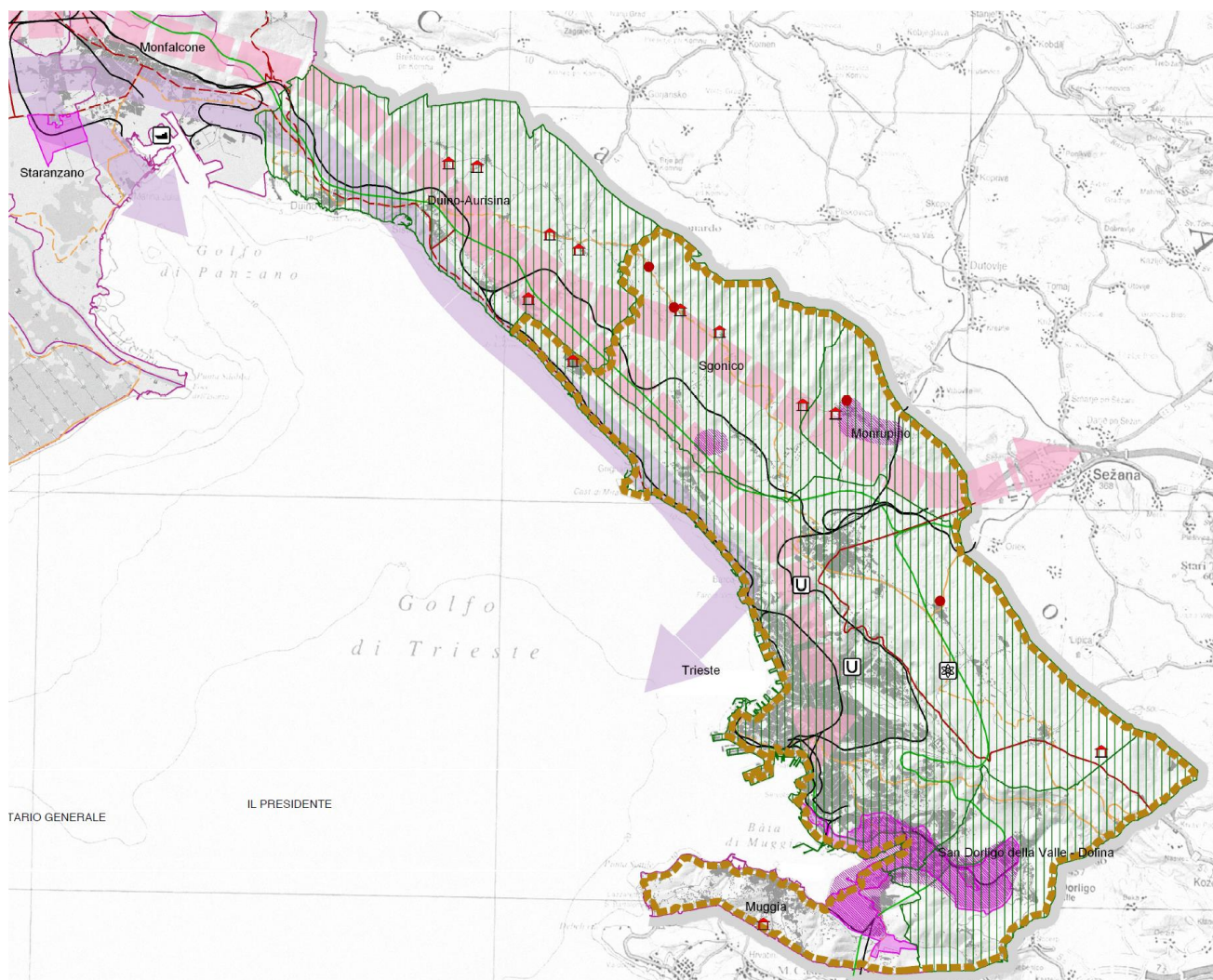


Figura 4-11 Estratto tav. 8C "Carta dei valori. Componenti territoriali-eccellenze produttive: filiere, attività distrettuali, ricerca e innovazione" del PGT

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.

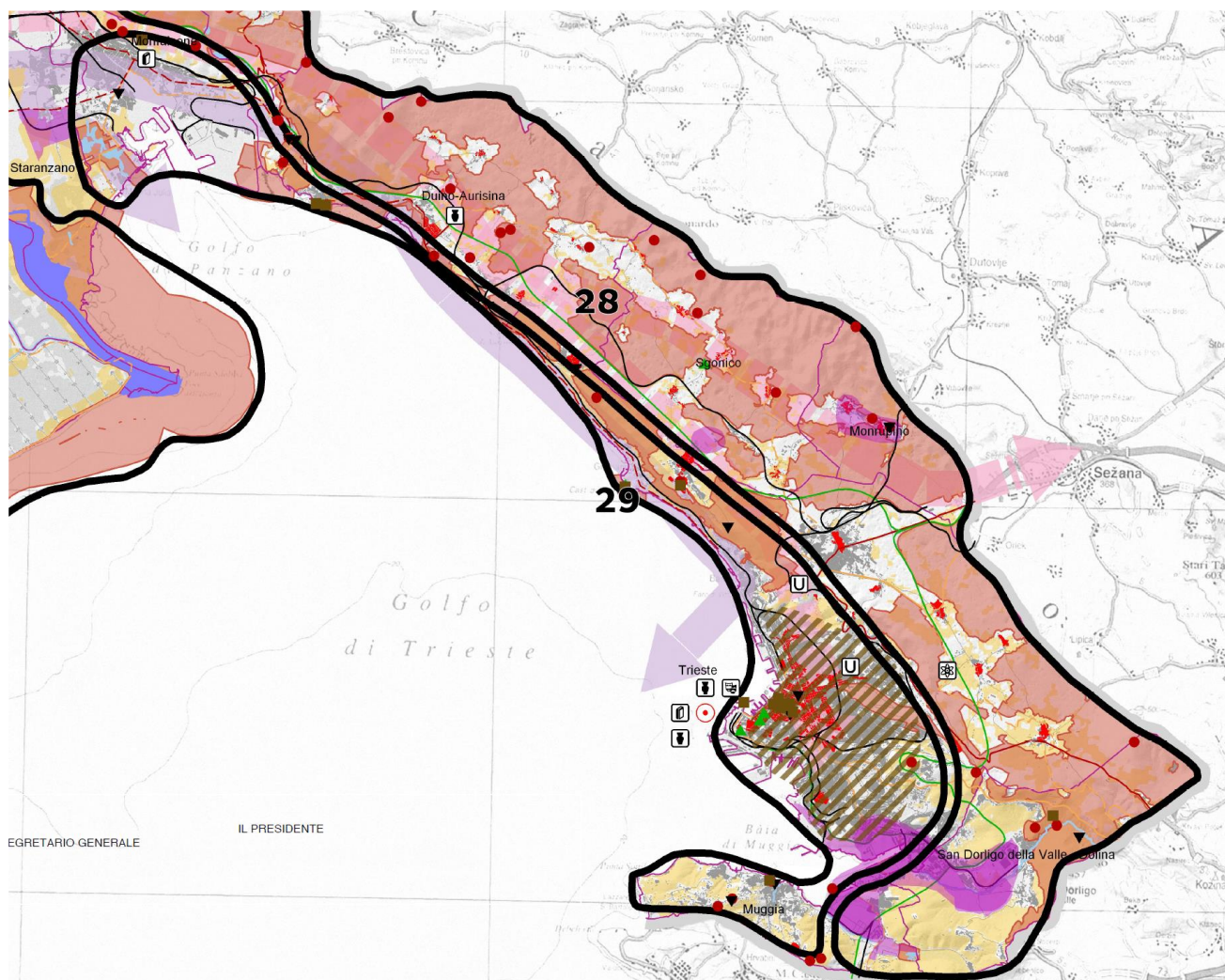


Figura 4-12 Estratto tav. 9 "Carta dei valori. Sintesi delle componenti territoriali. Valore strutturale unitario. Valori complessi - Ambiente, storia, economia" del PGT



#### 4.1.3 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 cogenza del medesimo (**Supporti grafici prescrittivi**);
4. regole che disciplinano tutta l'attività di pianificazione di competenza regionale e assicurano la cogenza 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.

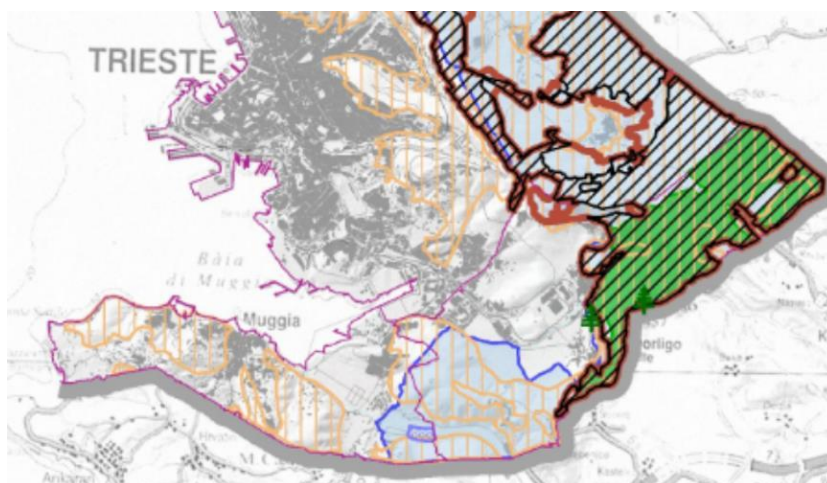


Figura 4-13 Estratto Tavola 1a del PTR

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.

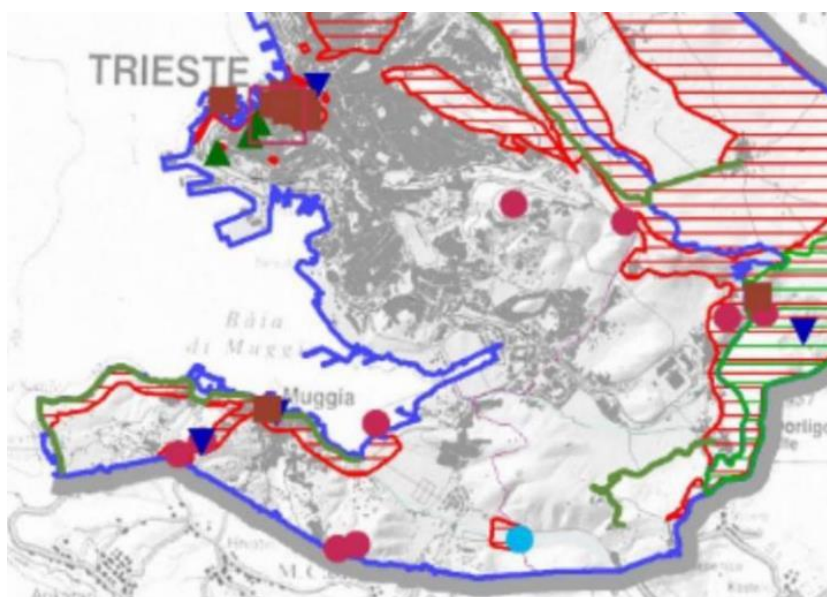


Figura 4-14 Estratto Tavola 3 del PTR

Come evidenziato nella Tavola 3, l'area di intervento è esterna ad aree tutelate ex. art. 136, D.Lgs 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.

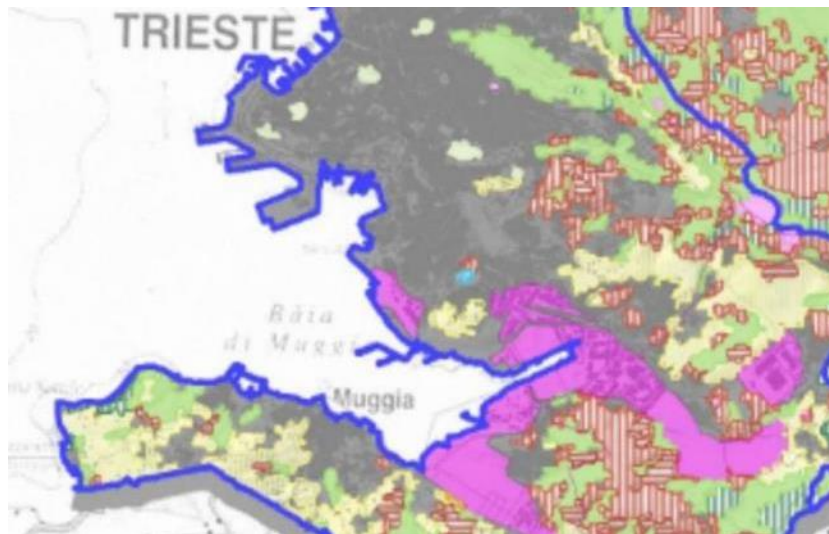


Figura 4-15 Estratto Tavola 3a del PTR

L'estratto della Tavola 3a mette in luce la prossimità dell'area di intervento 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.

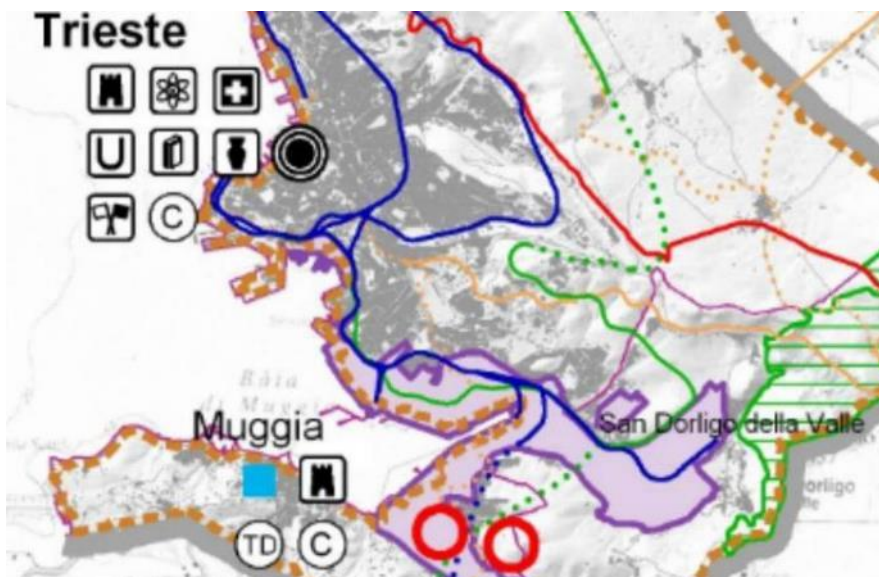


Figura 4-16 Estratto Tavola 6 del PTR

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



#### 4.1.4 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.

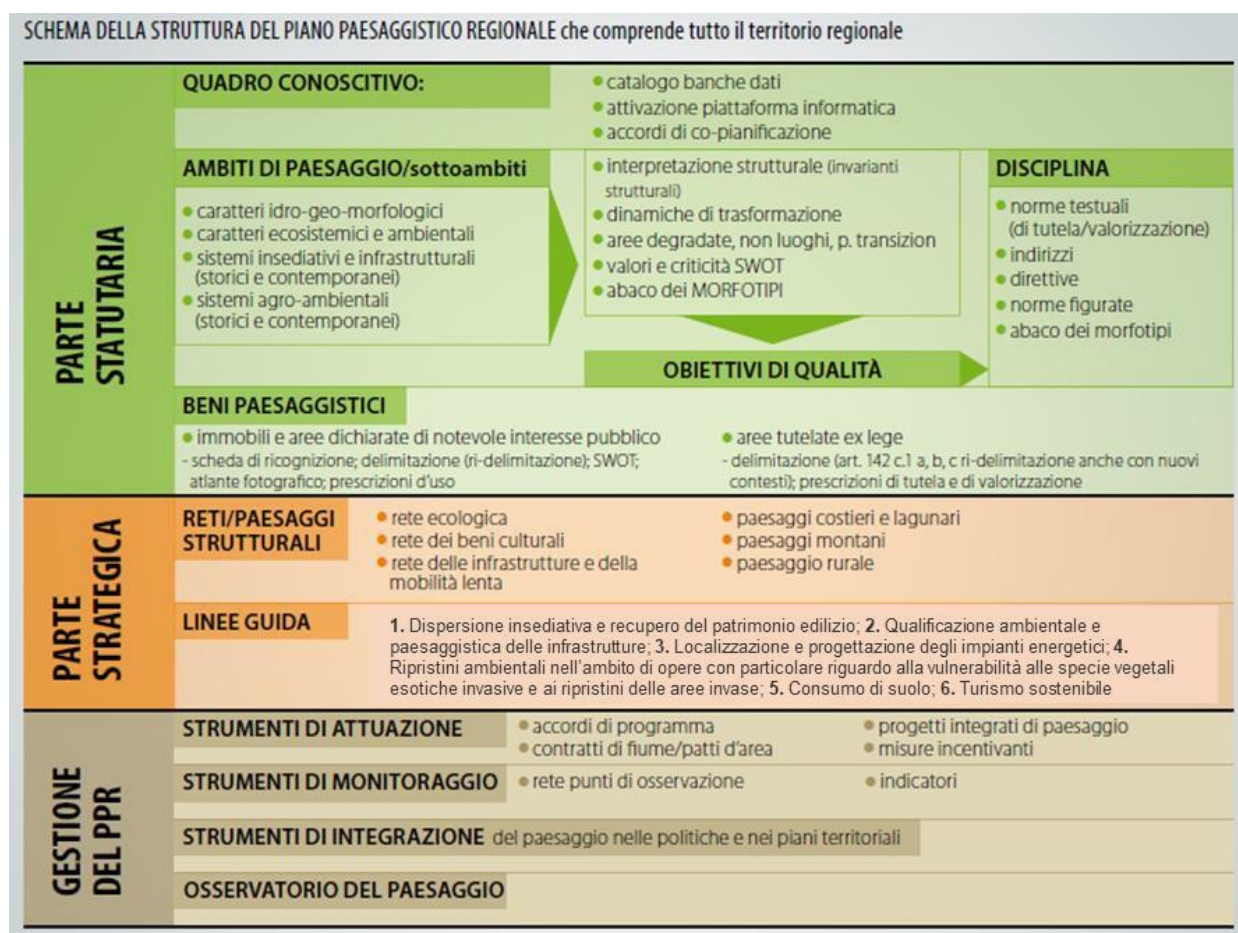


Figura 4-17 Schema della struttura e articolazione del PPR

Il PPR è articolato in tre parti principali:

1. 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;
2. 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;
3. 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.

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 delle varianti urbanistiche ricade nella fascia di rispetto della battigia marittima e in parte interessa un'area boscata. Nella porzione di territorio considerata non si segnalano ulteriori beni paesaggistici o culturali. Per quanto riguarda la mobilità lenta, l'ambito del Porto di Trieste 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 analitici rilevanti.



Figura 4-18 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	
<b>OG1</b>	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)	<b>OS1.1</b>	Definizione del quadro conoscitivo regionale.
<b>OG2</b>	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)	<b>OS2.1</b>	Definizione del quadro conoscitivo degli ambiti di paesaggio.
		<b>OS2.2</b>	Definizione del quadro interpretativo degli ambiti di paesaggio.
		<b>OS2.3</b>	Delimitazione degli ambiti di paesaggio.
		<b>OS2.4</b>	Riconoscimento dei caratteri paesaggistici essenziali degli ambiti di paesaggio
<b>OG3</b>	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)	<b>OS3.1</b>	Attribuzione degli obiettivi di qualità.
		<b>OS3.2</b>	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).
		<b>OS3.3</b>	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).
		<b>OS3.4</b>	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).
		<b>OS3.5</b>	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 4-19 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.



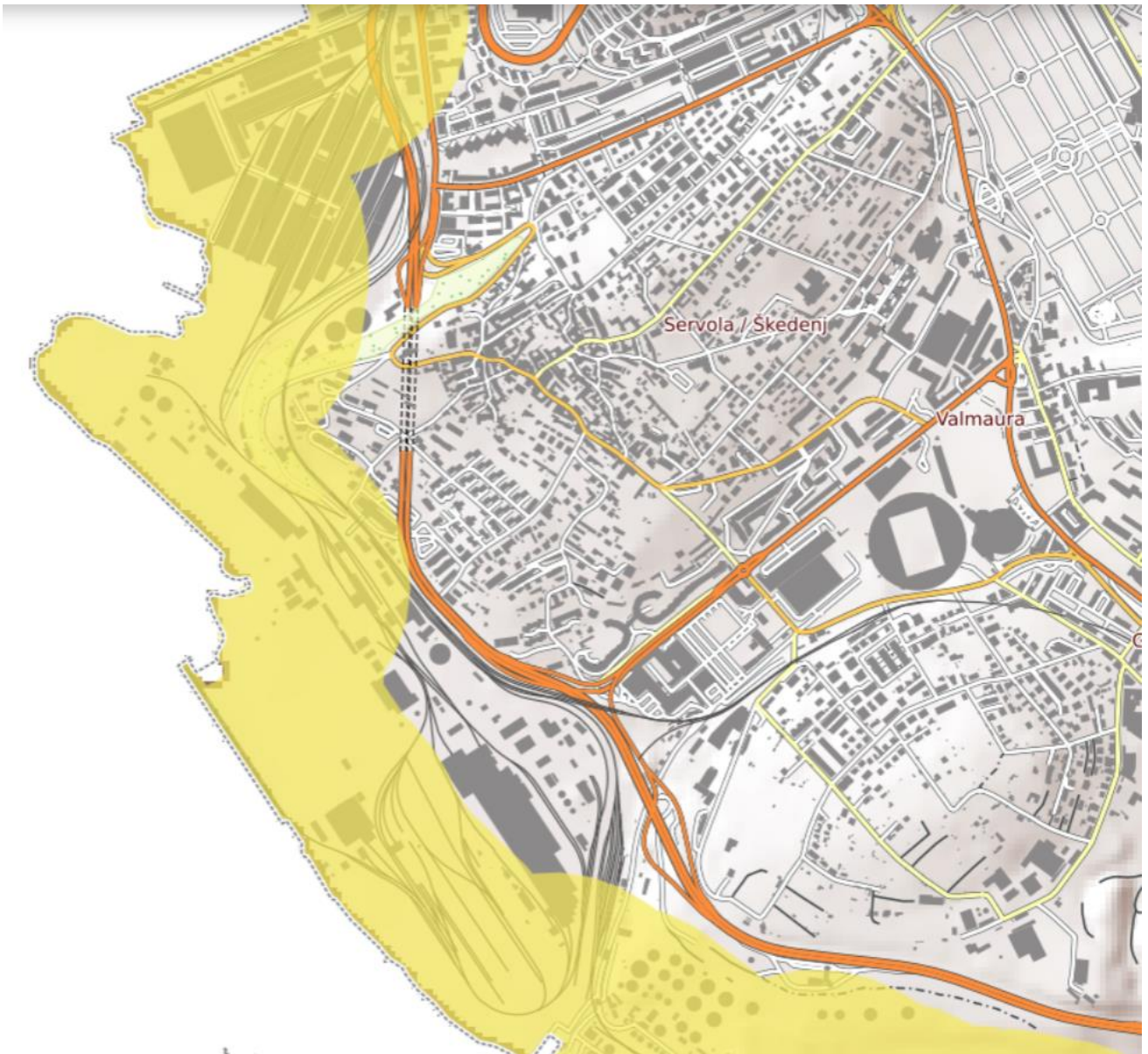


Figura 4-20 Estratto della Parte Statutaria del PPR

## 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 4-21 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)	<b>OS 4.2</b>	Perseguire la strategia del "costruire sul costruito". (Programma di governo)
		<b>OS 4.3</b>	Indirizzare la pianificazione locale verso l'obiettivo di impedire la perdita definitiva di ulteriori porzioni di terreni agricoli. (Programma di governo)
		<b>OS 4.4</b>	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)
		<b>OS 4.5</b>	Promuovere il ripristino dei suoli compromessi (Protocollo "Difesa del suolo", Convenzione delle Alpi)
<b>OG 5</b>	Conservare la diversità paesaggistica contrastando la tendenza all'omologazione dei paesaggi. (Strategia Nazionale per la Biodiversità 2010)	<b>OS 5.1</b>	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)
		<b>OS 5.2</b>	Gestire in modo sostenibile i paesaggi montani, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		<b>OS 5.3</b>	Gestire in modo sostenibile i paesaggi rurali, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		<b>OS 5.4</b>	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)
<b>OG 6</b>	Tutela e valorizzazione paesaggistica delle reti e delle connessioni strutturali regionali, interregionali e transfrontaliere. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)	<b>OS 6.1</b>	Integrare e sviluppare la rete ecologica della regione con gli elementi strutturanti del paesaggio. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		<b>OS 6.2</b>	Riconoscere e connettere le categorie dei beni culturali strutturanti il territorio regionale. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		<b>OS 6.3</b>	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)
		<b>OS 6.4</b>	Riconoscere, consolidare e sviluppare la rete della mobilità lenta della regione. (Schema della struttura del PPR, Allegato alla DGR 433/2014)
		<b>OS 6.5</b>	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)
<b>OG 7</b>	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)	<b>OS 7.1</b>	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 4-22 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 4-23 Estratto della Parte Strategica del PPR



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

Il Piano Territoriale Infraregionale dell'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT)<sup>1</sup> 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 LR12/2003) 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 annesse aree movimentazione container.

---

<sup>1</sup> 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.

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

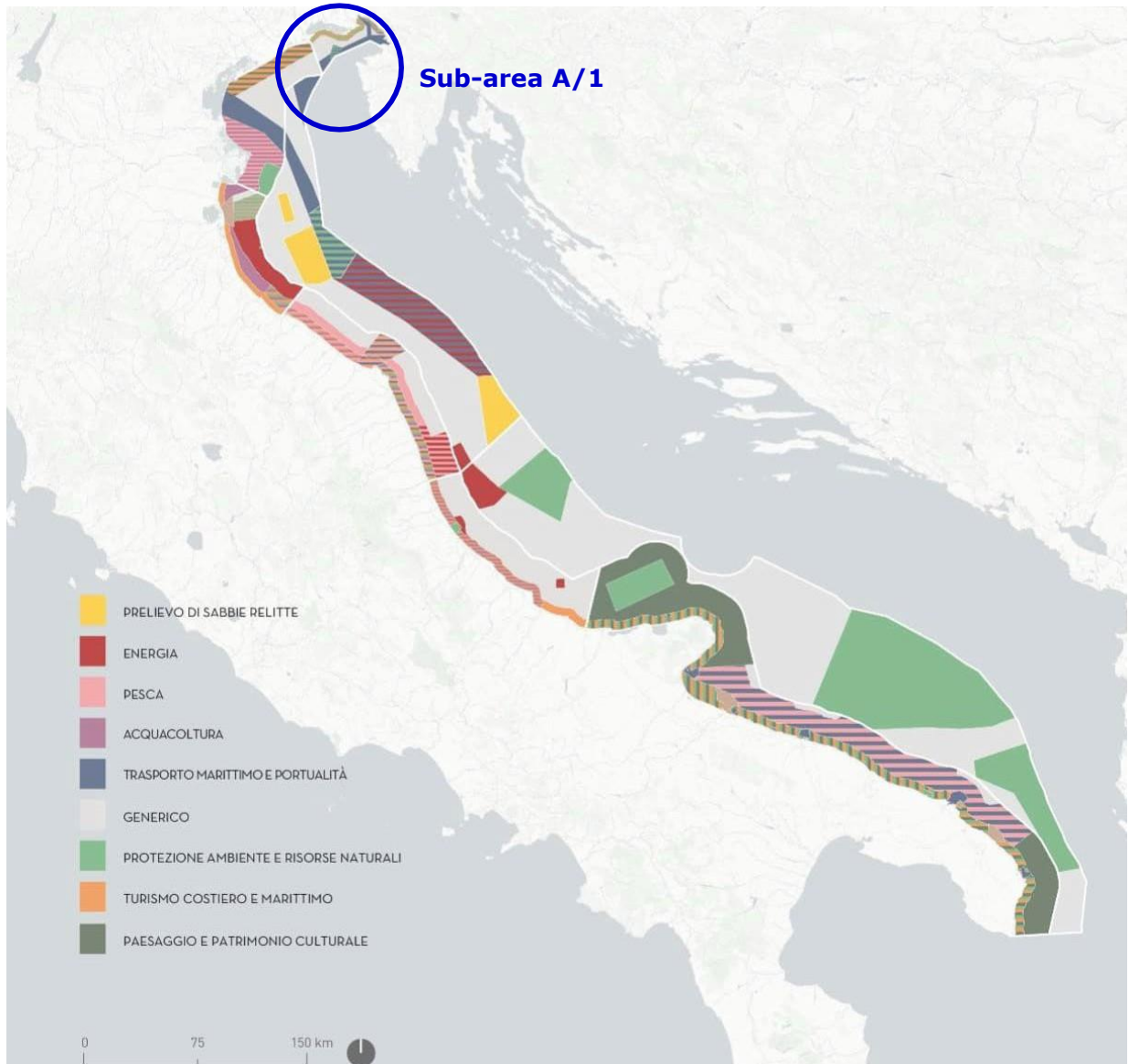
Il Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile, determinare e gestire i diversi usi del mare, identificando i conflitti che tali usi possono generare. Tale strumento di pianificazione ha quindi il ruolo di analizzare e organizzare la distribuzione 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 sub-aree, 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/1

#### **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 4-24 Sub-area A/1 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.



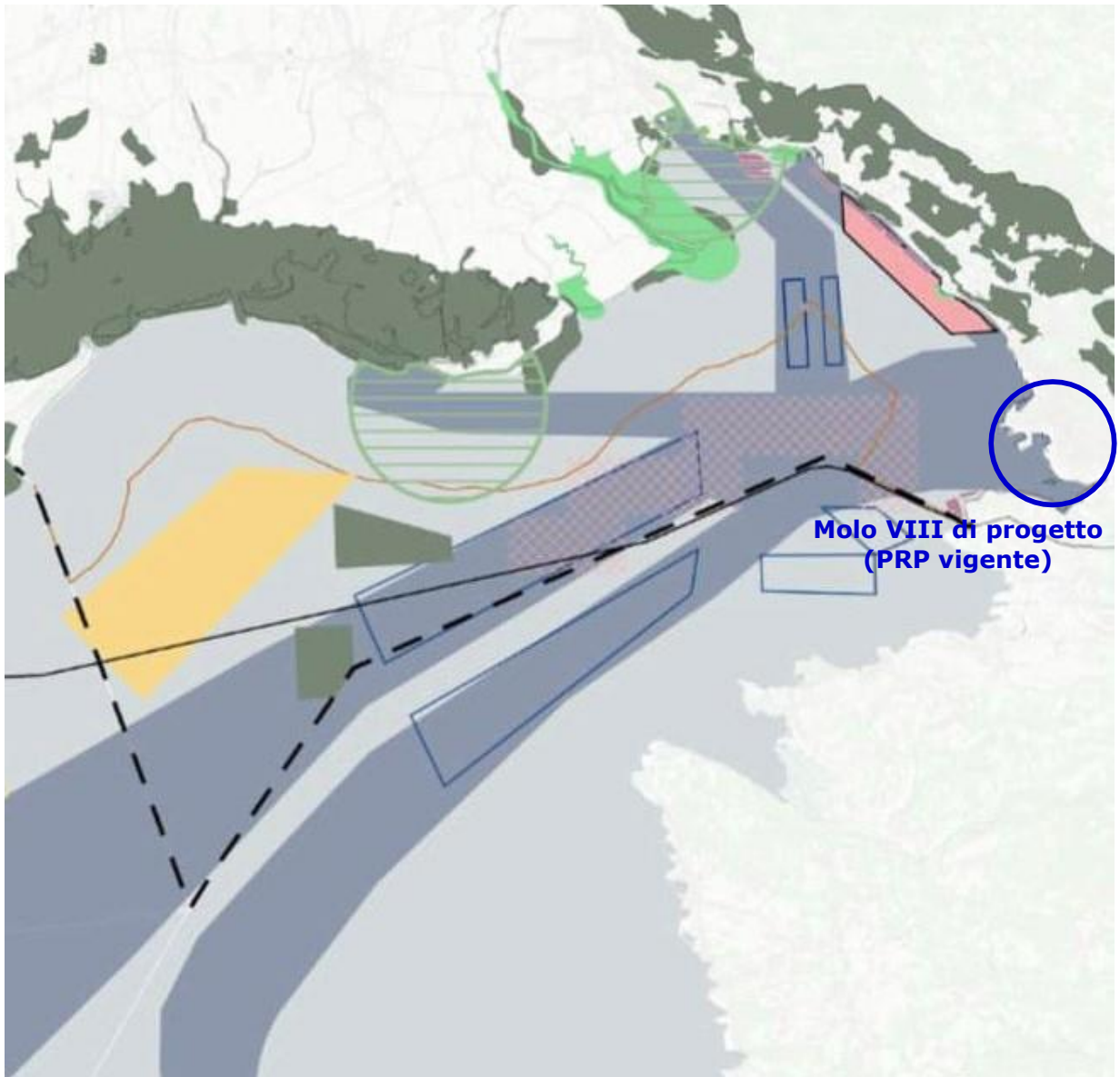


Figura 4-25 Mappa di sintesi dei principali usi presenti nella sub-area A/1 (PGSM)

## 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 conterminatae 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



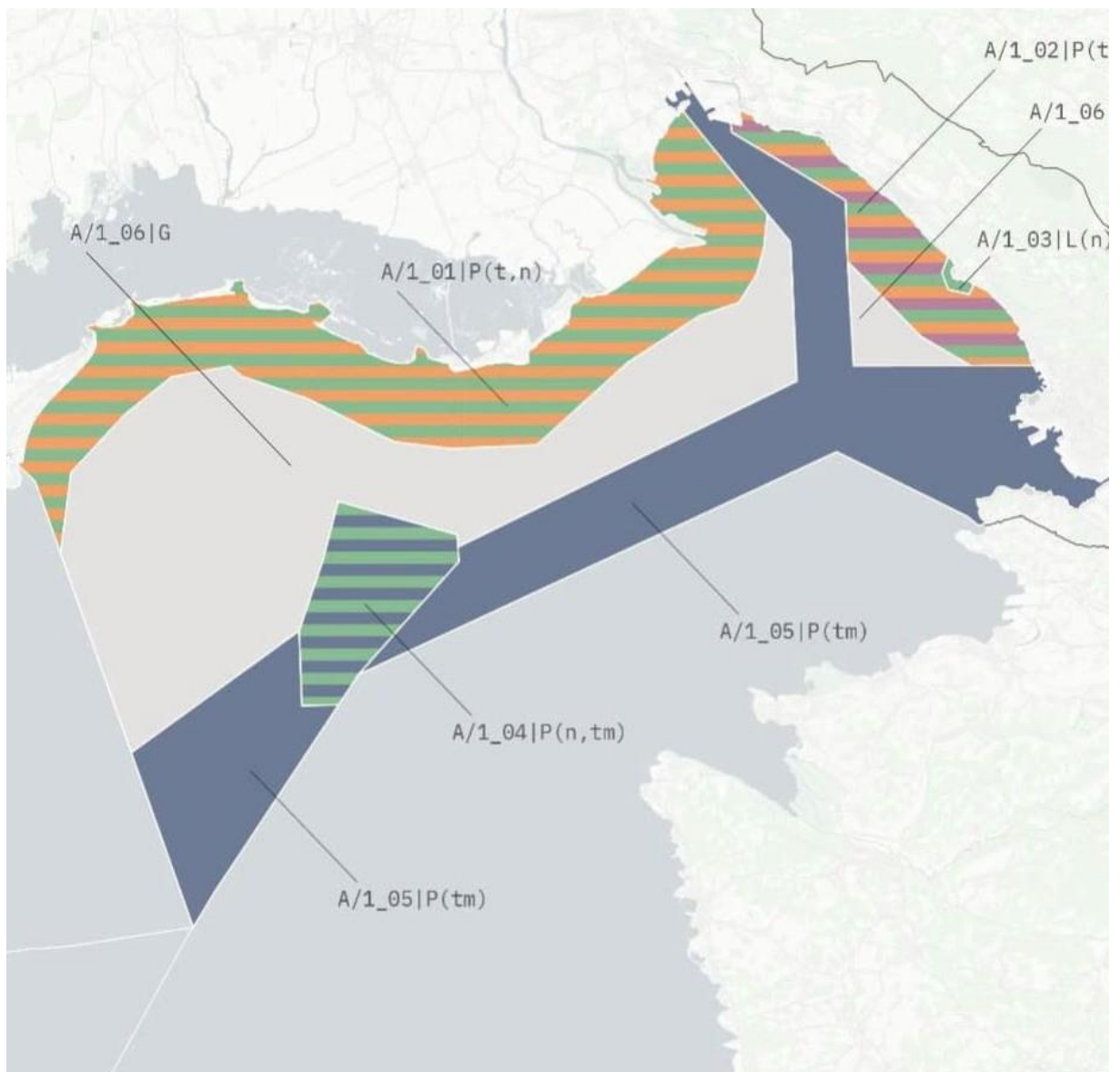
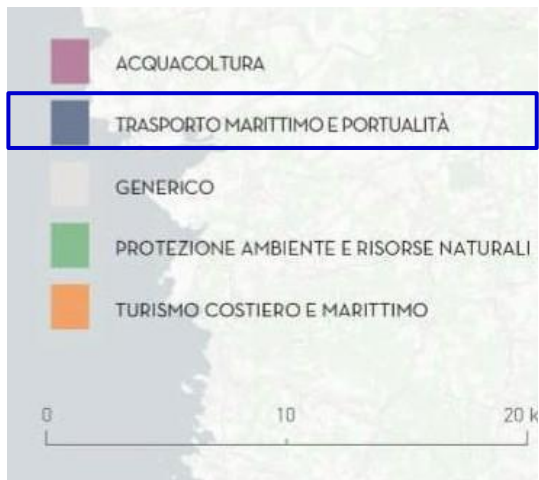


Figura 4-26 Unità di Pianificazione individuate per la sub-area A/1 (PGSM)

## 4.2 Quadro della Pianificazione locale

### 4.2.1 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.

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.

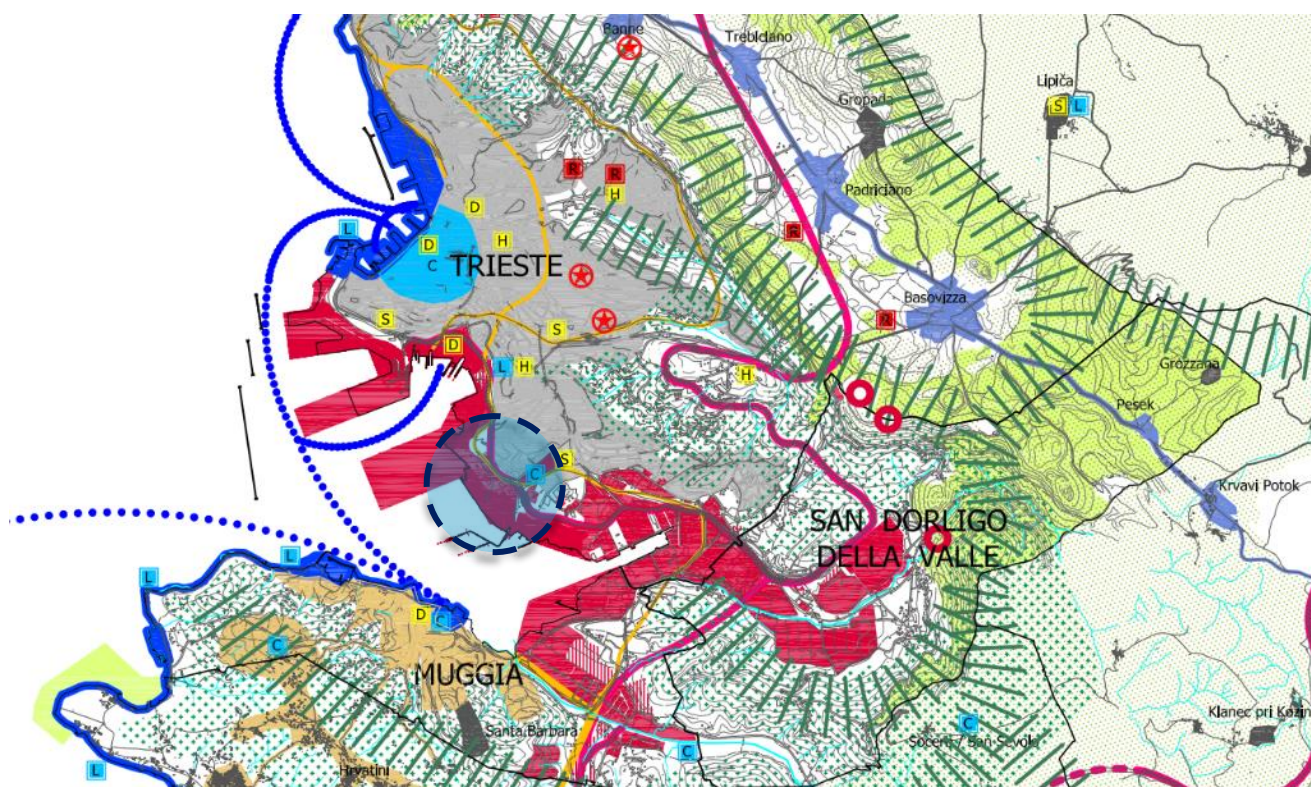


Figura 4-27 Estratto dalla Tav. AV2 "Piano Struttura d'Area Vasta" (PRGC)

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]

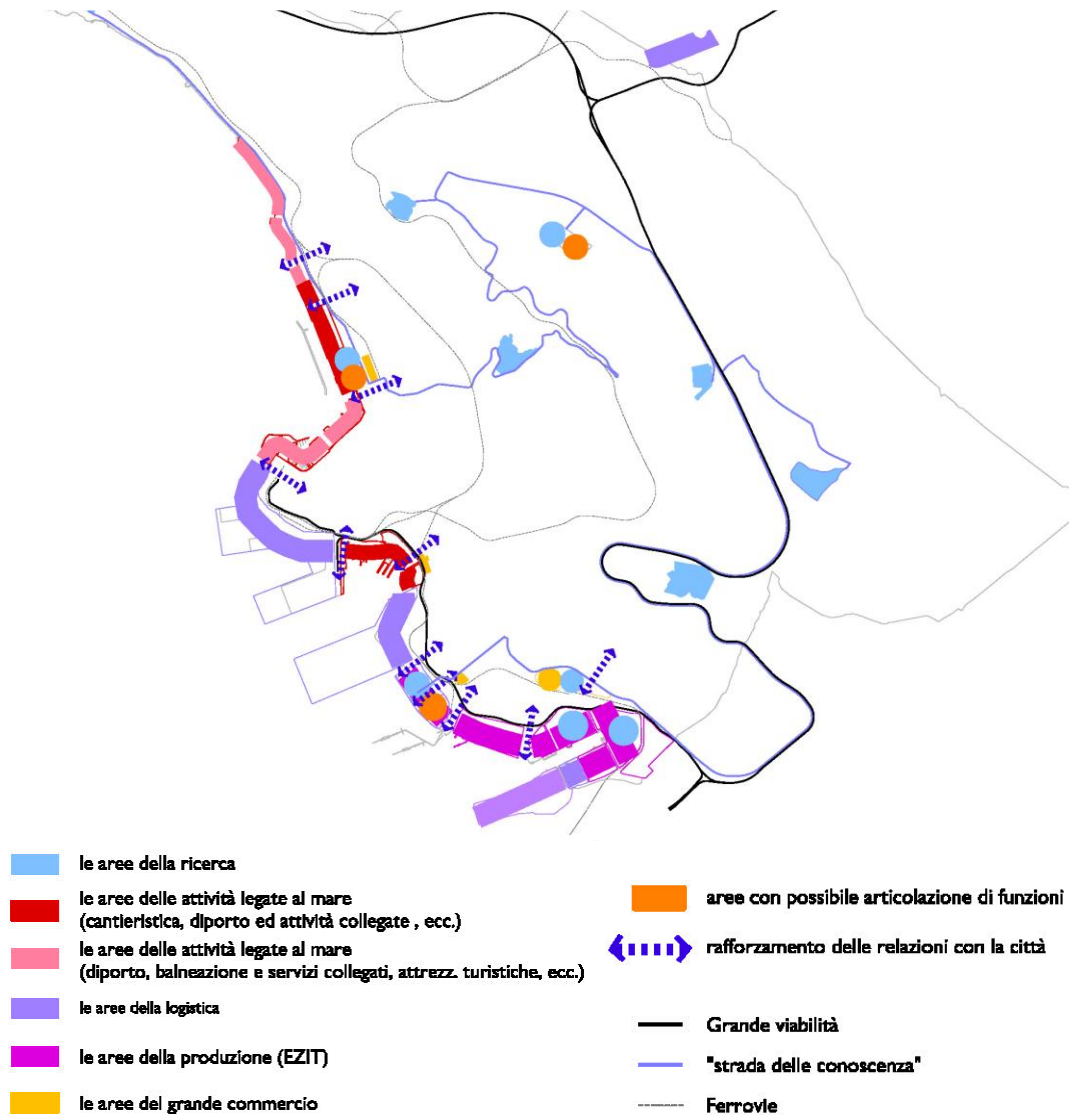


Figura 4-28 La città della conoscenza, della produzione e della logistica – Nuove economie (PRGC)

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 intervento ricade all'interno di "aree della logistica" (in viola) 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	 D3a - Attività di trattamento rifiuti
 D1.3 - Insedimenti industriali ed artigianali nel comprensorio ex EZIT	 D3b - Zone artigianali di Monte S. Pantaleone
 D3 - Insedimenti industriali ed artigianali	 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 4-29 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.

#### 4.2.2 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 impennate 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. 1 "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".



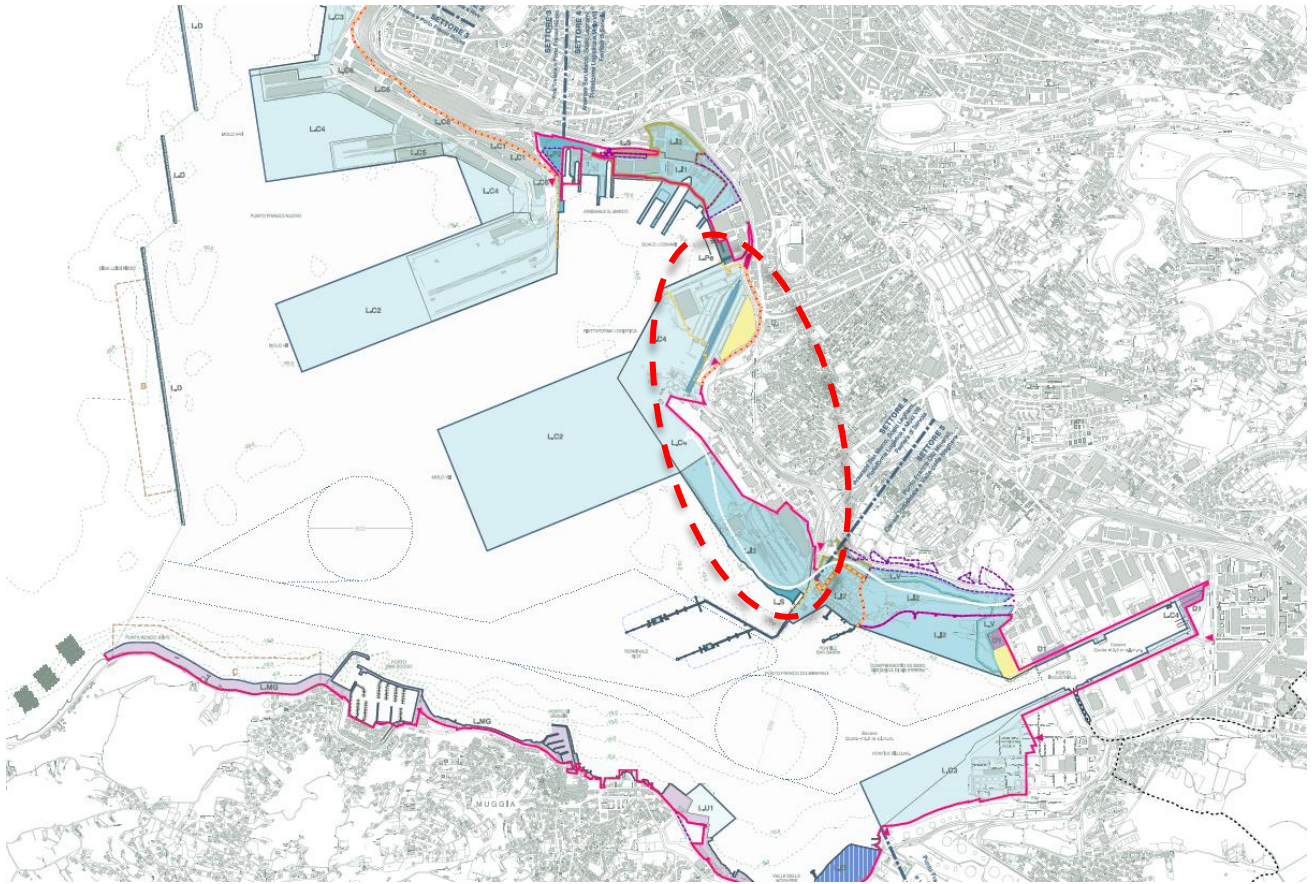


Figura 4-30 Estratto di zoning dalla Tavola 3 "Azzonamento Funzionale – Assetto di Piano" (PRP)



Figura 4-31 Estratto della Legenda della Tavola 3 "Azzonamento Funzionale – AdP" del PRP

### 4.3 Quadro dei vincoli e delle tutele

L'area di progetto è completamente inclusa nel limite di circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste (D.M. Trasporti e Navigazione del 6/04/1994) e ricade all'interno di due aree sottoposte a vincolo:

1. il Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) "Trieste" - DM 468/01 - DM 24/02/03, per cui è soggetta ad interventi di bonifica (Art. 252, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.);
2. la fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia e una porzione di area boscata, oggetto di vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1 del D.Lgs 42/2004.

Nell'area vasta si distinguono, inoltre, due Siti Natura 2000: il SIC "Carso Triestino e Goriziano" e la ZPS "Aree Carsiche della Venezia Giulia", ma a considerevole distanza dall'area di progetto e senza alcun tipo di interferenza. La prossimità al tessuto urbanizzato non presenta criticità in quanto gli immobili e i beni di interesse culturale non interferiscono con l'area di interesse. Non si segnalano ulteriori fasce di rispetto per quanto riguarda corsi d'acqua, infrastrutture e altri vincoli urbanistici. Infine, non si segnalano particolari limitazioni inerenti al tema della sicurezza idraulica, secondo quanto stabilito dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) dell'Autorità di bacino Distrettuale delle Alpi Orientali.

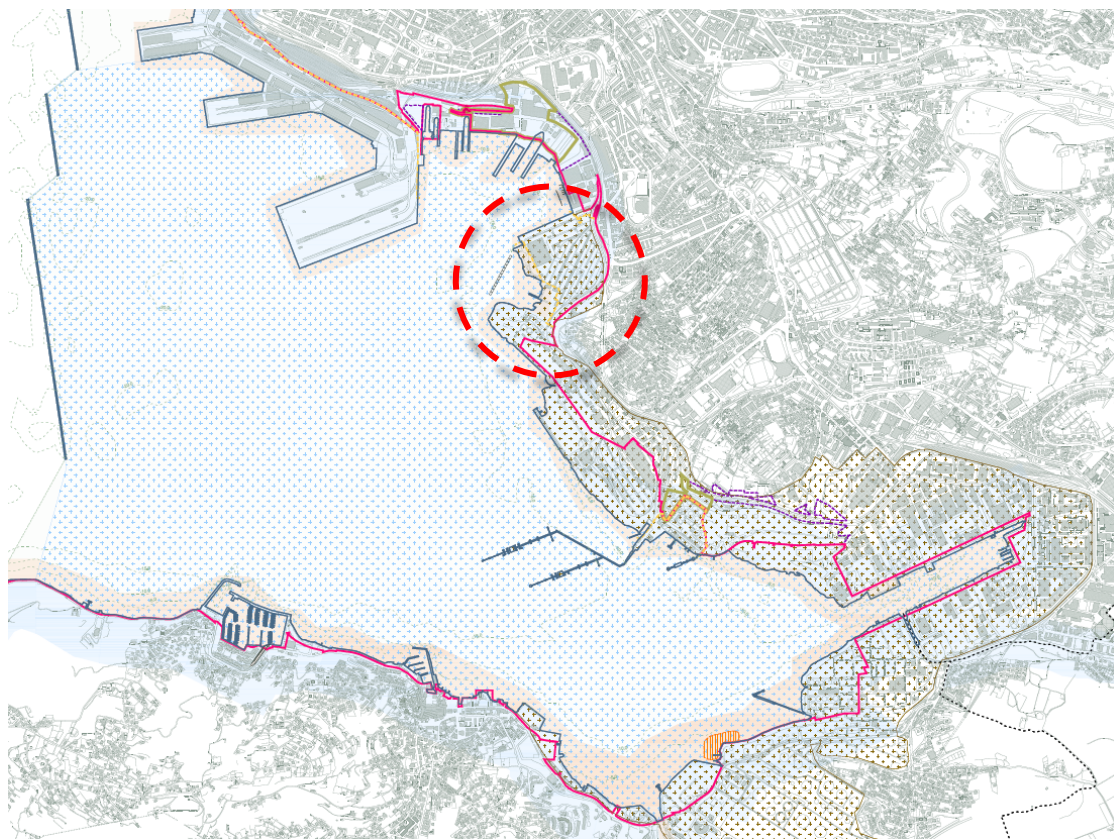


Figura 4-32 Estratto dalla Tavola 9 "Vincoli - Assetto di Piano" (PRP)

## Legenda

- Confini amministrativi comunali
- Ambito portuale**
-  Limite circoscrizione territoriale di competenza dell'APT  
Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994
-  Limite aree patrimoniali
-  Limite ulteriori "Aree delle attività marittime e della logistica" - L1a, Porto Nuovo, P.R.G.C. Trieste
-  Limite doganale
-  Acque del Porto di Trieste - Capitaneria di Porto di Trieste, Ordinanza n. 69/2001
- D.Lgs. 42/04 - Codice dei beni culturali e del paesaggio**
-  Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Art. 10, comma 3, lettera a)
-  Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 m dalla linea di battigia (Art. 142, comma 1, lettera a)  
Fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m (Art. 142, comma 1, lettera c)
-  Zone di interesse archeologico (Art. 142, comma 1, lettera m)
- L. 394/91 - Legge quadro sulle aree protette'**
-  Zone umide I.W.C.
- Aree sottoposte a particolari vincoli**
-  Sito di interesse nazionale 'Trieste' - D.M. 468/01 - D.M. 24/02/03 - Area a terra
-  Sito di interesse nazionale 'Trieste' - D.M. 468/01 - D.M. 24/02/03 - Area a mare

Figura 4-33 Estratto di Legenda della Tavola 9 "Vincoli - AdP" (PRP)



#### 4.3.1 Il Sito di Interesse Nazionale "Trieste"

La perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste è avvenuta con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 Febbraio 2003. Da Nord verso Sud Est si estende dal Molo V del Porto Franco Nuovo fino a Punta Ronco ed è delimitato verso il largo dalle dighe foranee Luigi Rizzo (quella centrale e quella meridionale).



Figura 4-34 Sito di Interesse Nazionale di Trieste (in colore azzurro) e aree di Interesse Regionale (in colore verde) a seguito della nuova perimetrazione

Il Sito interessa una superficie complessiva di pari a circa 1.700 ha, di cui circa 1.200 ha in mare e circa 190 ha sulla terraferma. Tale superficie è interamente compresa nella Provincia di Trieste ed è suddivisa tra il Comune di Trieste ed il Comune di Muggia. La **superficie marina** interessa prevalentemente la zona portuale; la **superficie a terra**, invece, è nella quasi totalità compresa all'interno del perimetro dell'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT), ove insistono all'incirca 350 realtà industriali, prevalentemente di estensione medio-piccola, non responsabili della situazione di inquinamento esistente in quanto impiantate in terreni già compromessi dal punto di vista ambientale. Gran parte dell'area (valle delle Noghère, Valle di Zaule, Via Errera, ecc.), infatti, è stata oggetto, nell'immediato dopoguerra, di imponenti interventi d'interramento, non solo di inerti e più in generale di materiali di demolizione di civili abitazioni, ma anche di rifiuti industriali misti, scorie e ceneri dell'inceneritore. Va ricordato ancora che fino agli anni Settanta erano operativi nella zona due importanti insediamenti industriali per la raffinazione e lo stoccaggio di

prodotti petroliferi, che hanno determinato importanti situazioni di inquinamento, ed è tuttora operativo un grande stabilimento siderurgico.

L'intera area perimetrata risulta fortemente antropizzata. Al suo interno insistono, infatti, attività di tipo commerciale legate al trasporto marittimo, attività produttive di tipo siderurgico, chimico, di deposito e stoccaggio di oli minerali e prodotti petroliferi raffinati. Sono, inoltre, presenti aree dismesse, in passato già sede di impianti di smaltimento, raffinazione e lavorazione oli, nonché aree utilizzate in maniera discontinua come discariche di rifiuti vari non sempre specificati.

Nella superficie marina, il principale problema ambientale del Sito è rappresentato dall'inquinamento pregresso derivante dalle suddette attività di raffineria e di deposito costiero di idrocarburi, che hanno determinato una notevole contaminazione da idrocarburi e metalli pesanti nei sedimenti dei fondali prospicienti.

La parte a terra del sito inquinato con decreto del Direttore Generale del Ministero della Transizione Ecologica n. 12/2021, è stata deperimetrata e la sua estensione ridotta; le aree escluse sono passate sotto la competenza della Regione FVG. La nuova perimetrazione vigente è stata definita con Decreto n. 95 del 16/03/2021.

L'area di variante ricade in parte all'interno della nuova perimetrazione del SIN e in parte all'interno delle nuove aree di interesse regionale.

#### 4.3.2 Le aree di pericolosità idraulica del 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 orientali	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 oggetto delle varianti ricade in mare e non presenta aree di pericolosità idraulica.



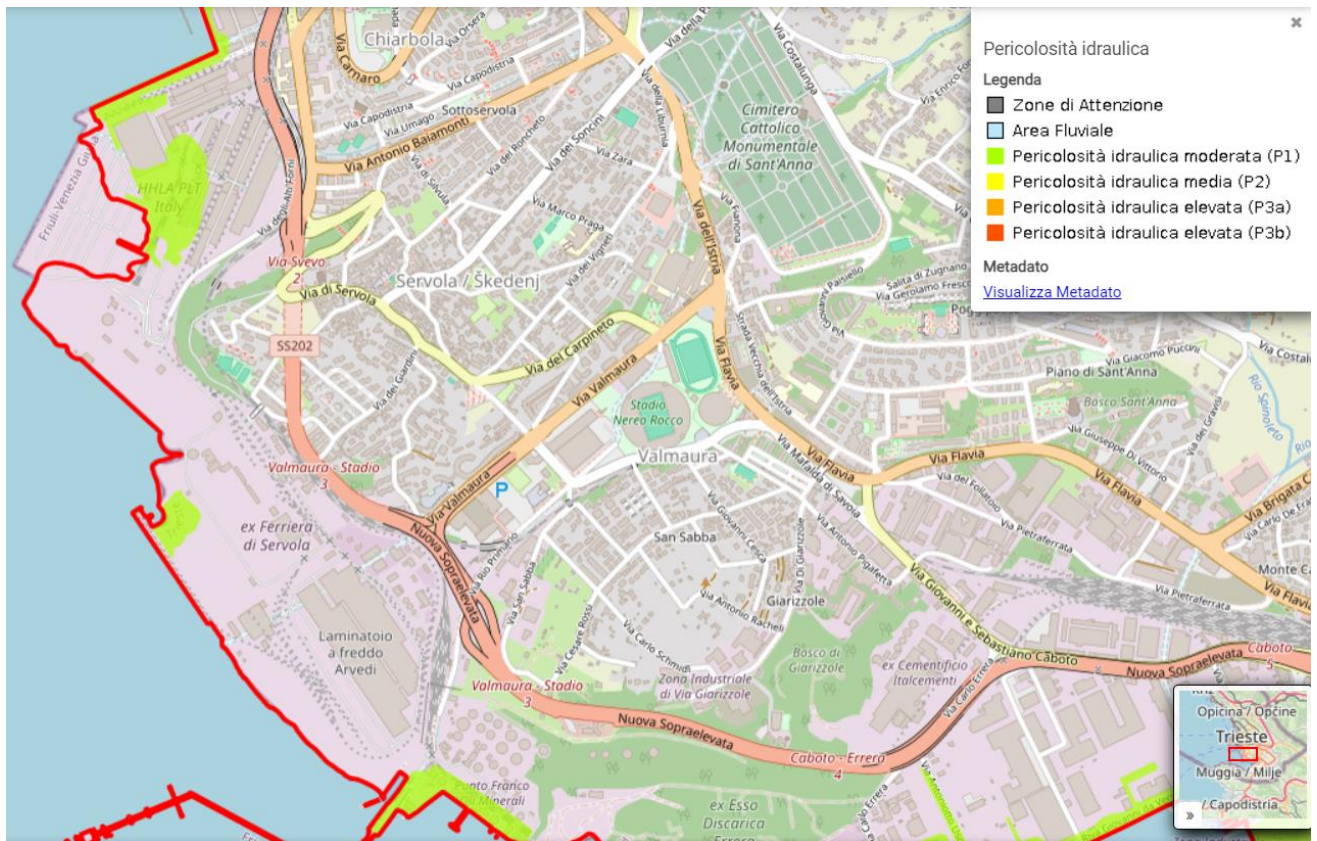


Figura 4-35 Estratto del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (aree di pericolosità idraulica)

Ai fini dell'invarianza idraulica, il Regolamento regionale sull'invarianza idraulica stabilisce che "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)]

### 4.3.3 I Siti Natura 2000

L'area di variante, che coinvolge l'area portuale di Trieste, non rientra all'interno delle aree protette appartenenti alla rete ecologica europea che interessano, invece, gli ambienti collinari del Carso, alcune aree marine, gli ambienti lagunari della regione e aree boscate di pianura. Nella seguente immagine si riporta la localizzazione dell'area di intervento rispetto alle ZPS-ZSC del territorio circostante il golfo di Trieste.



Figura 4-36 Rete Natura 2000 nell'area circostante il Golfo di Trieste



## 5 QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE, ANALISI AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO

### 5.1 Inquadramento nel contesto ambientale e paesaggistico di area vasta

L'ambito oggetto delle varianti urbanistiche al PRP e al PRGC ricade nel Comune di Trieste, 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. La città di Trieste è inserita nell'ambito di paesaggio "Carso e Costiera Orientale", un territorio caratterizzato non solo dal diversificato aspetto geomorfologico, ma anche da una estrema eterogeneità di segni antropici.

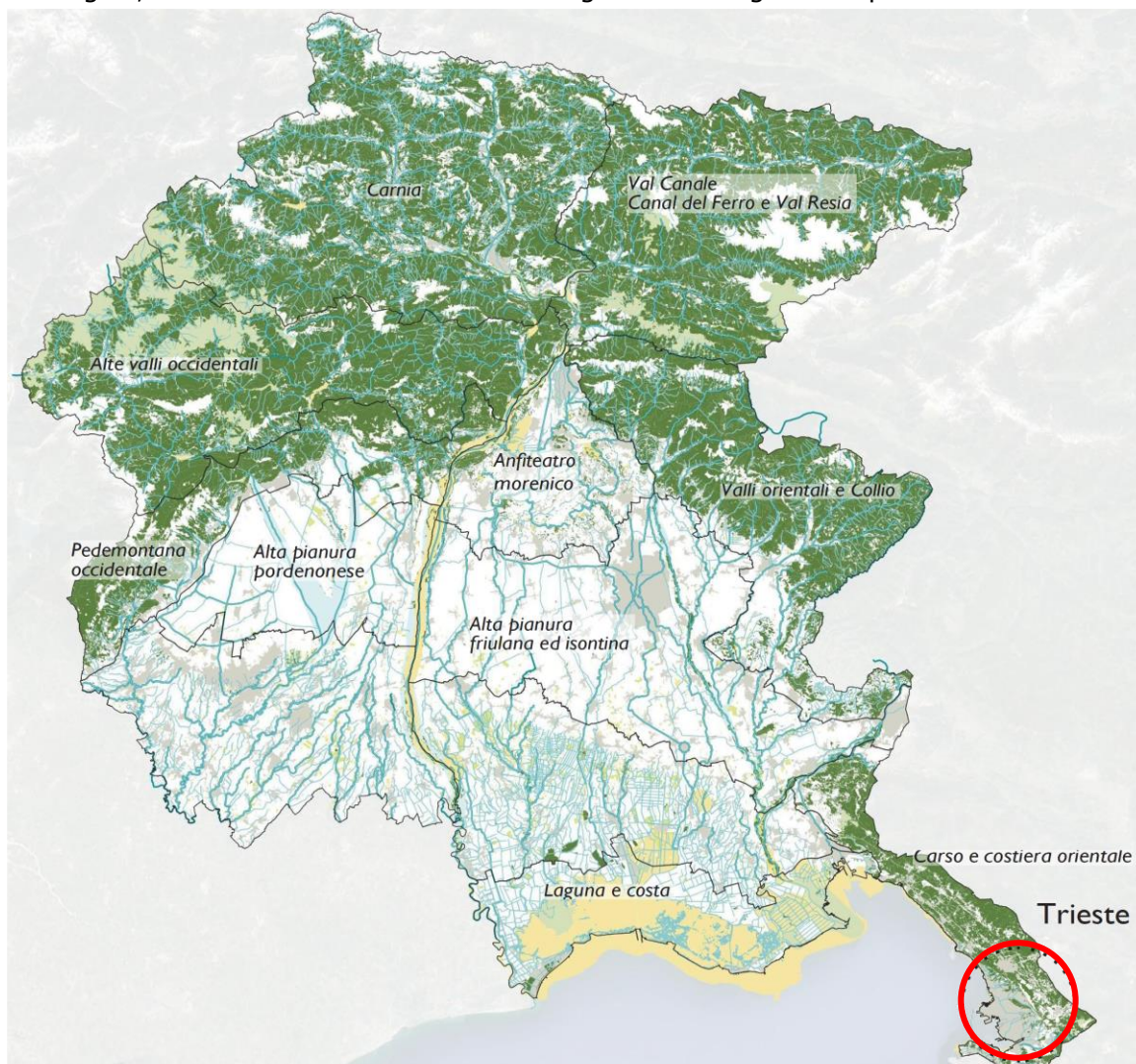


Figura 5-1 Trieste nel sistema ambientale regionale

## 5.2 Inquadramento nel contesto infrastrutturale di area vasta

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 5-2 Trieste nel sistema infrastrutturale e produttivo regionale



### 5.3 Inquadramento urbano/locale: aspetti ambientali, infrastrutturali e insediativi

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 plurimillenaria 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 delle varianti urbanistiche 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.

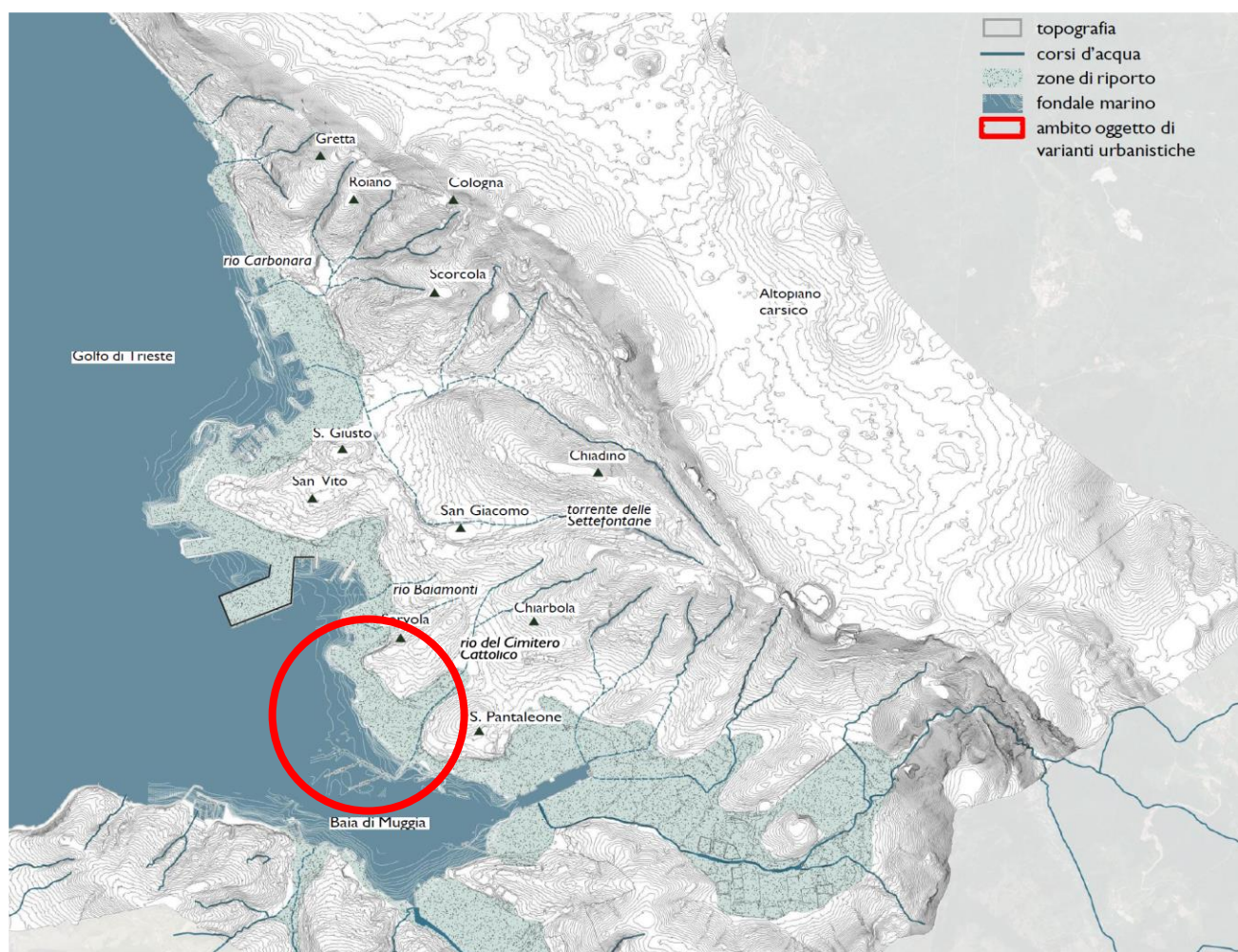


Figura 5-3 Area di intervento nel sistema geomorfologico

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.

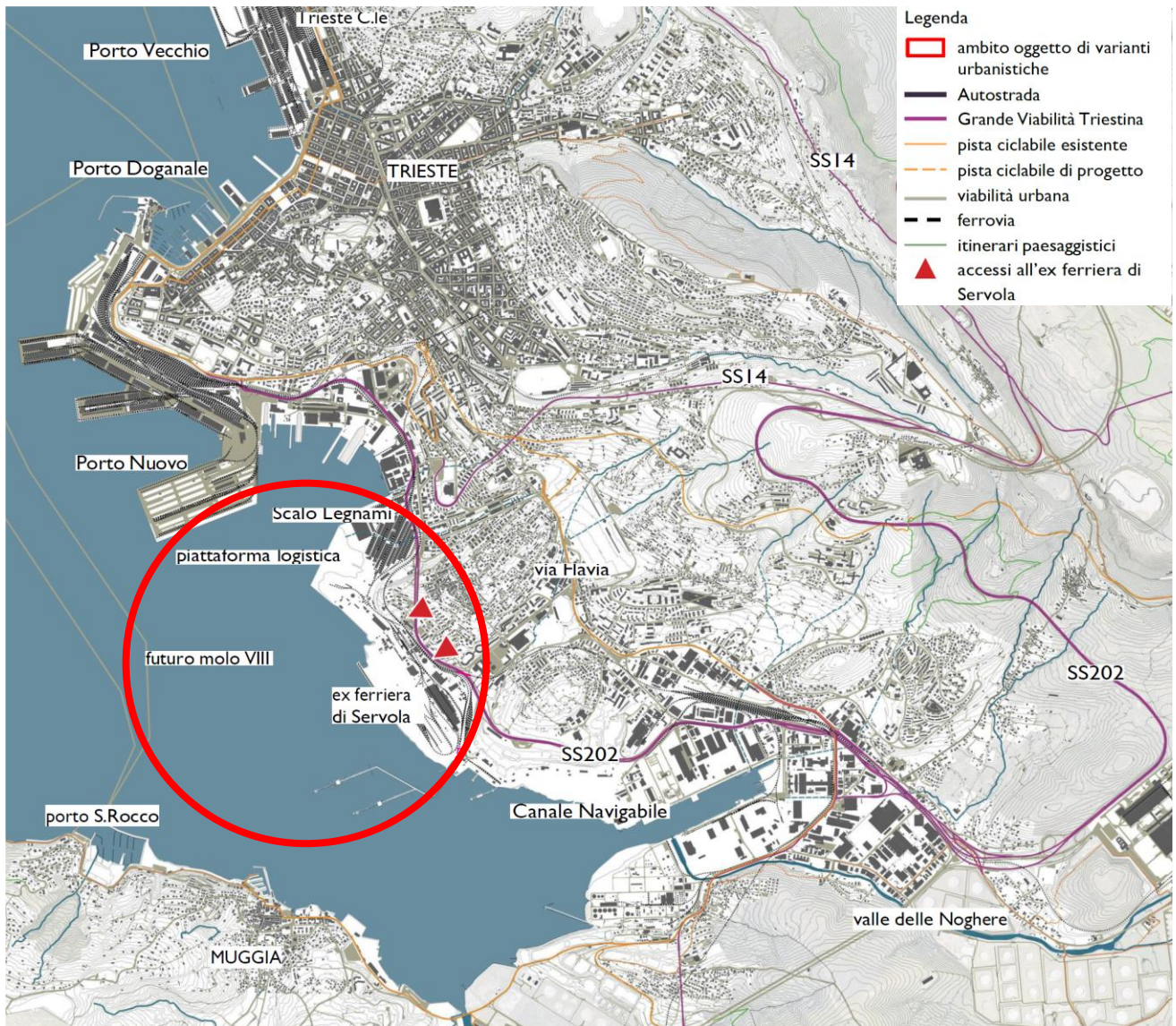


Figura 5-4 Area di intervento nel sistema infrastrutturale



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.

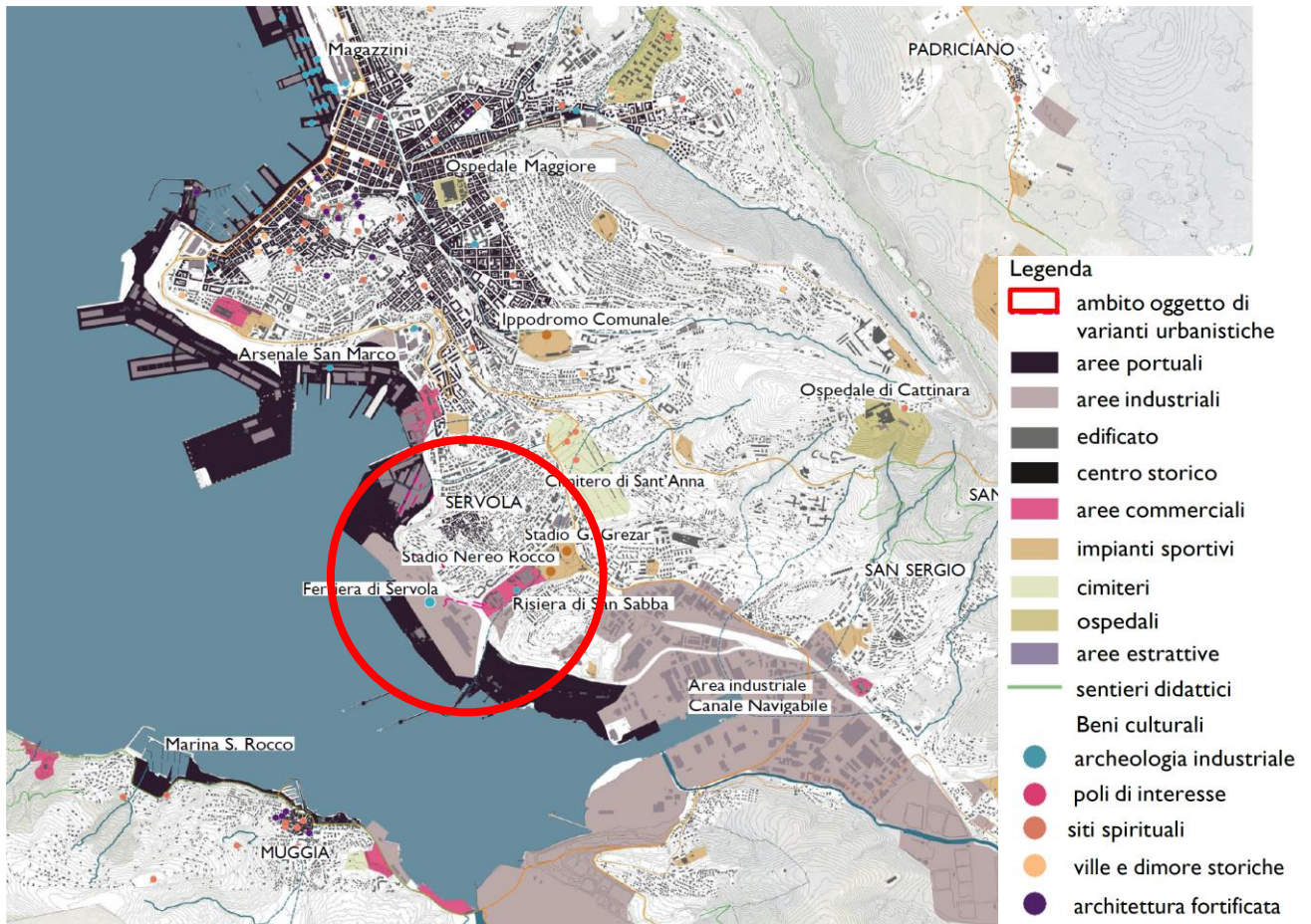


Figura 5-5 Area di intervento nel sistema insediativo

## 5.4 Analisi ambientale e del paesaggio dell'area di variante

Dal punto di vista degli Ambiti di Paesaggio l'area di progetto appartiene all'AdP 11 "**Carso e costiera orientale**", caratterizzato dalla coesistenza dell'altopiano carsico e della costa.

Punto catalizzatore dell'ambito è la città di Trieste, la sola città della Regione a superare i 200.000 abitanti. Di contro i paesaggi dell'altopiano carsico presentano pochi centri abitati raggruppati in piccoli borghi rurali, caratteristici per forma e tipologie edilizie che costituiscono segni importanti della tradizionale attività agricola e di allevamento. Attività che ha sfruttato gli ambienti tipici del territorio: i ciglioni, la landa carsica, le doline, dando origine a paesaggi e a forme di conduzione del tutto particolari (tra cui i "pastini" e le "comunelle").

*Il **tessuto produttivo** lungo la costa costituisce altresì un elemento insediativo importante nella costruzione di questa parte di città (Trieste sud-est) con attività produttive di rilievo (Ferriera di Servola, Ente Industriale, Molo VII). Nel 1947, con la nascita dell'ente porto industriale di Trieste (Ezit), viene pianificata infatti la realizzazione di numerose aree produttive e logistiche (nuovo porto) e delle relative opere di infrastrutturazione, lungo tutto il margine costiero fino all'abitato di Muggia; insediamenti che ancora oggi rendono problematico l'affaccio al mare e rappresentano un notevole impatto sul paesaggio costiero. Ulteriore telaio insediativo si può riconoscere a sud della città di Trieste, nei pressi del centro abitato di Muggia dove si rileva la notevole incidenza dell'urbanizzazione recente e diffusa e la presenza di tipologie rurali tradizionali nei piccoli centri collinari.*

*[Descrizioni estratte dalla Scheda Ambito di Paesaggio 11: Carso e costiera orientale, pagg. 7, 34]*

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

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



## **6 BENI PAESAGGISTICI E CULTURALI**

### **6.1 Individuazione dei Beni paesaggistici e culturali interessati dalla variante**

La realizzazione degli interventi sui beni paesaggistici di cui all'art. 134 del D.Lgs 42/2004 è subordinata al rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 146 del D.Lgs 42/2004, fatti salvi i casi di esclusione previsti dalla vigente normativa.

Per l'area di variante è stata effettuata una verifica della sussistenza dei seguenti vincoli:

1. **Vincoli paesaggistici** di interesse pubblico ex artt. 136, 141 e 157 del D.Lgs 42/2004 e/o dei beni tutelati per legge ex Art. 142:
  - Estremi del provvedimento ministeriale o regionale di notevole interesse pubblico del vincolo (per immobili o aree dichiarate di notevole interesse pubblico - artt. 136, 141, 157 del D.lgs. 42/04)
  - Presenza di aree tutelate per legge (Art. 142 del D.Lgs 42/2004)
2. **Beni culturali** tutelati ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004.

## Vincoli paesaggistici e ulteriori contesti

L'area oggetto di variante ricade nelle seguenti aree tutelate per legge ai sensi dell'articolo 42 del D.Lgs 42/2004:

1. fascia di rispetto dei territori costieri (art. 21 delle NTA del PPR);
2. territori coperti da foreste e da boschi (art. 28 delle NTA del PPR), per una limitata striscia di terreno posta lungo via Servola.

Non vi sono altri beni paesaggistici o ulteriori contesti di valore paesaggistico ai sensi dell'articolo 143, comma 1, lettera e), del Codice.



Figura 6-1 Estratto Tavola P6 "Beni paesaggistici e ulteriori contesti" (PPR Regione Friuli Venezia Giulia)

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

a) Territori Costieri

Fascia rispetto Battigia Marittima

g) Territori coperti da foreste e da boschi

Territori coperti da foreste e da boschi

## Beni culturali

Non si segnalano beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 42/2004).

## 6.2 Rischi e criticità potenziali del paesaggio attuale

Come suggerito dal DPCM 12/12/2005 (*"Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42"*) in relazione ai principali aspetti del paesaggio evidenziati in precedenza, di seguito si espone un quadro sinottico di analisi dei principali parametri di lettura dei "valori paesaggistici" e dei "rischi" che il paesaggio stesso presenta.

### **Letture della qualità e criticità paesaggistica**

I valori paesaggistici secondo i principi di rilevanza ed integrità, con riferimento ad alcuni parametri di lettura della qualità e criticità paesaggistica, sono riassunti nella tabella seguente.

LETTURA DELLA QUALITÀ E CRITICITÀ PAESAGGISTICA	
Parametro di valutazione	Risposta
<p><b>Diversità.</b></p> <p>Presenza di caratteri/elementi peculiari e distintivi (connotativi), naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.</p>	<p>L'area di variante è parzialmente interessata da una superficie boscata che si sviluppa secondo una forma lineare lungo via di Servola. È inoltre interessata dalla palazzina direzionale "ex-Arvedi", nell'intorno dell'area pinetata.</p>
<p><b>Integrità.</b></p> <p>Permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi).</p>	<p>Anche se l'area di variante è parzialmente interessata dalla superficie boscata lineare di via Servola, l'intervento non interessa elementi distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici.</p>
<p><b>Qualità visiva.</b></p> <p>Presenza di particolari qualità sceniche – panoramiche (singolari o rare).</p>	<p>Non sono presenti qualità sceniche o panoramiche poiché l'area di variante risulta degradata/compromessa.</p>
<p><b>Rarietà.</b></p> <p>Presenza di caratteri/elementi peculiari rari, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari.</p>	<p>Non sono presenti caratteri/elementi di rarità.</p>
<p><b>Degrado.</b></p> <p>Perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali.</p>	<p>L'area di variante risulta completamente antropizzata e compromessa. Si caratterizza per un assetto sub-pianeggiante in cui si evidenzia una brusca diminuzione delle pendenze rispetto ai rilievi prospicienti, conseguenza di successivi interramenti riconducibili ai vari interventi antropici legati all'attività portuale e siderurgica.</p>

### **Sintesi del rischio paesaggistico, antropico e ambientale**

Di seguito si riporta l'analisi interpretativa di alcuni aspetti del paesaggio al fine di evidenziare i possibili "rischi" sia del contesto sia, più in particolare, dell'ambito di intervento, che il paesaggio stesso presenta.

<b>SINTESI DEL RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE</b>	
<b>Parametro di valutazione</b>	<b>Risposta</b>
<b>Sensibilità:</b> capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado.	La variante non è fonte di degrado né altera i caratteri connotativi dei luoghi. Si configura invece come lo strumento che rigenera una parte della città portuale degradata e compromessa, anche sotto il profilo ambientale e della sistemazione degli spazi aperti.
<b>Vulnerabilità/Fragilità:</b> condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi.	La variante prevede la salvaguardia e il potenziamento dei caratteri riconoscibili, riconducibili da una parte nella tutela e valorizzazione dell'area pinetata (Parco urbano di Servola) e dall'altra nella riqualificazione in museo della preesistente palazzina direzionale ex-Arvedi sul colle di Servola. Non si rilevano pertanto rischi legati alla vulnerabilità/fragilità del territorio.
<b>Assorbimento visuale:</b> attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità.	La variante prevede la mitigazione dei nuovi manufatti dello svincolo e delle rampe di ingresso/uscita dal porto e l'aumento della superficie coperta da opere a verde, anche a compensazione degli esemplari eliminati per esigenze progettuali legate alla costruzione delle nuove infrastrutture viabilistiche e ferrovia.
<b>Stabilità:</b> capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati	Rispetto alla variante in oggetto non emergono rischi in tal senso.
<b>Instabilità:</b> situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.	Rispetto alla variante in oggetto non emergono rischi in tal senso.



## 6.3 Elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica

Per la valutazione della compatibilità paesaggistica si fornisce una stima degli effetti sul paesaggio e alcuni foto-inserimenti utili a comprendere la percezione visiva che la variante sottende con gli interventi previsti.

### **Previsione degli effetti sul paesaggio**

Come anche richiamato al comma 10 dell'articolo 20 "Beni paesaggistici tutelati per legge" delle NTA del PPR, i parametri di seguito elencati (suggeriti dal DPCM 12/12/2005) si prefiggono lo scopo di permettere la verifica della potenziale incidenza delle modifiche proposte dalla variante al PRP e al PRGC sullo stato e sui caratteri del contesto paesaggistico in cui interviene, tenuto conto di quanto analizzato ai paragrafi precedenti.

A tal fine, nelle due tabelle che seguono, la previsione degli effetti è stata fatta in riferimento:

1. ad alcuni tipi di **modificazioni** che potrebbero avere maggior rilevanza sul paesaggio,
2. considerando anche le **alterazioni** degli equilibri consolidati tra sistema paesaggistico e attività umane.

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA: PREVISIONE DEGLI EFFETTI SUL PAESAGGIO	
MODIFICAZIONI INDOTTE AL PAESAGGIO ORIGINARIO	
Modificazioni potenziali	Stima dell'effetto
<p><b>Morfologia.</b></p> <p>Sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria, ecc.) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.</p>	<p>Premesso che le superfici "a terra" sono il risultato di progressivi riempimenti (dalle indagini effettuate lo spessore dei riporti in prossimità della costa supera i 20 metri), la variante non prevede significativi movimenti di terra o eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno.</p>
<p><b>Compagine vegetale.</b></p> <p>Abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ecc.</p>	<p>La variante prevede la creazione di macchie miste con messa a dimora di alberi e arbusti, singoli o in filari o gruppi con una densità minima di 1.400 esemplari per ettaro, con conseguente aumento della superficie a verde, anche a compensazione degli esemplari eliminati per la realizzazione delle nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie. Si realizzerà un'alternanza di specie autoctone in modo da creare un gruppo eterogeneo. La disposizione sarà secondo uno schema irregolare, per favorire un effetto di naturalità. Sesto d'impianto minimo di 2 metri per gli arbusti e 4 metri per gli alberi e massimo di 6 metri per gli alberi, con altezza non inferiore a 4 metri, con la possibilità di creare piccole radure o spazi liberi. Al posto di optare sull'impiego di specie forestali, si ritiene strategico, per un più efficace e immediato effetto di mitigazione delle infrastrutture, mettere a dimora esemplari vegetali già relativamente grandi.</p>
<p><b>Skyline naturale o antropico.</b></p> <p>Modificazioni del profilo dei crinali, del profilo dell'insediamento.</p>	<p>Con lo smantellamento e la demolizione degli edifici dell'ex ferriera di Servola, la variante ha eliminato le principali interferenze visive e morfologiche significative per la percezione paesaggistica della città. Lo studio delle visuali sensibili ha evidenziato come, sia dal centro di Servola che dai principali punti panoramici lungo le infrastrutture viarie di Trieste, le previsioni della variante consentono un significativo miglioramento dello skyline naturale e antropico.</p>
<p><b>Funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio</b></p>	<p>La variante prevede la rigenerazione dello spazio pubblico</p>

<b>idrogeologico.</b> Evidenziando l'incidenza di tali aspetti sull'assetto paesistico.	a partire dagli spazi residuali lungo le infrastrutture, con interventi di forestazione lineare finalizzati a garantire la funzionalità ecologica, idraulica e idrogeologica.
<b>Assetto percettivo, scenico o panoramico</b>	Le previsioni della variante consentono un significativo miglioramento dell'assetto percettivo, scenico o panoramico, mediante: a) la riconnessione tra frammenti verdi esistenti b) la realizzazione di nuovi corridoi verdi lungo strade e ferrovie c) la creazione/completamento di corridoi ecologici e di fruizione tra carso e città d) la ricucitura urbana tra aree portuali e i centri di quartiere e) la creazione di aree di fruizione sul waterfront
<b>Assetto insediativo-storico</b>	La variante prevede la complessiva riqualificazione della palazzina che fu la sede della direzione della Ferriera (oltre che degli spazi aperti scoperti circostanti), all'interno della quale allestire il museo dell'archeologia industriale dedicato alla storia della siderurgia a Trieste e, in particolare, al ciclo produttivo della ghisa, dismessa dall'aprile 2020.
Caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, <b>dell'insediamento storico</b> (urbano, diffuso, agricolo).	Non previsto.
<b>Assetto fondiario, agricolo e culturale</b>	Non previsto.
<b>Caratteri strutturanti del territorio agricolo</b> elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc..	Non previsto.
<b>ALTERAZIONI DEGLI EQUILIBRI CONSOLIDATI TRA PAESAGGIO E ATTIVITÀ UMANE</b>	
<b>Alterazioni Potenziali</b>	<b>Stima dell'effetto</b>
<b>Intrusione.</b> Inserimento elementi estranei ed incongrui ai caratteri peculiari del paesaggio.	La variante prevede l'eliminazione degli elementi estranei ed incongrui, anche attraverso la "messa in sicurezza permanente" ai sensi dell'articolo 240, comma 1, lettera o) del D.lgs. 152/2006, finalizzata 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".
<b>Frammentazione, suddivisione.</b> Divisione del territorio o insediamento urbano o sparso in parti non più comunicanti.	La variante, attraverso la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali (nuova stazione ferroviaria di Servola e raccordo alla GVT), ha l'obiettivo di potenziare l'intermodalità e connettività del sistema, ottimizzare e ridurre i tempi di manovra dei treni e garantire la sostenibilità, in primis dal punto di vista dell'impatto ambientale generato, ma anche in termini di fattibilità (realizzativa, modello di esercizio-gestionale, ...) e conseguentemente economica.
<b>Riduzione.</b> Progressiva diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione di parti o elementi del paesaggio.	La variante prevede la qualificazione del paesaggio anche attraverso un intervento di forestazione urbana di integrazione paesaggistica delle opere infrastrutturali, con l'obiettivo di mitigare i nuovi manufatti dello svincolo e delle rampe di ingresso/uscita del porto e aumentare la superficie coperta da opere a verde. In questo ambito rientrano anche gli interventi relativi alla palazzina demaniale posta a nord-est del nuovo svincolo, oltre alla realizzazione del Parco urbano di Servola come area filtro tra l'ambito urbano e quello portuale.
<b>Eliminazione,</b> progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema.	La variante prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura culturale, sociale e verde, riconducibile al progetto del nuovo spazio pubblico del museo della ferriera, al nuovo Parco urbano di Servola e al percorso di connessione con il quartiere di Servola. L'ex palazzina direzionale della Ferriera di Servola, trasformata in un

	<p>museo legato alla memoria dell'archeologia industriale e dell'identità sociale del quartiere di Servola, diventa occasione di riqualificazione e valorizzazione dell'ambito della pineta di Servola e delle aree che si affacciano sul porto. Viene creata una ricucitura tra futuro museo e tessuto urbano tramite la realizzazione del Parco urbano di Servola, la riqualificazione del tratto di via di Servola che lo serve e la creazione di un secondo percorso (ciclo-pedonale) nella pineta a sud-est. Lo spazio esterno del museo viene sistemato con pavimentazioni e arredi e arricchito da nuove piantumazioni arboree e arbustive.</p>
<p><b>Concentrazione.</b> Eccessiva densità di interventi a particolare incidenza paesaggistica in un ambito territoriale ristretto.</p>	<p>Non previsto.</p>
<p><b>Interruzione.</b> Di processi ecologici e ambientali di scala vasta o di scala locale.</p>	<p>Non previsto.</p>
<p><b>Destutturazione, deconnotazione.</b> Alterazione della struttura di un sistema paesaggistico mediante frammentazione, riduzione degli elementi costitutivi e di riconoscibilità, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche, ecc.</p>	<p>Non previsto.</p>



## 7 INSERIMENTO PAESAGGISTICO DEL PROGETTO E IL NUOVO PARCO URBANO DI SERVOLA

In relazione alle opere previste e alla loro ubicazione, si rende necessario l'impiego di adeguate soluzioni per il **miglior inserimento paesaggistico** al fine armonizzare l'opera stessa nel contesto paesaggistico locale. Tali aspetti sono già recepiti dal progetto di fattibilità tecnico economica, ed in particolare nello studio di inserimento paesaggistico prodotto dallo studio Land, a cui si rimanda.





### 7.1 Il nuovo Parco urbano di Servola

Le opere paesaggistiche inserite nel Fascicolo A 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.**

#### AREA OGGETTO DI INTERVENTO PAESAGGISTICO

	AMBITO PARCO URBANO
	AMBITO INFRASTRUTTURA VERDE DI MITIGAZIONE

#### FASCICOLO A - intervento PNC da autorizzare

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

*Figura 7-1 Progetto di paesaggio | Ambiti di intervento paesaggistico. Legenda*



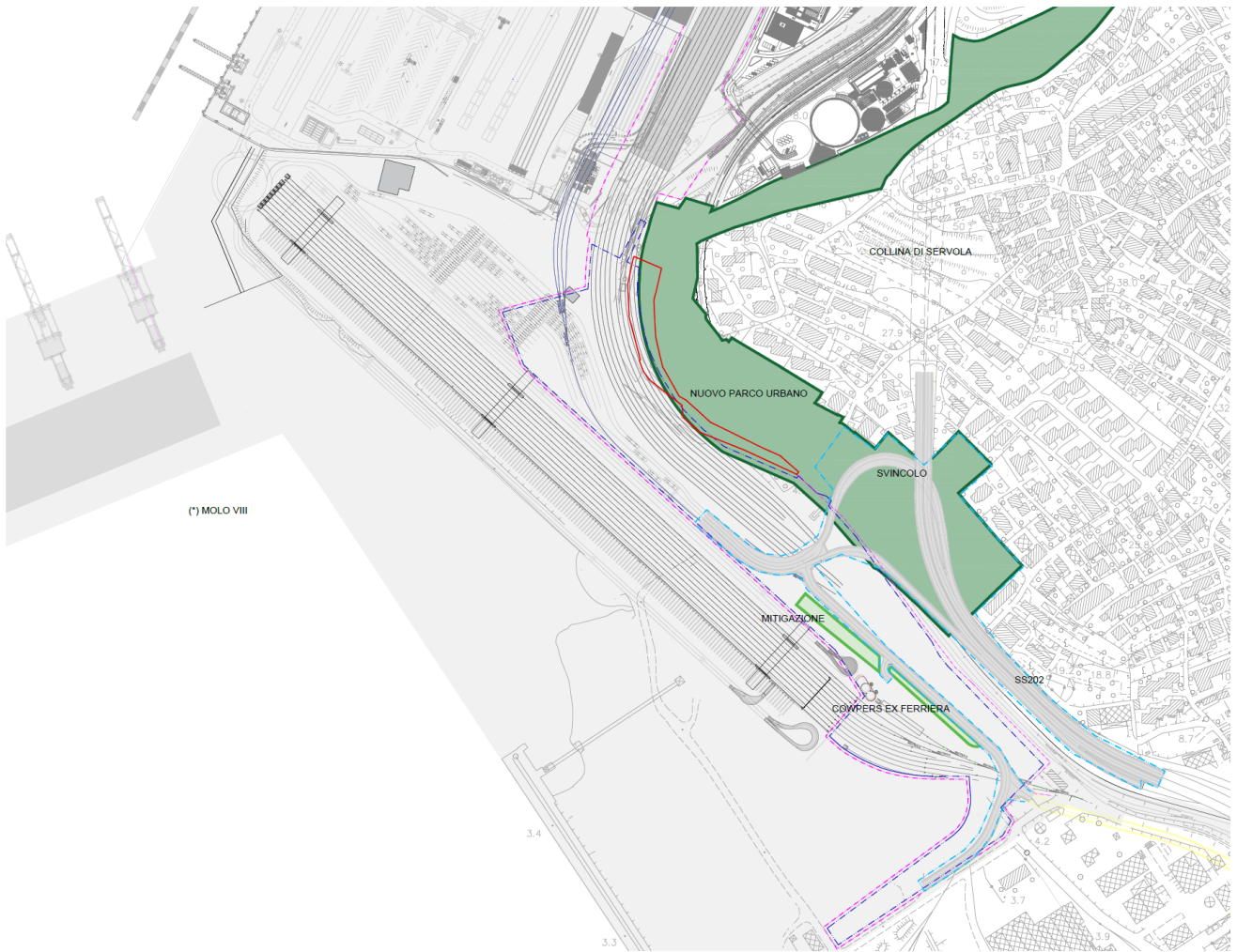


Figura 7-2 Progetto di paesaggio | Ambiti di intervento paesaggistico. Estratto tavola

La visione generale prevede la riqualificazione e l'estensione dello spazio pubblico di connessione tra città e porto (Parco urbano di Servola) 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 ecc.). 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.

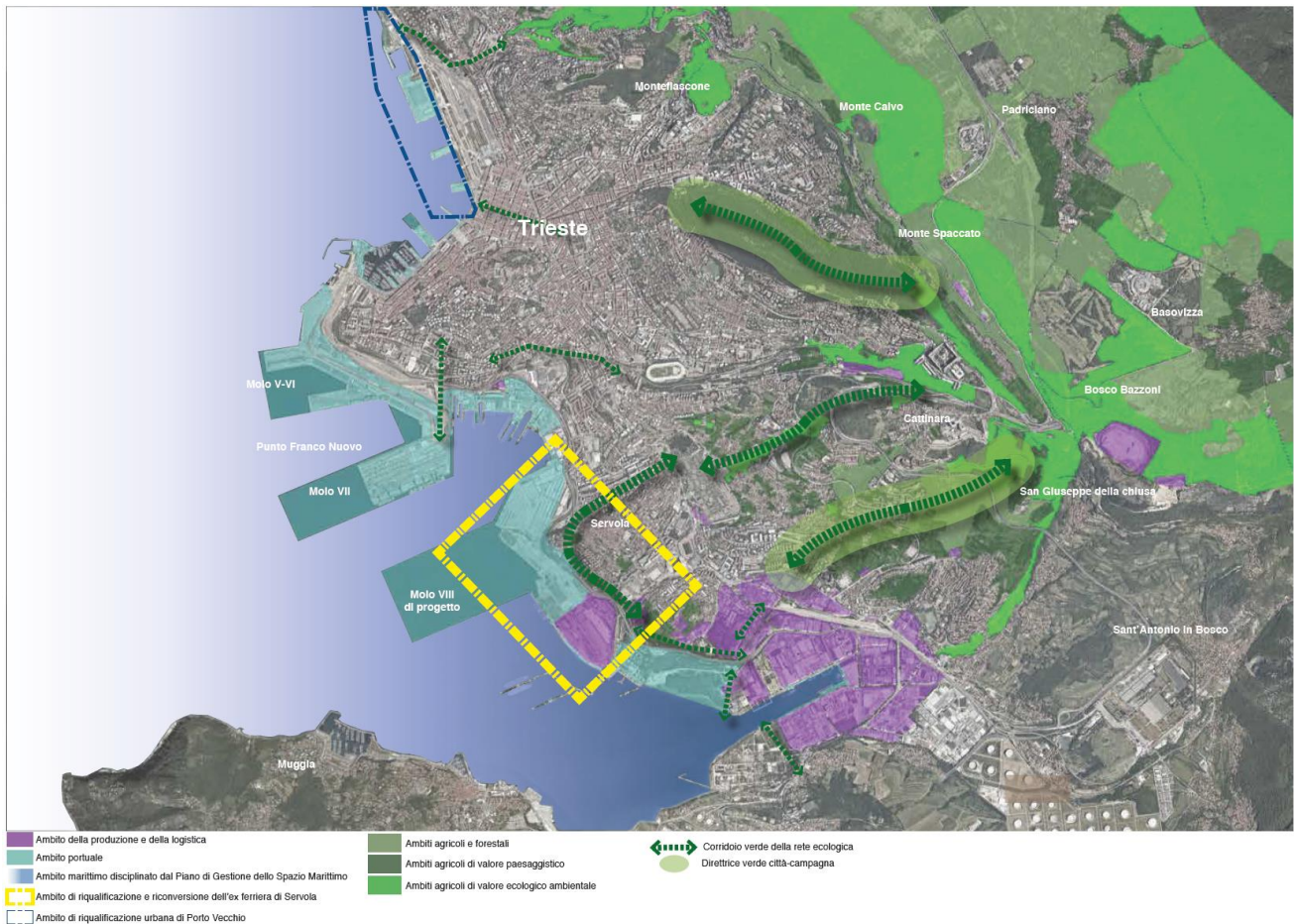


Figura 7-3 Inquadramento nel sistema paesaggistico-ambientale e dei corridoi verdi e blu

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

- **Infrastruttura culturale e sociale.** Nuovo spazio pubblico del Museo della Ferriera, valorizzazione dell'archeologia industriale e nuove aree sportive e per il tempo libero
- **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 valle del parco.

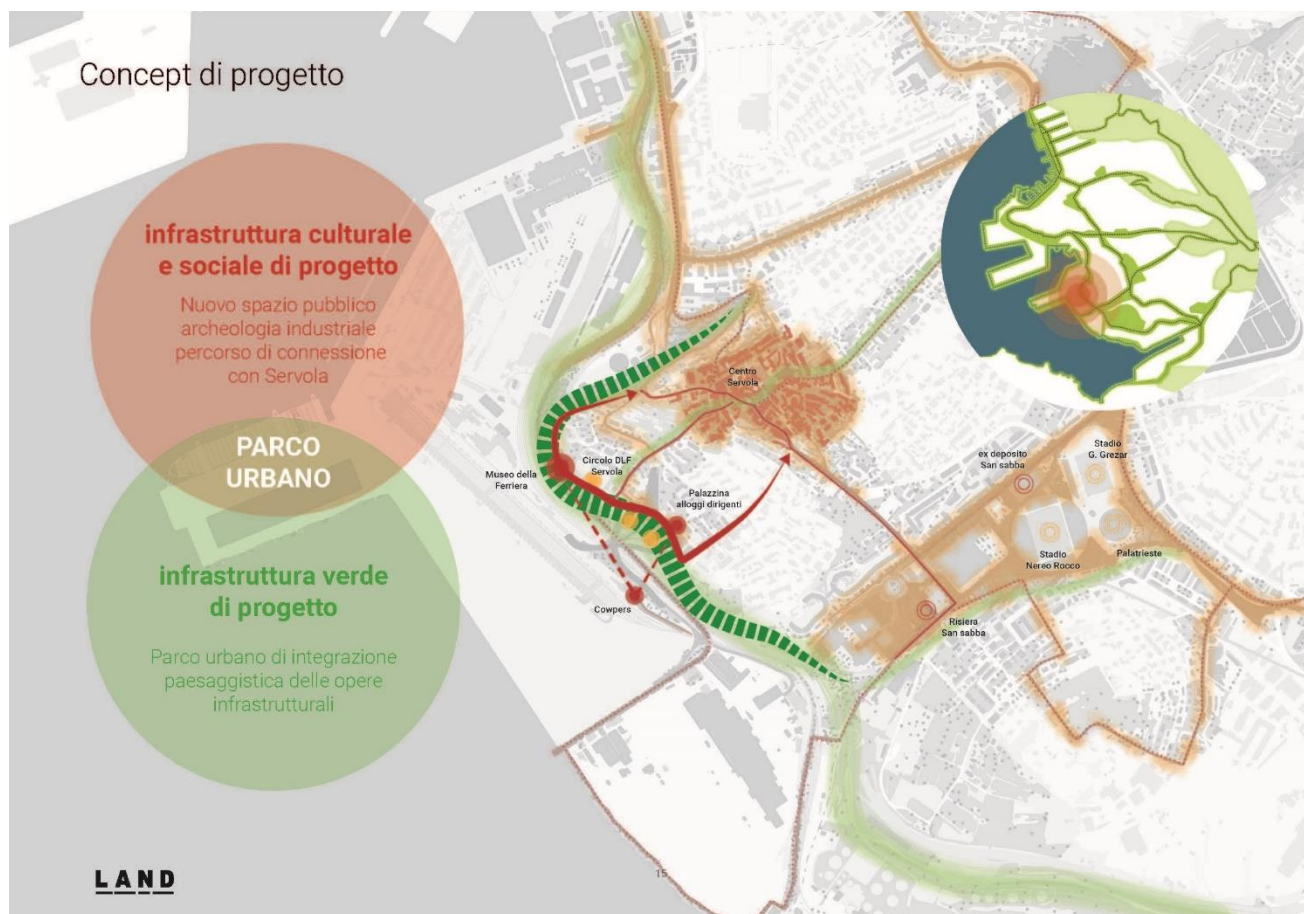


Figura 7-4 Masterplan di progetto del paesaggio



## 7.2 Accessibilità e relazioni con la Città

La trasformazione di spazi marginali e interstiziali, nonché interclusi e tagliati da infrastrutture, in un nuovo Parco urbano prevede un ripensamento dei flussi carrabili e si accompagna in particolare al potenziamento del sistema dei flussi di mobilità lenta.

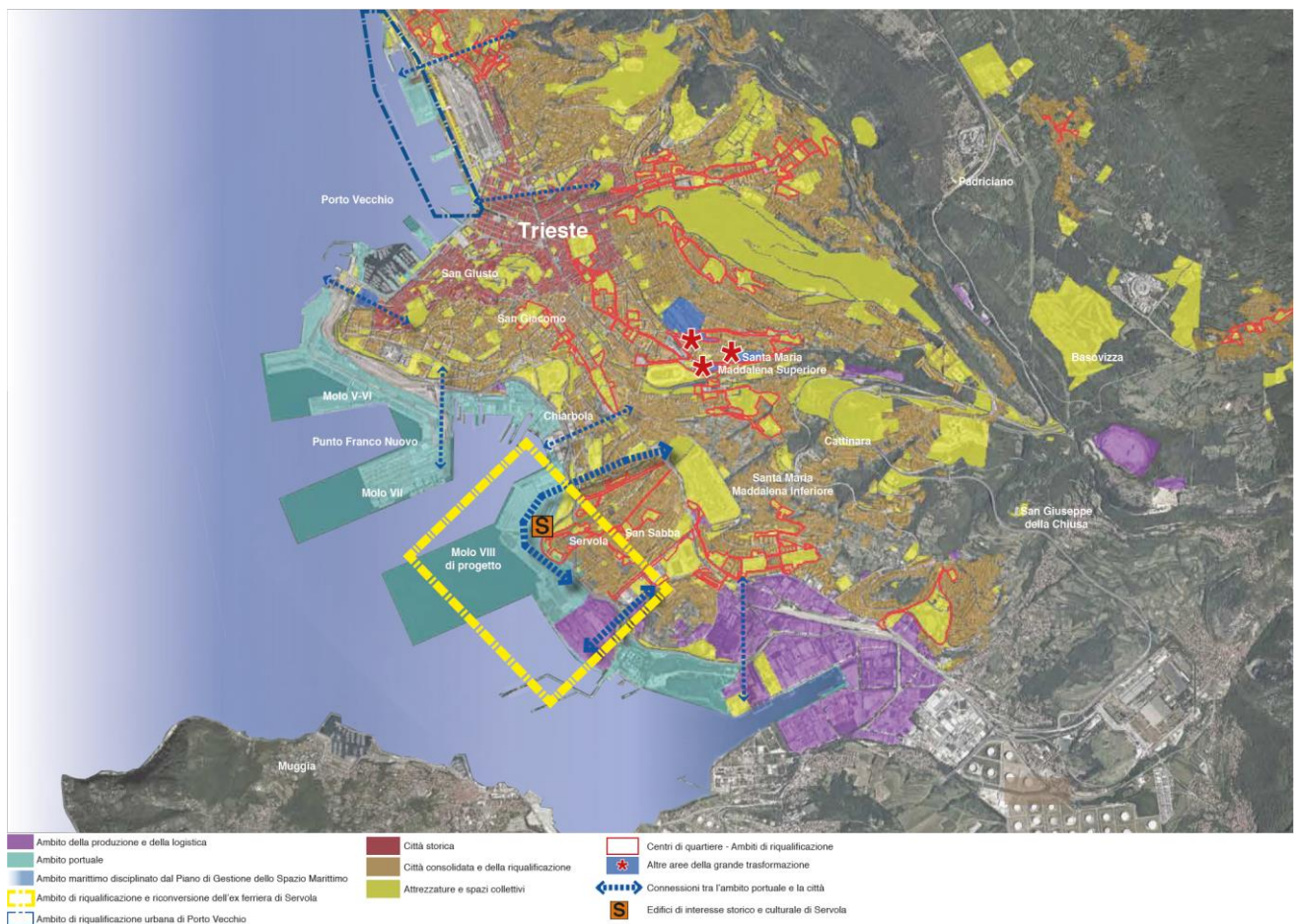


Figura 7-5 Inquadramento nel sistema insediativo e delle relazioni con la Città

**L'accesso auto** all'area di progetto verrà garantito a nord da via di Servola, aperta al pubblico, al centro del parco da via San Lorenzo in Selva e a sud da via dei Giardini. In prossimità di tutti e tre gli accessi saranno collocati i parcheggi, al servizio di parco e museo. L'accessibilità alle auto di servizio a scopo di sicurezza, manutentivo e tecnico sarà garantita all'interno dell'area da tracciati percorribili dai soli autorizzati.

**I flussi ciclopedonali** in direzione del nuovo museo e del parco proverranno da via di Servola, solo per un primo tratto in promiscuità con le auto, e potranno poi proseguire verso sud attraversando tutti i servizi per il tempo libero, per poi arrivare all'area verde che nasce in prossimità della GVT e del nuovo svincolo e raggiungere l'altro limite del parco, che si connette a via dei Giardini.



Di fatto si attiveranno due principali spine di connessione lenta con il quartiere di Servola, corrispondenti a via San Lorenzo in Selva e via dei Giardini, che ripropongono i tracciati storici di collegamento, cui si aggiunge la possibilità di una spina di connessione longitudinale. Tutti gli altri ambiti del parco saranno attraversati da una rete secondaria di **percorsi perdonali**.

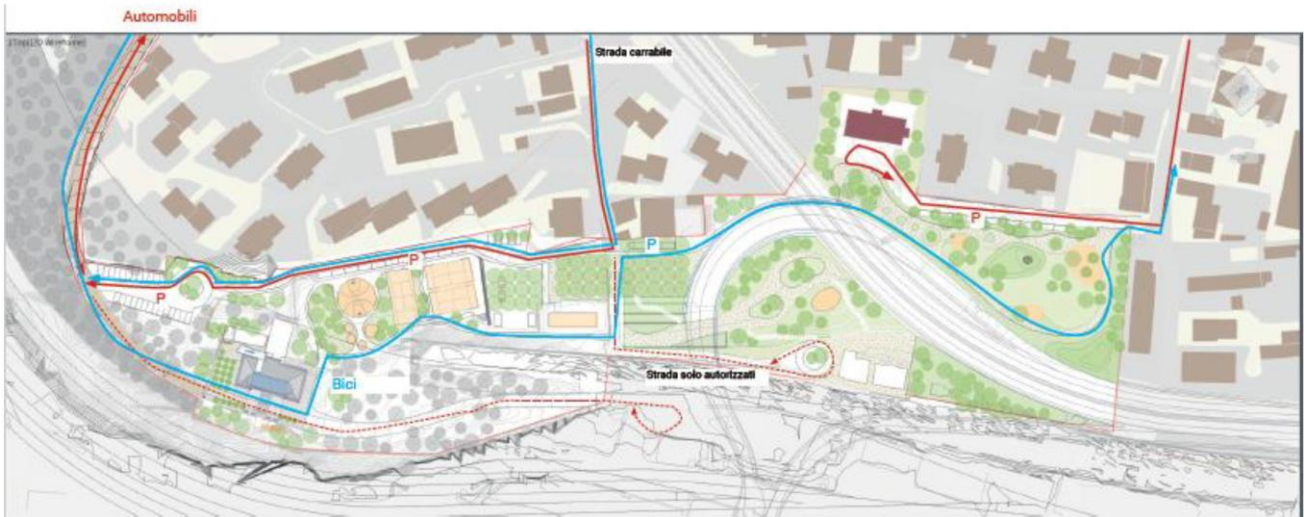


Figura 7-6 Flussi e relazioni con la Città

## 7.3 Infrastruttura culturale e sociale

L'ex palazzina direzionale della Ferriera di Servola verrà trasformata in un museo legato alla memoria dell'archeologia industriale e dell'identità sociale del quartiere di Servola. Lo spazio esterno al museo verrà sistemato con pavimentazioni e arredi e arricchito da nuove piantumazioni. A monte del museo, i percorsi pedonali proseguiranno in un'area che ospita campi sportivi integrati ad aree per il relax e il tempo libero, affacciati sul paesaggio portuale, con una connessione visiva con i cowpers dell'ex Ferriera, mantenuti come memoria storica dello stabilimento e come landmark urbano.

Le principali aree tematiche e funzionali di questa parte del parco urbano sono:

1. il percorso della memoria industriale;
2. il nuovo Museo della Ferriera e le aree esterne;
3. l'area sportiva e per il tempo libero.

### 7.3.1 *Il percorso della memoria industriale*

Il progetto propone la realizzazione di un **collegamento ciclopedonale in connessione con gli spazi pedonali del quartiere**, in particolare in continuità con i percorsi provenienti da via di Servola e anche dalla pineta Miniussi. Il tratto di via di Servola che attualmente si sviluppa oltre il cancello e che servirà il futuro museo, verrà de-pavimentato dell'asfalto esistente e ripavimentato con una pavimentazione in calcestruzzo drenante. A valle del tracciato, che fungerà da accesso carrabile e pedonale al nuovo museo, verrà realizzata una trincea con funzione di dreno delle acque in eccesso provenienti dalla strada e che non riescono a infiltrarsi nello strato inferiore.

Il percorso verrà intervallato da inserti in acciaio, con la funzione insieme di rallentatori e di elementi di un itinerario open-air della memoria industriale: potranno essere illustrate le tappe salienti dell'industrializzazione e in seguito alla dismissione delle attività dell'ex stabilimento di Servola, alla cui produzione questi tratti di pavimentazione in acciaio fanno richiamo. A ogni fascia in acciaio corrisponde verso mare un totem, anch'esso in acciaio, con funzione di dispositivo comunicativo-segnale narrativo del percorso. Il termine del tracciato corrisponde all'area di ingresso al museo.

### 7.3.2 *Il nuovo Museo della Ferriera e le aree esterne*

Per la descrizione del progetto di **riqualificazione dell'ex palazzina direzionale in spazio museale della Ferriera** si rimanda agli elaborati e alle relazioni del progetto architettonico. La parte antistante l'ingresso principale verrà valorizzata con una pavimentazione in lastre di pietra arenaria. Nella parte centrale, alla pietra si sostituiranno lastre in acciaio al cui culmine, verso il mare, verrà predisposta un'area destinata ad ospitare due sculture/opere d'arte. La parte pavimentata in acciaio rappresenterà l'arrivo fisico e simbolico del percorso della memoria precedentemente descritto. Sia la pietra che l'acciaio saranno posati a secco su un fondo drenante. Le restanti pavimentazioni che circondano il museo saranno sistemate in calcestruzzo drenante colorato.

Si prevede la messa a dimora di alberi di terza grandezza con sesto d'impianto regolare sul lato nord del museo e di un filare nella parte antistante, oltre che l'implementazione della vegetazione arborea sul pendio verso il porto, lasciando un'apertura visuale di fronte all'edificio.



*Figura 7-7 La riqualificazione dell'ex palazzina direzionale della Ferriera per realizzare il nuovo Museo di Servola*

### *7.3.3 L'area sportiva e per il tempo libero*

A monte del museo, tutta l'area dell'attuale "circolo sportivo della Ferriera di Servola - sezione tennis" verrà riorganizzata per ospitare, oltre al programma sportivo, con campo da tennis, da basket e campi di padel, aree aperte destinate alla comunità, quali la "canopy square" una piazza alberata e delle gradonate terrazze e rinverdate, arricchite da attrezzature per il gioco e il tempo libero quali campo da bocce e tavoli da ping pong. Queste aree si affacceranno sul paesaggio portuale, con un'attenzione particolare a mantenere un cono visivo verso i cowpers.

## 7.4 Infrastruttura verde

La porzione di parco urbano situata a contorno delle infrastrutture viarie esistenti e di nuova realizzazione si collegherà all'ambito del museo attraverso due sottopassaggi; ospiterà una serie di percorsi e aree per il tempo libero, con spazi dal disegno morbido e fluido che alterneranno aree a prato, aree attrezzate, il tutto abbracciato e immerso in una **matrice verde che contribuirà alla mitigazione e al mascheramento percettivo delle infrastrutture**, pur preservando le visuali verso gli elementi iconici mantenuti e valorizzati dal progetto, quali le torri dei cowpers.

Il progetto del Parco lavora con i **dislivelli e i salti di quota** a realizzare una nuova topografia che raccorda in maniera armonica il salto di quota esistente tra questa parte e il ramo più basso di via San Lorenzo in Selva, parallelo ai binari ferroviari esistenti. Verranno create delle piccole collinette al fine di alzare la visuale e rendere la percezione dell'area verde più varia e ampia rispetto al piano del parcheggio esistente che si trovava a un unico, più basso, livello.



Figura 7-8 Progetto di paesaggio e Masterplan degli interventi paesaggistici. Legenda

La necessità tecnica e normativa di inserire barriere acustiche sulla rampe stradale di progetto in entrata nel porto viene coniugata con l'occasione di rendere questi elementi funzionali anche dei **dispositivi ecologici e di miglioramento percettivo e qualitativo del Parco urbano**. Le barriere vengono infatti previste come barriere acustiche verdi, che soddisfano tutti i requisiti di protezione dal rumore unendovi un alto valore ecologico. L'inverdimento non solo fornisce un



habitat prezioso per insetti e uccelli, ma riduce anche la temperatura dell'ambiente circostante, trattiene le polveri sottili e limita le emissioni di CO2. L'impiego di questi elementi verdi lineari lungo lo svincolo, unitamente alla realizzazione di fasce alberate e arbustive, di fatto cambierà la vivibilità e la percezione di quest'area di Città, integrando paesaggisticamente gli elementi infrastrutturali, preservando tuttavia il rapporto visivo verso gli elementi caratterizzanti del progetto, quali i cowpers dell'ex Ferriera.

Per quanto riguarda la rampa di viabilità in uscita dal porto, verrà prevista una scarpata verde sul lato del manufatto stradale, realizzata con terreno di riporto al di sopra del livello della MISP, strato superiore con terreno di coltivo, il tutto rinforzato con geogriglie e geostuoie, con messa a dimora di arbusti con funzione di mitigazione vegetazionale dell'infrastruttura.



Figura 7-9 Progetto di paesaggio e Masterplan degli interventi paesaggistici. Estratto tavola



Da un confronto tra la situazione attuale e la configurazione dell'area di intervento a conclusione della fase realizzativa del progetto, il progetto di riconversione mira ad una profonda trasformazione della zona non solo in termini **di attività e strutture insediate** ma anche e soprattutto in termini di **benefici ambientali e paesaggistici** associati, in primis, alla rigenerazione urbana, alla riqualificazione paesaggistica, alla netta riduzione delle emissioni ed alla gestione delle situazioni di rischio di contaminazione di suoli ed acque.



Figura 7-10. Area di intervento confronto tra lo stato di fatto e la situazione post riconversione con inserimento delle opere previste nel progetto unitario.

## 8 ADEGUAMENTO/COERENZA CON I CONTENUTI DEL PPR

### 8.1 Premessa

Il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste (PRGC) e il Piano Regolatore Portuale che recepiscono il progetto per la riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola non risultano ancora conformi al Piano Paesaggistico Regionale. Per cui, come premesso, la presente relazione contiene gli elementi per verificare l'Adeguamento del Piano Paesaggistico Regionale, secondo le disposizioni dell'articolo 57 quater, comma 3 della Legge Regionale n. 5/2007 (Attuazione delle attività di conformazione o di adeguamento al PPR), di seguito si riportano:

Art. 57 quater, comma 3 della LR 5/2007

Attuazione delle attività di conformazione o di adeguamento al PPR

3. L'adeguamento degli strumenti urbanistici e dei piani al PPR richiede:

- a) **la coerenza con gli obiettivi statuari** e con i relativi **obiettivi di qualità**, con gli **indirizzi** e con le **direttive** relative ai beni paesaggistici interessati;
- b) il **recepimento delle prescrizioni d'uso** relative ai **beni paesaggistici** di cui all' articolo 134 del decreto legislativo 42/2004;
- c) il **recepimento delle misure di salvaguardia e utilizzazione** relative agli **ulteriori contesti** di cui all'articolo 143, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 42/2004.

Come riportato al comma 5 dell'articolo 8 delle NTA del PPR, gli obiettivi di qualità paesaggistica, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, lettera i) del D.Lgs 42/2004, sono declinati nelle *Schede degli Ambiti di paesaggio*, nell'*Abaco dei morfotipi* e nell'*Abaco delle aree compromesse e degradate*. La verifica di adeguamento/coerenza è dunque analizzata nei successivi paragrafi secondo il seguente schema che riprende, per l'appunto, il comma 3 dell'articolo 57 quater sopracitato:

- a. **Coerenza con gli obiettivi statuari e con i relativi obiettivi di qualità, con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati;**
  - a.1) Coerenza con obiettivi statuari 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 AP11 "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.
- b. **Recepimento delle prescrizioni d'uso relative ai beni paesaggistici** di cui all'articolo 134 del D.Lgs 42/2004.
- c. **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.

Il PPR si articola in una parte Statutaria ed in una parte Strategica alle quali fanno riferimento i rispettivi obiettivi generali, elencati all'articolo 8 delle NTA del Piano medesimo.

La **parte Statutaria** reca i contenuti del D.Lgs 42/2004, tratta gli Ambiti di Paesaggio (di cui all'art. 135 del Codice) e i beni paesaggistici (di cui all'art. 134 del Codice).

Gli "obiettivi generali" sono meglio specificati sia negli "obiettivi di qualità" definiti per gli **Ambiti di Paesaggio** (art. 135 del Codice), sia negli indirizzi e direttive previste per i singoli **Beni paesaggistici di legge** (art. 142 del Codice) sia per i **Beni dichiarati di notevole interesse pubblico** (art. 136 del Codice).

Come ricordato, gli obiettivi di qualità paesaggistica (ai sensi dell'art. 143, comma 1, lettera i) del Codice) sono declinati nelle *Schede degli Ambiti di paesaggio*, nell'*Abaco dei morfotipi* e nell'*Abaco delle aree compromesse e degradate*.

Il PPR riconosce e individua, inoltre, gli "**ulteriori contesti**" (UC) (art. 37 delle NTA) come beni che presentano delle caratteristiche paesaggistiche di pregio, ulteriori ai "beni paesaggistici" declinati dal Codice, anche facenti parte dei "nodi" delle reti dei beni culturali e della rete ecologica nonché espressivi della valenza identitaria del territorio in cui ricadono. Al medesimo articolo 37 delle NTA si precisa come gli ulteriori contesti siano sottoposti a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione e si applicano in aggiunta alle norme di beni paesaggistici eventualmente presenti; va inoltre precisato che l'articolo 5 delle NTA precisa come "*La realizzazione degli interventi nelle aree riconosciute come ulteriori contesti diversi rispetto a quelli indicati nel comma 4 [ossia ricadenti all'interno dei beni paesaggistici] non richiede il previo rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, e la conformità degli interventi medesimi alle previsioni del PPR è accertata nell'ambito del procedimento ordinato al rilascio del titolo edilizio.*"

La **parte Strategica** reca, invece, contenuti ulteriori a quelli previsti dal Codice volti a orientare le trasformazioni del paesaggio sulla base dei valori culturali ed ecologici e a integrare il paesaggio nelle altre politiche. In particolare, la parte strategica elabora il progetto delle tre "reti" (ecologica, dei beni culturali e della mobilità lenta), tratta "paesaggi strutturali" anche come strumento di integrazione del paesaggio nelle altre politiche e individua le linee-guida (da svilupparsi) a fine di orientare dette trasformazioni.

Si segnala infine che:

- **per gli interventi su beni paesaggistici** si applicano le disposizioni di cui alle **Norme di Attuazione**, Titolo II – **Parte statutaria** del PPR, Capi II (Beni paesaggistici di cui all'articolo 136 del Codice) e III (Beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'articolo 142 del Codice);
- **nelle parti di territorio non interessate dai beni paesaggistici**, gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione recepiscono le **direttive** indicate nelle specifiche **schede d'ambito** (si fa riferimento all'ambito di paesaggio AP11 "Carso e costiera orientale").

La verifica di coerenza di seguito esposta è stata sviluppata secondo uno schema tabellare che esprima un giudizio di coerenza argomentato secondo la seguente casistica:

- **non pertinente:** indica che la variante non riguarda il tema richiamato dal PPR e pertanto non è applicabile;
- **coerente:** la variante non evidenzia aspetti che sono in contrasto o non coerenti con l'indirizzo;
- **non coerente:** la variante evidenzia aspetti in contrasto o non coerenti con l'indirizzo.



## 8.2 Coerenza con gli obiettivi statuari e con i relativi obiettivi di qualità, con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati

### 8.2.1 Coerenza con obiettivi statuari del PPR

COERENZA CON OBIETTIVI STATUTARI DEL PPR	
Obiettivi della parte statutaria	Verifica di coerenza
<p>a) assicurare che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto, salvaguardato, pianificato e gestito in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che lo costituiscono coinvolgendo i soggetti e le popolazioni interessate (Art. 8, comma 2, lett. a delle NTA del PPR)</p>	<p><i>Coerente.</i></p> <p>La variante prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura culturale e sociale, riconducibile al progetto del nuovo spazio pubblico del museo della ferriera, al nuovo Parco urbano di Servola e al percorso di connessione con il quartiere di Servola, mettendo, quindi, l'utente nelle migliori condizioni per conoscere ed esplorare il territorio e la sua storia. L'ex palazzina direzionale della Ferriera di Servola, trasformata in un museo legato alla memoria dell'archeologia industriale e dell'identità sociale del quartiere di Servola, diventa occasione di riqualificazione e valorizzazione dell'ambito della pineta di Servola e delle aree che si affacciano sul porto. Viene creata una ricucitura tra futuro museo e tessuto urbano tramite la riqualificazione del tratto di via di Servola che lo serve e la creazione di un secondo percorso nella pineta a sud-est. Lo spazio esterno del museo viene sistemato con pavimentazioni e arredi e arricchito da nuove piantumazioni arboree e arbustive.</p>
<p>b) conservare gli elementi costitutivi e le 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 (Art. 8, comma 2, lett. b delle NTA del PPR)</p>	<p><i>Coerente.</i></p> <p>La variante prevede la riqualificazione del paesaggio, nei suoi elementi costitutivi e nelle morfologie dei beni paesaggistici sottoposti a tutela, con la rigenerazione dell'area portuale e del sistema delle connessioni con la città, il potenziamento delle connessioni verdi trasversali, oltre alla riqualificazione in museo della palazzina direzionale ex-Arvedi sul colle di Servola.</p>
<p>c) riqualificare le aree compromesse o degradate (Art. 8, comma 2, lett. c delle NTA del PPR)</p>	<p><i>Coerente.</i></p> <p>La variante prevede la complessiva riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola, attraverso la "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"</p>
<p>d) salvaguardare le caratteristiche paesaggistiche del territorio considerato, assicurandone, al contempo, il minor consumo di suolo (Art. 8, comma 2, lett. d delle NTA del PPR)</p>	<p><i>Coerente.</i></p> <p>La variante prevede l'implementazione di un progetto integrato del verde, attraverso la realizzazione di una forestazione urbana di integrazione paesaggistica delle opere infrastrutturali. Obiettivo è la mitigazione dei nuovi manufatti dello svincolo e delle rampe di ingresso/uscita dal porto e l'aumento della superficie coperta da opere a verde, con conseguente aumento della permeabilità e della vegetazione arboreo-arbustiva, anche a compensazione degli esemplari eliminati per esigenze progettuali legate alla costruzione delle nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie. In questo ambito rientrano anche gli interventi relativi alla palazzina demaniale posta a nord-est del nuovo svincolo</p>
<p>e) individuare le linee di sviluppo urbanistico ed edilizio dell'ambito territoriale, in funzione della loro compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati (Art. 8, comma 2, lett. e delle NTA del PPR)</p>	<p><i>Non pertinente.</i></p> <p>La variante non individua nuove linee di sviluppo urbanistico o edilizio, ma prevede la riqualificazione e riconversione di un'area degradata come quella dell'ex ferriera di Servola.</p>

## 8.2.2 Coerenza con gli obiettivi di qualità della Scheda d'Ambito AP11 "Carso e costiera orientale"

COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PER LA RETE ECOLOGICA SCHEDA D'AMBITO AP11 "CARSO E COSTIERA ORIENTALE"	
Obiettivi di qualità	Verifica
<p><i>Obiettivi delle aree core del Carso</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservazione degli habitat e delle specie legate al carsismo epigeo e ipogeo, con massima attenzione alle grotte non sfruttate turisticamente, alle rupi, ai ghiaioni, ai pavimenti calcarei</li> <li>- Conservazione e incremento degli ambienti aperti secondari (landa e prati da sfalcio)</li> <li>- Conservazione e incremento delle connessioni della rete degli stagni carsici.</li> </ul>	<p>Non pertinente.</p> <p>In generale la variante non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR per le aree del Carso.</p>
<p><i>Obiettivi delle aree core degli ambienti umidi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tutela delle popolazioni di erpetofauna autoctona in particolare dal rischio di inquinamento genetico a causa di transfaunazioni.</li> <li>- Conservazione e incremento delle connessioni della rete degli stagni carsici.</li> <li>- Conservazione di zone tampone di dimensioni adeguate.</li> <li>- Eradicazione specie di flora e fauna alloctone.</li> </ul>	<p>Non pertinente.</p> <p>In generale la variante non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR per le aree core degli ambienti umidi.</p>
<p><i>Obiettivi dei tessuti connettivi rurali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenimento dell'ecomosaico rurale con particolare attenzione ai prati, alla landa carsica, ai terrazzamenti</li> <li>- Mantenimento della permeabilità ecologica nelle aree periurbane e urbane</li> <li>- Mitigazione dell'effetto barriera delle infrastrutture viarie</li> </ul>	<p>Non pertinente.</p> <p>In generale la variante non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR per i tessuti connettivi rurali.</p>
<p><i>Obiettivi dei centri urbani</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservazione dei varchi esistenti.</li> <li>- Conservazione degli elementi di naturalità presenti.</li> <li>- Attivare politiche di valorizzazione e conservazione della biodiversità urbana.</li> <li>- Mitigazione dell'effetto barriera delle infrastrutture viarie collocate in zone periferiche a contatto con aree naturali.</li> <li>- Incremento della connettività tra aree a maggiore funzionalità ecologica.</li> </ul>	<p>Coerente</p> <p>La Variante prevede il potenziamento del verde lungo le principali infrastrutture, la mitigazione delle opere stradali dello svincolo e dei tronchi di accesso/recesso a e dal porto, nonché l'incremento della copertura arboreo-arbustiva e della connettività tra le aree a maggior funzionalità ecologica.</p> <p>La porzione di parco urbano situata a contorno delle infrastrutture viarie esistenti e di nuova realizzazione si collega all'ambito del museo attraverso due sottopassaggi; ospita una serie di percorsi e aree per il tempo libero, con spazi dal disegno morbido e fluido che alternano aree a prato, aree attrezzate, il tutto abbracciato e immerso in una matrice verde che contribuisce alla mitigazione e al mascheramento percettivo delle infrastrutture, pur preservando le visuali verso gli elementi iconici mantenuti e valorizzati dal progetto, quali le torri dei cowpers.</p>
COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PER LA RETE DEI BENI CULTURALI SCHEDA D'AMBITO AP11 "CARSO E COSTIERA ORIENTALE"	
Obiettivi generali per l'ambito	Verifica
<ul style="list-style-type: none"> <li>- riconoscere, proteggere, conservare e valorizzare il patrimonio paesaggistico frutto di sedimentazione di forme e segni per uno sviluppo sostenibile di qualità anche attraverso il coinvolgimento delle comunità</li> </ul>	<p>Coerente.</p> <p>La variante prevede il riconoscimento, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico-storico legato in particolare al recupero dell'ex palazzina direzionale per la realizzazione di uno spazio museale, con l'obiettivo di mantenere la memoria industriale della ferriera di Servola e della circostante area industriale.</p>

- riconoscere e connettere le categorie dei beni culturali strutturanti l'ambito e in particolare la rete dei castellieri, delle architetture fortificate, dei siti spirituali, delle dimore storiche, dei centri urbani e borghi storici	Coerente. La variante prevede la riqualificazione della palazzina direzionale ex Arvedi, compresi gli spazi aperti posti sul colle di Servola (Parco urbano), la connessione del tratto di via Servola al fine di collegare il futuro spazio museale con la città e il centro urbano.
- perseguire la strategia del "costruire sul costruito" evitando ulteriore consumo di suolo	Coerente. La variante prevede una complessiva riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola, pertanto si pone in piena sinergia con la strategia del "costruire sul costruito".
- gestire in modo sostenibile i paesaggi rurali, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione, nonché le tipologie architettoniche storiche conservate ed i morfotipi insediativi locali;	Non pertinente. In generale la variante non interessa i paesaggi rurali e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR.
- gestire secondo principi di precauzione il patrimonio culturale proteggendo i beni architettonici quale elemento essenziale dell'assetto e della distintività del territorio;	Coerente. La variante migliora/qualifica i contesti figurativi e i con visuali panoramici; sia dal centro di Servola che dai principali punti panoramici lungo le infrastrutture viarie di Trieste, le previsioni della variante consentono un significativo miglioramento dello skyline naturale (vedi opere a verde) e antropico (vedi palazzina ex-Arvedi).
- assicurare che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto e salvaguardato, anche nel rispetto delle diversità locali;	Coerente. La variante prevede che la storia locale legata all'ex ferriera possa essere salvaguardata con il recupero a spazio museale della palazzina ex-Arvedi.
- riconoscere, preservare e valorizzare le zone di interesse archeologico comprendenti significative testimonianze di età preistorica (es. Riparo di Visogliano, Duino-Aurisina Devin-Nabrežina), di età protostorica (castellieri del Carso Goriziano, Monfalconese e Triestino), di età romana (tra cui i resti dell'acquedotto di Bagnoli della Rosandra)	Non pertinente. In generale la variante non interessa zone di interesse archeologico comprendenti significative testimonianze di età preistorica/protostorica/romana e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR. Si precisa, infine, che la verifica preventiva di interesse archeologico è già stata esperita e il procedimento risulta concluso con parere MIC-SABAP n. 0004402 dd 09/03/2023.
- indirizzare verso la riqualificazione e protezione del patrimonio edilizio rurale, salvaguardando le tipologie architettoniche tradizionali nelle varie espressioni e declinazioni locali e le permanenze delle strutture agrarie storiche	Non pertinente. In generale la variante non interessa il patrimonio edilizio rurale e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR.
- conservare il senso e il valore del paesaggio, dei complessi e monumenti storico-artistici, delle zone contestuali e dei contesti rurali, anche in riferimento al paesaggio carsico e ai paesaggi terrazzati delle antiche e recenti tessiture agricole (es. ulivi, vigneti)	Coerente. La variante prevede la conservazione della memoria industriale della ferriera di Servola, del senso e del valore del suo paesaggio, attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione della palazzina ex-Arvedi e la sistemazione a verde della pertinenza scoperta.
- perseguire il mantenimento dei contesti figurativi e dei con di visuale rispetto a beni di particolare valore paesaggistico, disciplinando la conservazione di aree e contesti agricoli di pertinenza, garantendone la salvaguardia rispetto ad espansioni di tipo urbanistico e infrastrutturale	Coerente. La variante, attraverso lo studio delle visuali sensibili, garantisce il mantenimento/miglioramento del contesto figurativo verso il futuro spazio museale dell'ex ferriera.
- salvaguardare le strade panoramiche e punti di osservazione dell'Ambito che offrono notevoli vedute panoramiche (es. Strada Costiera Triestina)	Coerente. La variante, attraverso lo studio delle visuali sensibili, garantisce la salvaguardia delle visuali paesaggistiche da/verso il mare dai principali punti panoramici lungo le

	infrastrutture viarie di Trieste.
- riconoscere e salvaguardare gli insediamenti di archeologia protoindustriale e industriale, i manufatti puntuali legati al paesaggio costiero	Coerente La variante prevede la realizzazione del Museo dell'Archeologia Industriale attraverso la riqualificazione in museo della preesistente palazzina direzionale ex-Arvedi sul colle di Servola.
- recuperare, e valorizzare i manufatti legati alla storia militare locale e luoghi di rispetto, le memorie e i percorsi della Grande Guerra del secondo conflitto mondiale e dell'ultimo dopoguerra (es. trincee, musei, luoghi della memoria, Sacrario di Redipuglia)	Non pertinente. In generale la variante non interessa il patrimonio legato alla storia militare locale e/o alla Grande Guerra e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR.
- favorire la gestione integrata di sistemi di beni già riconosciuti a livello nazionale anche in connessione con la rete della mobilità lenta interregionale e transconfinaria e le vie di pellegrinaggio	Non pertinente. In generale la variante non interessa la gestione integrata di sistemi di beni già riconosciuti a livello nazionale e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, sul raggiungimento degli obiettivi di qualità prefissati dal PPR.

**COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PER LA RETE DELLA MOBILITÀ LENTA**  
**SCHEDA D'AMBITO AP11 "CARSO E COSTIERA ORIENTALE"**

Obiettivi di qualità	Verifica
- Favorire la fruizione dei diversi paesaggi che caratterizzano l'ambito attraverso percorsi funzionali della rete della mobilità lenta (ReMoL), completando e connettendo i diversi segmenti esistenti della ReMoL sia di livello regionale che locale, evitando esiti disomogenei nei diversi territori	Coerente. La variante favorisce l'integrazione del paesaggio che interessa la variante ed il suo contesto circostante, anche attraverso l'integrazione della rete della mobilità lenta di livello locale, incentivando la ricucitura tra porto e città.
- Assicurare il mantenimento o l'acquisizione di livelli di qualità dei paesaggi attraversati dalla ReMoL, anche mediante la conservazione e la cura di elementi naturali lungo i percorsi (filari, alberature), la valorizzazione dei punti panoramici esistenti e il ripristino di varchi visuali verso quinte visive.	Coerente. Con la riqualificazione del tratto di via Servola prospiciente la palazzina ex-Arvedi, la variante diventa occasione di riqualificazione e valorizzazione dell'ambito della pineta di Servola e delle aree che si affacciano sul porto, con una organica ricucitura tra futuro museo e il tessuto urbano. Lo spazio esterno del museo viene inoltre sistemato con pavimentazioni e arredi e arricchito da nuove piantumazioni arboree e arbustive.
- Nella realizzazione della ReMoL favorire l'utilizzo di sedimi esistenti e di tracciati compatibili con le aree ambientali sensibili.	Coerente. La variante prevede il recupero e la valorizzazione del tracciato esistente di via Servola, prospiciente il futuro spazio museale.

**COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ PER I MORFOTIPI**  
**SCHEDA D'AMBITO AP11 "CARSO E COSTIERA ORIENTALE"**

Obiettivi di qualità	Verifica
<i>g) Insediamenti produttivi e logistici</i> 1) I nuovi edifici all'interno degli insediamenti produttivi e logistici devono essere realizzati perseguendo soluzioni progettuali in grado di garantire la coerenza paesaggistica con il contesto e l'ambiente circostante, incentivando una maggiore qualità di progetto degli spazi aperti di prossimità (parcheggi e aree funzionali); 2) nelle aree che hanno subito processi di abbandono si possono ipotizzare processi di rigenerazione, riqualificazione e riuso, anche con l'obiettivo di contenere il consumo di suolo; 3) vanno mitigati i fenomeni di intrusione visiva soprattutto laddove detti insediamenti si pongono in relazione visiva con gli scorci paesaggistici percepibili che si aprono sugli spazi rurali e seminaturali e i manufatti di pregio presenti lungo le arterie; 4) vanno potenziate le connessioni ecologiche.	Coerente. La variante prevede una complessa rigenerazione dell'ex ferriera di Servola, e sua rifunzionalizzazione per funzioni produttivo/logistiche finalizzate a potenziare l'intermodalità ferro/acqua. Gli interventi mirano a garantire la coerenza paesaggistica con il contesto e l'ambiente circostante, con particolare riferimento all'obiettivo di ricucire le fratture tra porto e città e potenziare le connessioni ecologiche lungo le principali infrastrutture viarie.



### 8.2.3 Coerenza con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati

L'area oggetto di variante ricade nelle seguenti aree tutelate per legge ai sensi dell'articolo 42 del D.Lgs 42/2004:

1. i **territori costieri** compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia; indirizzi e direttive sono riportati all'art. 21 commi 3 e 4 delle NTA del PPR.
2. i **territori coperti da foreste e da boschi**; indirizzi e direttive sono riportati all'art. 28 commi 11 e 12 delle NTA del PPR.

COERENZA CON INDIRIZZI E DIRETTIVE PER I TERRITORI COSTIERI (ART. 21 DELLE NTA DEL PPR)	
Indirizzi (Art. 21, comma 3 NTA PPR)	Coerenza
a) limitare e ridurre le trasformazioni e l'artificializzazione della fascia costiera, favorendo il miglioramento dei suoi caratteri naturalistici e paesaggistici	Coerente. La variante prevede una complessiva riqualificazione e rigenerazione di un ambito attualmente degradato e abbandonato, limitando in tal modo l'attuazione di trasformazione della fascia costiera in ambiti integri
b) limitare e ridurre i processi di trasformazione e frammentazione degli ecosistemi costieri, promuovere la connessione alla rete ecologica regionale e locale, ed incrementare la connettività ecologica secondo le direttive formulate per gli ecotopi della rete nelle schede d'ambito di paesaggio	Coerente. La variante prevede l'incremento della connettività ecologica lungo le principali infrastrutture verdi.
c) promuovere interventi di riqualificazione ecologico-naturalistica delle componenti idrologiche, garantendone - ove compatibile con le esigenze di tutela degli habitat e delle specie di flora e di fauna - l'accessibilità e la fruibilità pubblica attraverso interventi di promozione della mobilità lenta (percorsi ciclo-pedonali, sentieri, ippovie, etc.);	Coerente. La variante promuove il miglioramento dell'accessibilità alla città e la fruibilità pubblica della palazzina ex-Arvedi, il cui progetto ne prevede la rifunionalizzazione a spazio museale.
d) riqualificare gli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare, migliorandone la qualità ecologica, paesaggistica, urbana e architettonica anche al fine di migliorare la qualità dell'offerta ricettiva e degli spazi e servizi per il turismo e per il tempo libero	Non pertinente. In generale la variante non interessa gli insediamenti costieri a prevalente specializzazione turistico-balneare e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale indirizzo prefissato dal PPR.
e) salvaguardare e valorizzare i caratteri paesaggistici e storico-identitari delle aree costiere di maggior pregio naturalistico e dei paesaggi rurali costieri storici, al fine di contrastarne la frammentazione, riduzione e eliminazione progressiva	Coerente. La variante prevede la salvaguardia e la valorizzazione dei caratteri paesaggistici e storico-identitari afferenti alla palazzina demaniale posta a nord-est del nuovo svincolo.
f) tutelare e valorizzare gli edifici e i manufatti di interesse storico-culturale connessi alle bonifiche idrauliche, considerando sia i beni già individuati nel quadro conoscitivo e nella rete regionale dei beni culturali che gli ulteriori beni e valori riconosciuti con la pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica	Non pertinente. In generale la variante non interessa edifici o manufatti di interesse storico-culturale connessi alle bonifiche idrauliche e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale indirizzo prefissato dal PPR.
g) governare la pressione insediativa sugli ecosistemi costieri attraverso la predisposizione di piani attuativi o di progetti di sottrazione dei detrattori di qualità paesaggistica, di interventi di bonifica ambientale e di riqualificazione/rinaturazione delle aree compromesse e degradate di cui agli articoli 33 e 34 delle presenti Norme	Coerente. La variante prevede la messa in sicurezza permanente (MISP) e la riqualificazione dell'area compromessa/degradata relativa all'ex ferriera.
h) promuovere gli interventi riqualificanti per la qualità paesaggistica negli agglomerati	Non pertinente.

industriali di interesse regionale negli ambiti delle attrezzature portuali di interesse regionale	In generale la variante non interessa l'agglomerato industriale di interesse regionale e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale indirizzo prefissato dal PPR.
i) promuovere gli interventi riqualificanti per la qualità paesaggistica del Porto Vecchio di Trieste	Non pertinente. In generale la variante non interessa l'ambito di Porto Vecchio e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale indirizzo prefissato dal PPR.
<b>Direttive (Art. 21, comma 4 NTA PPR)</b>	<b>Coerenza</b>
a) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera a), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono, tenuto conto delle informazioni contenute nel quadro conoscitivo, interventi di riqualificazione e rinaturazione adeguatamente volti a: [omissis]	Coerente. La variante prevede la complessiva riqualificazione e riconversione dell'ex ferriera di Servola, potenziando le connessioni ecologiche lungo le principali infrastrutture.
b) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera b), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione individuano e salvaguardano le componenti idrogeologiche incluso - ove rilevante - il reticolo scolante delle bonifiche che sono parte integrante di un sistema di connettività facente parte della rete ecologica regionale e locale; la rete ecologica locale è individuata con l'applicazione delle metodologie di cui al "Vademecum Rete Ecologica Locale"	Non pertinente. In generale la variante non interessa le componenti idrogeologiche e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale direttiva prefissata dal PPR.
c) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera c), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione individuano le componenti della mobilità lenta di livello locale (percorsi ciclo-pedonali, sentieri, ippovie, vie d'acqua, etc..) quali modalità di accesso e fruizione pubblica dei territori costieri come di seguito: [omissis]	Coerente. La variante prevede la ricucitura delle parti urbane del porto e della città consolidata, attraverso la riqualificazione di un percorso della mobilità lungo via Servola, al fine di collegare il tessuto urbano con il futuro museo dell'archeologia industriale della ferriera di Servola.
d) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera d), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica del patrimonio turistico ricettivo esistente, e degli spazi aperti, promuovendone ed incentivandone la riqualificazione attraverso: [omissis]	Non pertinente. In generale la variante non interessa il patrimonio turistico ricettivo esistente e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale direttiva prefissata dal PPR.
e) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera e), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione specificano e delimitano i seguenti elementi del paesaggio, prevedendo per essi interventi di tutela e valorizzazione: [omissis]	Coerente. La variante prevede la riqualificazione degli elementi del paesaggio costiero attraverso l'implementazione di gruppi arborei lineari lungo le principali infrastrutture al fine di qualificare lo skyline costiero.
f) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera f), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione riconoscono i paesaggi rurali storici della bonifica; prevedono altresì il miglioramento della funzionalità ecologica attraverso l'incentivazione della riqualificazione delle reti di canali e della rete scolante minore con funzione di corridoi ecologici di scala locale, nonché la valorizzazione della viabilità rurale attraverso	Non pertinente. In generale la variante non interessa il paesaggio rurale delle bonifiche e/o la rete dei canali e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale direttiva prefissata dal PPR.

<p>l'individuazione di itinerari ciclo-pedonali di interesse storico-culturale, e l'individuazione del sistema di segni e manufatti legati alla cultura idraulica locale, ivi compresi gli edifici e i manufatti storici del sistema acquedottistico ai fini del loro recupero o restauro</p>	
<p>g) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera g), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione: [omissis]</p>	<p>Coerente. La variante prevede il riconoscimento dell'area degradata/compromessa, proponendo gli interventi volti al recupero ed alla riqualificazione della stessa, con l'obiettivo di migliorare la qualità del paesaggio e garantire la sostenibilità ambientale.</p>
<p>h) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera h), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica, promuovendone ed incentivandone la riqualificazione attraverso: [omissis]</p>	<p>Coerente. La variante orienta la rigenerazione e riqualificazione urbanistica del complesso industriale di Servola, con particolare attenzione alle visuali da e verso il mare, alla copertura vegetale o a eventuali interventi di mitigazione.</p>
<p>i) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 3, lettera i), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica e di recupero edilizio degli edifici di rilevanza storico-culturale, attraverso:</p>	<p>Coerente. La variante prevede la trasformazione dell'ex palazzina direzionale della Ferriera di Servola in un museo legato alla memoria dell'archeologia industriale e dell'identità sociale del quartiere di Servola. L'intervento, nel suo complesso, comporterà la ricucitura tra futuro museo e tessuto urbano tramite la riqualificazione del tratto di via di Servola che lo serve e la creazione di un secondo percorso (ciclopedonale) nella pineta a sud-est. Lo spazio esterno del museo viene sistemato con pavimentazioni e arredi e arricchito da nuove piantumazioni arboree e arbustive, nell'ambito della riqualificazione degli spazi verdi e della creazione del nuovo Parco urbano di Servola, con funzione di cuscinetto tra l'area urbana e quella portuale.</p>
<p>j) Nelle aree sottoposte a vincolo idrogeologico e nelle aree indicate come ad alta pericolosità idraulica, fatte salve le specifiche disposizioni previste dalle norme di settore, tutti gli interventi di trasformazione, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica e quelli non soggetti ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del Codice, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi di naturalità e storico-culturali esistenti e garantendo la permeabilità del suolo</p>	<p>Non pertinente. In generale la variante non interessa aree sottoposte a vincolo idrogeologico e/o ad alta pericolosità idraulica e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale direttiva prefissata dal PPR.</p>

<b>COERENZA CON INDIRIZZI E DIRETTIVE PER I TERRITORI COPERTI DA FORESTE E DA BOSCHI (ART. 28 DELLE NTA DEL PPR)</b>	
<b>Indirizzi (Art. 28, comma 11 NTA PPR)</b>	<b>Coerenza</b>
a) salvaguardare i boschi in relazione al loro ruolo per la qualificazione del paesaggio naturale e colturale, la conservazione della biodiversità, la protezione idrogeologica e la salvaguardia della funzione di mitigazione dei cambiamenti climatici, la funzione turistico ricreativa, la capacità produttiva di legno e delle altre risorse rinnovabili;	Coerente.  La variante prevede la realizzazione del nuovo Parco urbano di Servola, la salvaguardia e la qualificazione dell'area boscata posta lungo l'asse di via Servola e la sua implementazione lungo le principali infrastrutture lineari.
b) nel territorio montano, favorire il mantenimento e il recupero di praterie prioritariamente mediante interventi di recupero delle aree abbandonate	Non pertinente.  In generale la variante non interessa il territorio montano e non determina alcuna influenza negativa, o comunque ostativa, all'attuazione di tale indirizzo prefissato dal PPR.
c) salvaguardare e valorizzare i boschi in relazione al loro significato di memoria storica e culturale;	Coerente.  La variante prevede la riqualificazione dello spazio di pertinenza del museo della ferriera con nuove piantumazioni arboree e arbustive.
<b>Direttive (Art. 28, comma 12 NTA PPR)</b>	<b>Coerenza</b>
a) Nei territori coperti da bosco gli strumenti di pianificazione forestale: [...]	Non pertinente.  La variante non si configura come uno strumento di pianificazione forestale, pertanto la direttiva non si applica.
b) la pianificazione territoriale recepisce, per quanto di competenza, le indicazioni di cui al punto 2) della lettera a); la pianificazione territoriale, nelle proprietà prive di pianificazione forestale, individua i boschi che rivestono particolare interesse storico, culturale e paesaggistico da tutelare ai fini della loro conservazione consentendo gli interventi finalizzati alla conservazione e gestione dei boschi stessi	Non pertinente.  La variante non si configura come uno strumento di pianificazione territoriale, pertanto la direttiva non si applica.



### 8.3 Recepimento delle prescrizioni d'uso relative ai beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del decreto legislativo 42/2004.

COERENZA CON LE PRESCRIZIONI D'USO PER I TERRITORI COSTIERI (ART. 21 DELLE NTA DEL PPR)	
Prescrizioni d'uso (Art. 21, comma 5 NTA PPR)	Recepimento
a) <b>Non sono ammissibili</b> interventi che comportino: per tutti i territori costieri:	
1. interventi e opere che determinino una riduzione degli stati di conservazione di habitat di Natura 2000 o di habitat di interesse conservazionistico così come individuato negli strumenti previsti dall'articolo 43, comma 6;	Coerente. La variante non interessa habitat di Natura 2000 o habitat di interesse conservazionistico.
2. interventi in contrasto con le finalità di conservazione e ripristino della connettività ecologica così come individuate negli strumenti previsti dall'articolo 43;	Coerente. La variante prevede la conservazione e il ripristino della connettività ecologica, anche attraverso il potenziamento della copertura arboreo-arbustiva in corrispondenza dello svincolo di connessione tra l'ambito portuale e la GVT e lungo le principali infrastrutture.
3. interventi che alterino gli elementi propri dello skyline identitario, tenendo conto di quelli eventualmente già riconosciuti dagli strumenti urbanistici generali od attuativi, e comunque da riconoscere in sede di adeguamento o di conformazione dello strumento urbanistico generale al PPR;	Coerente. La variante prevede un significativo miglioramento dello skyline naturale (vedi opere a verde di mitigazione della fascia costiera) e antropico (vedi palazzina ex-Arvedi). Il progetto del Parco di Servola lavora con i dislivelli e le morfologie del territorio a realizzare un nuovo disegno del verde che raccorda in maniera armonica il salto di quota esistente tra questa parte e il ramo più basso di via San Lorenzo in Selva, parallelo ai binari ferroviari esistenti. Vengono create delle piccole collinette che innalzano la visuale rendendo la percezione dell'area verde più varia e ampia rispetto al piano del parcheggio esistente che si trovava a un unico, più basso, livello.
4. interventi che occludano i varchi e le visuali panoramiche verso il mare che si aprono dai tracciati e dai belvedere accessibili al pubblico, tenendo conto di quelli eventualmente già riconosciuti dagli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica e comunque da riconoscere in sede di adeguamento o di conformazione dello strumento urbanistico generale al PPR, o che occludano la vista dal mare dei beni culturali indicati nel Quadro Conoscitivo;	Coerente. La variante prevede il mantenimento/miglioramento delle visuali panoramiche da e verso il mare.
5. la realizzazione di nuove aree per attività estrattive, fatte salve le attività legate all'estrazione di reperti paleontologici e archeologici autorizzate ai sensi della parte II del Codice	Coerente. La variante non prevede la realizzazione di nuove aree per attività estrattive.
6. la realizzazione di nuovi approdi e porti turistici negli ecotopi con funzione di core area della rete ecologica regionale, così come riconosciute ed individuate nella cartografia del PPR, con eccezione per gli interventi previsti nei piani di conservazione e sviluppo delle riserve e nei piani di gestione dei siti di Natura 2000 e loro modifiche anche successive alla fase di recepimento da parte degli strumenti urbanistici del PPR; nelle more dell'approvazione dei Piani di conservazione e sviluppo delle aree protette e dei piani di	Coerente. La variante non prevede la realizzazione di nuovi approdi e porti turistici negli ecotopi con funzione di core area della rete ecologica regionale.

gestione dei siti Natura2000, o in mancanza di specifiche disposizioni contenute nelle misure di gestione dei siti medesimi, previo espletamento della procedura di valutazione di incidenza con esito favorevole, è possibile realizzare fino a un massimo di 2 approdi per i nuovi insediamenti (casoni, valli da pesca) e 4 approdi complessivi per gli insediamenti esistenti	
7. l'installazione di mezzi pubblicitari che occludano o alterino le visuali panoramiche, nonché lungo le strade panoramiche;	Coerente. La variante non prevede l'installazione di mezzi pubblicitari che occludano o alterino le visuali panoramiche, nonché lungo le strade panoramiche (via Servola).
<u>per la costa sabbiosa e laguna:</u> 8. [omissis] 9. [omissis] 10. [omissis]	Non pertinente La variante non interessa territori costieri afferenti alla costa sabbiosa e laguna.
<u>per la costa rocciosa:</u> 11. [omissis] 12. [omissis]	Non pertinente La variante non interessa territori costieri afferenti alla costa rocciosa.

<b>COERENZA CON LE PRESCRIZIONI D'USO PER I TERRITORI COPERTI DA FORESTE E BOSCHI (ART. 28 DELLE NTA DEL PPR)</b>	
<b>Prescrizioni d'uso (Art. 28, comma 13 NTA PPR)</b>	<b>Recepimento</b>
a) Non sono ammissibili interventi che comportino: 1) nei quercu-carpineti planiziali: gli interventi di taglio che non si configurino come taglio culturale e che causino un aumento dell'effetto margine riscontrabile anche dall'ingresso di piante infestanti, perdita dello strato di humus superficiale, modifica sostanziale della composizione vegetale del sottobosco, alterazione del rapporto naturale fra radura e copertura arborea; 2) nei rovereti: gli interventi di taglio che non si configurano come taglio culturale e che determinino una forte riduzione della copertura arborea con degrado marcato dello strato di humus superficiale con conseguente difficoltà di affermazione della rinnovazione arborea, dilavamento e conseguente perdita di suolo; 3) nell'Ambito di paesaggio 12 (costa e laguna): interventi di riduzione delle pinete di pino nero e di origine secondaria, interventi che causino alterazione (eliminazione) della composizione vegetale del sottobosco; 4) nei boschi palustri appartenenti alla categoria delle alnete e dei saliceti: interventi che alterino lo stato idrico del suolo;	Non pertinente. La presente prescrizione d'uso non è pertinente in relazione ai contenuti della variante.
b) sono ammessi con autorizzazione paesaggistica e alle seguenti condizioni interventi di realizzazione di impianti di risalita nonché interventi di ampliamento e adeguamento di piste da sci esistenti e di strutture ad essi pertinenti (invasi per innevamento artificiale) che siano previsti dagli strumenti urbanistici vigenti al momento dell'adozione del PPR o adeguati o conformati	Non pertinente. La variante non prevede la realizzazione di impianti di risalita e/o l'ampliamento e adeguamento di piste da sci esistenti e di strutture ad essi pertinenti

<p>al PPR, non alterino gli aspetti geomorfologici e forestali di insieme, i geositi e le visuali panoramiche, e siano realizzati in modo tale da concorrere alla qualità del paesaggio anche durante la stagione estiva</p>	
<p>c) sono ammessi i seguenti interventi per i quali non è richiesta l'autorizzazione paesaggistica, in applicazione all'articolo 149 del Codice, ad integrazione delle fattispecie previste negli Accordi di semplificazione Stato-Regione e nel DPR 31/2017: [omissis]</p>	<p>Non pertinente. La presente prescrizione d'uso non è pertinente in relazione ai contenuti della variante.</p>

#### **8.4 Recepimento delle misure di salvaguardia e utilizzazione relative agli ulteriori contesti di cui all'articolo. 143, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 42/2004.**

La variante non interessa altri beni paesaggistici o ulteriori contesti di valore paesaggistico ai sensi dell'articolo 143, comma 1, lettera e), del Codice.



## 8.5 Sintesi e conclusioni

Le Varianti al PRP e al PRGC in esame recepiscono innanzitutto il progetto di fattibilità tecnico economica denominato *"progetto AdSP n. 1951 'Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste'"*. Con particolare riferimento alla coerenza paesaggistica rispetto ai contenuti del PPR, la presente relazione paesaggistica e di adeguamento al PPR ha verificato che le Varianti urbanistiche al PRP e al PRGC:

- non implicano effetti negativi e significativi dal punto di vista paesaggistico in ordine al contesto analizzato, sia locale che del più vasto Ambito di Paesaggio in cui si inseriscono;
- non richiedono un consumo di suolo né implicano la perdita di habitat o di altri valori naturali, storico-ambientali eventualmente presenti nel territorio interessato;
- perseguono l'obiettivo di rigenerare una vasta area degradata, migliorandone la sostenibilità ambientale, paesaggistica e storico-culturale;
- favoriscono il potenziamento della competitività del sistema logistico-portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di un approccio integrato.

Il progetto del paesaggio mira a migliorare il sito sotto una molteplicità di aspetti, da quelli della qualità urbana, a quelli funzionali, sociali, ambientali ed ecologici. Per quanto riguarda questi ultimi due aspetti, occorre sottolineare che il progetto prevede la realizzazione di alcune opere di compensazione ambientale e la riqualificazione di un'area a diretto contatto con le infrastrutture portuali esistenti e previste. Tali interventi vanno ad aumentare quanto più possibile le infrastrutture verdi e le relative funzioni ecologiche, di contrasto ai cambiamenti climatici e all'inquinamento atmosferico, costituendo un tassello da realizzarsi a breve termine, inserito tuttavia in una strategia di medio e lungo termine che potrà lavorare su ulteriori spazi disponibili, più o meno estesi, che potranno essere oggetto di rimboschimento con specie autoctone, secondo accordi da attuarsi con gli enti locali di competenza. Tra le principali azioni per la salvaguardia della biodiversità e la qualificazione del paesaggio attivate con le presenti varianti si segnalano:

- l'incremento della componente vegetale con la messa a dimora di specie autoctone nel Parco urbano in tutte le aree disponibili, compatibilmente con lo spazio da dedicare ad altre funzioni sociali, culturali e per il tempo libero;
- il contrasto alle specie esotiche attraverso la scelta progettuale di realizzare un'elevata densità d'impianto delle nuove alberature, che impedisca la diffusione di vegetazione incongrua.

Per quanto riguarda altri dispositivi di miglioramento degli aspetti ambientali, che influiranno in particolare a tutela della salute dei cittadini, si evidenzia, come descritto sopra, che le infrastrutture viabilistiche di nuova realizzazione saranno mitigate, nei tratti più a ridosso del tessuto insediativo e del parco urbano, attraverso la creazione di barriere acustiche verdi, filtro naturale ed efficiente per polveri sottili e CO<sub>2</sub>.

Inoltre le Varianti in oggetto **non risultano in contrasto**:

- con gli obiettivi della parte statutaria del Piano Paesaggistico Regionale;
- con gli obiettivi di qualità della scheda d'Ambito in relazione agli aspetti che riguardano più propriamente la Parte Strategica: la Rete Ecologica, la Rete dei Beni Culturali, la Rete della Mobilità Lenta e i Morfotipi.
- con gli indirizzi e le direttive dei beni paesaggistici e/o culturali interessati.

Infine le Varianti in esame **non rientrano tra gli "interventi non ammessi"** di cui alle

prescrizioni dei beni paesaggistici e/o culturali interessati.

Per quanto espresso in ragione del "non in contrasto" si determina l'adeguamento/coerenza delle Varianti urbanistiche al PPR.