



Via Karl Ludwig von Bruck, 3
34143 TRIESTE
www.porto.trieste.it

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE

Ottobre 2018

Norme Attuative-Rev.1

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli

Segreteria Tecnica Operativa

Dott. Sergio Nardini

Arch. Giulia Zolia

Elaborazione definitiva e redazione degli elaborati

TECHNITAL S.p.A.

Ing. Francesco Mattarolo

Ing. Enrico Cantoni

Ing. Alessio Rosin

Dott.ssa Chiara Paneghetti

ACQUATECNO S.r.l.

Arch. Vittoria Biego

Dott.ssa Sara Scrimieri

Aggiornamenti:

Delibera n.36 dd.27/04/2009 Intesa tra Comune di Trieste e Autorità Portuale, Delibera n.35 dd.30.04.2009 Intesa tra Comune di Muggia e Autorità Portuale, Deliberazione di Comitato Portuale n.7/2009 dd.19.05.2009, Voto n.150 dd.21/05/2010 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – U.prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 - [ID-VIP: 2046] Piano regolatore portuale di Trieste. Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs. 152/2006. Richiesta integrazioni

Delibera del Comune di Trieste n. 49 del 6/11/2014, Parere del Comune di Trieste dell'8/08/2014, Delibera Regionale n.808 del 30/04/2015, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Decreti Ministro Registrazione 0000173 del 07/08/2015 e Delibera Giunta Regionale n. 524 del 01/04/2016

INDICE

PREMESSA	1
PARTE PRIMA – DISCIPLINA DI CARATTERE GENERALE.....	3
CAPO I – PRINCIPI GENERALI	3
<i>Art.1 – Finalità.....</i>	<i>3</i>
<i>Art. 2 – Definizioni generali.....</i>	<i>4</i>
<i>Art. 3 – Efficacia giuridica.....</i>	<i>5</i>
CAPO II –PROCEDURE DI ADOZIONE, APPROVAZIONE E VARIAZIONE	6
<i>Art. 4 – Procedure di adozione e di approvazione</i>	<i>6</i>
<i>Art. 5 – Procedimento di variazione.....</i>	<i>6</i>
CAPO III –IMPIANTO E CONTENUTI	7
<i>Art. 6 – Ambito portuale e Settori portuali.....</i>	<i>7</i>
<i>Art. 7- Articolazione Piano Regolatore del Porto di Trieste</i>	<i>8</i>
<i>Art. 8 – Elaborati.....</i>	<i>9</i>
CAPO IV –FUNZIONI E LOCALIZZAZIONI.....	12
<i>Art. 9 – Livello strutturale.....</i>	<i>12</i>
<i>Art. 10– Livello funzionale</i>	<i>12</i>
<i>Art. 11– Livello localizzativo.....</i>	<i>17</i>
CAPO V –ATTUAZIONE	18
<i>Art. 12 - Piano Operativo Triennale</i>	<i>18</i>
<i>Art. 13 - Attuazione</i>	<i>18</i>
CAPO VI – NORME E PRESCRIZIONI TECNICHE.....	19
<i>Art. 14–Interpretazione delle indicazioni.....</i>	<i>19</i>
<i>Art. 15 - Categorie d'intervento</i>	<i>19</i>
<i>Art. 16 - Parametri edilizi ed urbanistici.....</i>	<i>20</i>
<i>Art. 17 – Interventi sulla viabilità stradale e ferroviaria</i>	<i>21</i>
<i>Art. 18 – Norme di salvaguardia.....</i>	<i>22</i>
PARTE SECONDA – DISCIPLINA DI DETTAGLIO	23
CAPO VII – DISCIPLINA DEI SETTORI.....	23
<i>Art. 19 – Settore 1 – Terrapieno Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio.....</i>	<i>23</i>
<i>Art. 20 – Settore 2 – Porto Doganale e Rive</i>	<i>27</i>
<i>Art. 21 – Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo.....</i>	<i>34</i>
<i>Art. 22 – Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola.....</i>	<i>46</i>
<i>Art. 23 – Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère</i>	<i>59</i>
<i>Art. 24 – Settore 6 – Litorale di Muggia</i>	<i>70</i>
PARTE TERZA – DISCIPLINA DI CARATTERE AMBIENTALE.....	74

CAPO VIII – TUTELA E SALVAGUARDIA DELL’AMBIENTE	74
<i>Art.25 - Tutela dall’inquinamento acustico.....</i>	<i>74</i>
<i>Art. 26 - Tutela della risorsa idrica.....</i>	<i>74</i>
<i>Art. 27 - Tutela dell’ambiente marino</i>	<i>76</i>
<i>Art. 28 - Tutela del suolo.....</i>	<i>78</i>
<i>Art. 29 - Tutela del paesaggio e dei beni culturali</i>	<i>78</i>
<i>Art. 30 - Tutela dell’aria e cambiamenti climatici</i>	<i>80</i>
<i>Art. 31 - Riduzione della produzione di rifiuti.....</i>	<i>81</i>
<i>Art. 32 – Criteri e “best practice” improntati agli obiettivi di sostenibilità ambientale per la progettazione delle opere di Piano</i>	<i>82</i>
<i>Art. 33 – Piano di monitoraggio integrato VIA-VAS.....</i>	<i>84</i>
<i>Art. 34 – Ulteriori adempimenti per l’attuazione del Piano.....</i>	<i>85</i>

PREMESSA

Il presente documento costituisce l'Aggiornamento Giugno 2014 delle Norme Attuative del Piano Regolatore del Porto di Trieste. Infatti, nell'ambito della procedura integrata VIA-VAS di cui all'art. 6, comma 3-ter, del D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, intrapresa ai fini dell'approvazione del Piano stesso, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con nota U prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014, ha formulato richiesta di integrazioni relativamente allo Studio Ambientale Integrato.

La suddetta richiesta di integrazioni consiste, per il SAI, nell'approfondimento di alcune questioni ambientali di particolare interesse, per il nuovo Piano Regolatore, in un aggiornamento dello stesso alla luce del tempo intercorso tra la prima stesura (2009) ed oggi (2014) volto a favorirne l'inserimento nel quadro più generale della pianificazione territoriale ed urbanistica di più recente approvazione della Regione Friuli-Venezia Giulia.

L'Aggiornamento, datato Giugno 2014, del Piano Regolatore del Porto di Trieste (nel seguito Aggiornamento 2014 del Piano) riguarda, oltre alle presenti Norme Attuative, i seguenti elaborati:

- Relazione Generale
- Studi specialistici, Volume C, Il traffico portuale
- Elaborati grafici, così come indicato nel successivo art.8 delle presenti Norme
- Studio Ambientale Integrato

I suddetti documenti, pertanto, sostituiscono integralmente quelli precedentemente presentati.

Il presente documento recepisce, infine, le prescrizioni degli atti emessi dalle autorità competenti nel corso della procedura ambientale integrata VIA-VAS e precisamente:

- Delibera del Comune di Trieste n. 49 del 6/11/2014;
- Parere del Comune di Trieste dell'8/08/2014;
- Delibera Regionale n.808 del 30/04/2015;
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Decreti Ministro Registrazione 0000173 del 07/08/2015.

Il presente documento completa il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste (più brevemente Piano) in conformità alla L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni ed alle "Linee

guida per la redazione del piano regolatore portuale”, Circolare n°17778 emanata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 15/10/2004.

Questo è articolato in tre parti distinte come di seguito indicato:

- Parte Prima: disciplina di carattere generale, riguardante l'inquadramento del Piano come strumento urbanistico articolato in più livelli operativi, il livello strutturale, funzionale e quello operativo
- Parte Seconda: disciplina di dettaglio, ossia riferita a ciascuno dei Settori in cui è suddiviso l'ambito portuale ed alle relative zone omogenee con riferimento all'assetto infrastrutturale di lungo periodo proposto
- Parte Terza: disciplina di carattere ambientale, consistente nell'insieme delle disposizioni per il contenimento e/o l'abbattimento degli impatti ambientali che dovranno essere osservate durante l'attuazione del Piano stesso

La “Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio” approvata con Decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10/10/2007 è da considerarsi parte integrante del Piano Regolatore del Porto di Trieste.

PARTE PRIMA – DISCIPLINA DI CARATTERE GENERALE

CAPO I – PRINCIPI GENERALI

Art.1 – Finalità

1. Il Piano Regolatore del Porto di Trieste individua, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni, l'assetto infrastrutturale complessivo dell'ambito portuale finalizzato a conseguire il miglior uso collettivo del bene demaniale. Tale assetto rappresenta il quadro di riferimento necessario a dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Portuale di Trieste.
2. Per perseguire tali fini, il Piano delimita l'ambito portuale, ne definisce la relativa articolazione in zone omogenee sotto il profilo funzionale con riferimento all'assetto infrastrutturale di lungo periodo proposto.
3. In relazione al rapporto che intercorre tra il Porto, la Città ed il territorio retrostante, il Porto può essere suddiviso in due macro-zone:
 - Il porto urbano, 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 con quelle urbane se non unicamente alla funzione urbana. Comprende il Porto Franco Vecchio (Settore 1) ed il Porto Doganale e le Rive (Settore 2) nel Comune di Trieste. Il Piano Regolatore Portuale considera porto urbano 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
 - Il porto operativo 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, la Ferriera di Servola (Settore 4), il Punto Franco Oli Minerali, comprendente il Terminale SIOT, i Depositi Costieri Trieste – DCT –, l'area ex-Esso, le banchine del Canale Industriale e le strutture portuali della Valle delle Noghere (Settore 5).
4. Il Piano attribuisce particolare importanza all'integrazione porto – città per le aree del Porto Franco Vecchio (Settore 1), del Porto Doganale e delle Rive di Trieste (Settore 2) e del litorale di Muggia (Settore 6). Le aree del Porto Franco Vecchio (Settore 1) e quelle del Porto Doganale e delle Rive di Trieste (Settore 2), date la prossimità alla parte storica della città e le caratteristiche strutturali non più pienamente rispondenti alle esigenze dei traffici

marittimi contemporanei, sono da tempo soggette ad un processo di conversione degli usi da eminentemente portuali a portuali compatibili con quelli urbani. Il Piano, dunque, consapevole dell'opportunità di sviluppo, sia per il porto che per la città, insita nel suddetto processo in atto, promuove azioni/interventi volti a favorirne la positiva evoluzione.

5. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 9, comma 3, della L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni, le previsioni del Piano Regolatore del Porto di Trieste si concretizzano in programmi ed azioni di intervento temporalmente definiti rispetto alla loro attuazione.

Art. 2 – Definizioni generali

1. *Circoscrizione territoriale.* Con il termine circoscrizione territoriale si individua la porzione di Demanio Marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 7, della L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni, individuata con apposito decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994.
2. *Ambito portuale.* Ai sensi dell'art. 5, comma 1, della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, l'ambito portuale è delimitato dal Piano; comprende la circoscrizione territoriale di cui al comma precedente, le aree patrimoniali dell'Autorità Portuale di Trieste e le aree a destinazione portuale "L" individuate dagli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica locale vigenti, come specificato nel successivo art. 6 delle presenti Norme.
3. *Settore portuale o, per brevità, Settore.* Per Settore si intende una parte significativa dell'ambito portuale, così come individuato nell'art. 6 delle presenti Norme, caratterizzato dalle medesime esigenze di sviluppo. Ciascun Settore portuale è articolato in zone omogenee sotto il profilo funzionale. Il Settore 1, in particolare, comprende il Porto Franco Vecchio, così definito dalla "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10/10/2007.
4. *Funzione.* Si intende un complesso di attività e pratiche tra loro relazionate ed integrate, svolte nell'ambito portuale; sono individuate con riferimento all'art. 4, comma 3 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.
5. *Zone omogenee o, per brevità, zone.* Le zone omogenee comprendono parti contigue di Settore caratterizzate dall'omogeneità delle funzioni e delle attività in esse svolte attualmente e/o in previsione e dall'unicità del rapporto con le reti infrastrutturali e con la struttura urbana, nonché dalla toponomastica invalsa nell'uso. Le zone omogenee

comprendono spazi aperti, spazi coperti e dotazioni infrastrutturali, come più dettagliatamente individuato dalla disciplina della Parte seconda delle presenti Norme.

Art. 3 – Efficacia giuridica

1. L'Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo è improntata al perseguimento degli obiettivi e delle finalità indicate dal Piano Regolatore del Porto di Trieste.
2. Di conseguenza, lo schema generale del Piano (assetto infrastrutturale di lungo periodo ed articolazione in zone omogenee sotto il profilo funzionale dell'ambito portuale) rappresenta il riferimento essenziale ai fini della realizzazione dei programmi di sviluppo e di trasformazione del Porto di Trieste.
3. Le indicazioni riguardanti l'assetto della rete stradale e ferroviaria riferite all'area triestina e contenute nello schema generale del Piano, in quanto di rilevante interesse portuale, costituiscono il riferimento programmatico per la definizione dei relativi accordi con gli Enti, le Amministrazioni ed i soggetti interessati.

CAPO II –PROCEDURE DI ADOZIONE, APPROVAZIONE E VARIAZIONE

Art. 4 – Procedure di adozione e di approvazione

1. Il Comitato Portuale promuove, sulla base dello schema generale del Piano Regolatore del Porto di Trieste elaborato dal Segretariato Generale, l'Intesa con i Comuni di Trieste e di Muggia, da attuarsi ai sensi dell'art. 5, comma 3, della L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni.
2. Ai fini del più efficace raggiungimento dell'Intesa di cui al comma precedente, il Comitato Portuale propone ai Comuni di Trieste e di Muggia una procedura di concertazione tra le amministrazioni competenti.
3. Raggiunta l'Intesa, fatta salva la condivisione delle eventuali modifiche ed integrazioni proposte dai Comuni di Trieste e di Muggia, il Comitato Portuale provvede all'adozione del Piano che è quindi inviato, per il parere di competenza, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si esprime nei termini previsti dall'art. 5, comma 3 della L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni.
4. Il Piano è quindi sottoposto, ai sensi della vigente normativa in materia, alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed è successivamente trasmesso alla Regione Friuli Venezia Giulia per la definitiva approvazione. Inoltre, in seguito alla L.R. 11/2005 che recepisce la Direttiva europea 42/2001 e al D.Lgs. 4/2008 il PRP è sottoposto anche alla procedura di VAS.

Art. 5 – Procedimento di variazione

1. Costituiscono variazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste le modificazioni della destinazione funzionale delle zone omogenee nonché le variazioni quantitative e localizzative di cui alla Parte seconda delle presenti Norme e gli interventi giudicati non congruenti con gli obiettivi generali proposti dal Piano.
2. Non costituiscono variante al Piano gli interventi di adeguamento tecnico-funzionale delle opere portuali esistenti e/o previste dal Piano Regolatore del Porto di Trieste relazionate allo specificarsi delle progettazioni definitive ed esecutive, oppure a seguito dell'ulteriore definizione delle esigenze operative portuali.
3. A far data dall'adozione del Piano da parte del Comitato Portuale, i procedimenti autorizzativi di cui al successivo Capo V, sono sospesi per tutti gli interventi in contrasto con il Piano adottato sino alla sua entrata in vigore a seguito della definitiva approvazione.

CAPO III –IMPIANTO E CONTENUTI

Art. 6 – Ambito portuale e Settori portuali

1. Il Porto di Trieste è commerciale ed industriale. Ai sensi dell'art.4 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, esso afferisce alla 1° classe, 2° categoria.
2. Secondo quanto stabilito dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 06/04/1994, la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste è “costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa che va da Punta Ronco al torrente Bovedo”.
3. La Capitaneria di Porto di Trieste, con Ordinanza n. 69/2001 del 04/07/2011, stabilisce che le acque del Porto di Trieste sono quelle ricomprese tra la linee di costa e la seguente spezzata:
 - Congiungente Faro della Vittoria e Testata Nord della diga foranea del Porto Franco Vecchio
 - Diga foranea del Porto Franco Vecchio
 - Congiungente testata Sud diga foranea del Porto Franco Vecchio con testata Nord tratto settentrionale diga L. Rizzo
 - Tratto settentrionale della diga L. Rizzo
 - Congiungente testata Sud del tratto settentrionale e testata Nord del tratto centrale della diga L. Rizzo
 - Congiungente testata Sud del tratto centrale e testata Nord del tratto meridionale della diga L. Rizzo
 - Tratto meridionale della diga L. Rizzo
 - Congiungente testata Sud tratto meridionale diga L. Rizzo con Punta Ronco
4. L'ambito portuale comprende le aree a terra di cui al precedente comma 2 e lo specchio acqueo di cui al precedente comma 3, cui si aggiungono le seguenti aree patrimoniali:
 - Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 1, 1.970,00 m²
 - Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 3, 10.000,00 m²
 - Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 4, 31.900,00 m²
 - Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 5, 205.780,00 m²
 - Aree patrimoniali ricadenti nel Settore 6, 13.060,00 m²nonché le ulteriori “Aree delle Attività marittime e della logistica” L1 – Porto nuovo” del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, una situata a tergo dell'Arsenale San

Marco (Settore 4) di circa 137.460,00 m², l'altra a Nord del Punto Franco Oli Minerali (Settore 5), di circa 27.420,00 m².

Nell'assetto infrastrutturale di lungo periodo, dunque, il Porto di Trieste misura complessivamente circa 17.676.680,00 m² di cui circa 12.217.560,00 m² di specchio acqueo e 5.459.120,00 m² di aree a terra.

5. L'ambito portuale, nell'assetto infrastrutturale di lungo periodo, comprende le seguenti aree doganali:
 - Area doganale ricadente nel Settore 1, 516.960,00 m²
 - Area doganale ricadente nel Settore 3, 1.596.540,00 m²
 - Area doganale ricadente nel Settore 4, 207.015,00 m²
6. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del Porto perseguiti dal Piano, l'ambito portuale è suddiviso nei seguenti Settori portuali:
 - 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 FERRIERA DI SERVOLA
 - V. PUNTO FRANCO OLI MINERALI, CANALE INDUSTRIALE E VALLE DELLE NOGHERE
 - VI. LITORALE DI MUGGIA

Art. 7- Articolazione Piano Regolatore del Porto di Trieste

1. Il Piano Regolatore del Porto di Trieste si articola nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo, secondo le modalità specificate nei successivi articoli.
2. A livello strutturale il Piano delinea gli obiettivi da perseguire anche con riferimento agli scenari di sviluppo del traffico marittimo di lungo periodo definiti per i diversi settori merceologici, tenuto conto del posizionamento del Porto di Trieste nell'ambito del sistema commerciale marittimo e, più in generale, del sistema trasportistico e logistico nazionale, internazionale e locale.
3. A livello funzionale, il Piano definisce l'assetto infrastrutturale di lungo periodo, le zone omogenee sotto il profilo funzionale atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire ed alle potenzialità di sviluppo.

4. A livello localizzativo, il Piano fornisce, per ciascuna zona omogenea che compone i diversi Settori nei quali è articolato l'ambito portuale, gli interventi ammessi sia per le opere a mare che per le opere a terra, nonché i parametri da osservare in caso di trasformazione.

Art. 8 – Elaborati

1. Il Piano Regolatore del Porto di Trieste è composto dai seguenti elaborati:

Relazione Generale – Aggiornamento Giugno 2014

Norme attuative – Aggiornamento Giugno 2014

Elaborati grafici

- Tav. 0 –Piano Regolatore Portuale vigente – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 0a –Sovrapposizione tra PRP vigente e PRP proposto – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 0b –Reti stradali e ferroviaria di area vasta-Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 0c –Viabilità stradale e ferroviaria portuale e periportuale -Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 1 –Azzonamento funzionale – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 2 –Regime delle aree – Stato attuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 3 –Azzonamento funzionale – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 4 –Ambito portuale e regime delle aree – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 5 –Opere di Piano di lungo periodo – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 5a –Reti stradali e ferroviaria di area vasta – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 5b –Viabilità stradale e ferroviaria portuale e periportuale -Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 6 –Settori portuali – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 7 –PRP – Sovrapposizione tra stato di riferimento e PRP proposto – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 8 –Casse di colmata ed escavi – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014

- Tav. 9 –Vincoli – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014
- Tav. 10 –Opere di Piano di breve periodo – Assetto di Piano – Aggiornamento Giugno 2014

Studi specialistici:

- Volume A, Il porto fisico
- Volume B, Il porto operativo
- Volume C, Il traffico portuale – Aggiornamento Giugno 2014
- Volume D, Le interazioni porto-città

Allegati:

- Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007
 - Rapporto Integrato Sicurezza Portuale
 - Integrazioni:
 - o ALL.1 – Integrazioni
 - o ALL.2 – Indagini – Relazione tecnica
 - o ALL.2 – P01 Planimetria di inquadramento dell'area di progetto
 - o ALL.2 – P02 Planimetria delle isopache del Top del Flysh
 - o ALL.2 – S01 Sezioni geologico interpretative
 - o ALL.2 – S02 Sezioni geologico interpretative
 - o ALL.3 – Dichiarazione di non contrasto del Piano Regolatore Portuale con gli strumenti urbanistici vigenti
 - o ALL.4 – Tav. 5 – Piano Regolatore del Porto di Trieste – Opere di Piano – Assetto di Piano
 - o ALL.5 – Tav. 5b – Piano Regolatore del Porto di Trieste – Opere di Piano – Assetto di Piano
 - o ALL.6 – Rapporto Integrato sulla sicurezza portuale – Integrazione in risposta alla nota del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 898 del 03/02/2010
 - Studio Ambientale Integrato
2. Costituisce parte integrante del Piano la “Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio” approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10/10/2007. La suddetta Variante è composta dai seguenti elaborati:

- Relazione generale
- Norme tecniche di attuazione

Elaborati grafici di Piano

- 2.1 Delimitazione circoscrizione portuale con l'individuazione dell'ambito in variante: Porto Vecchio
- 2.2 Regime delle aree – aree demaniali marittime
- 2.3 Zonizzazione comparti funzionali
- 2.4 Sistema dei vincoli sovraordinati e di nuova definizione
- 2.5.1 Profili regolatori prescrittivi e indicativi planimetrici
- 2.5.2 Profili regolatori prescrittivi e indicativi altimetrici
- 2.6.1 Spazi, aree di servizio ed attrezzature di uso collettivo - sistema della sosta
- 2.6.2 Spazi, aree di servizio ed attrezzature di uso collettivo - reti tecnologiche
- 2.7 Innesti urbani e infrastrutture di trasporto interne all'ambito Porto Vecchio
- 2.8 Aree oggetto di operazioni attuative unitarie: tipi di intervento

Elaborati integrativi di Piano

- 3.1 Piano Regolatore Portuale vigente (estratto per l'ambito: Porto Vecchio)
- 3.2 Piano Regolatore Comunale vigente (estratto per l'ambito: Porto Vecchio)
- 3.3 Interconnessioni infrastrutturali con reti di trasporto terrestri esterne all'ambito Porto Vecchio, nella Provincia di Trieste (esistenti e programmate)
- 3.4 Interconnessioni con la rete stradale esterna all'ambito porto vecchio - P.G.T.U. vigente: schema della circolazione (esistenti e programmate)
- 3.5 Vincoli puntuali e tipi di intervento per ogni u.m.i. e l.m.i.
- 3.6 Singole ipotesi di intervento – schede

CAPO IV –FUNZIONI E LOCALIZZAZIONI

Art. 9 – Livello strutturale

1. Il livello strutturale di cui al precedente art. 6 è espresso dagli obiettivi di sviluppo individuati per ciascun Settore in cui è suddiviso l'ambito portuale di cui alla Parte seconda delle presenti Norme.

Art. 10– Livello funzionale

1. Lo schema generale del Piano Regolatore del Porto di Trieste, nell'affermare una condizione di multifunzionalità in relazione alle opere portuali, individua l'assetto infrastrutturale complessivo del Porto di Trieste di lungo periodo e le corrispondenti zone omogenee sotto il profilo funzionale, ai sensi dell'art. 5, comma 1, della L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni.
2. Ai fini di cui al comma precedente, il Piano, con riferimento all'art. 4, comma 3 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni, individua le seguenti funzioni e relative attività connesse:

- *Funzione portuale L – Commerciale C*

Comprende le attività di movimentazione e stoccaggio riguardanti le merci convenzionali (prodotti forestali, autoveicoli, carichi eccezionali ecc.), i contenitori, le rinfuse solide e liquide, nonché le attività di manipolazione e distribuzione delle merci (logistica) ed è articolata come di seguito indicato:

- L.C1 - Portuale commerciale - Merci convenzionali
- L.C2 - Portuale commerciale - Contenitori Lo-Lo
- L.C3 - Portuale commerciale - Ro-Ro
- L.C4 - Portuale commerciale - Mista
- L.C5 --Portuale commerciale - Rinfuse solide
- L.C6 - Portuale commerciale - Logistica

- *Funzione portuale L – Industriale I*

Comprende le attività economiche produttive di tipo industriale collegate alle attività portuali, dunque, oltre alle attività di movimentazione e stoccaggio, anche la trasformazione. Tra queste rientrano, in particolare, le attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione, fornitura ed allestimento navale e le attività siderurgiche. E' articolata come di seguito indicato:

- L.I1 - Portuale industriale - Cantieristica navale

- L.I2 - Portuale industriale - Prodotti petroliferi o energetici
- L.I3 – Portuale industriale – Prodotti generici
- *Funzione portuale L- di servizio Passeggeri P*
 Relativa all'esercizio dei servizi di assistenza alle crociere ed ai traghetti, compresi i traghetti misti merci/passeggeri, è articolata come di seguito indicato:
 - L.P1 – Portuale passeggeri - Crociere
 - L.P2 - Portuale passeggeri - Traghetti passeggeri e merci
- *Funzione portuale L - Pesca professionale Pe*
 Comprende, oltre all'attività di pesca professionale, i servizi connessi (ormeggio, manutenzione e riparazione imbarcazioni, movimentazione e stoccaggio del pescato, vendita del pescato, ecc.) svolte secondo quanto indicato dagli Organi competenti in materia.
 - L.Pe – Portuale – Pesca professionale
- *Funzione portuale L – Urbana U*
 Relativa alle zone del demanio marittimo in cui sono svolte attività portuali che rivestono un prevalente significato urbano. E' articolata come di seguito indicato:
 - L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto
 - L.U2 – Portuale urbana - Rive
 - L.U3 – Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi

Con riferimento alla Variante al PRGC di assestamento di livello comunale anno 2018 approvata con D.C. n. 36 d.d. 27.07.2018, la funzione L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto comprende, quali funzioni ammissibili, le seguenti: approdi per la nautica da diporto, servizi ed attrezzature collettive, direzionale e commerciale al dettaglio limitatamente ad esercizi per la somministrazione di alimenti e bevande. Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, in particolare, la funzione L.U3 – Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi comprende le attività artigianali di servizio, i servizi e le attrezzature collettive (superfici di unità immobiliari o aree destinate a opere pubbliche o di pubblico interesse), le attività commerciali al dettaglio e le direzionali ricreative (superfici di unità immobiliari destinate a dancing, discoteche, sale singole e multiple cinematografiche e teatrali, *beauty farms* e attività per la rigenerazione del corpo diverse da quelle per la diagnosi e la cura sanitaria e la riabilitazione riconosciute dalla legge, nonché le superfici anche di unità immobiliari destinate agli impianti ed alle attrezzature sportive, tutti di natura privata, quali campi

da gioco, piscine, maneggi, golf escluse le residenze). Ammette anche le attrezzature e gli impianti connessi all'esercizio dell'attività nautica da diporto.

- *Funzione portuale L – Servizi portuali S*

Comprende i servizi ecologici, i servizi e gli impianti tecnologici, i servizi alla nave, i servizi generali di manutenzione e controllo delle attrezzature portuali ed i servizi di gestione, sicurezza e controllo forniti dagli enti pubblici e privati operanti nel Porto di Trieste.

o L.S – Portuale – Servizi portuali

- *Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali V*

Comprende le aree individuate come siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali nell'ambito del Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste.

o L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali

- *Funzione portuale L - Protezione degli specchi acquei D*

Individua l'azione di difesa dal moto ondoso svolta dalle opere foranee.

o L.D – Portuale – Protezione degli specchi acquei

- *Funzione DI - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale*

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, tale funzione comprende le attività industriali, artigianali, talune attività commerciali al dettaglio (generi non alimentari a basso impatto: materiali dell'edilizia, ivi compresi quelli elettrici, dell'agricoltura e della zootecnica, la ferramenta, i legnami, i mobili e gli articoli di arredamento, gli elettrodomestici, i veicoli, incluse le imbarcazioni, e i prodotti a questi simili che richiedono ampie superfici di esposizione e di vendita in rapporto al numero di visitatori ed acquirenti), fino a 1.500,00 m² per lotto delle suddette NTA, le attività di trasporto merci e persone, commerciali all'ingrosso e servizi ed attrezzature collettive. Sono inoltre ammesse destinazioni d'uso accessorie, di supporto alle attività insediate, quali le attività artigianali di servizio, direzionali ed alberghiere. Gli interventi ammessi ed i parametri edificatori ed urbanistici di riferimento sono forniti nella Parte seconda delle presenti Norme, nelle relative zone omogenee.

- *Funzione S1- Attrezzature per la viabilità ed i trasporti*

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, comprende i parcheggi di relazione - parcheggi in superficie o nel sottosuolo - ed i parcheggi di interscambio che hanno lo scopo di organizzare e facilitare gli interscambi tra i vari

mezzi e modi di trasporto. Gli interventi ammessi ed i parametri edilizi ed urbanistici di riferimento sono forniti nella Parte seconda delle presenti Norme, nelle relative zone omogenee.

- *Funzione S6 - Servizi tecnologici*

Con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, comprende gli impianti per gas, elettricità, gli impianti funzionali ai servizi idrici (depuratore, acquedotto, ...), trasporto pubblico, mercati coperti, impianti di depurazione, impianti di raccolta, trattamento e smaltimento rifiuti.

Gli interventi ammessi ed i parametri edilizi ed urbanistici di riferimento sono forniti nella Parte seconda delle presenti Norme, nelle relative zone omogenee.

3. Con riferimento alle zone L, le funzioni di cui al precedente comma sono comprensive delle seguenti attività connesse e servizi complementari:
 - Attività direzionali, amministrative e di controllo, connesse all'esercizio delle funzioni previste
 - Attività economiche e commerciali connesse all'esercizio delle funzioni previste
 - Attività di manutenzione, riparazione e ricovero di mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste, nonché le zone di accumulo per veicoli commerciali e parcheggi pertinenziali, i varchi e la viabilità portuale, la rete ferroviaria – raccordi e parchi binari – in area demaniale e comunque di servizio al porto
 - Attività di manipolazione e trasformazione delle merci rientranti nei diversi cicli produttivi.
4. La funzione L - Industriale I è comprensiva delle attività connesse alla produzione dei componenti, ai servizi ed all'assistenza.
5. La funzione portuale L – Passeggeri P è comprensiva delle attività commerciali e turistico ricettive (alberghi, pensioni, attrezzature per l'accoglienza, per la cultura, congressuali, per lo spettacolo e lo sport), integrate al servizio reso alle navi da crociera ed alle navi traghetto.
6. Per la funzione portuale L – Pesca professionale Pe, aree a terra e specchi acquei dedicati, si rimanda a quanto stabilito dai competenti Organi di controllo, i quali, con apposite disposizioni, individuano zone e sistemi di pesca ammessi, limitazioni, obblighi e segnalamenti, destinatari e domande. L'Ordinanza n. 12/2009 della Capitaneria di Porto, vigente al 2014, individua le zone di pesca A, B, C e D, interne ed esterne all'ambito portuale, ed ammette i seguenti sistemi di pesca:

- Reti derivanti di tipo “melanide”, per cui deve essere obbligatoriamente presente l’unità da pesca
- Reti da posta fissa di fondo o nasse che debbono essere opportunamente segnalate
- Reti a circuizione con fonti luminose subacquee. In questo caso la pesca può essere esercitata giornalmente da un massimo di 10 unità da pesca in base ad una lista predisposta dalla Capitaneria di Porto sulla base delle domande pervenute. L’attività può essere svolta tutti i giorni dell’anno escludendo l’arco di tempo che intercorre tra le 17.00 del sabato e le 17.00 della domenica ed assumendo come limite massimo mensile di quantitativo pescato 300 (trecento) quintali.

L’Ordinanza della Capitaneria di Porto di Trieste n. 166/2010 disciplina, invece, l’attività di pesca a scopo sportivo nelle acque demaniali marittime dell’ambito portuale di Trieste, esercitata sia bordo di unità da diporto che da terra.

7. La funzione portuale L – Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali ammette lo svolgimento di attività di recupero, valorizzazione e risanamento ambientale come meglio specificato nella Parte seconda delle presenti Norme.
8. Le opere a terra la cui realizzazione è consentita sono relative alle attività ammesse in ciascuna zona omogenea. In linea generale, ad esclusione di eventuali prescrizioni particolari di cui alla Parte seconda delle presenti Norme, per la zona omogenea portuale L – Commerciale C e la zona omogenea portuale L – Industriale I, sono ammesse costruzioni ad uso produttivo (magazzini, depositi, silos, opifici, laboratori, ...) impianti annonari, impianti tecnologici, attrezzature per l’assistenza socio-sanitaria, locali ed attrezzature ricreative, con esclusione degli edifici ad uso di abitazione eccetto quelli adibiti ad alloggio di custodia nella misura di un alloggio per lotto; strade, piazzali e parcheggi; aree a verde ed impianti generali; attrezzature per il carico/scarico e la movimentazione delle merci.
9. Secondo quanto disposto dall’art. 51 del Piano Urbanistico Regionale del Friuli-Venezia Giulia, approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 0826/Pres del 15/09/1978, nell’ambito dei nuovi insediamenti di carattere portuale, a 100,00 m² di Superficie lorda di pavimento (Slp) di edifici di nuova costruzione deve corrispondere la quantità minima di 40,00 m² di aree a verde, salvo eventuali diverse disposizioni di cui alla Parte seconda delle presenti Norme. L’area a verde così determinata risulta aggiuntiva rispetto alla eventuale Superficie permeabile derivata dall’applicazione del Rapporto di permeabilità (Rp) di cui all’art. 26 delle presenti Norme.

10. Nella Parte seconda delle presenti Norme sono individuate, per ciascun Settore portuale, le zone omogenee sotto il profilo funzionale con riferimento alla funzione caratterizzante. Al fine di garantire la condizione di multifunzionalità dello scalo triestino di cui al comma 1, per ciascuna zona omogenea, sono indicate anche le funzioni compatibili in ragione delle caratteristiche fisiche e strutturali nonché di rapporto con il territorio della stessa.

Art. 11– Livello localizzativo

1. Il Piano Regolatore del Porto di Trieste fornisce, per ciascun Settore portuale, oltre agli obiettivi di sviluppo (livello strutturale), l’assetto infrastrutturale di lungo periodo e la relativa articolazione in zone omogenee sotto il profilo funzionale con riferimento ai Settori in cui è articolato l’ambito portuale (livello funzionale) e la disciplina delle trasformazioni delle diverse aree omogenee costituenti il Settore stesso (livello localizzativo).
2. Per il Settore del Porto Vecchio si rimanda alla “Variante al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio” approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10/10/2007.

CAPO V –ATTUAZIONE

Art. 12 - Piano Operativo Triennale

1. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 9, comma 3 della L. 84/1994 e successive modifiche ed integrazioni, sono individuate le azioni ed i programmi di intervento da sviluppare nel triennio, al fine di assicurare il coerente perseguimento degli obiettivi fissati dal Piano Regolatore del Porto di Trieste.
2. Al fine di garantire il costante monitoraggio dei programmi avviati e la loro rispondenza agli obiettivi di sviluppo del Piano, il Piano Operativo Triennale è soggetto ad aggiornamento annuale.

Art. 13 - Attuazione

1. L'Autorità Portuale di Trieste potrà procedere all'attuazione delle previsioni del Piano attraverso appositi strumenti, quali i Piani attuativi e/o i Progetti attuativi. Il ricorso ai Piani attuativi, da predisporre ai sensi della vigente normativa statale e regionale in materia urbanistica, è limitato ai casi specificatamente individuati nella Parte seconda delle presenti Norme, in recepimento di disposizioni particolari degli strumenti urbanistici di pianificazione locale per le zone portuali di cui all'art. 1, comma 3 delle stesse Norme. In generale, infatti, il Piano Regolatore del Porto di Trieste si attua tramite intervento diretto. I Progetti attuativi debbono essere predisposti secondo quanto disposto dalla vigente normativa sui Lavori Pubblici. Tali progetti potranno essere di iniziativa pubblica e di iniziativa privata. Relativamente a questi ultimi l'Autorità Portuale dovrà verificare la coerenza degli stessi alle previsioni del Piano Regolatore del Porto di Trieste prima di rilasciare qualunque provvedimento autorizzativo e/o concessorio.

CAPO VI – NORME E PRESCRIZIONI TECNICHE

Art. 14–Interpretazione delle indicazioni

1. In caso di difformità tra i contenuti della Parte seconda delle presenti Norme ed i contenuti degli elaborati grafici, prevalgono quelli delle presenti Norme.

Art. 15 - Categorie d'intervento

1. La disciplina delle trasformazioni delle opere a mare e delle opere a terra di cui alla Parte seconda delle presenti Norme, si attua secondo quanto indicato nell'art. 5 e con riferimento alle categorie di intervento individuate nel presente articolo ai commi che seguono.
2. Le categorie di intervento per le opere a mare sono:
 - a) *nuova costruzione*, comprendente la realizzazione di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e banchine attrezzate nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali, la predisposizione di attrezzature di accosto e di ormeggio (catene, corpi morti, pali laterali, briccole o fingers, bitte, parabordi, ...), la realizzazione di scivoli di alaggio/varo e darsene per travel lift, la realizzazione di bacini di carenaggio in muratura e la predisposizione di bacini di carenaggio galleggianti
 - b) *ristrutturazione delle opere esistenti*
 - c) *manutenzione ordinaria e straordinaria sulle opere esistenti*, compreso il rifiorimento della mantellata delle dighe foranee di difesa, la realizzazione di pennelli, pontili e piattaforme di accosto provvisorie ed amovibili, se utili ai fini del miglioramento della funzionalità dell'accosto stesso e la predisposizione di strutture mobili per l'accoglienza dei passeggeri/turisti e, più in generale, la realizzazione di strutture/opere provvisorie ed amovibili necessarie a garantire l'operatività portuale
3. Le categorie di intervento per le opere a terra (edifici, infrastrutture stradali e ferroviarie, accessi, parcheggi, aree di stoccaggio, impianti tecnologici ed igienico-sanitari, ecc.), con riferimento alla L.R. Friuli Venezia Giulia 19/2009 "Codice regionale dell'edilizia", sono:
 - a) *Nuova costruzione*, di cui all'art. 4, comma 1, lettera a)
 - b) *Ampliamento*, di cui all'art. 4, comma 1, lettera b). Si tratta degli interventi rivolti, anche mediante l'uso di strutture componibili o prefabbricate, alla creazione di nuovi spazi in termini di volume o superficie ottenuti con l'aumento delle dimensioni della sagoma delle costruzioni esistenti

- c) *Ristrutturazione edilizia*, di cui all'art. 4, comma 1, lettera c). Comprende anche, in particolare, la completa demolizione e ricostruzione in sito con la stessa volumetria dell'edificio preesistente, fatte salve le innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica, antincendio, igienico-sanitaria ed in materia di barriere architettoniche
- d) *Manutenzione ordinaria*, di cui all'art. 4, comma 2, lettera a)
- e) *Manutenzione straordinaria*, di cui all'art. 4, comma 2, lettera b)
- f) *Restauro e risanamento conservativo*, di cui all'art. 4, comma 2, lettera c)
- g) *Attività edilizia libera*, di cui all'art. 4, comma 2, lettera d).

Art. 16 - Parametri edilizi ed urbanistici

1. *Superficie territoriale (St)*. Espressa in m^2 , è la superficie complessiva del Settore portuale considerato, comprensiva delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria necessarie ai terminali portuali con l'esclusione di quelle destinate alla rete principale della viabilità stradale e ferroviaria. È data anche dalla somma delle zone omogenee in esso comprese.
2. *Superficie fondiaria (Sf)*. Espressa in m^2 , corrisponde alla superficie della zona omogenea o a parte di essa.
3. *Superficie coperta (Sc)*. Espressa in m^2 , è la superficie risultante dalla proiezione sul piano orizzontale di tutte le parti edificate fuori terra dell'edificio e delimitate dalle superfici esterne delle pareti o delle strutture perimetrali.
4. *Rapporto di copertura urbanistico (Rc)*. Esprime il rapporto percentuale esistente fra la superficie coperta (Sc) riferita a tutte le opere edificate e la superficie fondiaria (Sf).
5. *Superficie lorda di pavimento (Slp)*. E' la superficie data dalla somma delle superfici agibili di tutti i piani fuori terra dell'unità immobiliare o dell'edificio.
6. *Altezza (H)*. Espressa in m, è l'altezza di un edificio, misurata tra la quota della linea di stacco dell'edificio nella sua configurazione finale e l'estradosso dell'ultimo solaio, con esclusione dei volumi tecnici.
7. *Distanze (D)*: si articolano in distanze tra i fabbricati ed il fronte di accosto (Da), tra questi e la viabilità stradale (Ds), tra questi e la viabilità ferroviaria (Df) tra questi e i confini (Dc), tra questi ed altri edifici (Dcc) si misurano sulla sagoma dell'edificio.
8. *Superficie permeabile (Sp)*. E' la quota di superficie fondiaria che deve essere mantenuta o resa permeabile in modo profondo alle acque meteoriche, senza, cioè, la presenza di

manufatti interrati, con carattere di continuità e compattezza, affinché possano raggiungere la falda.

9. *Rapporto di permeabilità (Rp)*. Esprime il rapporto percentuale fra la superficie permeabile (Sp) e la superficie fondiaria (Sf). La quantità minima è individuata nell'art. 26 delle presenti Norme.

10. *Parcheggi*. Per la disciplina dei parcheggi:

- Relativamente al Settore 1 si rimanda alla “Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio” approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007.
- Relativamente al Settore 2 ed al Settore 6 si rimanda alle prescrizioni di cui alla Parte seconda delle presenti Norme che recepiscono specifiche indicazioni degli strumenti di pianificazione urbana vigenti, rispettivamente, del Comune di Trieste e del Comune di Muggia.
- Per i Settori 3, 4 e 5, ossia per il porto operativo, vale quanto di seguito indicato con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste.

La destinazione d'uso a parcheggio è consentita in ogni zona territoriale omogenea. I parcheggi stanziali e di relazione devono essere previsti, per gli interventi di nuova costruzione e ampliamento (limitatamente alla volumetria aumentata), secondo i parametri di seguito indicati:

- Parcheggi stanziali: 1 posto auto/2 addetti, con minimo 1 posto auto
- Parcheggi di relazione: 10% SIp

In caso di dimostrata impossibilità di realizzare i parcheggi stanziali nelle aree di pertinenza degli interventi, gli stessi possono essere localizzati entro un raggio di 1.000,00 m dall'intervento.

11. *Verde*. Espressa in m², corrisponde alla porzione di zona omogenea da destinare alle opere a verde, nella quantità minima di cui all'art. 10, comma 10 delle presenti Norme.

Art. 17 – Interventi sulla viabilità stradale e ferroviaria

1. Il Piano Regolatore del Porto di Trieste descrive l'assetto infrastrutturale stradale e ferroviario principale interno all'area portuale, con valore indicativo. La definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rinviata alle successive fasi di approfondimento progettuale, nel rispetto della normativa vigente (per la rete stradale, D.M.

05/11/2001; per la rete ferroviaria, specifiche tecniche - “Circolari” - delle Ferrovie dello Stato, successivamente recepite da Italferr e Rete Ferrovie Italiane, norme UNI e EN, ecc.).

Art. 18 – Norme di salvaguardia

1. A partire dalla data di approvazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste da parte della Regione Friuli Venezia Giulia, sono da considerarsi sospesi tutti i procedimenti autorizzativi in contrasto con il Piano approvato, ancorché previsti dal vigente Piano, incluse le successive varianti.
2. Possono invece proseguire il procedimento autorizzativo quelle opere coerenti con la strumentazione vigente.

PARTE SECONDA – DISCIPLINA DI DETTAGLIO

CAPO VII – DISCIPLINA DEI SETTORI

Art. 19 – Settore 1 – Terrapieno Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio

Livello strutturale	<p>UBICAZIONE</p> <p>Situato nell'estremità Nord del Porto di Trieste, comprende il litorale di Barcola ed il Porto Franco Vecchio; insieme al Settore 2 – Porto Doganale e Rive, esso costituisce il porto storico, ossia la parte originaria del Porto di Trieste. Il porto storico, per la prossimità alla parte più antica della città e per le caratteristiche strutturali non più pienamente rispondenti alle esigenze dei traffici marittimi contemporanei, è da tempo soggetto ad un processo di dismissione e di riconversione da usi eminentemente portuali ad usi portuali compatibili con quelli urbani.</p> <p>OBIETTIVI DI SVILUPPO DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Piano Regolatore del Porto di Trieste assume per il Settore 1 il seguente obiettivo generale di sviluppo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Recupero del rapporto porto-città <p>L'obiettivo specifico correlato è:</p> <ul style="list-style-type: none">- Recupero e riqualificazione degli spazi e delle strutture esistenti di valore storico-monumentale in attuazione della Variante al PRP approvata con Decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 <p>Relativamente al Settore 1, il Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce integralmente la “<i>Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio</i>”, approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n°41 in data 10/10/2007.</p> <p>Nel lungo periodo la St del Settore 1 misurerà 622.270,00 m².</p>
Livello funzionale	<p>ASSETTO INFRASTRUTTURALE DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Settore 1 è caratterizzato dalle seguenti opere a mare e relative</p>

	<p>aree a tergo dedicate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Molo 0 - Molo I - Adria Terminal - Molo II - Molo III - Molo IV - Diga foranea di protezione <p>Con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste (Sistemi, ambiti e flessibilità strutturale), è prevista la realizzazione di un collegamento in galleria tra il Porto Franco Vecchio ed il Porto Franco Nuovo.</p> <p>ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE</p> <p>La “Variante al Piano Regolatore Portuale per l’ambito del Porto Vecchio”, (PV) approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. n°41 in data 10/10/2007 propone la seguente articolazione in zone omogenee del Settore 1:</p> <p><i>L.PV1 - Comparto funzionale: Zona A – Art. 42 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Diportistica a carattere sportivo - Funzioni ammesse: Attività di carattere associativo ricreativo, balneare e servizi al diporto <p><i>L.PV2 - Comparto funzionale: Zona B – art. 43 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Ricettiva - Funzioni ammesse: Artigianale di servizio, attività produttive legate alla nautica, commerciale al minuto, direzionale, espositiva, formazione/ricerca, intrattenimento, parcheggio e servizi al diporto <p><i>L.PV3 - Comparto funzionale: Zona C (C1-C2) – Art. 44 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Nautica da diporto - Funzioni ammesse: Artigianale di servizio, attività produttive
--	---

	<p>legate alla nautica, commerciale al minuto, espositiva, ricettiva e servizi al diporto</p> <p><i>L.PV4 - Comparto funzionale: Zona D – Art. 46 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Protezione alla costa - Funzioni ammesse: balneare <p><i>L.PV5 - Comparto funzionale: Zona E – Art. 47 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Formazione/ricerca - Funzioni ammesse: Attività produttive legate alla nautica, artigianali di servizio, commerciale al minuto, espositiva, intrattenimento, parcheggio, ricettiva, scuole ed istituti universitari, servizi alle attività scolastiche ed universitarie <p><i>L.PV6 - Comparto funzionale: Zona F – Art. 47 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Portuale commerciale - Funzioni ammesse: Tutte le funzioni previste dell'art. 5.11.1 L1a – zona per i traffici portuali delle Norme tecniche di attuazione del Vigente PRGC <p><i>L.PV7 - Comparto funzionale: Zona G - Art. 48 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Terminale traghetti - Funzioni ammesse: Commerciale al minuto, intrattenimento e servizi al diporto <p><i>L.V8 - Comparto funzionale: Zona H – Art. 49 delle NTA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Funzione caratterizzante: Direzionale - Funzioni ammesse: Artigianale di servizio, commerciale al minuto, parcheggio e ricettiva <p>TIPOLOGIE DI NAVE ALL'ACCOSTO</p> <p>Le tipologie di unità da diporto a cui è consentito l'attracco sono le unità da diporto, le navi da diporto, le navi da crociera (di piccole – medie dimensioni), le unità navali veloci, i mezzi dei servizi di sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.</p>
<i>Livello localizzativo</i>	<p>Relativamente alle opere a mare sono consentiti gli interventi di manutenzione e ristrutturazione di cui all'art. 15 delle presenti Norme.</p>

	<p>Relativamente alle trasformazioni previste per le opere a terra si rimanda direttamente agli elaborati della suddetta Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio di cui all'art. 8, comma 2, delle presenti Norme.</p>
--	---

Art. 20 – Settore 2 – Porto Doganale e Rive

Livello strutturale	<p>UBICAZIONE</p> <p>Il Settore 2 comprende il tratto di costa urbano esteso per circa 1,00 km fra il Porto Franco Vecchio e il Porto Franco Nuovo. Il Settore 2, insieme al Settore 1, come si è detto, costituisce la parte originaria del Porto di Trieste, l'affaccio a mare di Trieste; è situato in prossimità dei luoghi e degli edifici più rappresentativi della città, quali Piazza Unità d'Italia, Piazza Venezia ed il Canale Grande.</p> <p>Tale Settore è imperniato sull'asse viario costiero di Corso Cavour, Riva del Mandracchio, Riva Nazario Sauro, Riva Tommaso Gulli, Riva Grumula, Via Ottaviano Augusto, Molo Fratelli Bandiera e Riva Traiana fino all'ingresso al Porto Franco Nuovo.</p> <p>Il Settore 2 Tale Settore ormai da tempo ospita prevalentemente attività di tipo urbano.</p> <p>OBIETTIVI DI SVILUPPO DI LUNGO PERIODO</p> <p>Per il Settore 2 – Porto Doganale e Rive il Piano Regolatore del Porto di Trieste persegue il seguente obiettivo generale di sviluppo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Recupero del rapporto porto-città <p>Ad esso corrispondono i seguenti obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none">- Promozione della fruizione urbana del fronte mare consolidando il processo in atto di conversione delle funzioni portuali a portuali compatibili con quella urbana e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste- Potenziamento della funzione portuale passeggeri – crociere presso il Molo Bersaglieri in quanto funzione portuale compatibile con la funzione urbana <p>Relativamente al Settore 2 il Piano recepisce i contenuti del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste e lo inquadra nell'ambito delle seguenti zone omogenee:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zone G1b – Balneare turistico- Zone L1b – Porto urbano – rive
----------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Zone SI – Attrezzature per la viabilità ed i trasporti <p>Il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste (Sistemi, ambiti e flessibilità strutturale), inoltre, prevede la realizzazione di un collegamento in galleria tra il Porto Franco Vecchio ed il Porto Franco Nuovo.</p> <p>Nel lungo periodo la St del Settore 2 misurerà 194.550,00 m².</p>
<i>Livello funzionale</i>	<p>ASSETTO INFRASTRUTTURALE DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Settore 2 è caratterizzato dalle seguenti opere a mare e dai relativi spazi a terra dedicati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Molo Audace, lungo 240,00 m e largo 23,00 m - Molo dei Bersaglieri, lungo 380,00 m e largo 100,00 m - Molo della Peschiera, 160,00 m e largo 30,00 m - Molo Venezia, 200,00 m e largo 22,00 – 23,00 m - Molo Sartorio, 140,00 m e largo 20,00 – 45,00 m - Pontile Istria, lungo 120,00 m e largo 25,00 m - Molo Fratelli Bandiera, delimitante il bacino della Sacchetta <p>ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE</p> <p>Il Settore 2 è destinato, in generale, alla Funzione portuale L – Passeggeri, alla Funzione portuale L – Urbana U ed alla Funzione portuale L- Servizi portuali S di cui all’art. 10 delle presenti Norme. E’ articolato nelle seguenti zone omogenee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere - L.S – Portuale - Servizi portuali - L.U1 – Portuale - Nautica da diporto - L.U2 – Portuale - Rive - L.U3 – Funzione urbana - Balneare turistica - S1 – Attrezzature per la viabilità ed i trasporti <p>TIPOLOGIE DI NAVE ALL’ACCOSTO</p> <p>Le tipologie di unità da diporto/nave a cui è consentito l’attracco sono: le unità da diporto, le navi da diporto, le navi da crociera, le unità navali veloci ed i mezzi di servizio.</p>

<p>Livello localizzativo</p>	<p>L.P1 – PORTUALE PASSEGGERI – CROCIERE</p> <p>Tale zona omogenea comprende il Molo dei Bersaglieri e le relative strutture a terra (Stazione Marittima e Magazzino 42). Nel lungo periodo tale zona misurerà 37.690,00 m².</p> <p>In tale zona, oltre alla funzione caratterizzante L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere, sono ammesse le seguenti funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L.P2 – Portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci - L.U – Portuale urbana - L.S – Portuale – Servizi portuali <p>Relativamente alle opere a mare, in prima fase, è previsto l'allungamento di circa 160,00 m del Molo Bersaglieri; in seconda fase, l'allargamento dello stesso di 15,00 m lato Sud, fino a raggiungere una larghezza complessiva di 100,00 m. Il nuovo piazzale misurerà circa 20.000,00 m². I nuovi accosti saranno lunghi circa 400,00 m, con profondità di accosto sarà di -10,00/-16,00 m s.l.m.m.</p> <p>Per le opere a terra, con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, è ammesso l'ampliamento della Stazione Marittima prolungando l'edificio esistente verso mare.</p> <p>L.S – PORTUALE - SERVIZI PORTUALI</p> <p>Situata nel Bacino della Sacchetta, tale zona omogenea corrisponde ad una porzione di specchio acqueo (circa 960,00 m²).</p> <p>L.U1 – PORTUALE URBANA - NAUTICA DA DIPORTO</p> <p>Tale zona omogenea, situata all'estremità Nord-occidentale del Molo Fratelli Bandiera, misura complessivamente 22.325,00 m².</p> <p>Con riferimento alle previsioni della Variante al P.R.G.C. di assestamento di livello comunale anno 2018 approvata con D.C. n. 36 d.d. 27.07.2018, per la zona L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto, comprendente l'area del cosiddetto “Porto Lido”, è richiesto il Piano attuativo per nuova edificazione e ristrutturazione urbanistica che deve definire i parametri edilizi e l'infrastrutturazione dell'area. I parametri edilizi ed urbanistici</p>
-------------------------------------	--

saranno definiti in sede di Piano attuativo tenuto conto che l'altezza massima degli edifici che non potrà superare 10 m. L'arredo urbano dovrà essere concepito in uno con quelle delle Rive nel loro complesso

L.U3 – PORTUALE URBANA – BALNEAZIONE E SERVIZI CONNESSI

Tale zona omogenea è situata nell'estremità occidentale del Settore ed investe l'area dei tradizionali stabilimenti balneari urbani (Bagno degli Uomini e Bagno delle Donne). Nel lungo periodo la superficie di tale zona misurerà 20.750,00 m².

Corrisponde alla Zona G1b – Balneare turistica del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, che consente i seguenti interventi:

- Ampliamento fino al 35% della volumetria esistente nel rispetto dei seguenti parametri edilizi ed urbanistici:
 - H: max 4,00 m
Nel caso di ampliamenti l'altezza degli stessi non deve superare quella degli edifici a cui si riferiscono
 - Rc: max 25 % Sf
 - Rp: min. 40% della Sf
 - Dcc: maggiore della media delle altezze delle pareti fronteggianti
 - Df: min. 10,00 m
 - Dc: min. 5,00 m
 - Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada

Previo piano attuativo: è ammesso l'ampliamento, la nuova costruzione, la demolizione e nuova edificazione del rispetto dei parametri definiti nel Piano Regolatore Generale Comune di Trieste.

L.U2 – PORTUALE URBANA - RIVE

Tale zona omogenea investe il tratto di costa delimitato dal Porto Franco Vecchio a Nord-Est ed del Molo Fratelli Bandiera a Sud-Ovest e, più precisamente, le seguenti opere a mare e le relative aree a terra dedicate:

	<ul style="list-style-type: none"> - Molo Audace - Molo della Peschiera - Molo Venezia - Molo Sartorio - Molo Fratelli Bandiera <p>Nel lungo periodo tale zona misurerà 80.750,00 m².</p> <p>In tale zona omogenea, oltre alla funzione caratterizzante L.U2 – Portuale urbana - Rive sono ammesse le seguenti funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L.P1 – Portuale passeggeri – Crociere - L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto - L.S – Portuale – Servizi portuali <p>Relativamente alle opere a mare, con riferimento all’art. 15 delle presenti Norme sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione dell’esistente.</p> <p>Per quanto concerne le opere a terra, con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, in questa zona sono ammessi i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di parcheggi interrati - Realizzazione del collegamento pedonale per l’attraversamento del Canal Grande in prossimità dell’edificio adibito a “Capitaneria di Porto” - Riqualificazione dell’area della “Lanterna” per la quale dovrà essere predisposto o un progetto unitario di iniziativa dell’Autorità Portuale (previa redazione di uno studio di fattibilità teso a fissare i parametri edilizi ed urbanistici della trasformazione) o un Piano attuativo di iniziativa del Comune di Trieste. In entrambi i casi sarà necessario che i contenuti della trasformazione siano condivisi tra le due Amministrazioni (Intesa) <p>Inoltre è prevista la realizzazione di una pista ciclabile sul lato mare delle Rive, nell’ottica della promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell’itinerario Trieste-Muggia-Capodistria.</p>
--	---

	<p>Infine, l'arredo urbano dell'area deve essere sviluppato secondo un progetto unitario che affronti la sistemazione delle aree del fronte edificato al mare e che recuperi e reintegri gli elementi ed i materiali tradizionali.</p> <p>S1 – ATTREZZATURE PER LA VIABILITÀ ED I TRASPORTI</p> <p>Cinque sono le zone omogenee con tale destinazione funzionale ricadenti nel Settore 2 in oggetto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La zona a tergo del Molo Bersaglieri, accessibile da Riva del Mandracchio e da Riva Nazario Sauro 2. La zona a tergo del Molo Venezia, accessibile da Riva Tommaso Gulli 3. La zona a tergo del Molo Sartorio, anch'essa accessibile da Riva Tommaso Gulli 4. La zona in radice del Molo Fratelli Bandiera, lato "Lanterna", accessibile da Riva Traiana 5. La zona a Sud-Ovest del Molo Fratelli Bandiera, anch'essa accessibile da Riva Traiana <p>Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 20.600,00 m².</p> <p>Con riferimento al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste sono ammesse tutte le categorie di intervento. Per la nuova costruzione, in particolare, è richiesto il rispetto dei seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rc: max 40% Sf - H: non superiore a quella degli edifici circostanti o a quella massima consentita nelle zone residenziali limitrofe - Dcc: maggiore a quella della media delle altezze delle pareti fronteggianti - Df: min. 10,00 m - Dc: min. 5,00 m. E' ammessa l'edificazione in aderenza o al confine - Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada. Obbligo del
--	---

	<p>mantenimento del filo stradale per gli edifici compresi tra costruzioni già esistenti a filo strada</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rp: min. 30%
--	---

Art. 21 – Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo

Livello strutturale	<p>UBICAZIONE</p> <p>Il Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo è compreso tra il sistema delle Rive a Nord e l’Arsenale San Marco a Sud. Con esso ha inizio il porto operativo, ossia la porzione di infrastruttura “non - permeabile” alla città per ragioni di operatività e sicurezza interne.</p> <p>Il porto operativo è costituito, oltre che dal Settore 3, anche dal Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII e Ferriera di Servola e dal Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere. Per questa ragione il Settore 3, insieme ai Settori 4 e 5, corrisponde all’area L1a – Porto Nuovo del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste secondo cui:</p> <p>“In tale zona è consentito l’insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all’esercizio delle attività portuali.</p> <p>I parametri urbanistico-edilizi saranno definiti in sede di pianificazione da parte degli Enti pubblici ai quali le leggi statali e regionali attribuiscono specifiche funzioni di pianificazione territoriale in relazione ai fini istituzionali.</p> <p>La zona è soggetta al Piano Regolatore Portuale ai sensi della L. 84/1994, limitatamente alle aree di demanio marittimo e al Piano Infraregionale dell’EZIT (PTI) nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale”.</p> <p>Gli scambi tra il porto operativo, Settori 3, 4 e 5, e la città si verificano in corrispondenza dei varchi portuali, stradali e ferroviari.</p> <p>Il Settore 3 è accessibile a Nord, dalla Riva Traiana, a Sud dalla Grande Viabilità Triestina (GVT).</p> <p>OBIETTIVI DI SVILUPPO DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Piano Regolatore del Porto di Trieste introduce, per il Settore 3, il seguente obiettivo generale di sviluppo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord
----------------------------	--

	<p>Adriatico del Porto di Trieste</p> <p>L'obiettivo specifico correlato è:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci <p>La mobilità ferroviaria del Settore fa riferimento allo scalo di Trieste Campo Marzio, impianto di attestazione dei treni da e per le linee esterne attraverso la linea di “cintura” in galleria (galleria di “circonvallazione”) che collega Trieste Campo Marzio a Trieste Centrale e direttamente alla linea Trieste-Monfalcone, con la piena integrazione ferroviaria del collegamento diretto esistente fra lo scalo di Trieste Campo Marzio ed il valico di frontiera di Ferneti-Villa Opicina.</p> <p>Nel lungo periodo la Sf del Settore 3 misurerà 1.672.810,00 m².</p>
Livello funzionale	<p>ASSETTO INFRASTRUTTURALE DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Settore 3, nel lungo periodo, è costituito dalle seguenti opere a mare:</p> <p><i>Riva Traiana:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Banchina Nord: 320,00 m, profondità all'accosto: circa - 12,00 m s.l.m.m. - Banchina Sud: 350,00 m, profondità all'accosto: da - 10,00 a -15,00 m s.l.m.m. <p><i>Unione Moli V e VI</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Banchina Nord, lunghezza: 400,00 m, profondità all'accosto: circa - 10,00 m s.l.m.m. - Banchina Ovest, lunghezza: 650,00 m, profondità all'accosto: circa - 17,00 m s.l.m.m. - Banchina Sud, lunghezza: 1.030,00 m, profondità all'accosto: da - 12,00 a -19,00 m s.l.m.m. <p><i>Nuova Piattaforma a Nord del Molo VII</i>, lunghezza: 410,00 m, profondità all'accosto: da - 10,00 a - 15,00 m s.l.m.m.</p> <p><i>Molo VII</i>,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Banchina Nord, lunghezza: 1.270,00 m, profondità all'accosto: da - 15,00 a - 18,00 m s.l.m.m.

	<ul style="list-style-type: none"> - Banchina Ovest, lunghezza: 420,00 m, profondità all'accosto: circa – 20,00 m s.l.m.m. - Banchina Sud, lunghezza: 1.570,00 m, profondità all'accosto: da – 17,00 a - 20,00 m s.l.m.m. - Radice, dente di accosto per Ro-Ro <p>Il Settore 3 è caratterizzato dalla presenza di numerosi edifici (uffici, depositi, magazzini, ...). Il Piano individua le categorie di intervento per l'edilizia esistente e consente la realizzazione di nuova edilizia in ragione degli ampliamenti delle superfici operative previste, secondo quanto illustrato nel seguito con riferimento alle diverse zone omogenee in cui è articolato il Settore.</p> <p>La viabilità interna, con andamento Nord-Ovest/Sud-Est, serve le zone omogenee di cui al seguito. In prossimità del confine è presente ed operativo il fascio ferroviario di servizio al Settore stesso.</p> <p>ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE</p> <p>Il Settore portuale 3 è destinato, in generale, alla Funzione portuale L - Commerciale C, alla funzione portuale L – Passeggeri P ed alla Funzione portuale L – Servizi portuali S, di cui all'art.10 delle presenti Norme. E' articolato nelle seguenti zone omogenee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L.C1 – Portuale commerciale – Merci convenzionali - L.C2 – Portuale commerciale – Contenitori Lo-Lo - L.C3 – Portuale commerciale – Ro-Ro - L.C4 – Portuale commerciale – Mista - L.C5 – Portuale commerciale – Rinfuse solide - L.C6 – Portuale commerciale – Logistica - L.P2 – Portuale passeggeri – Traghettoni passeggeri e merci <p>TIPOLOGIE DI NAVE ALL'ACCOSTO</p> <p>Le tipologie di nave a cui è consentito l'attracco sono: le navi portacontenitori, le navi merci convenzionali, le navi porta rinfuse solide, le navi Ro-Ro, le Navi Ro-Pax, le Navi Con-Ro, i mezzi di</p>
--	---

	sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.
Livello localizzativo	<p>L.C1 – PORTUALE COMMERCIALE – MERCI CONVENZIONALI</p> <p>Tale zona omogenea coincide con alcuni edifici ubicati nella parte Sud-Est del Settore 3, come indicato nelle tavole di riferimento, a tergo della nuova Piattaforma a Nord del Molo VII. Nel lungo periodo tale zona misurerà 9.600,00 m².</p> <p>In tale zona omogenea, oltre alla funzione caratterizzante L.C1 – Portuale commerciale – Merci convenzionali sono ammesse le seguenti funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L.C4 – Portuale commerciale – Mista - L.C5 – Portuale commerciale – Rinfuse solide - L.C6 – Portuale commerciale – Logistica <p>Con riferimento a quanto indicato nell’art. 15 delle presenti Norme, sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad un piano.</p> <p>L.C2 – PORTUALE COMMERCIALE – CONTENITORI LO-LO</p> <p>Tale zona omogenea è situata nell’estremità meridionale del Settore 3 e comprende il Molo VII e le relative opere a terra. Nel lungo periodo tale zona misurerà 667.160,00 m².</p> <p>In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Passeggeri P.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi di cui all’art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per le opere a mare</i>, sono previsti l’allungamento di circa 800,00 m e l’allargamento di circa 20,00 m del Molo VII per un totale di ulteriori circa 342.000,00 m² di superficie disponibile</p> <p><i>Per le opere a terra</i>,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume

	<p>esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani</p> <ul style="list-style-type: none"> - La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rc: max 5,00 % Sf ○ H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona ○ Da: min. 10,00 m ○ Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) ○ Df: min. 10,00 m ○ Dc: min. 5,00 m ○ Dcc: min. 10,00 m ○ Verde: min. 20% ○ Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp ○ I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme <p>L.C3 – PORTUALE COMMERCIALE – RO-RO</p> <p>Tale zona omogena, situata nell'estremità settentrionale del Settore, comprende la Riva Traiana e dispone delle seguenti opere a mare e delle relative strutture a terra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Banchina Nord: 300,00 m; profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m. - Banchina Sud: 300,00 m; profondità all'accosto: - 12,00 m
--	---

	<p>s.l.m.m.</p> <p>Nel lungo periodo tale zona misurerà 101.910,00 m².</p> <p>In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Passeggeri P.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione</p> <p><i>Per le opere a terra:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani - La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> o Rc: max 4,00 % Sf o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona o Da: min. 10,00 m o Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) o Df: min. 10,00 m o Dc: min. 5,00 m o Dcc: min. 10,00 m
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rp: min. 20% ○ Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp ○ I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme <p>L.C4 – PORTUALE COMMERCIALE – MISTA</p> <p>Il Settore 3 comprende due zone omogenee L.C4 – Portuale commerciale - Mista:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La zona coincidente con l'Unione dei Moli V e VI (unione V-VI) e le relative strutture a terra 2. La zona presso la Nuova Piattaforma in radice al Molo VII (lato Nord) <p>Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 548.540,00 m².</p> <p>In entrambe le zone omogenee di cui ai punti 1 e 2, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Passeggeri P.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per le opere a mare</i>, l'unione dei Moli V e VI avverrà come di seguito indicato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fase 1 - Allungamento del Molo V, allargamento a Sud e realizzazione del dente di attracco Ro-Ro alla radice Sud del Molo 2. Fase 2 - Allargamento a Nord del Molo VI ed allungamento in due fasi successive; realizzazione di un doppio attracco Ro-Ro presso la radice del Molo VI 3. Fase 3 – Chiusura tramite tre ampliamenti successivi del bacino ottenuto a seguito degli interventi di cui ai punti precedenti fino al raggiungimento della completa unione dei due Moli. <p>La nuova Piattaforma a Nord del Molo VII sarà caratterizzata da un</p>
--	--

	<p>fronte banchina di circa 410,00 m e da una superficie a tergo di circa 64.460,00 m²</p> <p><i>Per le opere a terra:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani - La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> o Rc: max 30,00 % Sf o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona o Da: min. 10,00 m o Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) o Df: min. 10,00 m o Dc: min. 5,00 m o Dcc: min. 10,00 m o Verde: min. 20% o Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp o I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme <p>L.C5 – PORTUALE COMMERCIALE – RINFUSE SOLIDE</p>
--	---

	<p>Tale zona omogenea è ubicata nella parte centrale del Settore, presso la radice Sud-Orientale dell'attuale Molo VI e della futura Unione Moli V e VI e comprende le relative opere a terra. Nel lungo periodo tale zona misurerà 20.310,00 m².</p> <p>Tale zona omogenea è destinata, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C ed alla Funzione portuale L – Passeggeri P.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> sono consentite la manutenzione e la ristrutturazione di cui all'art. 15 delle presenti Norme.</p> <p><i>Per le opere a terra</i> sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a un piano.</p> <p>L.C6 – PORTUALE COMMERCIALE – LOGISTICA</p> <p>Due sono le zone omogenee L.C6 presenti nel Settore 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La zona situata nella parte settentrionale del Settore stesso, comprendente gli edifici ubicati ad Est del fascio ferroviario di servizio al Porto Franco Nuovo (vedi tavola di riferimento) - La zona situata alla radice del Molo VII, in prossimità dell'accesso alla Grande Viabilità Triestina. <p>Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 52.775,00 m².</p> <p>Entrambe le zone omogenee di cui ai punti 1 e 2 che precedono sono destinate, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C ed alla Funzione portuale L – Passeggeri P.</p> <p>Inoltre, relativamente agli interventi ammessi, di cui all'art.15 delle presenti NTA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume
--	--

	<p>esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani</p> <ul style="list-style-type: none"> - La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rc: max 75,00 % Sf ○ H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona ○ Da: min. 10,00 m ○ Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) ○ Df: min. 10,00 m ○ Dc: min. 5,00 m ○ Dcc: min. 10,00 m ○ Rp: min. 20% ○ Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp ○ I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme <p>L.P2 – PORTUALE PASSEGGERI – TRAGHETTI PASSEGGERI E MERCI</p> <p>Tale zona omogenea è situata nell'estremità orientale del Settore, a tergo del Molo VII, in prossimità dell'Arsenale San Marco; comprende le relative strutture a terra. Nel lungo periodo tale zona misurerà 35.490,00 m².</p> <p>Tale zona omogenea è destinata, in generale, alla Funzione portuale L – Passeggeri P ed alla Funzione portuale L – Commerciale C.</p>
--	--

	<p>Relativamente agli interventi ammessi di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per le opere mare</i>, sono consentite tutte le categorie di intervento fino alla ristrutturazione</p> <p><i>Per le opere a terra</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani - La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> o Rc: max 5,00 % Sf o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona o Da: min. 10,00 m o Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) o Df: min. 10,00 m o Dc: min. 5,00 m o Dcc: min. 10,00 m o Rp: min. 20% o Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp o I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme
--	---

Art. 22 – Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola

<p><i>Livello strutturale</i></p>	<p>UBICAZIONE</p> <p>Il Settore 4 è ubicato tra il Porto Franco Nuovo a Nord ed il Terminale SIOT a Sud. Esso comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arsenale di San Marco, accessibile da via Campi Elisi, via San Marco e Via Karl Ludwig Von Bruck - Scalo Legnami e Piattaforma Logistica, attualmente accessibili da via Bartolomeo d’Alviano e via degli Alti Forni; nel lungo periodo sarà servita dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione - Molo VIII che, nel lungo periodo sarà servita dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione - Ferriera di Servola, attualmente accessibile da via Valmaura; nel lungo periodo sarà accessibile dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione. <p>La viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione che figura nell’assetto infrastrutturale di lungo periodo, dunque, è accessibile da via Errera e serve il porto operativo, Settori 4 e 5 in particolare.</p> <p>Il Settore 4, insieme ai Settori 3 e 5, costituisce il porto operativo, motivo per cui il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste lo inquadra come area L1a – Porto Nuovo.</p> <p>Il Settore 4 è delimitato, lato terra, dal tracciato della rete ferroviaria costiera e dalla rete viaria urbana che, insieme, costituiscono una cesura fisica tra il porto e la città.</p> <p>Di particolare rilevanza, nella zona dell’Arsenale San Marco, è la presenza di edifici di valore storico ed artistico, tra cui la Torre dei Lloyd, oltre ai quattro bacini di carenaggio di varie dimensioni.</p> <p>OBIETTIVI DI SVILUPPO DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Piano Regolatore del Porto di Trieste assume per il Settore 4 il seguente obiettivo generale di sviluppo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo –
--	--

	<p>Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste</p> <p>Ad esso corrispondono i seguenti obiettivi di sviluppo specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conservazione dell'attuale assetto della funzione portuale industriale, potenziamento della funzione portuale commerciale con particolare riferimento al traffico contenitori e miglioramento del servizio reso alle navi - Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città - Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali <p>Le diverse parti costituenti il Settore 4 saranno accessibili tramite la viabilità portuale dedicata ad andamento parallelo alla costa accessibile, per l'appunto, da via Errera.</p> <p>Nel lungo periodo la Sf del Settore 4 misurerà circa 1. 897.360,00 m².</p> <p>Con riferimento all'art. 29 delle presenti Norme Attuative, tenuto conto del fatto che il presente Settore gode di elevata valenza panoramica nei confronti del Settore 6 – Litorale di Muggia, la progettazione delle opere a mare ed a terra dovrà essere finalizzata al miglioramento della qualità del paesaggio portuale favorendo l'inserimento delle stesse nel più ampio contesto paesaggistico del litorale della Città di Trieste.</p>
Livello funzionale	<p>ASSETTO INFRASTRUTTURALE DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Settore 4, nel lungo periodo, sarà costituito dalla seguenti opere</p> <p><i>Arsenale San Marco</i>, comprendente le opere e le strutture della cantieristica navale</p> <p><i>Banchina per la pesca professionale</i>, lunghezza: 250,00 m, profondità all'accosto: - 5,00 m s.l.m.m.</p> <p><i>Scalo Legnami</i>, lunghezza: 400,00 m, profondità all'accosto: - 10,00 m s.l.m.m.</p> <p><i>Piattaforma Logistica</i>, lunghezza: 360,00 m, profondità all'accosto:</p>

	<p>- 15,00 m s.l.m.m.</p> <p><i>Molo VIII:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Banchina Nord, lunghezza: 1.200,00 m, profondità all'accosto: ds – 15,00 a – 18,00 m s.l.m.m. - Banchina Ovest, lunghezza: 750,00 m, profondità all'accosto: - 18,00 m s.l.m.m. - Banchina Sud, lunghezza: 1.200,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m. <p><i>Banchina Ferriera</i>, lunghezza: 405,00 m, profondità all'accosto: - 10,00 m s.l.m.m.</p> <p><i>Centro servizi portuali generali</i>, comprendente il complesso di opere, a mare ed a terra, necessarie ad ospitare i servizi portuali</p> <p>Il Piano, nello specchio acqueo antistante al Molo VIII, individua un bacino di evoluzione di circa 600,00 m di diametro, pari all'incirca ad 1,5 volte la lunghezza delle più grandi navi portacontainer, adatto alle manovre delle navi dirette al Molo VIII stesso ed uniformato alla profondità di – 18,00 m s.l.m.m.</p> <p>Relativamente alle opere a terra sono individuati gli interventi ammessi sugli edifici esistenti e la nuova edilizia realizzabile in ragione degli ampliamenti previsti ed illustrati nel seguito.</p> <p>ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE</p> <p>Il Settore 4 è destinato, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C, alla Funzione portuale L – Industriale I, alla Funzione portuale L – Passeggeri P ed anche alla Funzione portuale L – Servizi portuale P di cui all'art. 10 delle presenti Norme. Esso comprende anche le seguenti zone omogenee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L.C2 – Portuale commerciale – Contenitori Lo-Lo - L.C4 – Portuale commerciale – Mista - L.I1 – Portuale industriale– Cantieristica navale - L.I3 – Portuale industriale– Attività produttive industriali ed artigianali - L.Pe – Portuale –Pesca professionale
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - L.S – Servizi portuali - S.6 – Servizi tecnologici <p>TIPOLOGIE DI NAVE ALL'ACCOSTO</p> <p>Le tipologie di nave a cui è consentito l'attracco sono: le navi portacontainer, le navi merci convenzionali, le navi porta rinfuse solide, le navi Ro-Ro, le Navi Ro-Pax, le Navi Con-Ro, i mezzi di sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.</p>
Livello localizzativo	<p>L.C2 – PORTUALE COMMERCIALE – CONTENITORI LO-LO</p> <p>Tale zona omogenea, ubicata nella parte centrale del Settore, investe per intero il Molo VIII di nuova realizzazione. Nel lungo periodo essa misurerà 847.615 m².</p> <p>In tale zona omogenea sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C, la Funzione portuale L – Industriale I e la Funzione portuale L – Passeggeri P.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi di cui all'art. 15 delle presenti Norme:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> è prevista la costruzione del Molo VIII</p> <p><i>Per le opere a terra</i> è consentita la nuova costruzione nel rispetto dei seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rc: max 5,00 % Sf - H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona - Da: min. 10,00 m - Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...)

	<ul style="list-style-type: none"> - Df: min. 10,00 m - Dc: min. 5,00 m - Dcc: min. 10,00 m - Verde: min. 20% - Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di Slp - I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme <p>L.C4 – PORTUALE COMMERCIALE – MISTA</p> <p>Tale zona omogenea, situata nella parte centrale del Settore, investe lo Scalo Legnami e la Piattaforma Logistica estesa fino a comprendere l'intera area a tergo del Molo VIII. Nel lungo periodo tale zona misurerà 444.291,00 m².</p> <p>In tale zona omogenea sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C, la Funzione portuale L – Industriale I e la Funzione portuale L – Passeggeri P.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi, secondo quanto previsto dall'art. 15 delle presenti Norme:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione e le nuove opere di cui alla planimetria di riferimento</p> <p><i>Per le opere a terra:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani - La nuova edificazione dovrà effettuarsi nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> o Rc: max 10,00 % Sf o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare
--	---

	<p>e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Da: min. 10,00 m ○ Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) ○ Df: min. 10,00 m ○ Dc: min. 5,00 m ○ Dcc: min. 10,00 m ○ Rp: min. 20% ○ Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp ○ I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme <p>L.II – PORTUALE INDUSTRIALE– CANTIERISTICA NAVALE</p> <p>Tale zona omogenea investe l'Arsenale S. Marco, le strutture a mare e a terra ed i relativi spazi dedicati. Misura 161.665,00 m² e tale rimarrà l'estensione della zona posto che non è previsto alcun intervento di ampliamento.</p> <p>Tale zona omogenea è destinata, in generale, alla Funzione portuale L – Industriale I.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi, di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> sono consentiti gli interventi di manutenzione e ristrutturazione</p> <p><i>Per le opere a terra</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentite la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e
--	---

	<p>l'ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad un piano</p> <ul style="list-style-type: none"> - La nuova edificazione è ammessa nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> o Rc: max 17,00 % Sf <p>Le tettoie o le coperture di parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello</p> o H max: 15,00 m <p>Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, ecc.</p> <p>Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Da: min. 10,00 m, fatta eccezione per le opere esistenti o Ds: min. 10,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabile tecnologiche (ecc.). o Df: min. 10,00 m o Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche (ecc.). <p>Sono consentite costruzioni in aderenza al confine in assenza di superfici finestrate prospicienti il medesimo confine e nel rispetto della normativa generale vigente</p> <ul style="list-style-type: none"> o Dcc: min. 10,00 m
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rp: min. 20% Sf ○ Residenza personale addetto: max 150,00 m² di SIp <p>Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un minimo di un posto macchina 2. Parcheggi di relazione, da ricavare in aree di pertinenza ovvero in prossimità dell'immobile industriale, in misura non inferiore al 30% della superficie utile degli edifici <p>L.I3 – PORTUALE INDUSTRIALE– ATTIVITÀ PRODUTTIVE INDUSTRIALI ED ARTIGIANALI</p> <p>Due sono le zone omogenee L.I3 nel Settore 4:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La zona posta nella parte settentrionale del Settore, in prossimità dell'Arsenale di San Marco 2. La zona, ubicata nella parte meridionale del Settore, attualmente occupata dalle strutture e dagli spazi della Ferriera di Servola <p>Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 347.605,00 m².</p> <p>In entrambe le zone di cui ai punti 1 e 2 che precedono sono ammesse la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi, di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione</p> <p><i>Per le opere a terra,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentite la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad
--	--

	<p>un piano</p> <ul style="list-style-type: none"> - La nuova edificazione è ammessa nel rispetto dei parametri che seguono: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rc per la zona di cui al punto 1: 35,00 % Sf ○ Rc per la zona di cui al punto 2: 15,00 % Sf <p>Le tettoie o le coperture di parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello</p> ○ H max: 15,00 m <p>Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, ecc.</p> <p>Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Da: min. 10,00 m fatta eccezione per le opere esistenti ○ Ds: min. 10,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche, ecc. ○ Df: min. 10,00 m ○ Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche, ecc. <p>Sono consentite costruzioni in aderenza al confine in assenza di superfici finestrate prospicienti il medesimo confine e nel rispetto della normativa generale vigente</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Dcc: min. 10,00 m ○ Rp: min. 20% Sf
--	---

	<p>o Residenza personale addetto: 150,00 m² di superficie</p> <p>Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un minimo di un posto macchina 2. Parcheggi di relazione, da ricavare in aree di pertinenza ovvero in prossimità dell'immobile industriale, in misura non inferiore al 30% della superficie utile degli edifici <p>L.PE – PORTUALE –PESCA PROFESSIONALE</p> <p>Tale zona omogenea è situata nella parte Nord-occidentale del Settore 4, tra l'Arsenale di San Marco a Nord e lo Scalo Legnami a Sud. Comprende le strutture a mare ed a terra dedicate alla pesca professionale secondo quanto indicato all'art. 10 delle presenti Norme. Nel lungo periodo tale zona misurerà 11.220,00 m².</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi, di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <p><i>Per opere a mare</i> sono consentiti gli interventi fino alla ristrutturazione</p> <p><i>Per le opere a terra</i>, sul patrimonio edilizio esistente, sono ammessi interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione e di ampliamento fino al limite massimo del 25% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore ad un piano</p> <p>L.S – PORTUALE - SERVIZI PORTUALI</p> <p>Il Settore 4 comprende due zone omogenee L.S:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La zona omogenea ubicata all'estremità settentrionale del Settore, a ridosso di via Karl Ludwig Von Bruck, sede dell'Autorità Portuale e di servizi vari 2. La zona omogenea situata all'estremità meridionale, destinata alla realizzazione del Centro Servizi Portuali a Sud della Ferriera di Servola
--	--

	<p>Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 15.550,00 m².</p> <p>Relativamente alla zona di cui al punto 1, per le opere a terra, sono ammessi, con riferimento all'art. 15 delle presenti Norme, gli interventi fino alla ristrutturazione edilizia senza ampliamento.</p> <p>Relativamente alla zona di cui al punto 2, con riferimento all'art. 15 delle presenti Norme:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> è prevista la realizzazione almeno 3 pontili fissi, della lunghezza di circa 80,00 m, larghi 5,00 m. Tali pontili saranno collegati a terra tramite passerelle di lunghezza variabile tra i 45,00 m e i 50,00 m</p> <p><i>Per le opere a terra</i> è consentito l'intervento di nuova costruzione nel rispetto dei seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rc: max 10,00 % Sf - Le tettoie o le coperture di parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello - H max: 15,00 m <p>Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, ecc.</p> <p>Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Da: min. 10,00 m fatta eccezione per le opere esistenti - Ds: min. 10,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche ecc. - Df: min. 10,00 m - Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da
--	--

	<p>ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabile tecnologiche ecc. Sono consentite costruzioni in aderenza al confine in assenza di superfici finestrate prospicienti il medesimo confine e nel rispetto della normativa generale vigente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dcc: min. 10,00 m - Rp: min. 20% Sf - Residenza personale addetto: 150,00 m² di SIp <p>Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un minimo di un posto macchina 2. Parcheggi di relazione, da ricavare in aree di pertinenza ovvero in prossimità dell'immobile industriale, in misura non inferiore al 30% della superficie utile degli edifici <p>S6 –SERVIZI TECNOLOGICI</p> <p>Tale zona omogenea è situata nella parte centro-orientale del Settore, a tergo dello Scalo Legnami, in prossimità del limite della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale. Nel lungo periodo tale zona misurerà 30.680,00 m².</p> <p>In tale zona è ammessa, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi per le opere a terra, con riferimento all'art. 15 delle presenti Norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento nel limite massimo di 35% del volume esistente. - E' consentita la nuova edificazione nel rispetto dei seguenti parametri:
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Rc: max40% Sf ○ H: non superiore a quella degli edifici circostanti ○ Dcc: maggiore a quella della media delle altezze delle pareti fronteggianti ○ Df : min. 10,00 m ○ Dc: min. 5,00 m ○ Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada ○ Rp: min. 30%
--	---

Art. 23 – Settore 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghère

Livello strutturale	<p>UBICAZIONE</p> <p>Il Settore 5 si estende dalla Ferriera di Servola a Nord ed il litorale di Muggia a Sud. Comprende, di fatto, l'estremo limite orientale del sistema di attività commerciali ed industriali svolte nel Porto di Trieste, così costituito:</p> <ul style="list-style-type: none">- Punto Franco Oli Minerali (Terminale SIOT e Depositi Costieri Trieste – DCT), accessibile da via Valmaura, via della Pileria e via del Rio Primario- Area ex-Esso, accessibile da via Mancante e via Errera- Canale Navigabile, accessibile da via Sebastiano Caboto e via Alessandro Malaspina <p>Con riferimento all'assetto infrastrutturale di lungo periodo, tali aree saranno servite dalla viabilità portuale dedicata di nuova realizzazione per il porto operativo, Settori 4 e 5 in particolare.</p> <p>Insieme ai Settori portuali 3 e 4, il Settore 5 costituisce il porto operativo; nella parte Nord, fino all'estremo limite meridionale del Canale Industriale, il Settore ricade nel territorio del Comune di Trieste, per la restante parte nel territorio del Comune di Muggia.</p> <p>Nel Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste il Settore figura come area L1a – Porto nuovo; nella Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia, è individuata la zona L1 – Attrezzature portuali, a) Area dell'ex Raffineria Aquila.</p> <p>Numerose le aree gravate da problematiche di carattere ambientale presenti nel Settore. Si tratta di aree bonificate e/o da bonificare, dismesse e/o sottoutilizzate che, nel complesso, rappresentano un'opportunità importante per lo sviluppo futuro del Porto.</p> <p>OBIETTIVI DI SVILUPPO DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Piano Regolatore del Porto di Trieste individua per il Settore 5 il seguente obiettivo generale di sviluppo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo –
----------------------------	---

	<p>Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste</p> <p>Ad esso sono correlati i seguenti obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale industriale - Salvaguardia della continuità della rete ecologica del Comune di Trieste - Valorizzazione degli spazi/aree di interfaccia tra il porto operativo e la città - Miglioramento del collegamento del porto operativo alle reti stradale e ferroviaria internazionali, nazionali e locali <p>La realizzazione delle opere marittime in questa zona del Porto è funzionale al conseguimento di un ulteriore obiettivo, quello della conterminazione dell'area a terra retrostante che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste, al fine di evitare lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinanti.</p> <p>Nel lungo periodo la Sf del Settore 5 misurerà 951.100,00 m².</p> <p>Con riferimento all'art. 29 delle presenti Norme Attuative, tenuto conto del fatto che il presente Settore gode di elevata valenza panoramica nei confronti del Settore 6 – Litorale di Muggia, la progettazione delle opere a mare ed a terra dovrà essere finalizzata al miglioramento della qualità del paesaggio portuale favorendo l'inserimento delle stesse nel più ampio contesto paesaggistico del litorale della Città di Trieste.</p>
<i>Livello funzionale</i>	<p>ASSETTO INFRASTRUTTURALE DI LUNGO PERIODO</p> <p>Il Settore 5 sarà caratterizzato dal seguente assetto infrastrutturale a mare:</p> <p><i>Terminal SIOT</i>, costituito dai pontili e dalle relative piattaforme di scarico collegati tramite tubazioni al parco serbatoi di San Dorligo della Valle</p> <p><i>Depositi Costieri di Trieste (DCT)</i>, comprendenti il Pontile di San Sabba, il pontile a martello per le bettoline che effettuano il servizio</p>

	<p>di bunkeraggio nel Porto e le tubazioni di collegamento ai relativi serbatoi</p> <p><i>Banchina ex-Esso</i>, lunghezza: 924,00 m, profondità all'accosto: circa - 7,00 m s.l.m.m.</p> <p><i>Canale Industriale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Banchina Nord, lunghezza: 930,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m. - Banchina Est, lunghezza 170,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m. - Banchina Sud, lunghezza: 675,00 m, profondità all'accosto: - 12,00 m s.l.m.m. <p><i>Terminale Ro-Ro Noghere:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Banchina Nord, lunghezza: 1.290,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m. - Banchina Ovest, lunghezza: 290,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m. <p>Per le opere a terra il Piano, nel seguito, fornisce gli interventi di trasformazione consentiti per l'edilizia esistente ed individua l'edilizia realizzabile in ragione degli ampliamenti previsti.</p> <p>ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE</p> <p>Il Settore portuale 5 è destinato, in generale, alla Funzione portuale L – Commerciale C ed alla Funzione portuale L – Industriale I, di cui all'art. 10 delle presenti Norme, ed è articolato nelle seguenti zone omogenee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L.C3 – Portuale commerciale – Ro-Ro - L.C4 – Portuale commerciale – Mista - L.I2 – Portuale industriale– Prodotti petroliferi ed energetici - L.I3 – Portuale industriale– Attività produttive industriali ed artigianali - L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici naturali - D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale
--	--

	<p>- S6 –Servizi tecnologici</p> <p>La zona è soggetta a Piano Regolatore Portuale (PRP) ai sensi della L. 84/94, limitatamente alle aree del demanio marittimo, e al Piano Infraregionale (PTI), nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale.</p> <p>TIPOLOGIE DI NAVE ALL'ACCOSTO</p> <p>Le tipologie di nave a cui è consentito l'attracco sono: le navi portacontainer, le navi merci convenzionali, le navi porta rinfuse solide, le navi Ro-Ro, le Navi Ro-Pax, le Navi Con-Ro, i mezzi di sicurezza e controllo ed i mezzi dei servizi alla nave.</p>
Livello localizzativo	<p>L.C3 – PORTUALE COMMERCIALE – RO-RO</p> <p>Tale zona omogenea si trova nell'estremità meridionale del Settore 5 ed investe in parte l'area dell'ex-Raffineria Aquila, in parte è realizzata a mare. Nel lungo periodo tale zona misurerà 366.070,00 m².</p> <p>Nella Variante urbanistica generale n. 31 al Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia essa corrisponde alla zona L1 – Attrezzature portuali, a) Area dell'ex Raffineria Aquila, nella quale è consentito lo svolgimento di attività portuali commerciali, attività industriali, artigianali e di logistica, attività di trasporto di persone e merci ed, infine, servizi ed attrezzature collettive.</p> <p>Qualunque intervento di trasformazione di questa zona omogenea dovrà essere individuato nell'ambito di un progetto unitario di iniziativa dell'Autorità Portuale e/o di un suo concessionario.</p> <p>In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I. Il Terminal sarà accessibile tramite le infrastrutture di trasporto in corso di realizzazione o programmate come di seguito rappresentato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autostrada con caratteristiche autostradali "Lacotisce-Rabuiese" nell'ottica di attrarre il traffico trans-frontaliero italo-sloveno ed interportuale Trieste – Capodistria, che risulta fondamentale per allacciare anche il Porto di Trieste

	<p>alla rete slovena locale</p> <ul style="list-style-type: none"> - S.S. 15 – via Flavia e dalla Valle delle Noghere (emergenza). <p>Con riferimento alla Deliberazione del Consiglio Comunale di Muggia n. 35 del 30/04/2009 “Raggiungimento intese ai sensi dell’art. 5 della L. 84/94, Piano Regolatore del Porto di Trieste”, si ribadisce la validità di quanto nel seguito riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L’Autorità Portuale di Trieste si attiverà affinché le modalità del raccordo tra l’accesso Nord e la grande viabilità siano oggetto di progettazione attraverso l’istituzione di un tavolo tecnico che dovrà necessariamente comprendere il Comune di Muggia. In ogni caso le soluzioni adottate dovranno escludere l’interferenza con la viabilità ordinaria e locale - L’Autorità Portuale di Trieste si impegna a promuovere il progetto del by-pass di Aquilinia già sviluppato dal Comune di Muggia ed integrato con le opere necessarie per garantire l’accesso alle aree interessate dal Piano in quanto intervento di primaria importanza per lo sviluppo dell’attività portuale - L’Autorità Portuale di Trieste si impegna a promuovere nelle sedi opportune il potenziamento della rete ferroviaria con lo scopo di trasferire una quota significativa di trasporto dalla gomma alla rotaia. <p>Relativamente agli interventi ammessi di cui all’art. 15 delle presenti Norme:</p> <p><i>Per le opere a mare</i>, è previsto l’avanzamento a mare della linea di riva e la realizzazione del terrapieno retrostante. Nella configurazione definitiva, il nuovo Terminal Ro-Ro del Porto di Trieste disporrà di un fronte banchinato lungo circa 1250,00 m per un totale di almeno 5 accosti. Al fine di rendere l’opera funzionale è previsto il dragaggio dei fondali antistanti fino alla profondità di - 13,00 m s.l.m.m. L’area recuperata a mare risulta pari a circa 157.560,00 m². La banchina prossima all’imbocco del Canale Industriale, prima della foce del torrente Rosandra, sarà posta al servizio del naviglio (bettoline) per il trasporto di fanghi palabili a</p>
--	--

	<p>servizio dell'impianto di trattamento e bonifica dei terreni inquinati (polo ambientale) ubicato nell'immediato retroterra</p> <p><i>Per le opere a terra:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - La nuova costruzione nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rc: max 40,00 % Sf, comprese le tettoie o le coperture dei parcheggi, se risultati aperte su un lato e poste su un unico livello mentre i parcheggi interrati non concorrono alla definizione dell'indice di copertura ○ H: max 12,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona ○ Da: min. 10,00 m ○ Ds: fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) <ul style="list-style-type: none"> ▪ min. 5,00 m per le strade di larghezza inferiore a 7,00 m ▪ min. 7,50 m per le strade di larghezza compresa tra i 7,00 e i 15,00 m ▪ 10,00 m per le strade di larghezza superiore a 15,00 m ○ Df: min. 30,00 m ○ Dc: min. 5,00 m ○ Dcc: min. 10,00 m ○ Rp: min. 20% ○ Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp ○ I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto
--	--

disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme

L.C4 – PORTUALE COMMERCIALE – MERCI VARIE

Tale zona omogenea, situata nella parte centro-orientale del Settore, investe la circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale lungo le sponde del Canale Industriale. Nel lungo periodo tale zona misurerà 37.855,00 m².

In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I. Relativamente alle opere a mare è prevista la realizzazione di nuovi tratti di banchina. In particolare:

- Riva Nord: demolizione e ricostruzione delle banchine Italcementi ed ex Vetrobelt e realizzazione di 250,00 m di nuove banchine e formazione di un piazzale di circa 15.000,00 m²
- Riva Sud: realizzazione di 500,00 m di nuove banchine e di un piazzale di circa 25.000,00 m². E' inoltre previsto l'approfondimento del Canale Industriale alla quota – 12,00 m s.l.m.m.

Non sono previsti interventi per le opere a terra.

L.I2 – PORTUALE INDUSTRIALE– PRODOTTI PETROLIFERI ED ENERGETICI

Situata nell'estremità settentrionale del Settore 5, tale zona omogenea è occupata dallo stabilimento SIOT ad Ovest e libera da costruzioni ad Est. Al 2013 tale zona misurerà 356.652,00 m².

In tale zona omogenea, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I. Relativamente agli interventi ammessi, con riferimento all'art. 15 delle presenti Norme:

Per le opere a mare è prevista la realizzazione della banchina denominata ex-Esso.

Per le opere a terra,

	<ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti la ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione e l'ampliamento fino al limite massimo del 35% del volume esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani - E' consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono: <ul style="list-style-type: none"> o Rc: max 15,00 % Sf o H: max 15,00 m, salvo che per esigenze connesse con particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e, comunque, per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima della zona o Da: min. 10,00 m o Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare e per le attrezzature che devono necessariamente essere ubicate all'ingresso degli stabilimenti (pesa, portineria, cabine tecnologiche, ...) o Df: min. 10,00 m o Dc: min. 5,00 m o Dcc: min. 10,00 m o Rp: min. 20% o Residenza del personale addetto alla custodia: fino ad un massimo di 150,00 m² di SIp o I parcheggi debbono essere reperiti secondo quanto disposto dall'art. 16, comma 10, delle presenti Norme <p>L.V – SITI RIPRODUTTIVI E CORRIDOI ECOLOGICI AREALI</p> <p>Tale zona omogenea corre lungo il limite demaniale marittimo nel tratto a tergo dell'ex area Esso ea al Terminale SIOT; corrisponde ai "Siti riproduttivi e corridoi ecologici" del Piano Regolatore</p>
--	---

	<p>Generale Comunale di Trieste. Essa impegna parte della una superficie della zona omogenea L.I2 – Portuale industriale– Prodotti petroliferi ed energetici, precisamente 103.420,00 m².</p> <p>Secondo il Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste “i siti produttivi e corridoi ecologici areali individuano le zone destinate a formare corridoi eco-biologici o interessate dalla presenza di siti protetti degli allegati B e D del DPR 357/1997 per le quali valgono le seguenti prescrizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Allo scopo di preservare e potenziare i siti degli allegati B e D, non va alterato lo stato dei luoghi da un punto di vista della composizione e della morfologia dei suoli, fatto salvo lo svolgimento della normale pratica silvo-forestale e agricola in essere 2. Le nuove recinzioni non debbono interrompere la continuità dei corridoi eco-biologici. Tali recinzioni devono essere realizzate in muri di pietra a secco o in rete accostata a siepi miste di almeno 4 specie vegetali o con filo di pastore” <p>D1 - ATTIVITÀ PRODUTTIVE INDUSTRIALI ED ARTIGIANALI DI INTERESSE REGIONALE</p> <p>Tre sono le zone omogenee D1 che ricadono nel Settore 5:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La zona omogenea situata in prossimità del limite demaniale marittimo a Sud-Est dell’area ex-Esso 2. La zona omogenea ubicata presso la sponda Nord-occidentale del Canale Industriale 3. La zona omogenea situata nell’estremità orientale del Settore, a tergo del Canale Industriale <p>Nel lungo periodo tali zone misureranno complessivamente 34.200,00 m².</p> <p>In entrambe le zone omogenee di cui ai punti 1, 2 e 3 che precedono, sono ammesse, in generale, la Funzione portuale L – Commerciale C e la Funzione portuale L – Industriale I.</p> <p>Qualunque iniziativa di trasformazione che interessi tali zone dovrà</p>
--	---

	<p>essere condivisa tra l'Autorità Portuale di Trieste e l'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT).</p> <p>Relativamente alle categorie di intervento consentite di cui all'art. 15 delle presenti NTA, è ammessa la nuova costruzione nel rispetto dei seguenti parametri:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Rc: max 50,00 % Sf E' consentito raggiungere il 60% in misura proporzionale a specifici tipi di interventi di riqualificazione energetico-ambientale che saranno stabiliti in sede di PTI. Le tettoie o le coperture dei parcheggi o piazzali possono incrementare di un ulteriore 20% l'indice di copertura se risultano aperte su due lati e poste su un unico livello ○ H max: 15,00 m Tale altezza massima potrà essere superata solo per esigenze connesse con le particolari tecnologie degli impianti produttivi da installare e comunque per volumi tecnici connessi alle tecnologie produttive quali gru, silos, elevatori, serbatoi, antenne, ecc. Le parti di fabbricati destinate ad ospitare addetti operativi e/o amministrativi in grande numero potranno svilupparsi anche su più piani entro l'altezza massima di zona. ○ Da: min. 10,00 m ○ Ds: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche, ecc. ○ Df: min. 10,00 m ○ Dc: min. 5,00 m, fatta eccezione per gli edifici da ristrutturare o da sopraelevare per le attrezzature che debbono essere necessariamente ubicate all'ingresso degli stabilimenti; pesa, portineria e cabine tecnologiche ecc. Sono consentite costruzioni in aderenza o al confine
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Dcc: min. 10,00 m ○ Rp: min. 20% Sf ○ Residenza personale addetto: 150,00 m² di SIp <p>Nel caso di interventi di nuova realizzazione debbono essere previsti parcheggi stanziali nell'ambito di aree di pertinenza dei lotti industriali, in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti, con un minimo di un posto macchina.</p> <p>S6 –SERVIZI TECNOLOGICI</p> <p>Tale zona omogenea è situata nella parte centrale del Settore, in prossimità del limite demaniale marittimo, a Sud-Est dell'area ex-Esso. Nel lungo periodo tale zona misurerà 19.190,00 m².</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi, di cui all'art. 15 delle presenti NTA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sul patrimonio edilizio esistente sono consentiti interventi di ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione ed ampliamento nel limite massimo di 35% del volume esistente. - La nuova costruzione è ammessa nel rispetto dei seguenti parametri: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rc: max 40% Sf ○ H: non superiore a quella degli edifici circostanti ○ Dcc: maggiore rispetto a quella della media delle altezze delle pareti fronteggianti ○ Df : min. 10,00 m ○ Dc: min. 5,00 m ○ Ds: min. 10,00 m dal ciglio opposto della strada ○ Rp: min. 30%
--	---

Art. 24 – Settore 6 – Litorale di Muggia

<i>Livello strutturale</i>	<p>UBICAZIONE</p> <p>Il Settore 6 conclude a Sud il Porto di Trieste e si estende per circa 3,00 km lungo la costa, nel territorio del Comune di Muggia. La Strada Provinciale n. 14, che serve tutta la zona costiera, costituisce, al tempo stesso, elemento di cesura tra il fronte mare e l'abitato retrostante.</p> <p>OBIETTIVI DI SVILUPPO DI LUNGO PERIODO</p> <p>Per il Settore 6 il Piano Regolatore del Porto di Trieste assume il seguente obiettivo generale di sviluppo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Recupero del rapporto porto-città <p>Ad esso corrisponde il seguente obiettivo specifico di sviluppo:</p> <ul style="list-style-type: none">- Promozione della fruizione urbana del litorale consolidando la destinazione dello stesso a funzioni portuali compatibili con quelle urbane e/o alla funzione urbana stessa secondo quanto previsto dallo strumento urbanistico comunale vigente <p>Per il Settore 6 il Piano Regolatore del Porto di Trieste rimanda alle previsioni della Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia.</p>
<i>Livello funzionale</i>	<p>ASSETTO INFRASTRUTTURALE DI LUNGO PERIODO E ZONE OMOGENEE SOTTO IL PROFILO FUNZIONALE</p> <p>Il Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce, per il Settore 6, l'assetto infrastrutturale e l'articolazione in zone omogenee di cui alla Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia, a meno delle zone portuali di seguito elencate per le quali fornisce ulteriori indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none">- Zona L.I3 – Portuale industriale, corrispondente, nell'ambito della Variante urbanistica generale n. 31, alla zona L1 – Attrezzature portuali lettera b) Area interrata prospiciente la Valle delle Noghere.- Zona L.U1 – Portuale urbana (nautica da diporto),

	<p>corrispondente, nell'ambito della Variante urbanistica generale n. 31, alla Zona L1 – Attrezzature portuali lettera c) Area prospiciente gli ex-Cantieri Alto Adriatico.</p> <p>TIPOLOGIE DI NAVE ALL'ACCOSTO</p> <p>Le tipologie di unità da diporto/nave a cui è consentito l'attracco sono: le unità da diporto, le navi da diporto, le unità navali veloci ed i mezzi di servizio.</p>
<i>Livello localizzativo</i>	<p>Relativamente agli interventi ammessi ed ai relativi parametri edilizi ed urbanistici il Piano Regolatore del Porto di Trieste rimanda alle previsioni della Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia fornendo ulteriori indicazioni per le zone di seguito indicate.</p> <p><i>Zona L.I3 – Portuale industriale, corrispondente, nell'ambito della suddetta Variante urbanistica generale n. 31, alla zona L1 – Attrezzature portuali lettera b) Area interrata prospiciente la Valle delle Noghere</i></p> <p>Tale zona omogenea, situata nella parte orientale del Settore, investe un'area interrata prospiciente la Valle delle Noghere. Nel lungo periodo tale area misurerà 73.760,00 m².</p> <p>In tale zona omogenea è ammessa la Funzione portuale L – Industriale I nonché le destinazioni d'uso già individuate dalla Variante urbanistica generale n. 31 di Muggia: industriale, artigianale per la costruzione, riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e servizi per la nautica da diporto.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi, secondo quanto previsto dall'art. 15 delle presenti Norme:</p> <p><i>Per le opere a mare</i> sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione e, relativamente alla nuova costruzione, la realizzazione di banchine senza modifica del profilo costiero.</p> <p><i>Per le opere a terra:</i></p> <p>La nuova edificazione dovrà rispettare i seguenti parametri:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Rc: max 60% Sf - Ds: min. 5,00 m - Dc: min. 5,00 m - Dcc: min. 10,00 m - E' consentita la realizzazione dell'alloggio del custode (max 8,000 m²) per ciascuna azienda <p>Relativamente alle modalità attuative, il Piano Regolatore del Porto di Trieste recepisce le disposizioni della Variante urbanistica generale n. 31 secondo cui qualunque intervento di trasformazione è subordinato all'approvazione di un Piano Attuativo Comunale (PAC) - di iniziativa pubblica e/o privata – (Rif: articolo dedicato nelle Norme Tecniche Attuative - art. 7). Al PAC spetta la definizione degli indici, dei parametri e delle conseguenti reali necessità tecniche da rispettare nell'ambito della successiva fase di approfondimento progettuale. La realizzazione degli interventi nelle aree soggette a PAC, in particolare, deve essere attuata con un'unica progettazione unitaria attraverso la formazione del comparto urbanistico obbligatorio. Tutte le aree partecipano in quota proporzionale sia alla volumetria massima edificabile sia alla realizzazione degli standard minimi previsti dal Piano.</p> <p>Il PAC deve essere condiviso tra l'Amministrazione Comunale di Muggia e l'Autorità Portuale di Trieste.</p> <p><i>Zona L.U1- Portuale urbana (nautica da diporto), corrispondente, nell'ambito della suddetta Variante urbanistica generale n. 31, alla Zona LI – Attrezzature portuali lettera c) Area prospiciente gli ex-Cantieri Alto Adriatico</i></p> <p>Tale zona omogenea, anch'essa situata nella parte orientale del Settore, investe una porzione di specchio acqueo prospiciente gli ex-Cantieri Alto Adriatico. Nel lungo periodo tale area misurerà 38.890,00 m².</p> <p>In tale zona omogenea è ammessa la Funzione portuale L – Urbana, nonché le destinazioni d'uso già individuate dalla Variante</p>
--	--

	<p>urbanistica generale n. 31: porti, approdi per la nautica da diporto.</p> <p>Con riferimento alle modalità attuative si specifica che qualunque intervento di trasformazione dovrà essere individuato nell'ambito di un progetto unitario di iniziativa dell'Autorità Portuale e/o di un suo concessionario condiviso con l'Amministrazione Comunale di Muggia.</p> <p>Relativamente agli interventi ammessi, secondo quanto previsto dall'art. 15 delle presenti Norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Per le opere a mare</i> sono consentiti interventi di manutenzione e ristrutturazione e, relativamente alla nuova costruzione, la realizzazione di opere a mare per la nautica da diporto - <i>Per le opere a terra</i> è consentita l'individuazione di un'area di max 1000,00 m² nell'ambito della attigua Zona produttiva artigianale industriale di interesse comunale – D1, da asservire al diporto nautico nella quale è ammessa l'istallazione di strutture amovibili per uffici, servizi igienici, depositi e locali tecnici.
--	--

PARTE TERZA – DISCIPLINA DI CARATTERE AMBIENTALE

CAPO VIII – TUTELA E SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE

Art.25 - Tutela dall'inquinamento acustico

1. Al fine di contenere eventuali impatti prodotti dalle opere/interventi del Piano Regolatore del Porto di Trieste sulla componente rumore, qualora, dalla relativa valutazione di impatto ambientale emergesse la necessità di adottare specifiche misure di mitigazione (es. realizzazione di barriere acustiche), le stesse saranno realizzate contestualmente alle opere/interventi di Piano cui sono riferite.
2. Al fine della prevenzione/contenimento della produzione del rumore, l'Autorità Portuale di Trieste emana apposito regolamento di attuazione delle disposizioni normative statali (DPCM 447/1995) ed, eventualmente regionali, relativamente alla disciplina delle attività rumorose.
3. Al fine della prevenzione/contenimento della produzione del rumore, l'Autorità Portuale di Trieste effettua l'attività di monitoraggio della componente e, se necessario, attiva opportune misure di mitigazione. Il Piano di monitoraggio e le relative misure di mitigazione sono condivisi con l'ARPA Friuli Venezia Giulia.
4. Al fine di incentivare "comportamenti virtuosi" orientati alla prevenzione/contenimento della produzione del rumore, soprattutto da parte dei privati, il rilascio di qualunque titolo autorizzativo e/o concessorio in ambito portuale è subordinato alla presentazione di idonea documentazione che attesti l'adozione, da parte del richiedente, di tutte le opportune/necessarie misure di tutela definite sulla base di uno studio di valutazione del rumore prodotto dall'iniziativa proposta.
5. Al fine di mitigare possibili impatti sulle varie specie di Chiroterri (Allegato IV della Direttiva Habitat), prima della realizzazione degli interventi riguardanti edifici vari, in particolare nel settore Porto Vecchio, dovranno essere eseguite verifiche preventive, condotte da zoologi esperti, sull'eventuale presenza di colonie riproduttive o di dormitori collettivi (roost) di Chiroterri negli edifici da abbattere, ristrutturare o comunque prossimi alle aree dove avverranno lavorazioni molto rumorose.

Art. 26 - Tutela della risorsa idrica

1. Al fine di aumentare la capacità di reintegro della falda idrica e di ridurre l'impermeabilizzazione dei suoli, nell'ambito della realizzazione delle opere/interventi di

del Piano Regolatore Portuale, per le zone L, dovranno essere rispettate le disposizioni riportate nel seguito.

- a. Rapporto di permeabilità (R_p) non inferiore al 20% della Superficie fondiaria (S_f) (esclusa la superficie ricavata a mare – piattaforme su pali o casse di colmata) nei Settori portuali 4 e 5, salvo quanto diversamente disposto nella Parte seconda delle presenti Norme.
 - b. Utilizzo sostenibile della risorsa idrica sia attraverso il contenimento dei consumi nell'ambito del ciclo produttivo che attraverso il riutilizzo delle acque reflue.
 - c. Assicurare l'invarianza idraulica attraverso l'impiego di sistemi per la raccolta, depurazione e riuso delle acque piovane o delle acque grigie, per le aree di nuova edificazione e impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni.
2. Al fine di accrescere la qualità e l'efficienza del servizio fornito (idrico, fognario e depurativo), l'Autorità Portuale di Trieste dovrà garantire il funzionamento dei sistemi di adduzione, distribuzione ed accumulo idropotabile, del sistema fognario ed, eventualmente, depurativo, in ambito portuale.
 3. Al fine di incentivare "comportamenti virtuosi" orientati alla tutela della risorsa idrica, soprattutto da parte dei privati, il rilascio di qualunque titolo autorizzativo e/o concessorio in ambito portuale è subordinato alla presentazione di idonea documentazione che attesti l'adozione, da parte del richiedente, di tutte le opportune/necessarie misure definite sulla base di uno studio che valuti il fabbisogno idrico dell'attività proposta, le modalità di approvvigionamento, il carico inquinante prodotto e le modalità di smaltimento nonché la strategia di risparmio idrico adottata relativamente all'iniziativa proposta. Le iniziative proposte debbono prevedere:
 - a. la riduzione dell'idroesigenza e la limitazione dell'inquinamento idrico prodotto;
 - b. la riduzione del consumo idrico e quindi dei volumi di reflui trattati;
 - c. lo stoccaggio e l'utilizzo per usi non potabili delle acque meteoriche;
 - d. il riciclo delle acque ed il riutilizzo delle acque reflue depurate;
 - e. l'infiltrazione nel terreno delle acque meteoriche laddove non sia possibile il loro recupero.

Infine, particolare attenzione dovrà essere rivolta alla raccolta ed al trattamento delle acque grigie per le quali è necessario prevedere il riutilizzo.

Art. 27 - Tutela dell'ambiente marino

1. Al fine di favorire la bonifica dei fondali all'interno del SIN di Trieste, qualunque intervento di trasformazione a mare dovrà comprendere, se necessario, l'attività di bonifica di cui al D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, previo ottenimento delle necessarie autorizzazioni da parte degli Enti competenti.
2. Al fine di assicurare la capacità riproduttiva delle risorse ittiche ed il loro sfruttamento sostenibile, l'Autorità Portuale di Trieste ricerca l'equilibrio tra le suddette risorse e la capacità di pesca della flotta peschereccia ospitata in Porto, favorendo l'utilizzo di attrezzi da pesca sostenibili e la dismissione di imbarcazioni da pesca e loro conversione ad altre attività. L'Autorità Portuale di Trieste, inoltre, promuove il ripopolamento ittico con azioni/interventi mirati (immissioni in mare di avannotti, predisposizione di massi artificiali antistrascico e per il ripopolamento, ecc.) condivisi con gli Enti competenti e disposti sulla base di campagne di monitoraggio effettuate con cadenza almeno annuale.
3. Al fine di tutelare la biodiversità e gli habitat della fascia costiera con la quale il Porto interferisce, l'Autorità Portuale di Trieste effettua un'attività di monitoraggio ed attiva, se necessario, le opportune misure di mitigazione. Il Piano di monitoraggio e le relative misure di mitigazione sono condivisi con gli Enti competenti.
4. Al fine di tutelare l'ambiente marino, l'Autorità Portuale di Trieste promuove il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti di bordo e dei residui di carico delle navi secondo quanto previsto dal relativo piano di cui al D.Lgs. 182/2003 e successive modifiche ed integrazioni.
5. Al fine della riduzione del rischio di diffusione di specie alloctone deve essere prevista, qualora già non in atto, l'adozione dei protocolli di cui alla "IMO Ballast Water Management Convention" (IMO, 2004). L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o per lo meno al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo scenario a breve termine (circa 25%).
6. Al fine della tutela dei Cetacei, dei Cheloni e della fauna ittica debbono essere seguite, nell'attuazione delle previsioni di Piano relativamente alla realizzazione delle infrastrutture e nella gestione delle attività portuali, le indicazioni fornite nelle "Linee guida per la riduzione dell'impatto del rumore di origine antropica sull'ambiente marino e sui mammiferi marini in particolare" (Università degli Studi di Pavia - Centro interdisciplinare di bioacustica e ricerche ambientali, <http://www.unipv.it/cibra> <http://mammiferimarini.unipv.it>), 2006 o secondo Best Practice e documenti ufficiali più recenti. A tal scopo in fase di attuazione delle opere deve essere sentito l'Ente gestore della

Riserva Marina di Miramare per concordare eventuali periodi di esecuzione dei lavori che determinano una elevata emissione acustica e al di fuori dei periodi più sensibili per tali specie marine.

7. Per quanto concerne la problematica delle collisioni con i cetacei e dei disturbi provocati nei confronti di quest'ultimi a causa della produzione di rumori e vibrazioni, dovranno essere definite rotte preferenziali per l'avvicinamento al Porto e dovrà essere prevista una riduzione della velocità. L'Autorità Portuale deve promuovere l'utilizzo del sistema REPCET (REal time Plotting of CETaceans), che consente di avvisare tempestivamente gli equipaggi della presenza di altri Cetacei osservati da altre imbarcazioni. L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o comunque al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo Scenario di Breve Periodo.
8. Al fine di ridurre l'impatto nei confronti degli ecosistemi marini e degli impianti di mitilicoltura presenti lungo il litorale di Muggia, le navi in transito attraverso il Canale Sud del Porto di Trieste dovranno rimanere ad adeguata distanza dalla costa nei pressi di Punta Sottile.
9. Al fine di ridurre l'impatto sull'ecosistema marino, saranno messe a punto misure di tutela ufficiali nella zona di S. Bartolomeo e Punta Sottile nel Comune di Muggia o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. In tali zone sono presenti importanti praterie di *Cymodocea Nodosa*. Si ricorda che tali comunità costituiscono nel Golfo di Trieste con la loro estensione e la loro funzione di nursery, fondamentali serbatoi per la biodiversità e per le specie ittiche pescate nel Golfo di Trieste. In considerazione anche della presenza nell'area del Geosito "Piattaforma sommersa di Punta Sottile" (Geositi del FVG, Regione FVG e Università degli Studi di Trieste 2009), si ipotizza l'istituzione di un biotopo o parco comunale come previsto dalla LR 42/1996. Ai fini dell'attuazione, andrà previsto un apposito accordo tra le Autorità interessate, Regione, Autorità Portuale e Comune di Muggia al fine di definire modalità, tempistica e costi.
10. Prima dell'inizio dei lavori della prima opera di grande infrastrutturazione, l'Autorità Portuale di Trieste dovrà istituire un Tavolo permanente di coordinamento con i diversi soggetti coinvolti nell'attuazione delle previsioni di Piano e nella gestione ambientale dell'area vasta, quali Autorità Portuale, Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo, Capitaneria di Porto, EZIT e ARPA per

l'attuazione di misure di risposta e di mitigazione degli impatti relativi alla qualità dell'aria ambiente e della qualità dell'acqua ed ecosistema marino.

Art. 28 - Tutela del suolo

1. Al fine di ridurre l'impermeabilizzazione e la compattazione del suolo nell'ambito della realizzazione delle opere/interventi del Piano Regolatore del Porto di Trieste è stata introdotta la prescrizione di cui all'art. 26, comma 1, delle presenti Norme.
2. Al fine di favorire la bonifica delle aree a terra ricomprese all'interno del SIN di Trieste, qualunque intervento di trasformazione del suolo, se necessario, dovrà comprendere l'attività di bonifica di cui al D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, previo ottenimento delle necessarie autorizzazioni da parte degli Enti competenti.
3. Al fine di ridurre il rischio di contaminazione dei suoli (locale o diffuso), l'Autorità Portuale di Trieste rilascia titoli autorizzativi o concessori laddove il richiedente dimostri, nell'ambito della documentazione allegata all'istanza, come l'iniziativa contempli soluzioni per il contenimento del suddetto rischio. In questa ottica, dunque, la documentazione a corredo dell'istanza dovrà comprendere un apposito studio di valutazione dei potenziali impatti ed illustrare le modalità di risoluzione adottate per ogni singolo problema.
4. Al fine di limitare il consumo di suolo, l'Autorità Portuale di Trieste promuove il recupero/riuso di aree dismesse in ambito portuale attraverso l'incentivazione all'insediamento di attività idonee, accordando la preferenza, nell'ambito della selezione del proponente, a quelle capaci di minimizzare l'impermeabilizzazione e la compattazione del suolo.

Art. 29 - Tutela del paesaggio e dei beni culturali

1. Al fine di mantenere e valorizzare la qualità del paesaggio, l'Autorità Portuale di Trieste promuove, sia nel caso di iniziative pubbliche che private, l'inserimento paesaggistico delle opere/interventi proposti nel contesto di riferimento, riducendo e mitigando le trasformazioni compromettenti (elementi di mitigazione ambiente delle banchine commerciali ed industriali, creazione di aree di verde pubblico e inserimento di quinte arboree).
2. Al fine di mantenere e valorizzare la qualità del paesaggio e dei beni culturali, l'Autorità Portuale di Trieste promuove le iniziative di tutela e di valorizzazione del patrimonio

presente in ambito portuale autorizzando l'insediamento di attività compatibili e le trasformazioni rispettose del contesto.

3. Al fine di mantenere e valorizzare la qualità del paesaggio, l'Autorità Portuale di Trieste propone un assetto funzionale portuale volto ad incrementare la connettività complessiva della rete ecologica attraverso il ripristino degli elementi compromessi (es. processi di rinaturalizzazione, rimozione di detrattori, ...) e l'introduzione di ulteriori elementi di connessione e/o di nuove unità naturali.
6. Al fine di mantenere e valorizzare la qualità del paesaggio, l'Autorità Portuale di Trieste promuove la riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'ambito portuale, incentivando le trasformazioni in chiave ecologica e sostenibile.
7. Nel particolare, inoltre, al fine di promuovere il contenimento degli impatti paesaggistici i progetti delle opere sono redatti secondo le seguenti indicazioni:
 - a. con riferimento alle emergenze storico architettoniche (Punto Franco Vecchio, Torre del Lloyd, Arsenale, ecc.), i progetti sono tesi alla valorizzazione, conservazione e consolidamento-ricostruzione delle aree, finalizzata a considerarle, ove possibile, in un sistema funzionale di connessione porto-città;
 - b. per quanto riguarda il Settore 2 (Porto Doganale e Rive), è necessario, nella previsione della continuità di raccordo tra area portuale (Punto Franco Vecchio) ed area urbana, salvaguardare la valenza panoramica ed identitaria del sito e la progettualità deve garantire la non interferenza e alterazione attraverso forme, dimensioni e materiali, della visione esistente e in particolare del rapporto esistente con la città e con il mare;
 - c. per i progetti delle opere nel Settore 2 (Porto Doganale e Rive) e nel Settore 6 (Litorale di Muggia) si devono evitare alterazioni allo skyline dei siti, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi. In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti i progetti devono dimostrare il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento attraverso l'uso di fotosimulazioni di dettaglio;
 - d. per quanto riguarda l'ampliamento del Molo Bersaglieri, deve essere prevista un'accurata progettazione per uso dei materiali e dettagli costruttivi, che dovranno tener conto delle caratteristiche costruttive e delle finiture delle banchine e dei moli adiacenti;

- e. i progetti delle opere da realizzare nell'ambito del porto operativo devono contenere al massimo gli impatti nei confronti delle visuali panoramiche sul mare e sulle aree di interesse paesaggistico, secondo indirizzi e criteri progettuali, basati sull'analisi dell'ambiente circostante tramite sezioni territoriali, che possano coniugare le funzioni specifiche delle opere con la migliore qualità territoriale e paesaggistica;
 - f. deve essere posta particolare cura per la tutela e la valorizzazione della zona denominata "L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali", possibilmente ampliata, quale elemento fondamentale di mitigazione e compensazione degli impatti.
8. L'attuazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste è subordinata alla verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 95 del D.Lgs. n. 163/2006 e successive modifiche ed integrazioni) con la conseguente redazione della "Carta del rischio archeologico" relativamente a tutte le aree interessate dal Piano.

Art. 30 - Tutela dell'aria e cambiamenti climatici

1. Al fine di improntare lo sviluppo delle infrastrutture e delle attività portuali ad una progettazione e gestione in linea con gli obiettivi ambientali e secondo i principi dello sviluppo sostenibile, l'Autorità Portuale di Trieste prevede interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10% delle aree a terra attualmente ricomprese all'interno del limite di competenza portuale, verificando la possibilità di introdurne all'interno delle aree edificate. La realizzazione di tali aree verdi sarà finanziata dall'Autorità Portuale di Trieste con fondi propri.
2. Al fine di ridurre le emissioni dei principali inquinanti in atmosfera l'Autorità Portuale di Trieste adotta le seguenti misure:
 - a. adozione di sistemi di gestione ambientale certificati che possono agire sulle future concessioni in termini significativi per la riduzione delle emissioni in atmosfera;
 - b. promozione all'utilizzo di combustibili di nuova generazione a contenute emissioni;
 - c. predisposizione all'elettrificazione delle banchine o all'adozione di misure equivalenti;
 - d. utilizzo e promozione all'uso di energie rinnovabili; in particolare l'Autorità Portuale di Trieste introduce la realizzazione di un impianto di approvvigionamento di energia da fonti alternative volto a sopperire alla richiesta di energia relativa alle parti comuni del Porto e favorisce l'autosufficienza energetica di ogni elemento presente in ambito portuale (edifici, gru, pali di segnalazione, ...). Ai sensi del D.Lgs. 28/2011 e

successive modifiche ed integrazioni, la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili dovrà corrispondere almeno al 30% del fabbisogno complessivo;

- e. il contenimento delle emissioni della mobilità interna attraverso l'utilizzo di mezzi a basso impatto (ad es. uso di veicoli ibridi per la propria flotta terrestre, realizzazione di stazioni di rifornimento ad idrogeno, etanolo, GNL e biodiesel, uso di mezzi elettrici ed a cella combustibile per la movimentazione delle merci nell'area portuale); la gestione degli accessi solo ad autocarri che dimostrano di rispettare una serie di requisiti ambientali, l'adozione di politiche volte a favorire l'uso di tecnologie che consentono di spegnere i motori durante i momenti di inattività (sistemi automatici "arresto/avvio", batterie ausiliarie, generatori ausiliari ecc.) implementazione del sistema TSE (Truck-Stop-Electrification), ecc.
3. Nel caso in cui si preveda l'elettificazione delle banchine, dovrà essere pianificato lo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica e di pubblica illuminazione nelle aree in esame, definite le prospettive di fabbisogno energetico e trovate le opportune integrazioni con i piani complessivi sviluppati da Aceagas Aps Amga S.p.A, nell'ambito del circostante territorio del Comune di Trieste, in un'ottica di progettazione integrata e di sistema per l'adozione di soluzioni innovative e performanti per gli impianti di ottimizzazione e risparmio energetico e di elettificazione delle banchine.
 4. Al fine di ridurre le emissioni dei principali inquinanti in atmosfera dovute al traffico terrestre, l'Autorità Portuale di Trieste predilige il trasferimento via terra di merci e passeggeri tramite modalità sostenibili (es. ferrovia), favorisce l'ammodernamento del parco mezzi pubblico e privato e l'utilizzo di veicoli ibridi e/o elettrici.
 5. Prima dell'inizio dei lavori della prima opera di grande infrastrutturazione, l'Autorità Portuale di Trieste dovrà istituire un tavolo permanente di coordinamento con i diversi soggetti coinvolti nell'attuazione delle previsioni di Piano e nella gestione ambientale dell'area vasta, quali Autorità portuale, Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo, Capitaneria di Porto, EZIT e ARPA per l'attuazione di misure di risposta e di mitigazione degli impatti relativi alla qualità dell'aria ambiente e della qualità dell'acqua ed ecosistema marino.

Art. 31 - Riduzione della produzione di rifiuti

1. Al fine di limitare la generazione dei rifiuti ed aumentare l'efficienza nello sfruttamento delle risorse naturali, l'Autorità Portuale di Trieste persegue la riduzione delle quantità e

della pericolosità dei rifiuti urbani e speciali, pericolosi e non, prodotti in ambito portuale tramite l'adozione di un apposito regolamento. In questo contesto, oltre alla sensibilizzazione degli utenti, sarà perseguita la massimizzazione della quantità di rifiuti raccolti in maniera differenziata.

2. Al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "seconde", l'Autorità Portuale di Trieste promuove l'impianto in ambito portuale, di attività per il trattamento dei rifiuti, ossia volte a consentirne il recupero ed il riutilizzo.
3. Al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "seconde" nel processo produttivo, creando un mercato pronto ad assorbirle, l'Autorità Portuale di Trieste promuove condizioni di appalto che prevedano l'impiego di materiali recuperati dai rifiuti e di sostanze ed oggetti prodotti, anche solo in parte, con materiali recuperati dai rifiuti tendendo al 70% in termini di peso.
4. Al fine di incentivare l'utilizzo di materie prime "seconde" e di limitare l'utilizzo di risorse naturali, l'Autorità Portuale di Trieste promuove condizioni di appalto che prevedano il reimpiego delle terre e delle rocce da scavo e/o dei sedimenti dragati, preferenzialmente nell'ambito dell'opera/intervento da realizzare, tendendo al 100% in termini di volume.
5. Devono essere smaltiti in discarica autorizzata o recuperati attraverso centro di recupero tutti i materiali da demolizione.

Art. 32 – Criteri e “best practice” improntati agli obiettivi di sostenibilità ambientale per la progettazione delle opere di Piano

1. La progettazione delle opere segue più possibile criteri e “best practice” improntati agli obiettivi di sostenibilità ambientale che devono prevedere almeno le seguenti indicazioni progettuali e mitigative di massima:
 - a. al fine di verificare la sussistenza della sostenibilità ambientale del singolo intervento, devono essere presentati i risultati del Piano di Monitoraggio Integrato realizzato fino ad allora con una verifica, sulla base dei dati a disposizione, dell'assenza di rischi per la salute umana e per l'ambiente in condizioni di progetto;
 - b. per contenere gli effetti conseguenti alla produzione di torbide nell'ambito delle azioni di Piano relative a palificazioni, scavi e dragaggi, l'adozione di misure mitigative deve consistere almeno in: utilizzo di draghe aspiranti e di barriere antitorbidità attorno alla draga per inglobare totalmente il sistema dragante; limitare le lavorazioni da mare per condurle invece da terra, dove gli impatti possono essere minori; circoscrivere a mare le

- attività dei pontoni e di altri mezzi nelle aree dove sono presenti le praterie a *Cymodocea nodosa*, soprattutto dove le profondità sono limitate; individuare a mare specifici corridoi di accesso dei mezzi dove non sono presenti praterie; limitare l'utilizzo di “spilli” per l'ancoraggio dei pontoni;
- c. l'istituzione di limitazioni temporanee d'uso dell'area, in concomitanza con i periodi più sensibili e/o di maggiore presenza di fauna ittica;
 - d. l'adozione di un piano di monitoraggio degli effetti delle attività di dragaggio e dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate;
 - e. la specificazione delle misure di mitigazione/compensazione degli effetti attesi o riscontrati;
 - f. per mitigare gli impatti dovuti al rumore ed alle vibrazioni deve essere prevista la realizzazione di barriere antirumore lungo le ferrovie e le strade.
 - g. deve essere approfondita la valutazione degli impatti delle opere previste relativamente agli aspetti più critici (aria ambiente, salute umana, acqua ed ecosistemi marini, paesaggio) emersi dal Piano ed in relazione allo stato ambientale aggiornato.
 - h. devono essere previste, per il risparmio energetico, le migliori tecnologie disponibili in campo energetico e applicabili in ambito portuale per la produzione di energia da fonti alternative ed il risparmio energetico (illuminazione a LED, pannelli fotovoltaici e solari, utilizzo di mezzi elettrici, razionalizzazione, miglioramento dell'efficienza dei veicoli e uso di altri combustibili, elettrificazione delle banchine (cold ironing o OPS - Onshore Power Supply), utilizzo fonti alternative (energia eolica, geotermica, del moto ondoso, ecc.); inoltre il sistema di illuminazione dell'area del porto deve perseguire un aspetto unitario curato e composto, che persegue gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza attraverso tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
 - i. deve essere posta attenzione alla realizzazione di eventuali vani sotterranei, a qualsiasi uso adibiti. Nelle zone allagabili per fenomeni di ingressione marina, la progettazione deve essere preceduta da un'attenta valutazione degli allagamenti attesi nell'area d'intervento. Gli accessi e tutte le aperture comunicanti, anche indirettamente, con l'esterno dei vani suddetti devono essere realizzate a quote di sicurezza, che prevedano il mantenimento di un franco di almeno 50 cm rispetto al più gravoso degli eventi

ipotizzati, avente un tempo di ritorno non inferiore a 300 anni, che viene quantificato in metri 2.00 s.l.m.m.

Art. 33 – Piano di monitoraggio integrato VIA-VAS

1. Al fine di predisporre un adeguato ed approfondito piano di monitoraggio dello stato delle componenti ambientali, direttamente ed indirettamente:
 - a. il sistema di monitoraggio da sviluppare assicuri oltre al controllo degli impatti significativi, anche la verifica del grado di raggiungimento previsto a seguito dell'attuazione delle azioni di Piano, degli obiettivi di sostenibilità ambientale a cui esso di riferisce, a tal fine integrandolo opportunamente con il monitoraggio di attuazione del Piano;
 - b. il Piano dovrà definire le modalità di raccolta dei dati, gli indicatori necessari alla valutazione, i target di riferimento, la definizione di strumenti per riorientar e le scelte di Programma nel caso di effetti negativi, le risorse finanziarie, i soggetti attuatori e le responsabilità per la gestione delle stesso;
 - c. il Piano dovrà essere organizzato con cadenza annuale;
 - d. il Piano dovrà indicare le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale.
2. Il Piano di monitoraggio ambientale di cui al Piano di monitoraggio integrato VIA-VAS dovrà essere verificato e concordato con ARPA FVG al fine di integrare anche un monitoraggio ante operam e concordato con il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità per gli aspetti della biodiversità legati alla Valutazione di incidenza.
3. Le tematiche prioritariamente da seguire dovranno riguardare gli obiettivi relativi a:
 - a. qualità dell'aria ambiente, salute umana e cambiamenti climatici;
 - b. qualità delle acque sia chimico-fisica che biologica e delle comunità bentoniche internamente alla Baia, in prossimità dei canali di transito e delle aree sensibili (prateria a fanerogame lungo la costiera di Muggia) con particolare riguardo alla problematica della sospensione dei sedimenti
 - c. consumo di risorse e produzione rifiuti.
4. Tale sistema di monitoraggio potrà essere integrato all'eventuale monitoraggio di altri strumenti di pianificazione vigenti; è opportuno, inoltre, individuare modalità e strumenti per condividere il monitoraggio con gli enti e fornitori di dati e l'implementazione operativa delle banche dati e dei flussi informativi.

5. Il proponente dovrà garantire un'informazione costante e trasparente sulle attività intraprese, sugli effetti attesi e su quelli riscontrati in base ai risultati forniti dal monitoraggio.
6. Ai fini della *governance* il Piano di monitoraggio integrato VIA-VAS dovrà essere seguito da ARPA che seguirà tutte le attività di monitoraggio al fine di un eventuale ri-orientamento del piani. I risultati in itinere dei monitoraggi dovranno costituire elemento vincolante per la progressiva realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.
7. Dovrà essere valutata l'opportunità di monitorare gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) e gli altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta in quanto composti potenzialmente cancerogeni.

Art. 34 – Ulteriori adempimenti per l'attuazione del Piano

1. Con riferimento alla Delibera della Giunta Regionale Friuli Venezia Giulia n. 808 del 30/04/2015, ai fini dell'attuazione del Piano è necessario recepire le indicazioni riportate nei commi che seguono.
2. La quantificazione delle aree a verde è effettuata ai sensi dell'art. 10 comma 9 della presente NTA, nonostante tale articolo faccia riferimento all'abrogato art. 51 del PURG 1978. Tale quantificazione è estesa, se possibile, al Settore 1 – Terrapieno di Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio (art. 19 della presente NTA).
3. Dovrà essere prevista la realizzazione di una pista ciclabile sul lato mare delle Rive (in coerenza con le intese sottoscritte con l'Amministrazione Comunale di Trieste nel 2009). In tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì rilevante che il Piano Regolatore Portuale, che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc., afferenti la promozione –prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria.
4. Con riferimento alla viabilità a servizio del Terminal Ro-Ro sono previsti 2 ingressi/uscite di cui il principale, verso nord e verso la grande viabilità realizzato in modo tale da non intralciare il traffici in ingresso/uscita dal Comune di Muggia e quello secondario, interno alle aree Teseco, verso la Valle delle Noghère, che potrà essere utilizzato solo in casi di emergenza, per motivi di sicurezza o disposizioni della Protezione Civile e siano realizzati in by-pass di Aquilinia e le infrastrutture ferroviarie a servizio del Terminal Ro-Ro.

5. In riferimento alla nuova viabilità portuale Molo VIII – zona via Errera/GVT che si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo della via Errera e Caboto e si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (da/per la città) e di Caboto/Malaspina (da/per l'esterno), si rileva che tale soluzione comporterà un notevole aggravio di traffico sul tronco stradale di via Caboto. Si ritiene che detto asse viario, utilizzato per innestarsi sulla svincolo Caboto/Malaspina, non sia del tutto adeguato sotto il profilo infrastrutturale, è pertanto necessario un suo potenziamento o, in alternativa, prevedere che la nuova viabilità portuale si innesti direttamente sulla GVT.
6. L'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria (rotatoria) con la via Flavia in corrispondenza dell'abitato di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; va privilegiata l'accessibilità del comprensorio dalla zona della Valle delle Noghere e quindi da/per il nuovo tracciato Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la GVT.
7. Quale compensazione per la non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi “OS. 3.6 Tutela dell'aria e dei cambiamenti climatici” e dell'OS 3.5 Tutela del paesaggio” e, in particolare, al fine di mitigare gli impatti in fase di esercizio a breve e lungo periodo relativi alla salute umana ed al degrado della vegetazione si devono prevedere specifici interventi di recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o di altri interventi infrastrutturali comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. Ai fini della approvazione finale da parte della Regione Friuli Venezia Giulia del Piano dovrà essere stipulato un apposito accordo tra le varie Autorità interessate contenente almeno criteri, modalità e tempistiche per la definizione degli interventi. Dovrà essere predisposto un progetto di massima con l'individuazione delle aree potenzialmente interessate dal punto di vista ecologico, la loro destinazione (aree a bosco, aree aperte, piccoli invasi, ecc.) e con la descrizione delle modalità di realizzazione operativa e finanziaria dei vari interventi.