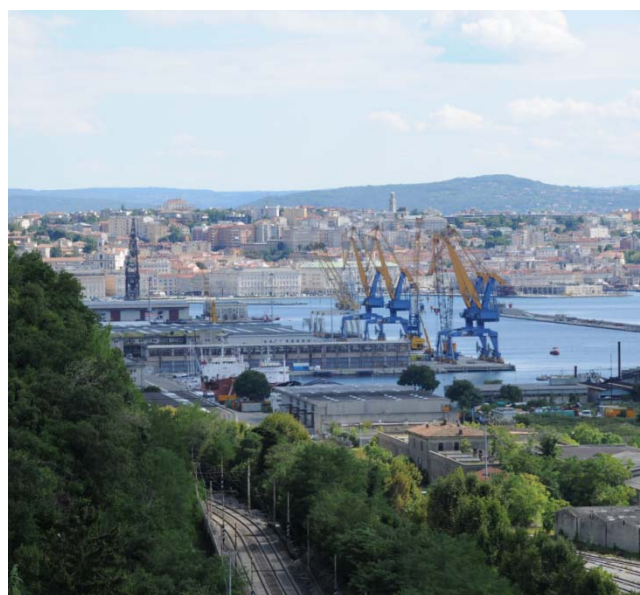




PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

PROGETTISTA:

ACQUATECNO S.R.L.
(capogruppo)
Arch. Vittoria Biego
Ing. Luciano Ortoleva
Arch. Tiziana D'Atria
Dott. Giulio Crestini



RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:

Ing. Eric Marcone
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Porto di Trieste

NOME FILE: *RG_Relazione*

SCALA: ---

TITOLO ELABORATO:

Relazione Generale

ELABORATO:

RG

	10/2018	Adeguamento Tecnico Funzionale	ATI	ATI (capogruppo)	RUP
				0	
Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato

INDICE

1. PREMESSA	1
2. STATO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE PORTUALE	5
3. STATO DEI LUOGHI.....	14
4. MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA.....	23
5. RAGIONI POSTE ALLA BASE DELL'ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF 25	
6. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA	28
7. STIMA ECONOMICA DI MASSIMA DELLE OPERE E LE EVENTUALI FASI DI ATTUAZIONE	35
8. NON CONTRASTO DELLA PROPOSTA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTI	37
9. SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE.....	39

1. PREMESSA

Il presente elaborato costituisce la Relazione Generale dell'Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.) del Piano Regolatore del Porto di Trieste vigente (P.R.P.) - approvato con Delibera della Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia n° 524 del 01.04.2016 - riguardante l'avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste e la variazione delle modalità attuative (introduzione del ricorso al piano attuativo) della trasformazione di "Porto Lido" in un'area ad uso portuale nautico ed urbano in recepimento delle modifiche al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste vigente (P.R.G.C.) introdotte dalla Variante di assestamento di livello comunale anno 2018 approvata con D.C. n. 36 d.d. 27.07.2018.

L'A.T.F. è stato predisposto dall'Acquatecno S.r.l. in attuazione del contratto N. Prot. 1702P del 14.09.2017, secondo quanto indicato nelle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) datate Marzo 2017.

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

La Piattaforma Logistica, situata nella zona centrale del porto di Trieste, consiste in una infrastruttura realizzata a mare (cassa di colmata) che si allunga tra lo Scalo Legami e la Ferriera di Servola. La configurazione originaria di questa opera fu definita nell'ambito del progetto preliminare approvato dal C.I.P.E. nella seduta del 20.12.2004 (CUP C21B3000060001). Tale progetto prevedeva due fronti di accosto, uno rivolto verso nord-ovest, lungo circa 400 m, con profondità di fondale antistante di circa – 12 m s.l.m.m., l'altro rivolto sud-ovest, lungo circa 600 m, con profondità di fondale pari a - 15 m s.l.m.m. ed una superficie dedicata di circa 26 ha. Successivamente, sulla base degli atti predisposti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, lo stesso C.I.P.E. approvò, nella seduta del 29.03.2006, la suddivisione dell'opera in due stralci funzionali: il primo stralcio funzionale riguardante la zona nord dell'opera, quella attigua allo Scalo Legami e il secondo stralcio funzionale riguardante, invece, la parte sud, prossima alla Ferriera di Servola. Il primo stralcio funzionale è in attualmente in corso di realizzazione; l'ampliamento proposto nel presente A.T.F. sarà realizzato ad opera approvata. Il primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica, nel seguito indicata come Piattaforma Logistica, è dotato di un fronte banchina lungo circa 400 m, con profondità di accosto di circa – 12 m s.l.m.m. e di un'area a terra dedicata di circa 75.000 m²; è destinata al traffico commerciale misto. L'A.T.F. ha lo scopo di consentire l'ormeggio presso la Piattaforma Logistica alle unità navali impiegate per il traffico merci cui è destinata la suddetta infrastruttura ad oggi mediamente caratterizzate da un pescaggio di circa 14 m. Il progetto della Piattaforma Logistica approvato ed in fase di costruzione,

in quanto concepito oramai diversi anni fa, prevede un fronte di accosto con profondità di circa – 12 m s.l.m.m.. Essendo le dimensioni medie delle unità navali utilizzate per i traffici merci cui è destinata la Piattaforma Logistica caratterizzate, invece, da una profondità di pescaggio di circa 14 m, è emersa l'esigenza di dotare la Piattaforma Logistica di un accosto con profondità di circa – 15 m s.l.m.m., così come previsto dal P.R.P. vigente. L'A.T.F. pertanto propone l'avanzamento a mare del fronte di accosto della Piattaforma Logistica di 35 m rispetto al filo previsto dal progetto approvato ed in fase di costruzione, in modo da raggiungere la profondità di fondale utile a soddisfare l'esigenza sopra espressa, ossia – 15 m s.l.m.m., così come rappresentata dal P.R.P. La nuova opera consiste in una piattaforma su pali e comporta la produzione di circa 10.000 m³ di sedimenti marini provenienti dalla trivellazione dei pali che, qualora risultanti dalla caratterizzazione inquinati, saranno gestiti, se pericolosi tramite invio in discarica, se non pericolosi, tramite conferimento nella cassa di colmata della Piattaforma Logistica.

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di “Porto Lido” in un'area ad uso portuale nautico ed urbano

La Variante di assestamento 2018 al PRGC di Trieste ha modificato l'art. 80 – Zone L1b – Porto urbano – rive delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano vigente introducendo, per la nuova edificazione e ristrutturazione urbanistica nell'area del “Porto Lido”, il ricorso al Piano attuativo. La suddetta Variante urbanistica comunale ha anche introdotto il limite di 10 m per l'altezza degli edifici in caso di ricorso al piano attuativo.

Posto che il Piano Regolatore Portuale di Trieste (P.R.P.) stabilisce che l'area di “Porto Lido” può essere trasformata unicamente in attuazione del progetto definitivo approvato in sede di Conferenza di Servizi del 13/03/2007 e con successiva determinazione dirigenziale n. 1549 del 04/05/2007, al fine di allineare il P.R.P. al P.R.G.C. così come modificato dalla Variante urbanistica di assestamento 2018, risulta necessario procedere tramite Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.) alla modifica delle N.T.A. del P.R.P., art. 10 – Livello funzionale e art. 20 – Settore 2 – Porto Doganale e rive per la zona funzionale L.U1 – Portuale urbana – nautica da di porto - “Porto Lido”. In particolare, occorre introdurre il ricorso al Piano attuativo quale strumento di trasformazione dell'area di “Porto Lido”, una famiglia di funzioni ammissibili per la funzione caratterizzante Portuale urbana - nautica da diporto e precisare che l'altezza massima degli edifici previsti dal piano attuativo non potrà superare 10 m.

L'esigenza di allineare il PRP al PRGC così come modificato dalla recente Variante urbanistica tiene anche conto di quanto nel seguito:

- la Variante al PRGC di assestamento è vigente e contiene l'intesa tra il Comune di Trieste e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (nel seguito A.d.S.P.), sottoscritta a Trieste nel luglio 2018 (Allegato 2 dei documenti costituenti);

- il P.R.P., relativamente la porto storico, per i Settori I-Terrapieno di Barcola -Bovedo e Porto Franco Vecchio, al Settore II – Porto Doganale e Rive e Settore VI – Litorale di Muggia, tenuto conto dello stretto legame intercorrente tra porto e città, ha inteso di recepire gli strumenti di pianificazione comunale vigenti.

La presente relazione chiarisce che le variazioni proposte nell’A.T.F.

- relativamente alla Piattaforma Logistica, rispettano gli obiettivi di sviluppo del porto prefissati dal PRP, adeguando l’infrastruttura alle mutate esigenze di sviluppo del traffico portuale che impiega vettori marittimi di dimensioni crescenti, e non variano in maniera sostanziale l’assetto strategico del porto approvato;
- per quanto concerne Porto Lido si tratta invece della variazione delle modalità attuative della trasformazione di “Porto Lido” in un’area ad uso portuale nautico ed urbano in recepimento delle indicazioni della Variante di assestamento 2018 al P.G.G.C. Comunale;
- sono caratterizzate da profili di fattibilità tecnica (inclusi quelli di sicurezza della navigazione) – Piattaforma Logistica - e di non rilevanza ambientale – Piattaforma Logistica e Porto Lido - in quanto le opere previste non modificano gli impatti già valutati in sede di procedura V.I.A. integrata V.A.S., conclusasi con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e per le Attività Culturali n° 173/2015 di compatibilità ambientale recante alcune prescrizioni.

Per la verifica dei profili di non rilevanza ambientale si rimanda allo Studio Preliminare Ambientale (S.P.A) che è parte della documentazione che costituisce l’A.T.F.

La presente relazione riferisce:

- sullo stato della pianificazione vigente;
- sullo stato dei luoghi;
- sulle motivazioni della proposta;
- sulla descrizione della proposta;
- sulle motivazioni poste alla base dell’attribuzione della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale”;
- sul “non contrasto” della proposta con gli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti;
- sulla sicurezza della navigazione;
- sui contenuti degli elaborati redatti a corredo della proposta.

Il presente A.T.F. è costituito dai seguenti elaborati:

SIGLA	TITOLO	SCALA
RG	Relazione Generale	-
SPA	Studio Preliminare Ambientale	-
Elaborati Grafici		
EG.01	Planimetria del P.R.P. vigente – Azzonamento funzionale, Assetto di Piano	-
EG.01a	Planimetria del P.R.P. vigente – Azzonamento funzionale, Assetto di Piano– Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola	1:5.000
EG.01b	Planimetria del P.R.P. vigente - Opere di Piano Assetto di Piano – Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola	1:5000
EG.02	Planimetria stato dei luoghi con correlata documentazione fotografica	1:5.000
EG.03a	Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con il PRP vigente – Azzonamento funzionale, Assetto di Piano– Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola	1:5.000
EG.03b	Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con il PRP vigente – Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola	1:5000
EG.04	Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con lo stato dei luoghi	1:5.000
EG 05	Proposta. Planimetria e sezione tipo	

2. STATO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE PORTUALE

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

Il P.R.P. vigente sul quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, si è espresso con Decreto del Ministro dell'Ambiente n° 173/2015 di compatibilità ambientale recante delle prescrizioni, è stato approvato Delibera della Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia n° 524 del 01.04.2016.

In merito alle intese con i Comuni di Trieste e Muggia si riportano:

- Comune di Trieste, nota prot gen n. 2014-0130255;
- Comune di Muggia, nota prot. gen n. 0006663/A del 03.07.2014.

Il P.R.P. vigente, in continuità con la versione originaria di Piano, ha delineato le prospettive di sviluppo di lungo periodo dell'infrastruttura che consistono nella conferma, per la parte più antica di esso, o porto storico, del ruolo di affaccio sul mare della città di Trieste, per la parte operativa, o porto operativo, del ruolo di HUB dell'Alto Adriatico.

L'assetto infrastrutturale del Porto di Trieste e la relativa articolazione in zone omogenee sotto il profilo funzionale sono stati definiti sulla base della previsione di crescita della domanda del traffico marittimo, secondo cui, nel lungo periodo, il Porto di Trieste potrà movimentare merci per circa 93,3 milioni di tonnellate a fronte di 61.955.405 milioni di tonnellate al 31/12/2017 (compreso il traffico di petrolio grezzo). La suddetta crescita riguarderà prevalentemente il traffico contenitori e Ro-Ro.

L'assetto infrastrutturale e funzionale del Porto di Trieste – ambito portuale “L” - nel lungo periodo è di seguito brevemente descritto:

- SETTORE 1 - PORTO FRANCO VECCHIO trasformato secondo quanto previsto 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 recepita dal Piano;
- SETTORE 2 - PORTO DOGANALE E RIVE, destinato alla funzione portuale passeggeri – crociere ed alla funzione urbana per il quale valgono le previsioni del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste adottato con Deliberazione Consiliare n. 15 del 16/04/2014;
- SETTORE 3 – RIVA TRAIANA E PORTO FRANCO NUOVO, costituito, nella sostanza, dall'Unione dei Moli V e VI e dal Molo VII allungato, destinato alla funzione portuale commerciale;
- SETTORE 4 – ARSENALE SAN MARCO, SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA, MOLO VIII E AREA DELLA FERRIERA DI SERVOLA, costituito dalle citate opere di cui la Piattaforma Logistica ed il Molo VII costituiscono opere di nuova realizzazione;

- SETTORE 5 – PUNTO FRANCO OLI MINERALI, CANALE INDUSTRIALE E VALLE DELLE NOGHERE, comprendente i terminali SIOT e DCT nella loro attuale configurazione, l'area ex-Esso ed il Canale Industriale con le rive interamente banchinate ed il fondale approfondito alla quota – 12,00 m s.l.m.m., nonché il nuovo Terminal Ro-Ro Noghere, di nuova realizzazione;
- SETTORE 6 – LITORALE DI MUGGIA che potrà essere modificato secondo quanto previsto dalla Variante urbanistica n.31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia adottata con Deliberazione Consiliare n. 33 del 30/06/2014, recepita dal Piano.

Relativamente alle relazioni porto – città, occorre sottolineare che per i Settori 1 e 2, costituenti il porto storico di Trieste, e 6, il litorale di Muggia, permeabili alla città e da tempo destinati ad attività urbane e/o portuali compatibili con quelle urbane, il Piano, nell'ottica di favorire l'integrazione porto-città, recepisce integralmente le previsioni degli strumenti urbanistici comunali. Per i restanti Settori 3, 4 e 5, costituenti il porto operativo, non permeabili alla città per ragioni di operatività e sicurezza interne, il Piano stabilisce, invece, modalità e condizioni di rispettosa coesistenza tra l'infrastruttura e la città.

Il Piano, infine, conferma la previsione di infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie già contemplata nella versione originaria del Piano, con particolare riferimento al collegamento tra il Settore 1 - Porto Franco Vecchio e il Settore 3 Porto Franco Nuovo, il fascio ferroviario presso la Piattaforma Logistica al servizio del nuovo Molo VIII, il nuovo collegamento stradale al Molo VIII e la viabilità di accesso da Est e da Sud (emergenza) al Terminal Ro-Ro di Noghere.

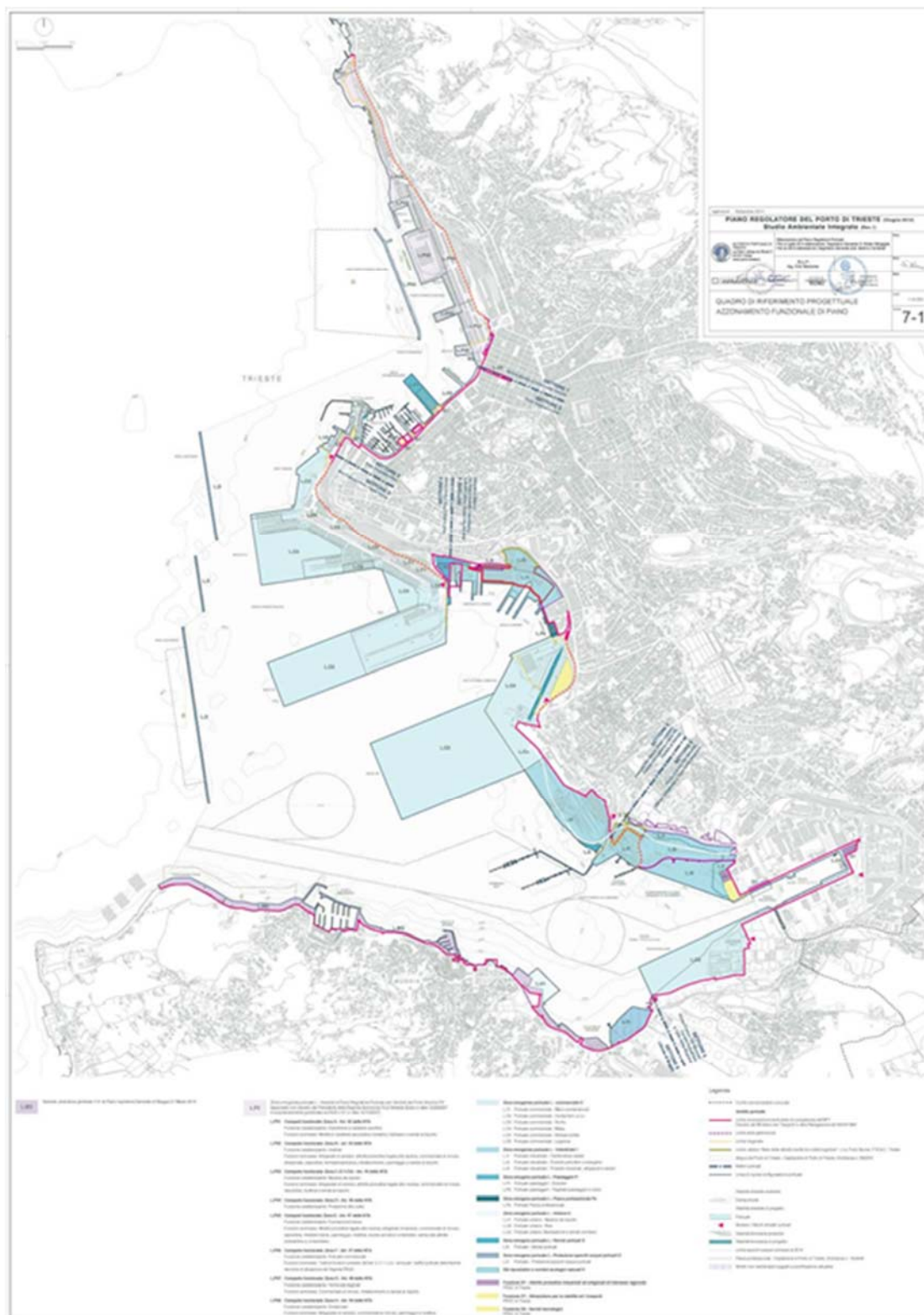


Figura 1. Azionamento funzionale di Piano (2030)

Il Piano Regolatore Portuale individua due scenari di riferimento (fasi attuative) relativi alla realizzazione del complesso delle opere previste: lo scenario di breve periodo e quello di lungo periodo. L'assetto funzionale del Porto nella configurazione di breve periodo prevede, nella sostanza, il potenziamento della funzione commerciale. Le opere di breve periodo, rispondenti ad esigenze di immediata utilità e priorità, sono:

- Molo VII - prolungamento parziale;
- Molo V - prolungamento;
- Molo VI - prolungamento;
- Molo Bersaglieri - prolungamento e ampliamento della stazione marittima;
- Molo VI-Molo VII – banchinamento (cassa colmata D);
- Canale industriale - dragaggio;
- Canale industriale - ampliamento delle banchine;
- Terminal Ro-Ro Noghere - dragaggio del canale di accesso;
- Terminal Ro-Ro Noghere - banchinamento parziale.

Le opere da realizzarsi nel lungo periodo, che completano l'assetto di Piano, sono:

- Molo V-Molo VI – banchinamento (cassa colmata C);
- Molo VII - completamento;
- Terminal Ro-Ro Noghere (area ex Aquila) - demolizione del pontile Silone;
- Terminal Ro-Ro Noghere (area ex Aquila) - completamento del banchinamento (cassa colmata E);
- Terminal Ro-Ro Noghere (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT attraverso Via Flavia e Via Malaspina;
- Terminal Ro-Ro Noghere (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con la Lacotisce-Rabuiese;
- Centro Operativo Servizi;
- Arsenale San Marco;
- Molo VIII;
- Molo VIII - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT.

Occorre sottolineare che ai fini della valutazione degli impatti in fase di cantiere si è assunto, in maniera cautelativa, che le opere ricadenti in ciascuno scenario fossero realizzate contemporaneamente. Le immagini che seguono illustrano gli scenari sopradescritti.

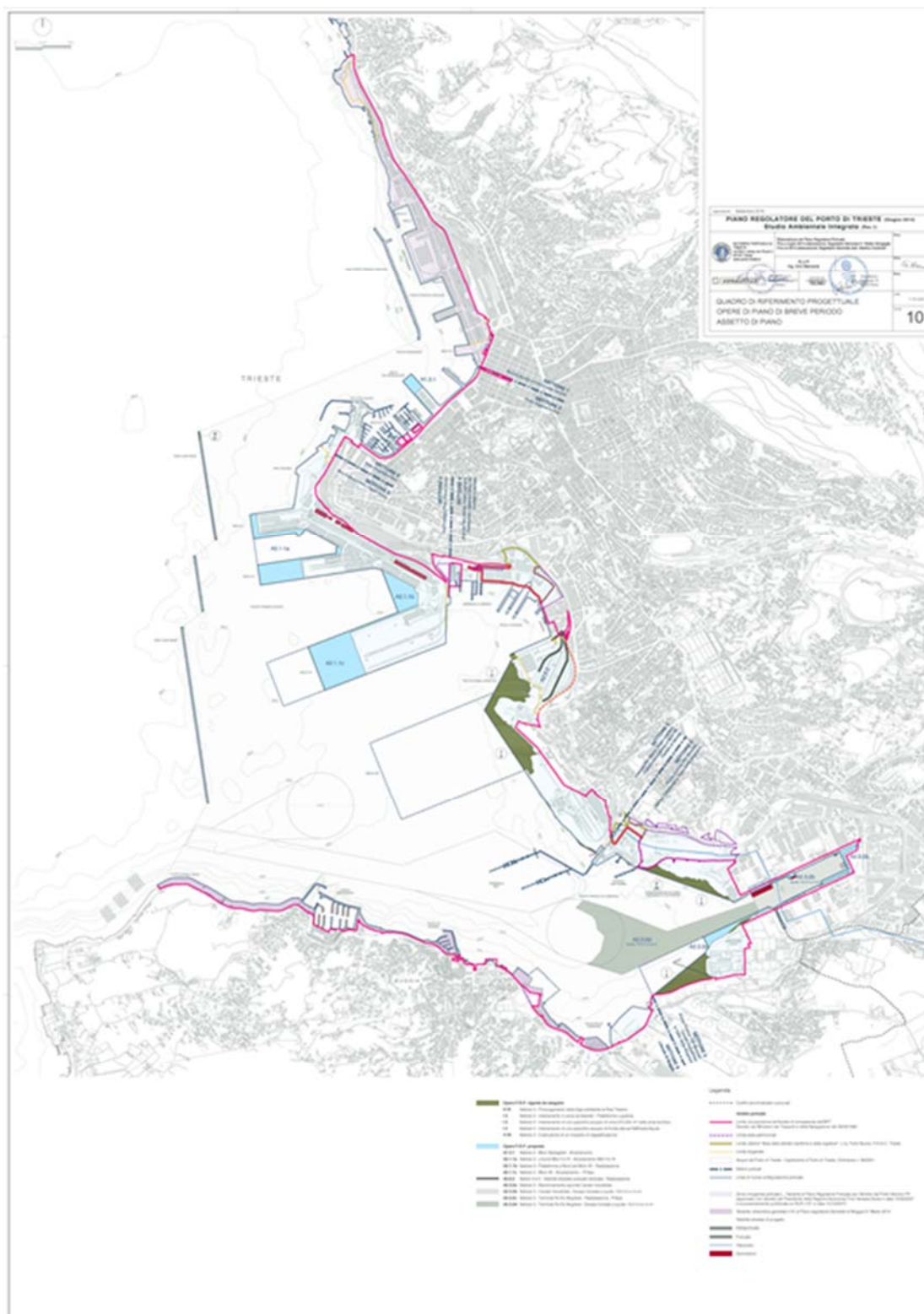


Figura 2. Opere di Piano di Breve periodo

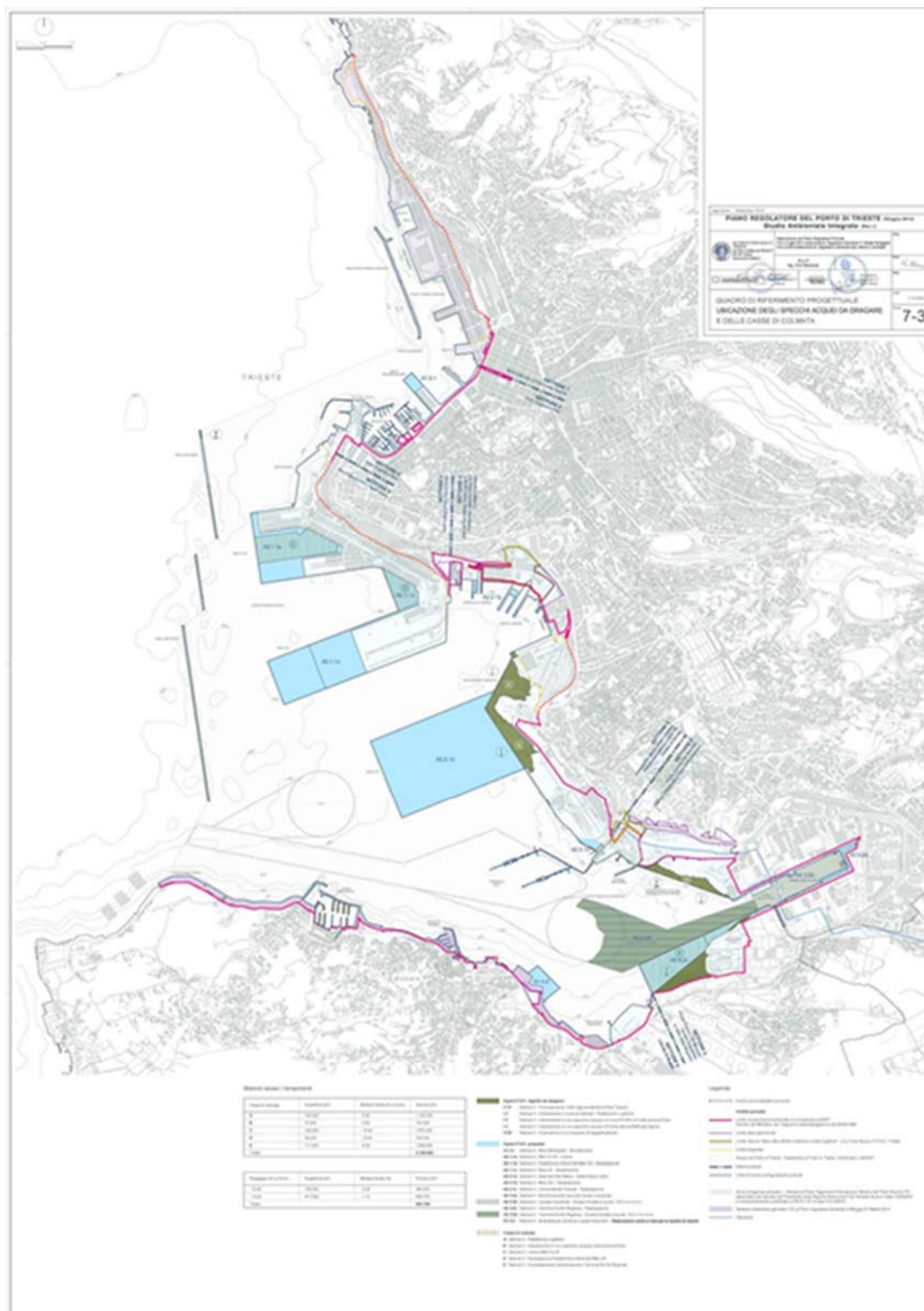


Figura 3. Opere di Piano di Lungo periodo

Come anticipato in premessa, il presente A.T.F. propone l'avanzamento a mare del fronte di accosto della Piattaforma Logistica di 35 m rispetto al filo previsto dal progetto approvato ed in corso di

esecuzione al fine di raggiungere la profondità di – 15 m s.l.m.m. necessaria a consentire l'ormeggio alle unità navali impiegate per il traffico merci cui è destinata la suddetta infrastruttura caratterizzate da un pescaggio di circa 14 m.

Nell'ambito del P.R.P., la Piattaforma Logistica ricade nel SETTORE 4 – ARSENALE SAN MARCO, SCALO LEGNAMI, PIATTAFORMA LOGISTICA, MOLO VIII E AREA DELLA FERRIERA DI SERVOLA.

Per essa il P.R.P. prevede:

Livello funzionale:

“Piattaforma Logistica, lunghezza: 360,00 m, profondità all'accosto: - 15,00 m s.l.m.m.

(...)

TIPOLOGIE DI NAVE ALL'ACCOSTO

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.”

Livello localizzativo

“...L.C4 – PORTUALE COMMERCIALE – MISTA... 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”.

Come meglio spiegato nel seguito, rispetto a quanto previsto dal P.R.P. vigente, dunque, l'A.T.F. della Piattaforma Logistica, pertanto:

- non varia in maniera sostanziale l'assetto infrastrutturale, la configurazione fisica, proposta dal P.R.P. vigente, spostando verso mare di 35 m il fronte di banchina previsto, senza che ciò interferisca negativamente sulle ulteriori opere previste dal P.R.P. o sulla sicurezza alla navigazione;
- non modifica l'assetto funzionale previsto dal P.R.P. vigente rimanendo la Piattaforma Logistica destinata al traffico commerciale misto.

A quanto sopra si aggiunga che le Norme Attuative del PRP all'art.5, comma 4 specificano che“...Non costituiscono variante al Piano Regolatore Portuale, le variazioni quantitative e localizzative delle indicazioni riferite agli ambiti di cui all'art. 11, finalizzate a conseguire una miglior funzionalità degli assetti di Piano, che sono soggette all'approvazione del Comitato Portuale. Inoltre, supportati da adeguata documentazione tecnica, non costituiscono variante gli interventi di adeguamento tecnico-funzionale delle opere portuali esistenti o previste dal Piano, relazionate allo specificarsi delle

progettazioni definitive ed esecutive, oppure a seguito dell'ulteriore definizione delle esigenze operative portuali...". Il caso in esame rientra nella fattispecie dell'adeguamento tecnico-funzionale così come definito dal suddetto art. 5, comma 4 delle N.T.A. del P.R.P. vigente, in quanto rappresenta la risposta tecnica ad esigenze operative portuali manifestatesi successivamente all'approvazione del P.R.P. vigente.

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di "Porto Lido" in un'area ad uso portuale nautico ed urbano

L'area di "Porto Lido" è disciplinata dal P.R.P. tramite le NTA che all'art. 10 – Livello funzionale, introducono la destinazione funzionale caratterizzante L.U1 – Portuale urbana – nautica da diporto e all'art. 20 - Settore 2 – Porto Doganale e Rive che stabilisce le condizioni delle trasformazioni previste, come riportato nel seguito.

Al livello strutturale, gli obiettivi di sviluppo di lungo periodo del Settore 2 – Porto Doganale e Rive e, dunque, dell'area di "Porto Lido" in esso ricompresa, consistono in:

Obiettivo generale

- Recupero del rapporto porto-città

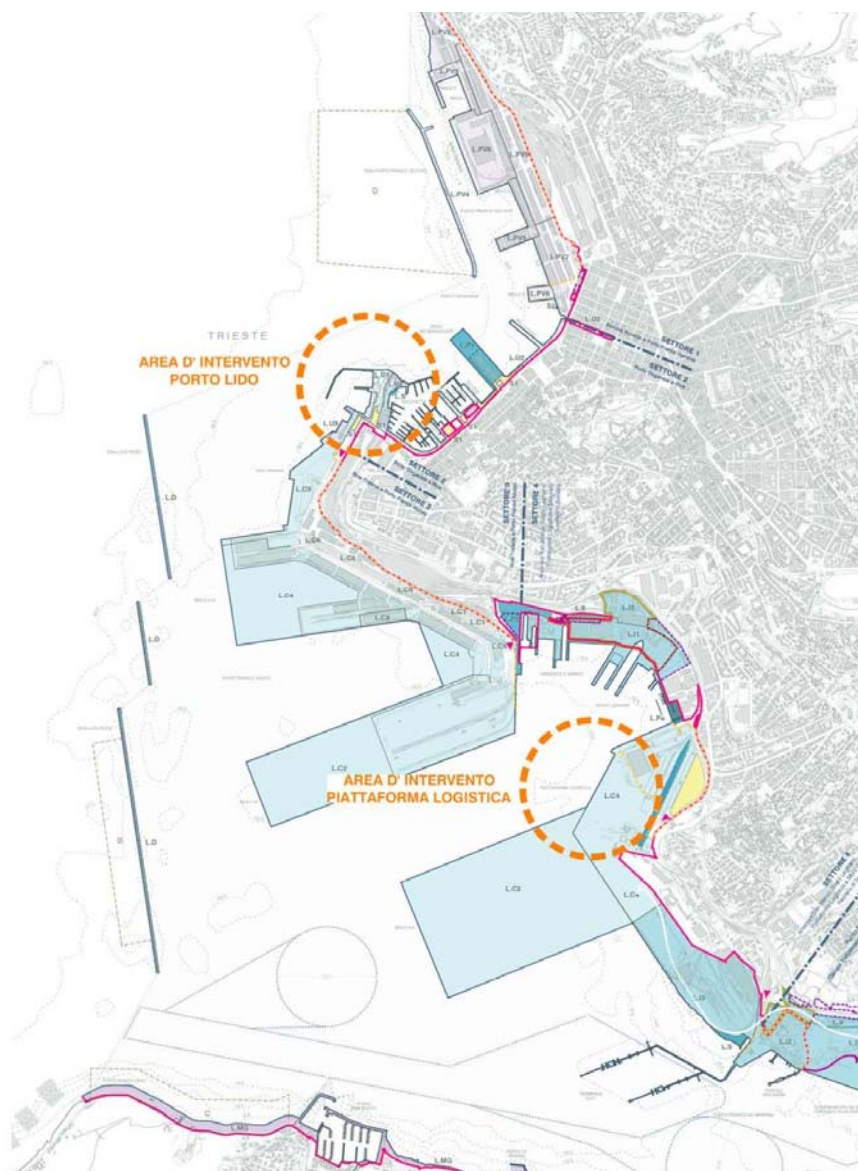
Obiettivo specifico

- Promozione della fruizione urbana del fronte mare consolidando il processo in atti di conversione delle funzioni portuali e a portuali compatibili con quella urbana e/o alla funzione urbana stessa – Recepimento delle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste

A livello funzionale l'area di "Porto Lido" coincide con la zona omogenea L.U1 – Portuale – Nautica da diporto per la quale è scritto che:

"Tale zona omogenea, situata nell'estremità Nord-occidentale del Molo Fratelli Bandiera, misura complessivamente 22.325 m². Con riferimento alle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, Zone L1b-Porto urbano-rive, essa è destinata alla realizzazione di un porto turistico denominato "Porto Lido" in conformità con il progetto definitivo approvato in sede di Conferenza di Servizi il 13/03/2007 e con successiva determinazione dirigenziale n. 1549 d.d. 04/05/2007".

La funzione L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto è funzione caratterizzante per la quale l'art. 10 delle N.T.A. recita che *"Relativa alle zone di demanio marittimo in cui sono svolte attività portuali che rivestono un prevalente significato urbano"*.



- Zona omogenea portuale L - commerciale C**
- LC1 Portuale commerciale - Merci convenzionali
 - LC2 Portuale commerciale - Contenitori Lo-Lo
 - LC3 Portuale commerciale - Ro-Ro
 - LC4 Portuale commerciale - Mista
 - LC5 Portuale commerciale - Rinfuse solide
 - LC6 Portuale commerciale - Logistica
- Zona omogenea portuale L - Urbana U**
- LU1 Portuale urbana - Nautica da diporto
 - LU2 Portuale urbana - Rive
 - LU3 Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi

Figura 4. Stralcio P.R.P. vigente – Azzonamento funzionale – Assetto di Piano. Localizzazione area di interesse A.T.F.

3. STATO DEI LUOGHI

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

L'area di interesse è attualmente oggetto dai lavori di costruzione della Piattaforma Logistica. Poiché l'A.T.F. propone l'avanzamento a mare di 35 m del fronte di accosto della Piattaforma Logistica così come approvato ed in corso di realizzazione, si è assunto che lo stato di fatto coincida con l'opera a conclusione dei lavori di costruzione.

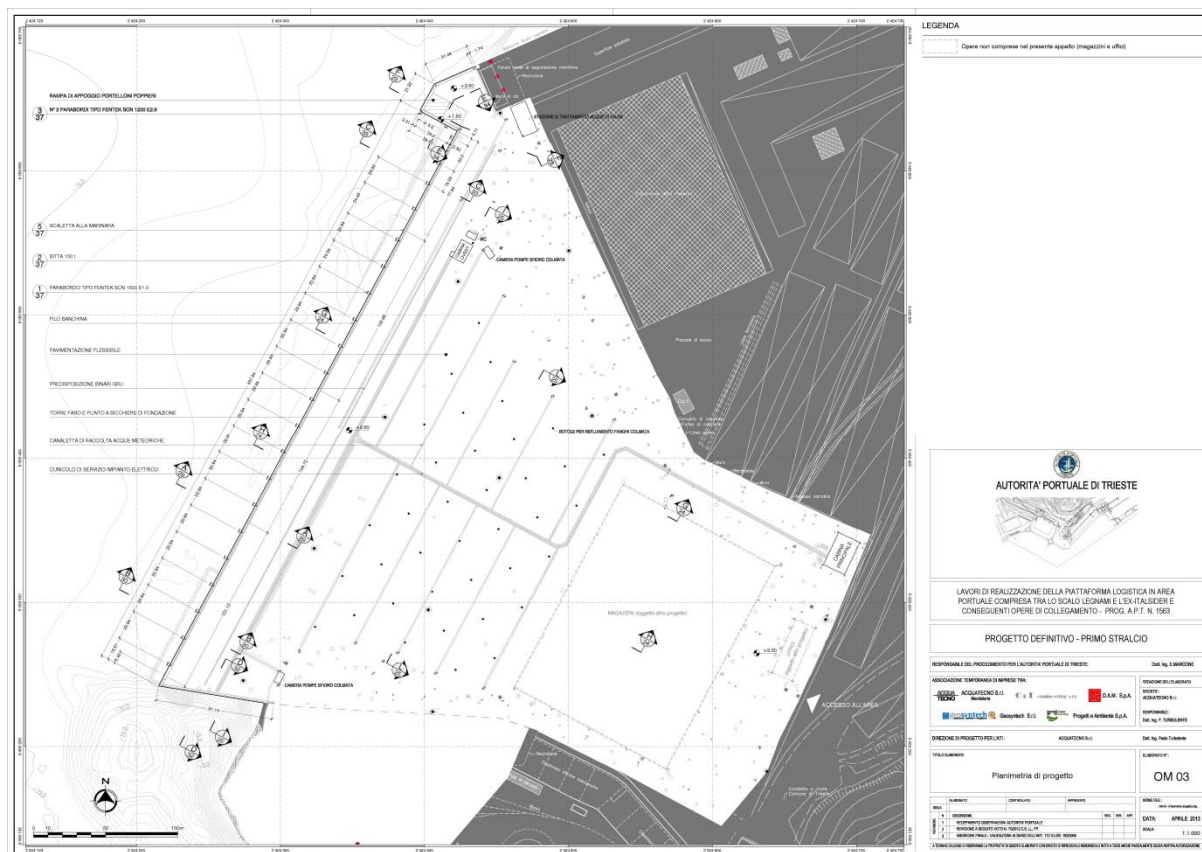


Figura 5. Progetto definitivo – Primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

Il 30.04.2013 l'Autorità Portuale di Trieste, conclusa la progettazione definitiva dell'opera e a seguito della pubblicazione del bando europeo del 20.08.2012, invitava le aziende potenzialmente concorrenti a presentare offerta per la progettazione esecutiva, la costruzione e la gestione (per un periodo di massimo di 30 anni) delle opere afferenti al Primo Stralcio della Piattaforma Logistica. La gara per l'affidamento della concessione, strutturata in conformità agli artt. 143 e ss. del D.Lgs. n.163/2006 e ss.mm.ii. (cfr. CPV 45241000; CIG 4499173303; CUP C21B03000060001), veniva esperita secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (art. 83 . del D.Lgs. n.163/2006 e ss.mm.ii.).

A seguito di tale procedura e dopo una serie di ricorsi il Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da ICOP, COSMO, Parisi, Interporto di Bologna è stato dichiarato assegnatario della gara; Studio Altieri e ALPE sono i progettisti incaricati della redazione del progetto esecutivo.

In data 01.09.2014, veniva sottoscritto tra l'Autorità Portuale di Trieste e l'R.T.I. composto da I.CO.P. S.p.A., COSMO AMBIENTE S.r.l., FRANCESCO PARISI CASA DI SPEDIZIONI S.p.A., INTERPORTO BOLOGNA S.p.A., il contratto di Concessione del 1° Stralcio della Piattaforma Logistica di Trieste e in data 08.11.2015, con verbale di consegna parziale dei lavori, veniva avviata la costruzione dell'opera.

Il progetto esecutivo della Piattaforma Logistica Primo stralcio, nel progetto predisposto da Studio Altieri e ALPE quali progettisti incaricati ed approvato dal MATTM con nota prot. 19304/STA del 27.11.2015, si sviluppa su una superficie complessiva di circa 122.893 m², di cui quasi la metà di aree recuperate al mare, e presenta:

- Un fronte di accosto, posto a + 3.10 m s.l.m.m., di lunghezza pari a circa 431 m. Le profondità del fondale marino prospiciente il citato fronte di accosto variano tra i -10 e i -13 m s.l.m.m..
- Un attracco Ro – Ro fisso (possibile allestimento di un secondo attracco mobile grazie al fissaggio di un pontile galleggiante).
- L'area in concessione interamente dedicata alle funzioni portuali operative della piattaforma (cioè al transito e al deposito di mezzi, materiali, treni e contenitori), ad eccezione di circa 2.600 m² dell'area che comprende il varco in ingresso, gli uffici e alla cabina elettrica e circa 800 m² dedicati agli impianti TAC, TAF e biofiltro e circa 180 m² dedicati alla fossa di refluentamento dei materiali in colmata.
- Una superficie di circa 74.350 m² di banchina pensile realizzata su pali e piastre compresi, comprendente anche i 3.050 m² di superficie corrispondente allo sporgente ro-ro esterno al perimetro della cassa di colmata.
- Una cassa di colmata al di sotto della banchina pensile con capacità superiore a circa 500'000 m³. Di questi circa 80.000 m³ sono utilizzati in fase di costruzione, per la collocazione dei materiali compatibili provenienti dalla trivellazione dei pali e dei dragaggi tecnici funzionali alla costruzione delle opere e dei vari salpamenti.

Lo stesso progetto prevede lo svolgimento delle opere e delle attività di seguito elencate:

1. Bonifica dagli ordigni bellici.
2. Verifiche analitiche dei terreni, delle demolizioni e dei materiali di dragaggio oggetto di intervento.
3. Bonifica ambientale dei fondali marini ricadenti nell'area di intervento.
4. Bonifica ambientale delle aree a terra.

5. Diaframma plastico con tecnica CSM (circa 990m di sviluppo in pianta), realizzato perimetralmente all'area di intervento e connesso ai palancolati sul fronte a mare; il diaframma si estende in effetti verso la ferriera, anche oltre l'area in concessione per predisporre la continuità con le opere di stralcio successivo al primo.
6. Trincea per il drenaggio delle acque di falda nel fronte trasmissivo a monte idrogeologico del diaframma plastico; la trincea si completa con le pompe per il convogliamento delle acque all'impianto di trattamento dedicato.
7. Impianto di trattamento delle acque di falda captate (TAF).
8. Demolizione delle strutture e dei fabbricati esistenti.
9. Regolarizzazione del piano di campagna compreso fra il perimetro dell'area in concessione e quello della cassa di colmata a quota +2.15m s.m.m..
10. Deviazione e tombamento del torrente Baiamonti e dello scarico a mare di emergenza dell'impianto di depurazione AcegasAPS-AMGA (con previsione di essere ammodernato al momento in cui si scrive). Il nuovo Baiamonti è costituito da elementi scatolari prefabbricati.
11. Completamento del banchinamento e del dente Ro-Ro al di sopra di una superficie attualmente marina di circa 8 ha complessivi; sono previste opere a giorno e palancolati metallici combinati (king piles Ø1626, sp. 18mm con interposte AZ 17-700) sul fronte marino di compressivi 431m rettilinei.
12. Tutta l'area funzionale della piattaforma soprastante lo specchio liquido della colmata è un impalcato pensile su travi e pannelli prefabbricati e precompressi con getto superiore strutturale integrativo nella porzione in pianta dedicata alla cassa di colmata; il tutto è appoggiato su pali Ø1270 su maglia 10m×10m; la fondazione sul perimetro è su pali di diametro Ø1100, sempre in calcestruzzo armato trivellati in opera. L'impalcato include la fascia di raccordo con la terraferma, le opere di collegamento ai cassoni esistenti e alle strutture di banchina a giorno.
13. Chiusura delle opere di confinamento della cassa di colmata a sud dell'area di intervento costituite da una parete di palancole in acciaio combinate con king piles e non combinate.
14. Impermeabilizzazione del tratto di banchina corrispondente ai 13 cassoni mediante palancole infisse e getto in c.a. di collegamento fra la sommità delle palancole e il piede dei cassoni.
15. Sigillatura delle intercapedini fra cassoni contigui esistenti e col palancolato combinato posto sulla prosecuzione dei cassoni a nord e a sud mediante doppio ordine di micro-pali iniettati all'interno di calza in geotessile.
16. Impianto di trattamento delle acque di colmata (TAC).
17. Messa in funzione della cassa di colmata caratterizzata da una capienza dell'ordine di 500'000 m³; sono incluse le opere idrauliche (pompe da torbido, tubazioni, raccorderie e saracinesche) per il

refluimento controllato dei materiali in colmata; oltre a ciò sono anche previste le botole Ø600mm su maglia 40m×40m per il versamento dei materiali in colmata.

18. Impianto di aspirazione dell'aria compresa fra la sommità della colmata e l'intradosso dell'implacato e deodorizzazione in biofiltro.
19. Passerella sottoservizi ispezionabile sul perimetro della cassa di colmata per alloggiare cavi e collettori idraulici; la passerella diventa cunicolo in c.a. entro terra nel collegamento fra la cabina elettrica principale e la cassa di colmata.
20. Collettori delle acque meteoriche sul perimetro della cassa di colmata (affiancato al nuovo Baiamonti sul tratto a nord).
21. Impianto antincendio.
22. Piazzali con pavimentazioni in c.a.p. e relative infrastrutturazioni e predisposizioni.
23. Compatibilità con le opere ferroviarie (4 tronchini ferroviari tutti di lunghezza maggiore di 320m in rettilineo) e attrezzaggio di quelle viarie nell'ambito dell'area in concessione.
24. Pesa con sistema di lettura targhe e remotizzata.
25. Arredi di banchina lungo i fronti di accosto.
26. Uffici e cabina di controllo mezzi e documenti al varco di ingresso/ uscita.
27. Rete di smaltimento acque piovane e sistema di trattamento delle acque di prima e di secondo pioggia; scarico a mare delle acque meteoriche trattate e di quelle sfiorate di "terza pioggia".
28. Impianto idrico per l'approvvigionamento di acqua in piattaforma.
29. Vasca dedicata all'accoglimento di automezzi o contenitori con spanti pericolosi (vasca di colaggio).
30. Impianti elettrici, di illuminazione e predisposizioni.
31. Impianti speciali e relative predisposizioni.

Ad ultimazione dei lavori, prevista per il mese di marzo dell'anno 2019, il fronte banchina sarà così costituito:

- opere a giorno su pali, per circa 70 m;
- banchina pensile su parete combinata, per 50 m c.a.;
- banchina pensile su 13 cassoni cellulari chiusi precedentemente posizionati, per circa 272 m;
- banchina su parete combinata, per i rimanenti 75 m circa.

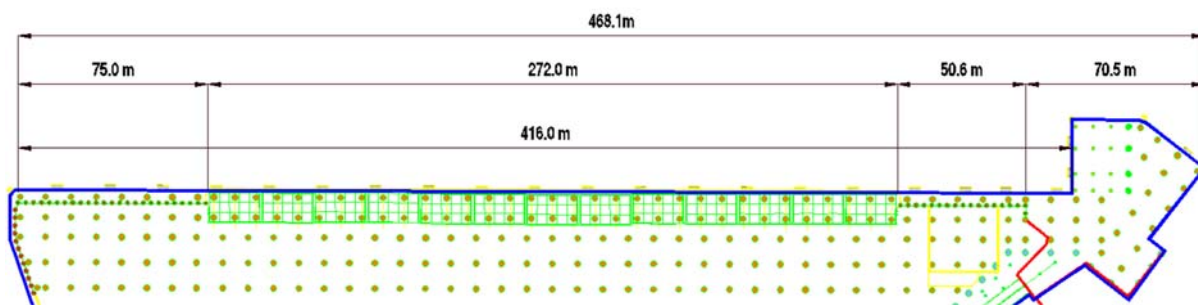


Figura 6. Fronte nuova banchina e lunghezze caratteristiche; il nord è a destra; in colore blu è identificato il filo delle opere a mare; nella porzione centrale sono visibili i 13 cassoni esistenti

Alla data di stesura del presente documento, lavori contabilizzati ammontano a 79'100'080,73 € e sono pari al 61,30% del totale. (cfr. Figura 2 - Figura 4).



Figura 7. Esecuzione di diaframma plastico mediante l'utilizzo della tecnica CSM



Figura 8. Esecuzione di pali trivellati – Posa in opera di armatura metallica

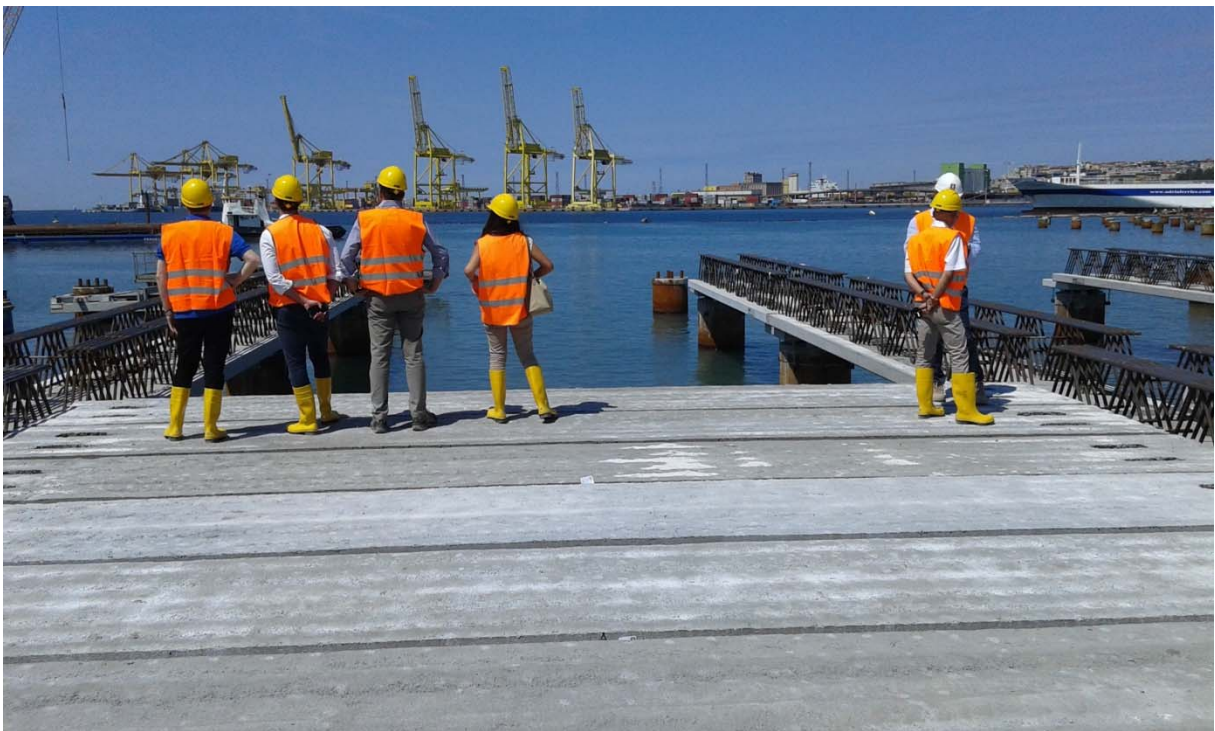


Figura 9. Realizzazione impalcato mediante elementi prefabbricati in c.a. e successivo getto in opera di solidarizzazione

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di “Porto Lido” in un’area ad uso portuale nautico ed urbano

L’area di Porto Lido, situata nell’estremità meridionale delle Rive di Trieste, tra la zona della Lanterna ad est e il Bagno Ausonia ad sud, ad oggi comprende una bacino protetto da una diga di sopraflutto, delimitato a sud da un molo, e una vasta area a tergo. La superficie a terra, che si incunea a sud, misura circa 22.325 m². La diga, spezzata, ha andamento est-ovest, è articolata in tre tratti mentre il molo è posto in direzione est-ovest. Si tratta di un ex cantiere navale, non più funzionante. A meno dell’utilizzo delle opere marittime per ormeggi non stanziali di unità navali di vario tipo, l’area è in disuso.



Figura 10. Porto Lido - Inquadramento

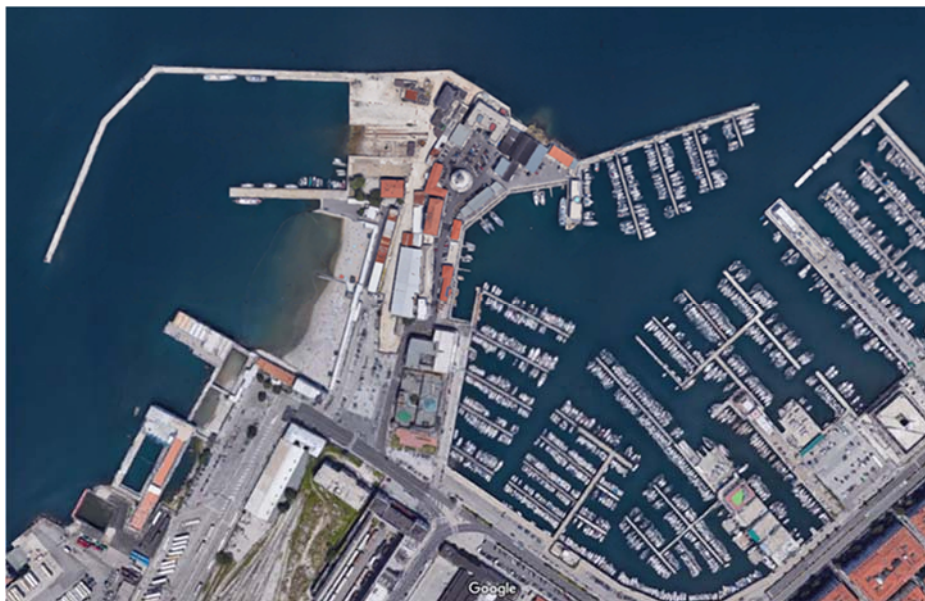


Figura 11. Porto Lido – Vista dall'alto

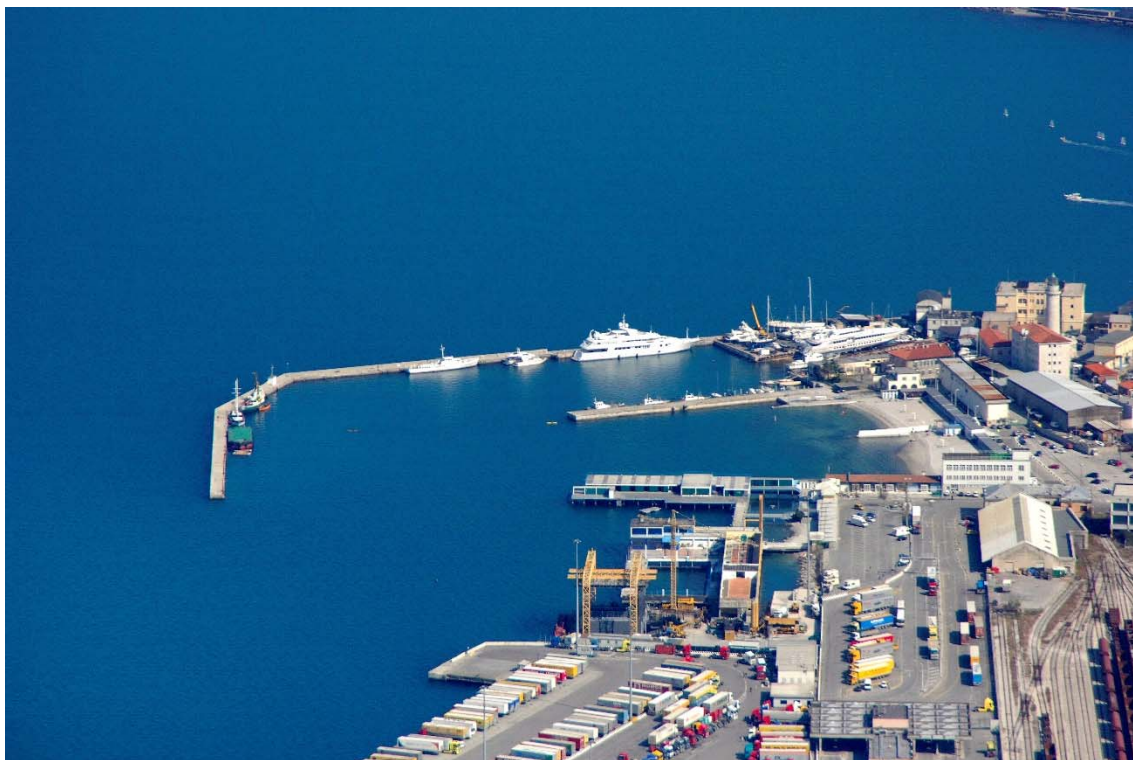


Figura 12. Porto Lido – Vista da sud

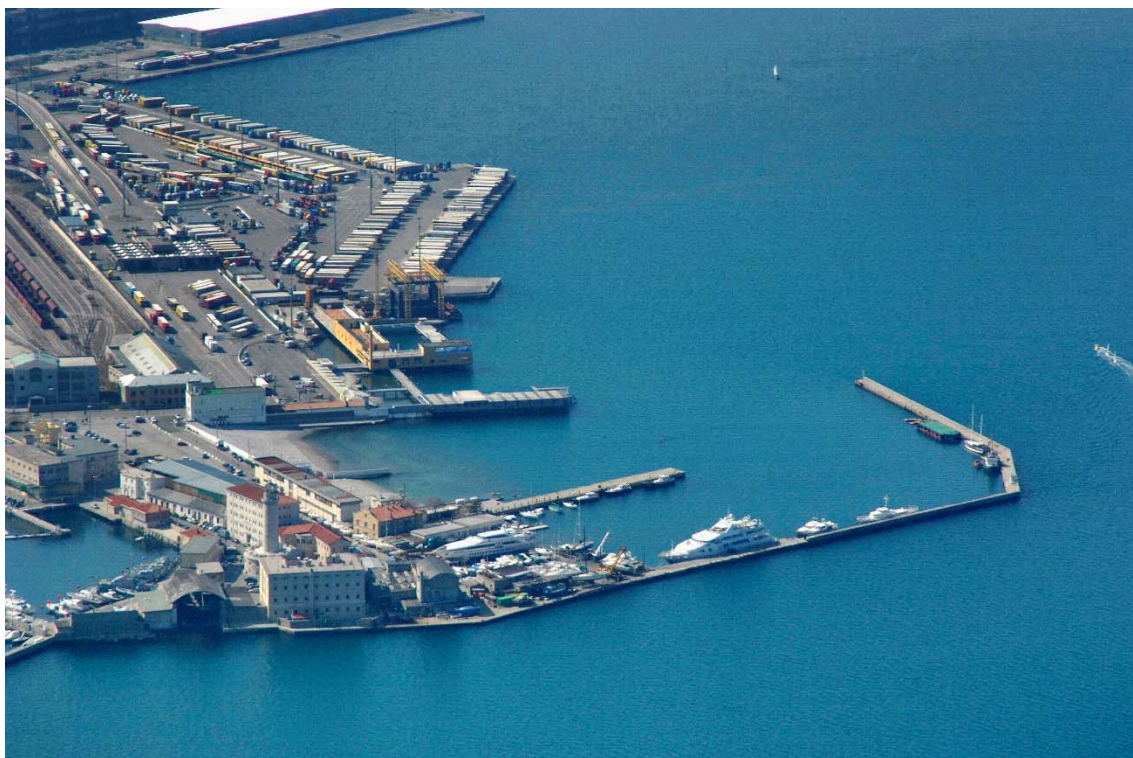


Figura 13. Porto Lido – Vista da nord

4. MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

Come anticipato in premessa, il presente A.T.F. propone l'avanzamento a mare del fronte di accosto della Piattaforma Logistica di 35 m rispetto al filo previsto dal P.R.P. e dal progetto approvato ed in corso di esecuzione al fine di raggiungere la profondità di – 15 m s.l.m.m. necessaria a consentire l'ormeggio alle unità navali impiegate per il traffico merci cui è destinata la suddetta infrastruttura.

Poiché il progetto della Piattaforma Logistica è stato concepito ormai diversi anni fa (2004), la nuova infrastruttura portuale, al termine dei lavori di costruzione in corso, sarà caratterizzata da una profondità di accosto inadeguata ad accogliere le unità navali attualmente impiegate per il traffico commerciale misto previsto per l'area: la profondità di banchina sarà posta alla quota di – 12 m s.l.m.m. a fronte di un pescaggio delle unità navali da ormeggiare di circa 14 m.

Come è noto, le attuali dimensioni medie di questi vettori marittimi sono notevolmente cresciute nel corso dell'ultimo decennio quale risposta ottimale all'esigenza pressante e costante di contenimento del costo dei trasporti marittimi.

Quanto sopra riportato risulta in linea con le strategie di sviluppo dei terminalisti operanti nel porto di Trieste tese ad intercettare i traffici delle maggiori compagnie che operano nel settore dei trasporti merci il cui grande interesse per lo scalo di Trieste è dato anche dalla presenza di un efficace ed efficiente collegamento ferroviario con l'Europa centrale e orientale. Si rileva infatti che nel solo 2016 i volumi trasportati sui treni per Austria, Slovacchia, Repubblica Ceca, Germania e Ungheria sono aumentati complessivamente del 60%.

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di “Porto Lido” in un'area ad uso portuale nautico ed urbano

Come anticipato in premessa, la proposta di A.T.F. deriva dall'esigenza di allineare il P.R.P. al P.R.G.C. così come modificato dalla Variante urbanistica di assestamento 2018 relativamente alle previsioni dell'area denominata “Porto Lido”, tenuto conto che:

- la Variante al P.R.G.C. di assestamento di livello comunale anno 2018, vigente dal 6 settembre 2018 ed approvata con DC n. 36 dd 27.07.2018, ha introdotto la necessità di ricorrere al piano attuativo per la nuova edificazione e la ristrutturazione urbanistica dell'area;
- il P.R.P., all'art. 13 – Attuazione delle NTA specifica che il ricorso al Piano attuativo “è limitato ai casi specificatamente individuati nella Parte seconda delle presenti Norme”; l'art. 20 – Settore 2 – Porto Doganale e Rive, posto nella seconda parte delle suddette Norme,

relativamente all'area di "Porto Lido", non ammette il ricorso al piano attuativo bensì solamente l'attuazione del Progetto definitivo approvato in sede di Conferenza di Servizi del 13/03/2007;

- il suddetto Progetto definitivo, qualora attuato, prevede la realizzazione di un porto turistico con edifici di altezza superiore a 10 m, limite questo ora introdotto dalla variante adottata in caso di ricorso al piano attuativo.

A quanto sopra si aggiunga, più in generale, che

- il P.R.P., relativamente al porto storico, Settori I-Terrapieno di Barcola - Bovedo e Porto Franco Vecchio, al Settore II – Porto Doganale e Rive e Settore VI – Litorale di Muggia, tenuto conto dello stretto legame intercorrente tra porto e città, recepisce interamente i contenuti degli strumenti urbanistici comunali vigenti.

A chiarimento di quanto espresso si riporta nel seguito un estratto dell'Intesa posta a corredo della Variante urbanistica di assestamento 2018 tra il Comune di Trieste e l'A.d.S.P.

“ (...) ”

- *preso atto che la realizzazione dell'intervento detto "Porto Lido", in conformità al progetto definitivo approvato in sede di Conferenza di Servizi il 13 marzo 2007, e con successiva determinazione dirigenziale n. 1549 di data 04/05/2007, qualora attuato prevede edifici di altezza superiore a 10 m, limite questo introdotto dalla variante adottata in caso di ricorso a piano attuativo;*
- *ritenuta tale altezza non coerente con quanto già assentito dal PRGC vigente e ritenuto opportuno demandare in sede di pianificazione attuativa una più dettagliata disamina della definizione dei parametri edilizi attraverso un'analisi del contesto supportata dalle valutazioni ambientali e paesaggistiche puntuali (procedure di VAS, VINCA, valutazioni paesaggistiche)*

Il Comune di Trieste e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, di comune accordo, convengono:

di condividere e confermare le previsioni della variante al PRGC di Trieste relativamente alle aree di competenza dell'Autorità Portuale con la conseguente specificazione:

1. *Il Comune si impegna, per le motivazioni addotte in premessa, a stralciare in sede di approvazione del PRGC, dall'elaborato POI NTA all'art. 80 – Zone L1b – Porto urbano – rive capitolo Indici e parametri, la seguente frase: "L'altezza massima di future costruzioni nell'area così detta "Porto Lido" non deve superare i 10 m".*

(...)"

5. RAGIONI POSTE ALLA BASE DELL'ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF

Indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvencono nelle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” (Marzo 2017) all'interno delle quali sono esplicitate le possibili fattispecie di ATF. Se ne riporta lo stralcio che segue: *“Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n. 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:*

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali) con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale del piano, ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*

inserimento di una cassa di colmate che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata una volta consolidata può passare attraverso una proposta di variante stralcio, il linea generale).

A ciò si aggiungono:

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)”*

Riguardo specificatamente le modifiche non sostanziali sotto il profilo funzionale, le “Linee guida” evidenziano quanto segue:

“Una modifica non sostanziale in termini funzionali può ravvedersi, ad esempio, allorché si debba inserire una destinazione d'uso in una specifica area portuale già caratterizzata da una funzione. Detta ragionata flessibilità dell'ATF in termini funzionali, peraltro, potrebbe non rilevarsi necessaria se il PRdSP già prevedesse, laddove materialmente possibile, una “famiglia” di destinazioni d'uso compatibili per una specifica area portuale (eventualmente esplicitando la funzione “caratterizzante” e quelle comunque “ammissibili”).

Altri possibili “casi di studio” in termini di modifiche funzionali non sostanziali potrebbero concretizzarsi:

- *nella introduzione di variazioni non significative nelle norme di attuazione del piano, purchè non contrastanti con gli strumenti urbanistici vigenti;*
- *nella rilocalizzazione di funzioni portuali già previste dal PRP vigente attraverso “scambi” di funzione tra aree portuali.*

In questi casi occorre dimostrare che la variazione funzione introdotta non costituisce modifica sostanziale in quanto i carichi tecnici ed ambientali non mutano in modo significativo”.

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

Rispetto a quanto esposto nelle “Linee guida” precedentemente menzionate, l’avanzamento del fronte di accosto della Piattaforma Logistica finalizzato al raggiungimento di profondità di fondale maggiori (circa - 15 m s.l.m.m.) rispetto a quanto ottenuto in seguito alla realizzazione del progetto approvato ed in corso di realizzazione (circa - 12 m s.l.m.m.) consiste in una modifica non sostanziale all’assetto planimetrico della Piattaforma Logistica che non altera l’assetto generale del piano, bensì risponde alle esigenze di accosto dei vettori marittimi attualmente impiegati nel traffico commerciale misto. Esso pertanto comporterà il miglioramento del servizio reso alle navi.

La presente proposta di A.T.F, consistente nell’avanzamento a mare del fronte di accosto della Piattaforma Logistica di 35 m rispetto a quanto previsto ed in corso di realizzazione:

- comporta una modifica non sostanziale dell’assetto infrastrutturale del P.R.P. vigente in quanto limitata dal punto di vista dimensionale, sia se considerata in rapporto all’opera di per sé che al Piano nel suo complesso, e caratterizzata dall’assenza di interferenze con le ulteriori opere previste dal P.R.P. vigente sia sotto il profilo infrastrutturale che di sicurezza delle navigazione (Cfr. EG 03b – Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con il P.R.P. vigente Opere di Piano – Assetto di Piano Settore 4 – Arsenale San Marco, Salo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).
- non comporta alcuna modifica dell’assetto funzionale del P.R.P. vigente che destina, come si è detto, la Piattaforma Logistica alla funzione “C – funzione commerciale portuale”, che comprende le attività di movimentazione e stoccaggio delle merci convenzionali (prodotti forestali, autoveicoli, carichi eccezionali ecc.), i contenitori, le rinfuse solide e liquide, nonché le attività di manipolazione e distribuzione delle merci (Cfr. EG 03°-Planimetria con evidenziazione della proposta confrontata con il P.R.P. vigente-Assetto funzionale – Assetto di Piano Settore 4 – Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica, Molo VIII ed area della Ferriera di Servola).

E' importante sottolineare, soprattutto in relazione agli aspetti ambientali, che la proposta di A.T.F. non modifica la previsione di sviluppo dei traffici marittimi del P.R.P. relativamente alle categorie merceologiche sopra indicate.

Occorre sottolineare che la proposta rientra nella fattispecie dell'adeguamento tecnico funzionale anche ai sensi all'art.5, comma 4, delle Norme Attuative del PRP "...Non costituiscono variante al Piano Regolatore Portuale, le variazioni *quantitative e localizzative delle indicazioni riferite agli ambiti di cui all'art. 11, finalizzate a conseguire una miglior funzionalità degli assetti di Piano, che sono soggette all'approvazione del Comitato Portuale. Inoltre, supportati da adeguata documentazione tecnica, non costituiscono variante gli interventi di adeguamento tecnico-funzionale delle opere portuali esistenti o previste dal Piano, relazionate allo specificarsi delle progettazioni definitive ed esecutive, oppure a seguito dell'ulteriore definizione delle esigenze operative portuali...*". Si tratta, infatti, di una risposta tecnica ad esigenze operative portuali manifestatesi successivamente all'approvazione del P.R.P. vigente.

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di "Porto Lido" in un'area ad uso portuale nautico ed urbano

Come meglio spiegato nel seguito, il presente A.T.F., in recepimento delle modifiche al P.R.G.C. introdotte dalla Variante urbanistica di assestamento 2018 per l'area di "Porto Lido", propone la variazione delle N.T.A. del P.R.P., art. 10 – Livello funzionale e art.20 – Settore Doganale e Rive, zona funzionale L.U1 – Portuale urbana. – rive – "Porto Lido" –, consistenti nel ricorso al Piano attuativo quale strumento di trasformazione dell'area, nell'introduzione di una famiglia di funzioni ammissibili per la funzione caratterizzante Portuale urbana - nautica da diporto e nella precisazione dell'altezza massima degli edifici previsti dal piano attuativo necessariamente non superiore 10 m.

Con riferimento a quanto sopra, si ritiene che la proposta di modifica del P.R.P. ricada nella fattispecie delle modifiche funzionali non sostanziali e, precisamente, "*nella introduzione di variazioni non significative nelle norme di attuazione del piano, purché non contrastanti con gli strumenti urbanistici vigenti*".

E' importante sottolineare che tale proposta di modifica non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti avendo, al contrario, proprio lo scopo di allineare il P.R.P. al P.R.G.C. vigente, così come modificato dalla Variante urbanistica 2018.

6. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

Il presente A.T.F. comporta l'avanzamento del fronte banchina a mare di circa 35 m rispetto al profilo approvato ed in corso di realizzazione, ove il fondale ha una profondità di circa -15 m s.l.m.m. Tale avanzamento a mare comporta la realizzazione di una superficie aggiuntiva di circa 14.450 m².

Tale avanzamento del fronte di accosto, come si rileva dalla figura che segue, è ottenuto mediante la realizzazione di un impalcato su pali, secondo una soluzione strutturale aderente al Progetto Esecutivo in corso di realizzazione.

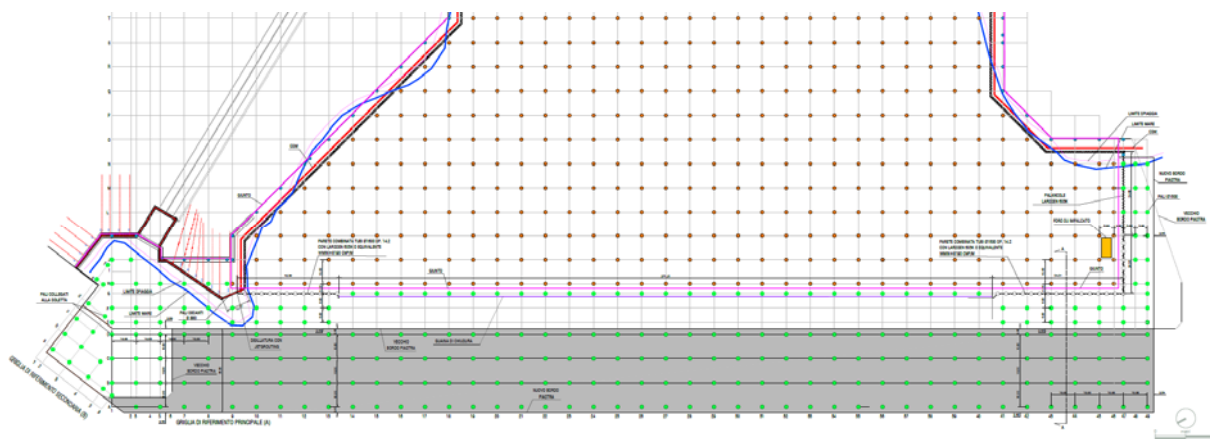


Figura 14. Stralcio delle planimetria di progetto (Cfr EG 05)

L'avanzamento della banchina ottenuto mediante la realizzazione di pali e piastre in c.a., soluzione adottata per la realizzazione del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica, comporta la realizzazione di complessivi n.167 pali disposti secondo una maglia quadrata di 10 m.

I pali presentano un diametro nominale $\phi 1600$ mm e uno sviluppo lineare variabile in relazione alla profondità del sottostante strato di flysch integro su cui devono ammorsarsi per una lunghezza almeno pari a 7 m. Come si rileva dalla Relazione Generale del Progetto Esecutivo (cfr. RG 1010, pag. 59 e ss) per la realizzazione del 1° Stralcio della Piattaforma Logistica, per la sovrastruttura di banchina si prevede « [...] una soletta monolitica in c.a. post-teso. ... (omisiss)... La soletta è costituita da travi principali, larghe 1,40 m ed alte 0,8 m (misure al netto dei casseri prefabbricati), che poggiano sui pali inferiori, e da una zona compresa tra queste, con spessore di 0,50m (sempre al netto dei casseri). Dal punto di vista esecutivo si prevede dapprima il posizionamento dei casseri prefabbricati, autoportanti e in grado di sostenere il peso del calcestruzzo fluido in fase di getto: quelli delle travi sono costituiti da un fondello in c.a., spesso 20 cm, in cui sono inghisati 2 profili metallici (generalmente IPE600) pretesi. Su questo elemento si posano dei pannelli alveolari prefabbricati precompressi, spessi 25 cm,

che fungono da cassero a perdere per la soletta nella zona compresa tra le travi. Complessivamente quindi la soletta ha un ingombro di 75 cm, e le travi di 1,00 m. Nella fascia antistante il mare lo spessore degli elementi strutturali è incrementato di circa 0,50 m. ... (omisiss)... L'isolamento della piattaforma rispetto la palificata che la sostiene è ottenuto disponendo, in corrispondenza di ogni appoggio, degli isolatori a pendolo a doppia curvatura, con spostamento massimo di ± 240 mm (maggiore dei 200mm ottenuti dall'analisi sismica), in grado di ridurre gli effetti inerziali di un evento sismico tramite la loro capacità di isolamento e dissipazione. In generale si utilizzano materiali ad elevate prestazioni: pali e impalcato gettato in opera saranno realizzati in calcestruzzo armato con classe di resistenza RCK 45N/mm^2 (classe di esposizione XS3) e barre di armatura in acciaio B450C; l'acciaio di precompressione è in trefoli viplati $f_{p(1)k}/f_{ptk}$ $1670/1860\text{ N/mm}^2$ (omisiss)... I pali vanno ad ammorsarsi nel sottostante strato di flysch integro, che garantisce una adeguata capacità portante; la zona di fusto superiore, che attraversa l'acqua e gli strati di terreno più cedevole, è protetta con un lamierino metallico. L'estradosso dell'impalcato funge da piano finito per la viabilità: si utilizza quindi, per lo stratosuperficiale, un additivo chimico che ne favorisca l'indurimento corticale. Le sovrastrutture sono completate dalle attrezzature di riva, quali bitte, parabordi in gomma e scalette alla marinara, il tutto delle tipologie già adottate dall'Autorità Portuale di Trieste. ... (omisiss)... Le acque meteoriche vengono raccolte da caditoie poste sull'impalcato come in terraferma su maglia $20\text{m} \times 20\text{m}$; con aste che si diramano parallelamente alla banchina e che servono due bacini idrologici principali; le aste si immettono in due dorsali che corrono lungo i bordi nord e sud della cassa di colmata in direzione delle due stazioni di trattamento delle acque meteoriche. Le aste attraversano la trave di bordo perimetrale della banchina in fori $\varnothing 400\text{mm}$ posti sull'asse neutro della trave perimetrale. [...]».

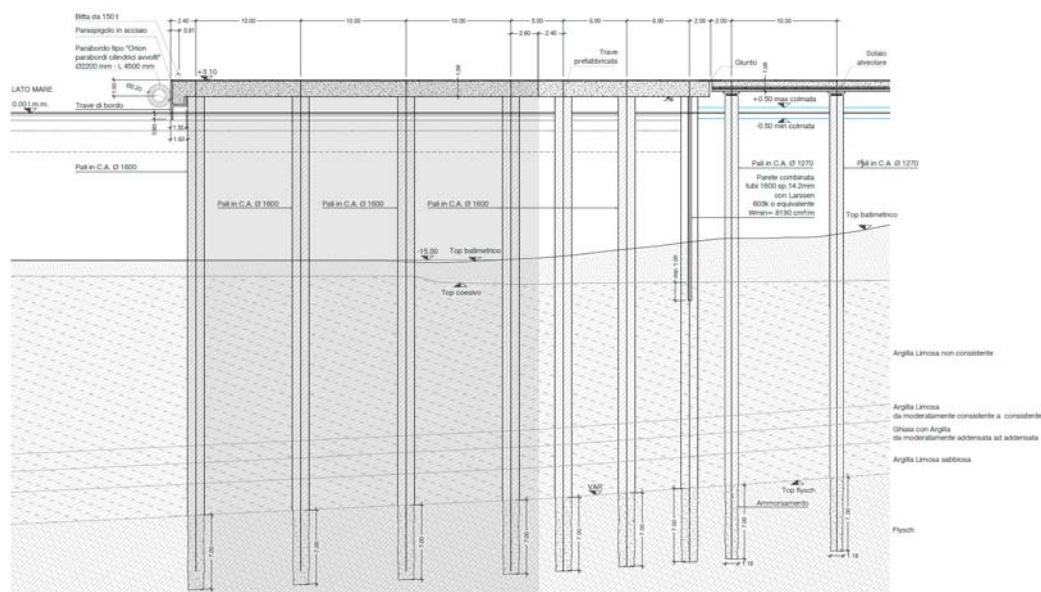


Figura 15. Stralcio della Sezione A-A di progetto (cfr. EG 05)

Come evidenziato nel documento SINTESI DEI RISULTATI DEL PIANO DI CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELL'AREA MARINO COSTIERA DEL SITO DI INTERESSE NAZIONALE DI TRIESTE « [...] *La contaminazione legata alla presenza degli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) interessa la quasi totalità dell'area indagata raggiungendo in alcune zone anche i livelli più profondi. Gli esiti della caratterizzazione eseguita hanno evidenziato per benzo(a)pirene, dibenzo(a,h)antracene, benzo(a)antracene, benzo(b)fluorantene e crisene, concentrazioni tanto elevate da risultare superiori al limite definito per la pericolosità, come riportato nel Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare del 7 novembre 2008 e s.m.i. [...] ».*

In particolare, dallo studio sopra indicato si rileva che i sedimenti ricadenti tra la cassa di colmata e il nuovo fronte di accosto presentano contaminazione da metalli pesanti (As, Hg, Pb, etc.), da idrocarburi pesanti (>C12), IPA, etc. (cfr. TS12/19 e TS12/18).

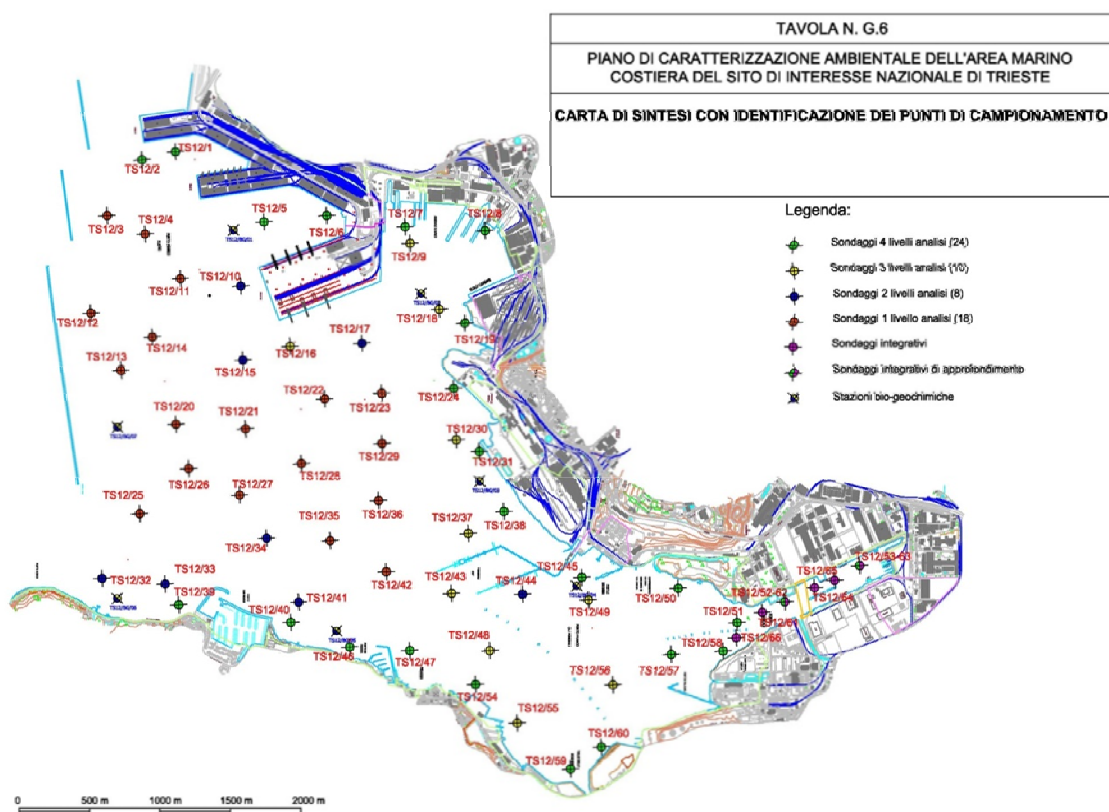


Figura 16. Tavola N. G6 del piano di caratterizzazione ambientale del SIN di Trieste

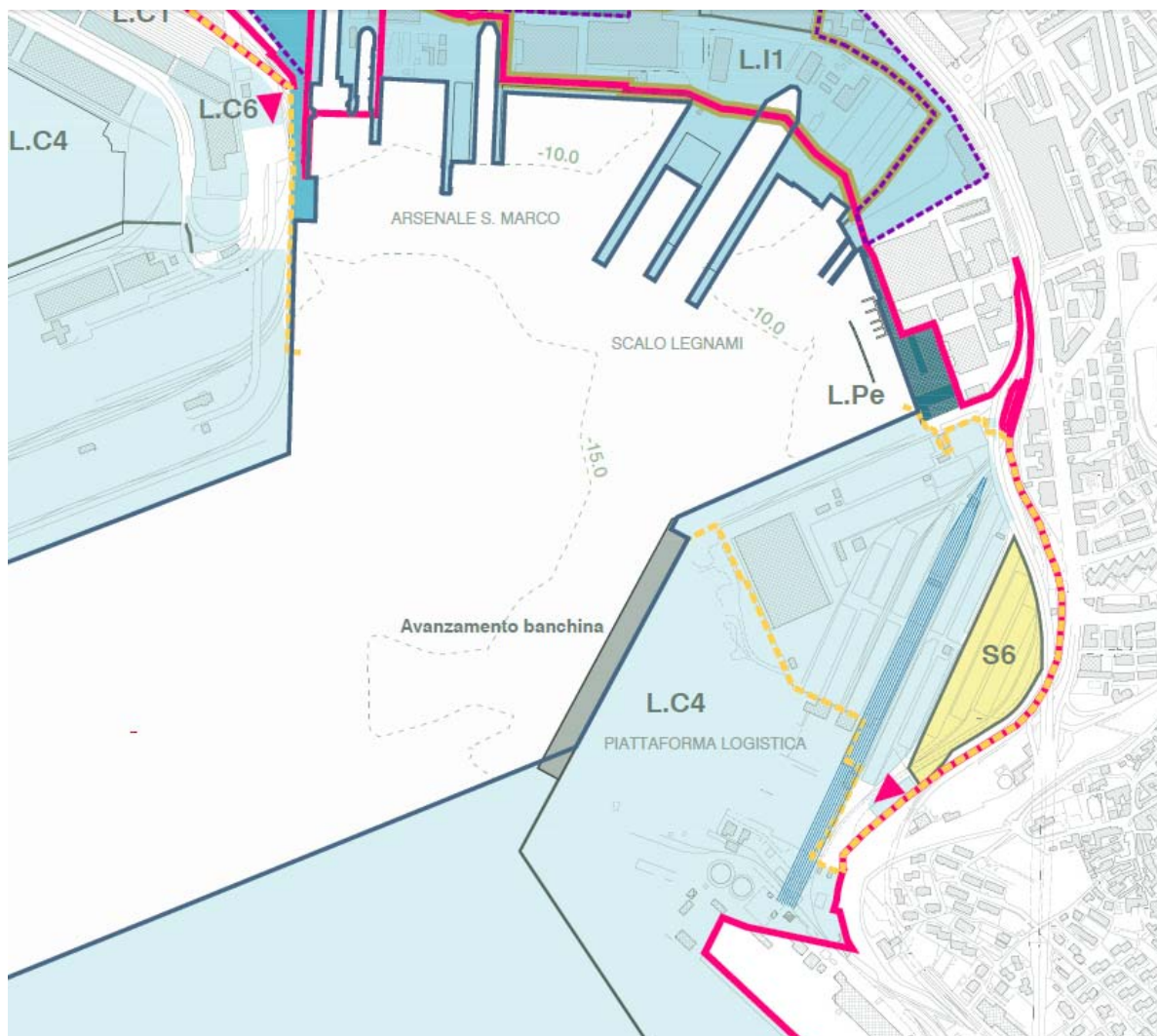
Alla luce di quanto sopra esposto è opportuno valutare la qualità ambientale dei sedimenti ricadenti all'interno del sedime della presente proposta di ATF preventivamente alla realizzazione delle opere, e ciò al fine di verificare l'effettivo livello di contaminazione ivi presente. La caratterizzazione di

dettaglio, da eseguirsi secondo le metodologie e i criteri stabiliti dall'Allegato A del Decreto MATTM 7 novembre 2008, consentirà quindi di gestire i sedimenti marini ricadenti all'interno dell'avanzamento del fronte banchina in relazione all'effettivo livello di contaminazione riscontrato.

Si precisa che alla luce di tale risultanze saranno rimossi solo i sedimenti classificati come pericolosi. Imateriali provenienti dalla trivellazione dei pali (pari a circa 10.000 m³):

- *«[...] qualora risultino non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi quali solidificazione e stabilizzazione, [...]»*, verranno conferiti, in conformità ed in conformità all'art. 5 bis della L. 84/94, nella cassa di colmata della Piattaforma Logistica che, come si evince dalla Relazione Generale del Progetto Esecutivo della Piattaforma Logistica Primo Stralcio (cfr. RG 1010, pag. 56 e s.s.) ha una capacità residua pari a circa 420.000 m³ rispetto ai 500.000 m³ della capienza iniziale, in quanto circa 80.000 m³ vengono utilizzati nell'ambito della realizzazione del 1° Stralcio.;
- qualora risultino pericolosi all'origine o rimangano tali anche *«[...]a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi quali solidificazione e stabilizzazione, [...]»*, ovvero le concentrazioni presenti in tali materiali superino i limiti indicati nell'Allegato D, Parte IV del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii, gli stessi devono essere conferiti a discarica autorizzata, secondo quanto previsto dal T.U.A..

Si precisa inoltre che la gestione sopra individuata risulta in linea con quanto indicato nel Protocollo Operativo sottoscritto in data 12/11/2015, tra l'Autorità Portuale di Trieste, l'ARPA FVG e la Provincia di Trieste, al fine di identificare *«[...] le operazioni e i destini dei materiali diversi originati dal cantiere e dalle opere in esso previste per effetto di demolizioni, scavi, dragaggi e riporti e dalle attività di bonifica ambientale. [...]»*, nell'ambito dei lavori del 1° Stralcio della Piattaforma Logistica.



- Zona omogenea portuale L - commerciale C**
- 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
- Avanzamento banchina**

Figura 17. P.R.P. vigente – Azzonamento funzionale – Assetto di Piano Settore 4.
Individuazione avanzamento banchina Piattaforma Logistica

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di “Porto Lido” in un’area ad uso portuale nautico ed urbano

Con riferimento ai contenuti dell’art. 80 – Zone L1b – Porto urbano – rive delle N.T.A. della Variante al P.R.G.C. di assestamento 2018 e ai contenuti della relativa Intesa tra Comune di Trieste e A.d.S.P., si propongono le parziali modifiche all’art. 10 – Livello funzionale, comma 2 e all’art.20 – Settore Doganale e Rive, zona funzionale L.U1 – Portuale urbana. – rive – “Porto Lido” delle N.T.A. del P.R.P. di seguito riportate (**IN ROSSO IL NUOVO TESTO INSERITO, BARRATO IL TESTO DA RIMUOVERE**).

Art. 10 – Livello funzionale

(...)

- *Funzione portuale L – Urbana U*

Relativa alle zone del demanio marittimo in cui sono svolte attività portuali che rivestono prevalentemente 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 ad 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.

(...)

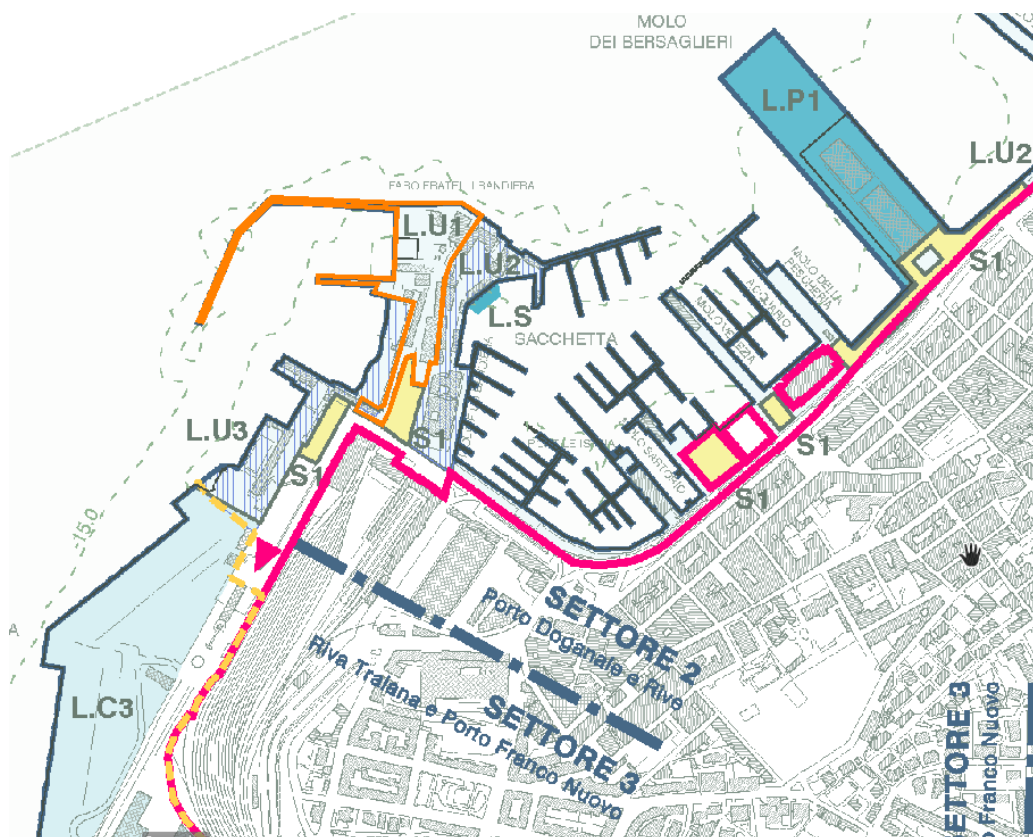
Art. 20 – Settore 2 Porto Doganale e Rive,

Livello localizzativo

L.U1 – Portuale urbana – Nautica da diporto

Tale zona omogenea, situata all'estremità Nord-occidentale del Molo Fratelli Bandiera, misura complessivamente 22.325,00 m². ~~Con riferimento alle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, Zone L1b – Porto urbano rive, essa è destinata alla realizzazione di un porto turistico, denominato “Porto Lido”, in conformità al progetto definitivo approvato in sede di Conferenza di Servizi il 13/03/2007 e con successiva determinazione dirigenziale n. 1549 d.d. 04/05/2007.~~ **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 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.



	Zona omogenea portuale L - Urbana U
	L.U1 Portuale urbana - Nautica da diporto
	L.U2 Portuale urbana - Rive
	L.U3 Portuale urbana - Balneazione e servizi connessi

Figura 18. P.R.P. vigente – Azzonamento funzionale – Assetto di Piano. Individuazione area “Porto Lido”

7. STIMA ECONOMICA DI MASSIMA DELLE OPERE E LE EVENTUALI FASI DI ATTUAZIONE

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

La stima del costo delle opere è stata effettuata utilizzando voci di costo elementari determinate sulla base dei valori economici registrati dall’Autorità Portuale di Trieste nell’ambito dei lavori per la realizzazione del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica, in considerazione del fatto che le lavorazioni previste nell’ambito della presente proposta di A.T.F. sono perfettamente corrispondenti all’intervento sopra richiamato. I costi elementari così individuati, sono stati ragguagliati al una superficie unitaria di impalcato.

Nella definizione del valore economico per la esecuzione dell’intervento vengono inserite le somme relative ai servizi di ingegneria per lo svolgimento delle attività di progettazione, di coordinamento della sicurezza sia in fase di progettazione che di esecuzione dei lavori, di direzione dei lavori, etc..

Si riporta di seguito il cronoprogramma delle fasi attuative, con riportate le tempistiche per le fasi di progettazione, di esecuzione delle opere, di realizzazione e collaudo dei lavori.

Lavori di realizzazione della Piattaforma Logistica in area portuale compresa tra lo Scalo Legnami e l'ex Italsider e conseguenti opere di collegamento – Primo Stralcio

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Generale

STIMA PRELIMINARE					
Art.	LAVORI	U.M.	Prezzo	Quantità	Importo
APT - A.4.1.L.1. (Progetto Esecutivo)	Esecuzione di pali trivellati f 1600 da eseguirsi per attestarsi per una profondità di almeno 7 m nello strato di Flysch. La voce di prezzo comprende e compensa ogni onere e magistero per eseguire il lavoro a perfetta regola d'are.	m²	€ 300,00	14.550,00	€ 4.365.000,00
APT - A.4.1.L.2. (Progetto Esecutivo)	Esecuzione sovrastruttura di impalcato per estensione verso mare. La voce di prezzo comprende tutte le opere strutturali, ovvero ogni onere e magistero per eseguire il lavoro a perfetta regola d'are.	m²	€ 440,00	14.550,00	€ 6.402.000,00
APT - A.4.1.L.3. (Progetto Esecutivo)	Realizzazione del sistema di drenaggio, della fognatura e degli impianti antincendo.	m²	€ 24,00	14.550,00	€ 349'200.00
APT - A.4.1.L.4. (Progetto Esecutivo)	Realizzazione di impianto elettrico e relative predisposizioni.	m²	€ 15,00	14.550,00	€ 218.250,00
TOTALE LAVORI					€ 11.334.450,00

FASI ATTUATIVE			MESI		MESE 1		MESE 2		MESE 3		MESE 4		MESE 5		MESE 6		MESE 7		MESE 8		MESE 9		MESE 10		MESE 11		MESE 12		MESE 13		MESE 14		MESE 15		MESE 16		MESE 17		MESE 18		MESE 19		MESE 20		MESE 21		MESE 22		MESE 23		MESE 24																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
			SETT	MESI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
1	PROGETTAZIONE PRELIMINARE	5	1.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di “Porto Lido” in un’area ad uso portuale nautico ed urbano

Per la stima di massima delle opere e le eventuali fasi attuative si rimanda al piano attuativo che dovrà essere predisposto preliminarmente alla trasformazione dell’area ad usi urbani e portuali.

8. NON CONTRASTO DELLA PROPOSTA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTI

Avanzamento a mare del fronte di accosto del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica di Trieste

Nell’ambito dell’Intesa tra il Comune di Trieste e l’Autorità di Sistema del Mare Adriatico orientale, sulla Variante di assestamento di livello comunale anno 2018 approvata con D.C. n. 36 d.d. 27.07.2018 è previsto il recepimento da parte del Comune della variazione della linea di costa della Piattaforma Logistica in area Scalo Legnami.

Ciò significa che il Comune di Trieste è già impegnato ad introdurre la modifica relativa all’avanzamento a mare di circa 35 m del profilo della Piattaforma Logistica. Il recepimento di tale modifica, di fatto, convalida il “non contrasto” tra gli strumenti urbanistici che, nella sostanza, si ravvisa in quanto nel seguito.

Il P.R.G.C. del Comune di Trieste, approvato con D.C. n. 48 del.21.12.2015 pubblicata sul BUR n. 18 del 04.05.2016, disciplina l’area della Piattaforma Logistica all’art.70 delle Norme Tecniche quale “Zona L1a – Porto nuovo”. In tale zona è consentito l’insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all’esercizio delle attività portuali. La zona è soggetta al P.R.P. ai sensi della Legge 28 gennaio 1994 n.84, limitatamente alle aree del demanio marittimo, e a Piano Territoriale Infraregionale (P.T.I.), nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale.

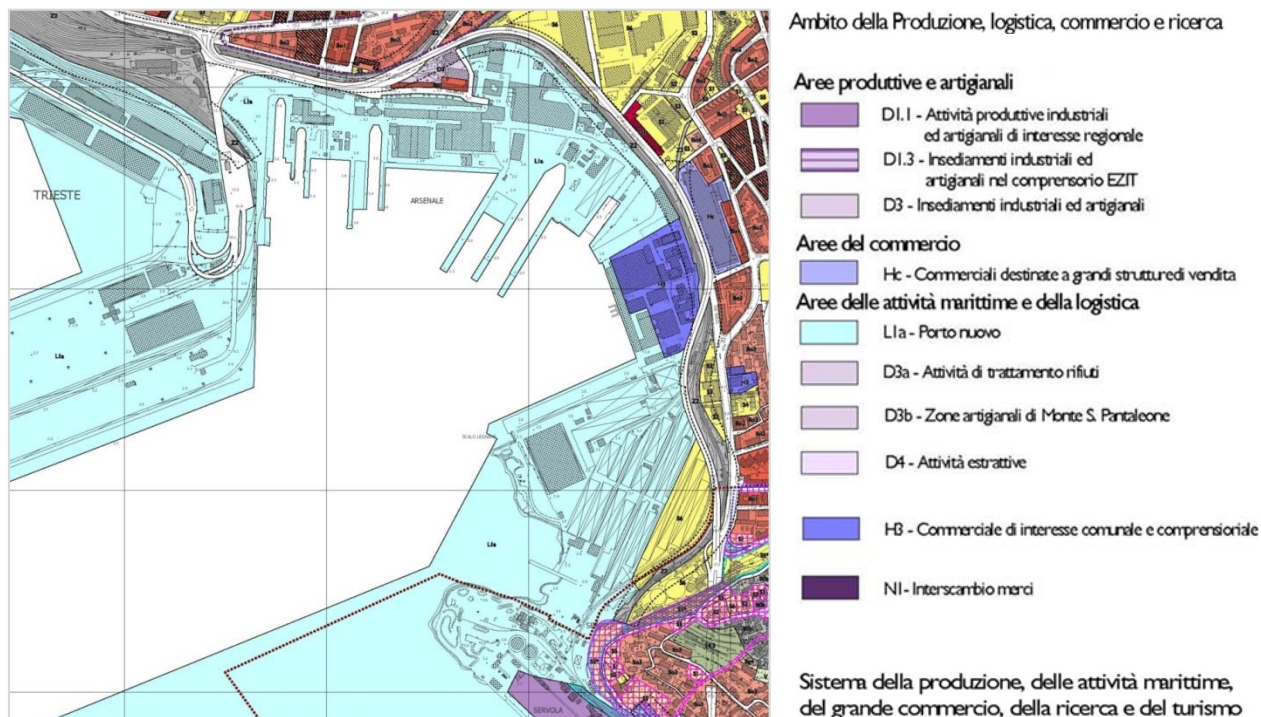


Figura 19. PRGC di Trieste – Zonizzazione PO2 tav.6

Il “non contrasto” tra la proposta di A.T.F e il P.R.G.C. di Trieste si ravvisa in quanto:

- l’avanzamento a mare di 35 m del fronte di accosto della Piattaforma Logistica *consiste in modifica non sostanziale della configurazione della banchina della Piattaforma Logistica*, estremamente contenuta sia rispetto all’estensione della costruenda Piattaforma Logistica, sia rispetto al complesso delle opere previste del P.R.P. vigente. Tale modifica non sostanziale è interna all’ambito operativo portuale ed è volta ad ottimizzare l’assetto strategico del porto allo scopo di garantire l’ottimale attuazione delle previsioni del P.R.P. del quale il P.R.G.C. di Trieste ha assunto/condiviso obiettivi di sviluppo e le scelte di trasformazione;
- la proposta di A.T.F. *non comporta la variazione dell’assetto funzionale previsto dal P.R.P.* vigente così come recepito dal P.R.G.C. di Trieste che destina la Piattaforma Logistica alla funzione **L.C4 – PORTUALE COMMERCIALE – MISTA**. 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*
- la proposta di A.T.F. *non modifica la previsione di sviluppo dei traffici marittimi del P.R.P.* con ciò non variando il quadro degli impatti ambientali già stimati e valutati nell’ambito della procedura di V.I.A. integrata V.A.S. conclusasi con il citato Decreto del Ministro dell’Ambiente n° 173/2015 di compatibilità ambientale recante prescrizioni.

Variazione delle modalità attuative della trasformazione di “Porto Lido” in un’area ad uso portuale nautico ed urbano

Il P.R.G.C. vigente è stato recentemente modificato con la Variante di assestamento 2018 approvata con D.C. n. 36 d.d. 27.07.2018. Questa Variante, come si è detto, introduce per l’area di “Porto Lido” la necessità di ricorrere, per la nuova edificazione e la ristrutturazione urbanistica, allo strumento del piano attuativo nonché il contenimento dell’altezza massima degli edifici entro 10 m.

La proposta di A.T.F. risponde all’esigenza di allineare il P.R.P. alle previsioni del P.R.G.C. così come modificate dalla suddetta Variante di assestamento 2018 introducendo modifiche puntuali e parziali, dunque, non sostanziali, agli artt. 10 – Livello funzionale e 20 - – Settore Doganale e Rive, zona funzionale L.U1 – Portuale urbana. – rive – “Porto Lido” delle N.T.A. del P.R.P.

Tali modifiche riguardano, come si è detto, il ricorso al piano attuativo quale strumento di trasformazione dell’area di “Porto Lido”, l’introduzione di una famiglia di funzioni ammissibili per la funzione caratterizzante Portuale urbana - nautica da diporto e il contenimento dell’altezza massima degli edifici entro 10 m.

Come già detto, tale proposta di modifica non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti in quanto, al contrario, risponde propria allo scopo di allineare il P.R.P. al P.R.G.C. vigente, così come modificato dalla Variante urbanistica di assestamento 2018.

9. SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Come più volte ribadito, il presente A.T.F. propone l’avanzamento a mare del fronte di accosto della Piattaforma Logistica di 35 m rispetto al filo previsto dal progetto approvato ed in corso di esecuzione al fine di raggiungere la profondità di – 15 m s.l.m.m. necessaria a consentire l’ormeggio alle unità navali impiegate per il traffico merci cui è destinata la suddetta infrastruttura caratterizzate da un pescaggio di circa 14 m. Tale previsione soddisfa le condizioni di sicurezza per lo stazionamento delle navi in banchina consolidate nelle prassi del Porto di Trieste, secondo cui, il franco sotto chiglia di sicurezza misura circa 1 m.

Per quanto riguarda eventuali interferenze con ulteriori opere non se ne ravvisano né allo stato attuale né in prospettiva. Per quanto riguarda lo stato attuale si rappresenta che il suddetto avanzamento non interferirà con il traffico marittimo svolto presso il Molo VII (ingresso/uscita ed ormeggio), stante la distanza tra le due opere (circa 560 m). Per quanto riguarda lo sviluppo delineato dal P.R.P. vigente, invece, considerata la ridotta estensione dell’opera da realizzare per ottenere l’avanzamento della linea di banchina di 35 m sia rispetto alla Piattaforma Logistica che rispetto al limitrofo Molo VIII, non si ritiene la stessa possa modificare il quadro delle approvazioni del P.R.P. vigente.