



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale

Piano Regolatore Portuale del Porto di Monfalcone Variante Localizzata

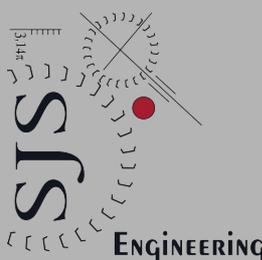
Il Responsabile del
procedimento

Dott. Marco Padrini

Il Presidente dell'Autorità di
Sistema Portuale

Dott. Zeno D'Agostino

Progettisti



Archest

Titolo Elaborato

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE (NTA)

Codice Elaborato

Elaborato

P.3

Revisione	Data	Descrizione
1	Novembre 2019	Emissione per Adozione
0	Settembre 2019	Prima emissione

INDICE

PARTE PRIMA: DISCIPLINA GENERALE	3
CAPO 1. PRINCIPI GENERALI.....	3
Articolo 1. Finalità della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale.....	3
CAPO 2. PROCEDURE DI ADOZIONE E APPROVAZIONE DELLA VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	4
Articolo 2. Procedure di adozione e approvazione.....	4
CAPO 3. IMPIANTO E CONTENUTI DELLA VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	5
Articolo 3. Articolazione della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale.....	5
Articolo 4. Elaborati della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale	5
Articolo 5. Livello funzionale della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale.....	7
Articolo 6. Livello localizzativo della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale	8
CAPO 4. EFFICACIA GIURIDICA DELLA VARIANTE LOCALIZZATA	13
Articolo 7. Generalità.....	13
CAPO 5. ATTUAZIONE DELLA VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE 14	
Articolo 8. Piano Operativo Triennale	14
Articolo 9. Fasi attuative.....	14
Articolo 10. Realizzabilità degli interventi di Variante	14
Articolo 11. Aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale.....	15
CAPO 6. PRESCRIZIONI TECNICHE	16
Articolo 12. Interpretazione delle indicazioni di Piano.....	16
Articolo 13. Grandezze relative alle opere marittime.....	16
Articolo 14. Grandezze relative alle opere a terra	17
Articolo 15. Edifici e/o manufatti	18
Articolo 16. Viabilità stradale e ferroviaria	19
Articolo 17. Aree di sosta e di stoccaggio delle merci	19
Articolo 18. Tipologie d'intervento	20

PARTE SECONDA: SCHEDE TECNICHE 22

Articolo 19. Schede tecniche	22
Area Terminal Multipurpose e Autostrade del mare	23
Aree a Tutela Ambientale.....	26
Area Cerniera di Transizione allo Spazio Urbano – Aree Retroportuali per la Logistica Integrata.....	28
Area Cerniera di Transizione allo Spazio Urbano – Aree a Tutela Ambientale.....	30

PARTE PRIMA: DISCIPLINA GENERALE

CAPO 1. PRINCIPI GENERALI

Articolo 1. Finalità della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale

1. Il Piano Regolatore Portuale rappresenta, ai sensi dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n° 84, e successive modificazioni ed integrazioni, il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale sulla base delle prospettive di sviluppo del Porto di Monfalcone.
2. A tal scopo il presente articolato normativo, unitamente agli elaborati elencati all'art. 4, individua la delimitazione dell'ambito e l'assetto complessivo delle opere previste nella Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale del porto di Monfalcone, le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle nuove aree portuali definendone i regimi di uso e trasformazione nonché le opere infrastrutturali e le dotazioni di servizi necessari per lo svolgimento ottimale delle attività portuali nel rispetto dei requisiti normativi di sostenibilità ambientale e socio-economica, e concorre alla programmazione degli interventi infrastrutturali esterni all'ambito portuale ritenuti necessari all'attuazione delle previsioni.
3. L'attuazione degli indirizzi di cui al comma 1 è soggetta al rispetto del presente articolato normativo, approvato dal Comune di Monfalcone, e vale sia per le aree demaniali che per le aree di proprietà privata.
4. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art.9, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n°84 e successive modifiche ed integrazioni, le indicazioni della Variante Localizzata si articolano in azioni e programmi di intervento temporalmente definiti nelle loro fasi di attuazione.

CAPO 2. PROCEDURE DI ADOZIONE E APPROVAZIONE DELLA VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Articolo 2. Procedure di adozione e approvazione

1. L'art. 14 del decreto legislativo n.232 del 13/12/2017, in modifica all'articolo 22 del decreto legislativo 4 agosto 2016 n° 169, prevede che per i porti nei quali è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale, fino alla approvazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, sono ammesse varianti localizzate ai piani regolatori vigenti finalizzate alla qualificazione funzionale del porto, che prevedono interventi di natura infrastrutturale, il cui ritardo rappresenta un ostacolo allo sviluppo del porto.
2. La procedura di approvazione delle varianti localizzate segue lo stesso procedimento previsto per l'approvazione delle varianti-stralcio di cui all'art. 5, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n°84, previa intesa con il comune interessato.
3. Il Comitato di gestione provvede, una volta raggiunta l'intesa, alla adozione della Variante localizzata che è quindi inviata, per il parere di competenza, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Quest'ultimo si esprime nei termini previsti dall'art. 5 comma 3 della L. 84/94.
4. La Variante localizzata è sottoposta, ai sensi della vigente normativa in materia, alla procedura per la valutazione ambientale strategica (VAS).
5. Esaurita la procedura di cui ai precedenti comma la Variante localizzata viene approvata dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

CAPO 3. Impianto e contenuti della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale

Articolo 3. Articolazione della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale

1. La Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale si articola nei livelli strutturale, funzionale e localizzativo, secondo le modalità specificate nei successivi articoli.
2. Al livello strutturale, la Variante individua gli scenari evolutivi nei differenti settori merceologici nonché gli obiettivi di sviluppo da perseguire definendo il ruolo del Porto di Monfalcone nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e, più in generale, del sistema marittimo regionale, nazionale ed internazionale.
3. Al livello funzionale, la Variante Localizzata definisce l'assetto infrastrutturale e le destinazioni d'uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse in relazione agli obiettivi da perseguire.
4. Al livello localizzativo, l'ambito della Variante si suddivide, facendo riferimento all'articolazione funzionale generale, in sotto-ambiti e relative aree funzionali, avuto riguardo all'assetto previsto, alla definizione dei rapporti con la struttura urbana e con la rete infrastrutturale di riferimento.

Articolo 4. Elaborati della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale

La Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale del porto di Monfalcone è composta dagli elaborati elencati nel seguito. Gli elaborati grafici, in particolare, sono in parte di studio, ossia analitici, in parte propositivi.

RELAZIONI

- P.1 Descrizione dello scenario di sviluppo e studio delle alternative
- P.1.a Studio dei traffici
- P.2 Relazione generale
- P.3 Norme tecniche di attuazione

ELABORATI GRAFICI

Generali

- P.4.1.1.a Configurazione delle soluzioni alternative – Soluzione A
- P.4.1.1.b Configurazione delle soluzioni alternative – Soluzione B
- P.4.1.1.c Configurazione delle soluzioni alternative – Soluzione C

- P.4.1.1.d** Configurazione delle soluzioni alternative – Soluzione D
- P.4.1.2** Comparazione delle soluzioni alternative
- P.4.2.1** Planimetria stato attuale
- P.4.2.1.a** Planimetria del Piano regolatore vigente (1979)
- P.4.2.2** Planimetria dello stato di fatto dell'area portuale e Piano regolatore vigente (1979)
- P.4.2.3** Delimitazione dell'ambito del PRP
- P.4.2.4** Planimetria delle aree demaniali e della cinta doganale - Stato attuale
- P.4.2.5** Aree funzionali e destinazioni d'uso – Planimetria generale
- P.4.2.6** Caratteri generali della Variante Localizzata
- P.4.2.6.a** Sovrapposizione della Variante Localizzata sullo stato attuale
- P.4.2.6.b** Sovrapposizione della Variante Localizzata sul PRP vigente
- P.4.2.7.a** Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 1
- P.4.2.7.b** Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 1
- P.4.2.7.c** Articolazione temporale ed evidenziazione delle fasi attuative. Fase 1
- Opere marittime e principali strutture del Porto**
- P.4.3.1** Planimetria ipotesi tipologiche di intervento – Opere marittime e principali strutture del Porto
- P.4.3.2** Ipotesi tipologiche di intervento – Sezioni
- P.4.3.3.a** Schema delle opere di urbanizzazione a rete esistenti
- P.4.3.3.b** Schema delle opere di urbanizzazione a rete di progetto
- Infrastrutture di collegamento**
- P.4.4.1** Interconnessioni stradali, ferroviarie e idroviarie esistenti – Inquadramento territoriale
- P.4.4.2** Interconnessioni stradali ambito portuale – Stato di fatto
- P.4.4.3** Interconnessioni ferroviarie ambito portuale – Stato di fatto
- P.4.4.4** Interconnessioni stradali, ferroviarie pianificate e programmate – Inquadramento territoriale
- P.4.4.5** Interconnessioni stradali, ferroviarie pianificate e programmate – Ambito portuale/soluzione di Piano
- Gestione dei materiali di dragaggio**
- P.4.6** Specchi acquei soggetti a dragaggi e aree destinate a colmata
- ELABORATI INTEGRATIVI DEL PIANO: STUDI DI SETTORE**
- Aspetti meteomarini e dinamiche idriche**
- P.5.1.1** Studio meteomarino
- P.5.1.3** Studio della penetrazione del moto ondoso ed agitazione interna
- P.5.1.4** Studio della circolazione idrica portuale e della qualità delle acque portuali
- P.5.1.5** Studio della dinamica costiera
- P.5.1.6** Studio del potenziale insabbiamento dell'imboccatura portuale
- Geologia e geotecnica**
- P.5.2.2** Inquadramento geologico e geotecnico
- Gestione dei materiali di dragaggio**
- P.5.3** Studio sulla gestione dei materiali di dragaggio
- Navigabilità**
- P.5.4** Studio della navigabilità
- Ottimizzazione della soluzione di Piano**
- P.5.5** Studio per l'ottimizzazione dell'infrastruttura portuale
- Aspetti energetici**
- P.5.6** Studio del fabbisogno energetico
- Aspetti inerenti le criticità infrastrutturali**

P.5.9 Compatibilità dell'infrastruttura portuale con il sistema infrastrutturale stradale e ferroviario

Sostenibilità economica

P.5.10 Stima economica degli interventi pianificati

Sicurezza

P.5.11 Studio della sicurezza del Porto (Safety, Security e sicurezza della navigazione)

DOCUMENTI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Rapporto ambientale

Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale

Articolo 5. Livello funzionale della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale

1. Lo schema generale della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale, nell'affermare una condizione di multifunzionalità in relazione alle opere portuali, individua l'assetto complessivo del Porto di Monfalcone tramite la definizione delle componenti funzionali caratterizzanti nonché delle corrispondenti aree territoriali, ai sensi dell'art.5, comma 1 della L. 84/94 e successive modifiche ed integrazioni.
2. Ai fini di cui al comma precedente, lo schema generale si articola nelle seguenti componenti funzionali caratterizzanti alle quali corrispondono le simbologie di fianco riportate:
 - funzione Portuale L - Commerciale C, relativa allo svolgimento delle operazioni portuali **LC**
 - funzione Portuale L - Passeggeri P, relativa all'esercizio dei servizi di assistenza ai traghetti ed alle crociere **LP**
 - funzione Portuale L - Urbana U, relative alle zone dell'ambito portuale che rivestono un prevalente significato urbano **LU**
 - funzione Portuale L - Servizi portuali S **LS**
 - funzione Portuale L - Protezione degli specchi acquei D **LD**
 - funzione S1 Attrezzature per la viabilità e i trasporti **S1**
 - funzione S6 Servizi tecnologici portuali **S6**
3. Le funzioni di cui al precedente comma sono comprensive delle attività connesse e servizi complementari rappresentati dalle:
 - a) attività economiche, commerciali, amministrative e di controllo connesse all'esercizio delle funzioni previste;

- b) 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;
 - c) attività di stoccaggio e manipolazione delle merci rientranti nel ciclo produttivo.
4. Completano il quadro del livello funzionale l'indicazione degli assetti infrastrutturali stradale e ferroviario sia interni sia esterni all'ambito portuale, utili per l'attuazione delle previsioni di Piano.
 5. Nello schema generale della Variante Localizzata è altresì fornita una valutazione d'insieme circa il quadro di riferimento ambientale, programmatico e progettuale sviluppato nel Rapporto Ambientale redatto nell'ambito della procedura di V.A.S.

Articolo 6. Livello localizzativo della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale

1. I sotto-ambiti rappresentano il riferimento fondamentale per la definizione localizzativa degli obiettivi della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale e degli interventi previsti. Ciascun sotto-ambito è caratterizzato in relazione agli obiettivi e criteri, alle funzioni caratterizzanti ed ammesse, alle opere a mare e a terra, nonché alle tipologie di intervento consentite.
2. Nell'ambito delle aree oggetto della variante localizzata del PRP del Porto di Monfalcone si individuano 2 sotto-ambiti:
 - sotto-ambito porto operativo;
 - sotto-ambito interazione città-porto.
3. All'interno del sotto-ambito porto operativo si individuano le seguenti aree territoriali:
 - Area Terminal Multipurpose e Autostrade del Mare
 - Aree a Tutela Ambientale
4. All'interno del sotto-ambito interazione città-porto si individuano le seguenti aree territoriali:
 - Aree cerniera di transizione allo spazio urbano – Area a tutela ambientale
 - Aree cerniera di transizione allo spazio urbano – Aree retroportuali per la logistica integrata (nuovo scalo ferroviario)
5. I perimetri degli ambiti e dei sotto-ambiti potranno subire modifiche non sostanziali in sede di progettazione esecutiva in relazione allo stato di fatto e alla migliore funzionalità delle opere, nel rispetto degli obiettivi e delle prescrizioni delle presenti norme.

6. Le previsioni della Variante Localizzata relative a ciascun sotto-ambito sono specificate negli schemi grafici e nelle schede tecniche che individuano gli obiettivi da perseguire, le funzioni caratterizzanti ed ammesse, i dati tecnici di riferimento, i criteri di progettazione e le priorità d'intervento.
7. Le funzioni presenti in un sotto-ambito e non espressamente individuate come funzioni caratterizzanti o ammesse, sono da considerarsi in regime di permanenza transitoria.
8. Per le funzioni in regime di permanenza transitoria sono ammessi gli interventi che, avuto riguardo all'esigenza di garantire e migliorare le condizioni di efficienza e sicurezza delle attività svolte, risultino compatibili con i programmi di intervento da sviluppare per il perseguimento degli obiettivi di Piano.
9. In ciascun ambito territoriale, le componenti funzionali, di cui al presente articolo, sono articolate secondo quanto di seguito indicato, ferme restando la disciplina e le modalità attuative degli strumenti urbanistici vigenti:

a. Funzione commerciale

LC

- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci convenzionali, project cargo, macchinari, impiantistica LC1
- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di contenitori Lo-Lo (su unità di carico di tipo Ro-Ro): LC2
- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci su rotabili (ro-ro) LC3
- operazioni portuali relative a traffici misti LC4
- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse LC5
- operazioni portuali relative alla Logistica: LC6
- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di auto nuove LC7
- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici LC8

b. Funzione passeggeri

LP

- c. - attracco, attesa e servizio alle navi da crociera LP1

- attracco, attesa e servizio ai traghetti LP2
 - d. *Mobilità generale:*** **S1**
 - Mobilità stradale S1M
 - Viabilità urbana S1M1
 - Viabilità portuale comune S1M2
 - Spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di autovetture S1P1
 - Spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di veicoli commerciali S1P2
 - Varco doganale S1VD
 - Varco portuale S1VP
 - Mobilità ferroviaria (linee, parchi e servizi ai mezzi e agli impianti ferroviari portuali) S1F
 - e. *Servizi portuali:*** **LS**
 - Servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità di Sistema Portuale, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici,...) LS1
 - Servizi di sicurezza e controllo LS2
 - Servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori, trasporto del personale a bordo, forniture di bordo, raccolta e trattamento acque nere e di sentina e rifiuti solidi delle navi ...) LS3
 - f. *Impianti tecnologici*** **F6**
- Ai fini delle indicazioni della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale, rientrano in questa categoria gli impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica e gli impianti di trattamento dei rifiuti portuali. La loro localizzazione in ambito portuale è richiamata nelle singole schede di ambito, fermo restando che eventuali rilocalizzazioni e/o insediamenti di nuovi impianti saranno individuati d'intesa con gli Enti e le Amministrazioni competenti.
- g. *Opere marittime di protezione (dighe foranee di difesa)*** **LD**

10. Le componenti funzionali di cui al comma precedente, comprendono le attività connesse e i servizi complementari così rappresentati:
 - a. attività direzionali, amministrative e di controllo connesse all'esercizio delle funzioni previste;
 - b. attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari allo svolgimento delle funzioni previste;
 - c. attività di stoccaggio, manipolazione e lavorazione delle merci;
 - d. attività commerciali (piccole, medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizio alle persone, sportelli bancari, ...);
 - e. funzione abitativa (guardiole, ...);
11. Le funzioni LP1, LP2, LC, LS sono comprensive delle attività complementari all'accoglienza delle navi traghetto e delle navi da crociera, nonché delle strutture di servizio per riunioni o manifestazioni di interesse del porto.
12. Le funzioni LP1 e LP2 sono comprensive delle funzioni commerciali integrate nel servizio reso da navi traghetto e da crociera.
13. La funzione LS è comprensiva della funzione abitativa (caserme, residenze di servizio, ...).
14. Le opere la cui realizzazione è consentita sono relative alle funzioni caratterizzanti e alle attività connesse; Esse debbono soggiacere alle prescrizioni tecniche contenute nelle schede di cui alla seconda parte della presente normativa.
15. I servizi alle persone quali mense ed esercizi commerciali sono ammessi all'interno di ciascun ambito, qualora complementari alle attività ivi svolte, anche quando non espressamente richiamati nelle singole schede. Resta fermo lo specifico regime autorizzativo relativo all'esercizio delle singole attività.
16. La condizione di multifunzionalità che accompagna l'infrastruttura portuale è espressa da due voci:
 - Tipo di naviglio accolto. Per ciascuna area territoriale, nella corrispondente scheda, il Piano individua il tipo di naviglio accolto relativo alla funzione caratterizzante e il tipo di naviglio la cui accoglienza è ammissibile.
 - Polifunzionale. Esprime la situazione in cui le funzioni caratterizzanti l'ambito ed i sotto-ambiti siano molteplici. E' relativa agli stati di trasformazione del porto; alle situazioni di necessità ai fini della sicurezza portuale; alle politiche gestionali flessibili.
17. Gli assetti transitori in seguito alla progressiva attuazione della Variante Localizzata verranno puntualmente definiti nell'ottica del mantenimento dei traffici acquisiti o in corso di

acquisizione, con specifiche deliberazioni degli organi dell'Autorità di Sistema Portuale Portuale del Mar Adriatico Orientale.

CAPO 4. EFFICACIA GIURIDICA DELLA VARIANTE LOCALIZZATA

Articolo 7. Generalità

1. L'Amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo è improntata al perseguimento degli obiettivi della Variante.
2. Lo schema generale della Variante Localizzata, integrato dalle indicazioni localizzative riguardanti i singoli sotto-ambiti territoriali, rappresenta il riferimento essenziale per lo sviluppo e la trasformazione del Porto di Monfalcone, ed ha efficacia prescrittiva per l'attuazione dei programmi e degli interventi nell'ambito portuale.
3. Nelle allegate schede tecniche e nella tavola "Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso" sono illustrate le indicazioni di Piano relative ai sottoambiti, soggetti come detto alla disciplina ed alle modalità attuative degli strumenti urbanistici vigenti.
4. Le indicazioni riguardanti le infrastrutture ferroviarie e viabilistiche contenute nello schema generale della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale hanno efficacia propositiva nei confronti della successiva fase approvativa delle relative opere.
5. L'efficacia delle previsioni della Variante Localizzata riferiti agli ambiti è specificata nell'articolo 12.

CAPO 5. ATTUAZIONE DELLA VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Articolo 8. Piano Operativo Triennale

1. Attraverso il Piano Operativo Triennale, di cui all'art. 9, comma 3 della L. 84/94, sono individuate le azioni e i programmi di intervento da sviluppare nel triennio al fine di assicurare il coerente perseguimento degli obiettivi fissati dalla Variante Localizzata e conseguentemente dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Monfalcone.
2. Al fine di garantire il costante monitoraggio dei programmi avviati e la loro completa rispondenza alla funzionalità delle attività portuali, il Piano Operativo Triennale è soggetto ad aggiornamento annuale.

Articolo 9. Fasi attuative

1. La Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale individua un'articolazione temporale in fasi ai fini del raggiungimento della configurazione portuale proposta. Tale articolazione temporale ha valore puramente indicativo e rappresenta una delle possibili soluzioni per lo svolgimento del processo di attuazione della Variante Localizzata.

Articolo 10. Realizzabilità degli interventi di Variante

1. La pianificazione di dettaglio dei singoli terminal, sentiti gli operatori interessati e conformemente alle schede tecniche di cui al successivo art. 19, è definita e approvata direttamente dall'Autorità di Sistema Portuale.
2. Nell'ambito e nei sotto-ambiti individuati, la realizzazione degli interventi da parte di soggetti terzi è soggetta all'autorizzazione dell'Autorità di Sistema Portuale cui spetta il compito di verificare la conformità dei relativi progetti alle previsioni di Piano.
3. Per gli interventi da autorizzare è richiesta, oltre a quanto prevede la vigente legislazione in materia di Edilizia Urbanistica e/o di Lavori Pubblici, la produzione dei seguenti elaborati:
 - stralcio della scheda tecnica con l'esatta ubicazione dell'area interessata;
 - planimetria aggiornata dello stato di fatto riguardante l'area oggetto di intervento;

- relazione illustrante la coerenza con le norme prescrittive della Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale;
4. Le modalità autorizzative di dettaglio relative alla realizzazione degli interventi previsti nella Variante Localizzata del P.R.P. da parte di soggetti terzi verranno definite mediante regolamento specifico redatto dall'Autorità di Sistema Portuale di concerto con il Comune per le opere di interesse (ad es. edifici). In Mancanza del suddetto regolamento si rimanda al Regolamento Urbanistico Comunale.

Articolo 11. Aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale

1. Nelle aree esterne all'ambito portuale destinate a funzioni di interesse portuale trova applicazione la disciplina prevista dallo strumento urbanistico comunale. Eventuali modifiche all'attuale normativa saranno concordate con l'Autorità di Sistema Portuale.

CAPO 6. PRESCRIZIONI TECNICHE

Articolo 12. Interpretazione delle indicazioni di Piano

1. In caso di difformità tra le indicazioni contenute nelle schede tecniche e le indicazioni contenute negli elaborati grafici, prevalgono i dati contenuti nelle schede.
2. Con riferimento alla progettazione attuativa degli interventi negli ambiti ad esclusiva operatività portuale:
 - a. tutte le indicazioni contenute nelle schede tecniche riferite alle aree dei sotto-ambiti; nonché le indicazioni specificate negli schemi grafici riferite al perimetro di ambito ed alla linea di massimo riempimento, hanno efficacia prescrittiva;
 - b. le indicazioni contenute negli schemi grafici delle schede tecniche di ambito riferite alla linea ferroviaria, all'attestamento del fronte costruito e al perimetro delle aree dei sotto-ambiti, possono avere efficacia prescrittiva o di indirizzo, secondo la simbologia specificata nella legenda allegata alle presenti N. T. A.;

Articolo 13. Grandezze relative alle opere marittime

1. *Configurazione delle opere portuali*: conformazione delle opere marittime previste.
2. *Ampiezza del canale di accesso*: misura la larghezza del canale, libero da ostacoli, che si sviluppa simmetricamente intorno alla linea che individua la rotta ideale di accesso delle massime navi che entrano ed escono dal porto.
3. *Ampiezza dei bacini di evoluzione e dei cerchi di evoluzione*: esprime la superficie del cerchio all'interno del quale possono essere svolte manovre di modifica della rotta della nave per accedere alle banchine di accosto.
4. *Profondità dei fronti di accosto di banchina*: misura l'altezza normale del fondale sotto il livello medio mare.

5. *Lunghezza dei fronti di accosto di banchina*: misura la lunghezza del fronte destinato all'attracco delle navi e tiene conto delle modalità di ormeggio delle navi e della distanza da lasciare tra nave e nave.

Articolo 14. Grandezze relative alle opere a terra

1. *Superficie territoriale (St)*: è la superficie complessiva del Settore portuale considerato, comprensiva delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria necessarie ai terminali portuali con esclusione di quelle destinate alla rete principale della viabilità stradale e ferroviaria. E' data anche dalla somma delle zone omogenee in esso comprese.
2. *Superficie fondiaria (Sf)*: corrisponde alla superficie della zona omogenea o parte di essa.
3. *Superficie coperta (Sc)*: 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. *Perimetro di ambito*: delimitazione dell'area entro cui valgono le indicazioni e i dati quantitativi di riferimento.
5. *Area di concentrazione dei volumi*: individua la superficie di pertinenza del costruito, corrispondente al lotto da asservire alla costruzione, comprensivo dei parcheggi pertinenziali e del verde per la mitigazione ambientale, che dovranno essere definiti nel rispetto, ove applicabile, del D.M. 1444/68.
6. *Rapporto di copertura (Rc)*: rapporto espresso in percentuale tra la superficie coperta (Sc) riferita a tutte le opere edificate e la superficie fondiaria (Sf).
7. *Superficie lorda di pavimento (Slp)*: è la superficie data dalla somma delle superfici agibili di tutti i piani fuori terra dell'unità immobiliare o dell'edificio.
8. *L'altezza degli edifici (H)*: misura la differenza tra la quota di sistemazione esterna e la quota della linea di gronda la quale è data dall'intersezione tra l'intradosso del solaio di copertura e il piano verticale di facciata.
9. *Distanza degli edifici dal fronte di accosto (DA)*: misura la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo che congiunge il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il filo banchina. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità di ordine tecnico.

10. *Distanza dai confini e dalle recinzioni (DC)*: rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine e/o le recinzioni. I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità di ordine tecnico.
11. *Distanza tra gli edifici (DCC)*: rappresenta la lunghezza, valutata in senso radiale, del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto prospiciente (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi). I valori riportati nelle schede illustrative possono essere disattesi solo nel caso di stretta necessità di ordine tecnico.
12. *Distanza degli edifici dalla viabilità stradale (DS)*: rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine stradale della viabilità interna portuale prospiciente.
13. *Distanza degli edifici dalla viabilità ferroviaria (DF)*: rappresenta la lunghezza del segmento minimo congiungente il punto più esterno del muro perimetrale dell'edificio o del manufatto (con esclusione delle canne fumarie, degli impianti tecnologici esterni, degli elementi decorativi) ed il confine ferroviario della linea ferroviaria non pubblica interna al porto prospiciente.
14. *Superficie permeabile (Sp)*: è 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.
15. *Rapporto di permeabilità (Rp)*: rapporto espresso in percentuale tra la superficie permeabile (Sp) e la superficie fondiaria (Sf).

Articolo 15. Edifici e/o manufatti

1. Per gli edifici a servizio delle attività portuali il Piano consente tutti i tipi di intervento di cui all'art. 18. Fatte salve le indicazioni e prescrizioni contenute nel Regolamento Urbanistico del Comune di Monfalcone vigente.

Articolo 16. Viabilità stradale e ferroviaria

1. La Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale descrive l'assetto infrastrutturale stradale – ferroviario principale interno al porto. Esso ha valore indicativo; la definizione dei tracciati nonché delle caratteristiche tecniche è rimandata ad una fase successiva di approfondimento progettuale, fermo restando quanto riportato nel seguito.
2. Viabilità stradale:
 - predisposizione di opportune fasce di pertinenza, costituenti parte integrante della strada stessa ed utilizzabili unicamente per la realizzazione di altre componenti (banchine, corsie di emergenza, marciapiedi, fasce di sosta laterali, opere di sistemazione a verde finalizzate alla riduzione e alla mitigazione dell'impatto ambientale, piste ciclabili).
 - larghezze minime tracciati principali: 22,80 m
 - larghezze minime tracciati secondari: 9,00 m
 - predisposizione, ove previsto, di marciapiedi di larghezza non inferiore a 1,00 m
 - predisposizione di passaggi pedonali di servizio, da realizzare con continuità in corrispondenza della viabilità principale, aventi larghezza non inferiore a 0,80 m nonché di banchine non inferiori a 0,50 m
 - larghezze minime corsia piste ciclabili monodirezionali: 1.50 m
 - larghezze minime corsia piste ciclabili bidirezionali: 2.50 m

Articolo 17. Aree di sosta e di stoccaggio delle merci

1. Il Piano Regolatore Portuale individua due categorie di aree per la sosta:
 - aree di sosta relative alle attività di banchina, ricadenti entro i perimetri di ambito portuale;
 - aree di sosta pertinenti al costruito;
2. Per le aree di sosta relative alle attività di banchina, il Piano rimanda alla letteratura specializzata che, con appositi indici, stabilisce quantità e caratteristiche degli spazi necessari in relazione alla componente funzionale precipua nonché al volume del traffico.
3. Per le aree di sosta di pertinenza al costruito il Piano rimanda alle schede tecniche ed alle prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti.
4. Le modalità di scarico, carico, movimentazione, trasporto e stoccaggio delle merci all'interno delle aree portuali verranno regolamentate dall'Autorità di Sistema Portuale sentiti gli Organi Tecnici preposti al controllo ed alla tutela della salute e dell'ambiente.
5. Lo stoccaggio delle merci rinfuse potenzialmente pericolose per la sicurezza e la salute del personale che opera nei terminal e della popolazione in generale, e/o delle merci non pericolose ma in qualsiasi caso pulverulenti, deve avvenire all'interno di depositi completamente chiusi (ad

es silos, capannoni, etc.) che ne impediscano la diffusione nell'ambiente circostante. La movimentazione delle rinfuse pericolose (ad es. carbone) e/o pulverulenti, deve avvenire mediante nastri trasportatori posti all'interno di cunicoli chiusi così da impedirne la diffusione nell'ambiente circostante. Per tutte le altre merci e/o rinfuse non pulverulenti è consentito lo stoccaggio nei piazzali in cumuli. In caso di movimentazione e stoccaggio occasionale e/o di breve durata di merci potenzialmente pericolose e/o pulverulenti le modalità di scarico, movimentazione e stoccaggio verranno definite dall'Autorità di Sistema Portuale sentiti gli Organi di controllo in tema di salute ed ambiente.

Articolo 18. Tipologie d'intervento

1. Gli interventi consentiti dalla Variante Localizzata del Piano Regolatore Portuale, sia in relazione alle opere a mare che alle opere a terra, sono definiti nel modo che segue:
 - a) *manutenzione ordinaria*: quelli che riguardano la riparazione, il rinnovamento e la sostituzione delle finiture delle opere nonché l'integrazione o il mantenimento in efficienza degli impianti tecnologici esistenti;
 - b) *manutenzione straordinaria*: quelli necessari a rinnovare o sostituire parti anche strutturali delle opere, nonché integrare i servizi tecnologici, senza che se ne alterino la configurazione complessiva, nel caso delle opere a mare, oppure i volumi e/o le superfici nel caso delle opere a terra.
 - c) *Ristrutturazione*: quelli volti a trasformare le opere in maniera da portare ad una configurazione in tutto o in parte diversa dalla precedente.
 - d) *Demolizione*: accompagnata dalla ricostruzione solo nei casi individuati dalle schede tecniche.
 - e) *Ampliamento*: interventi di estensione ed ampliamento delle superfici esistenti.
 - f) *Nuova costruzione*: interventi di nuova costruzione.
2. Le tipologie di intervento di cui alle lettere c), d), e), ed f) sono soggette alle autorizzazioni di cui al Capo 5, fermo restando, per gli interventi di cui alle lettere a) e b) le normali comunicazioni ed attestazioni in linea tecnica.
3. In mancanza di specificazione sono ammesse le tipologie di intervento di cui alle lettere a) e b).
4. Le opere realizzabili entro le aree funzionali definite dalla Variante Localizzata richiamano puntualmente le modalità d'uso del territorio relative a ciascuna categoria. Esse sono:
 - moli e dighe foranee;
 - banchine;

- attrezzature di ormeggio;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci;
- mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle forniture di bordo;
- mezzi meccanici per la movimentazione delle merci e dei passeggeri;
- opere stradali;
- arredi connessi alla mobilità stradale carrabile e pedonale;
- parcheggi;
- stazione di rifornimento carburante;
- impianti generali;
- edifici destinati allo stoccaggio delle merci;
- edifici destinati al commercio al dettaglio e all'ingrosso;
- edifici adibiti ad uffici, a sportelli bancari, alle agenzie di servizio alle persone;
- edifici destinati alla ricettività e al turismo (bar, ristoranti, alberghi, biglietterie, sale di attesa, etc.);
- edifici destinati allo sport, allo spettacolo ed alla cultura;
- locali adibiti al deposito di materiali e/o mezzi;
- ogni altra opere necessaria per l'espletamento delle funzioni previste.

5. La definizione delle caratteristiche tecniche delle opere previste nella presente Variante Localizzata è rinviata alle successive fasi di approfondimento progettuale nel dispetto della normativa vigente di settore, nonché del D.M. Ambiente n.259 del 11/10/2017 e degli articoli 29, 30 e 31 delle NTA del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.

PARTE SECONDA: SCHEDE TECNICHE

Articolo 19. Schede tecniche

Le schede tecniche illustrano le indicazioni della Variante Localizzata relative a ciascuna Area dei sotto-ambiti di cui all'art. 6, soggetti alla disciplina ed alle modalità attuative degli strumenti urbanistici vigenti.

Le strategie/obiettivi della Variante Localizzata, che trovano applicazione in tutte le Aree nelle quali sono stati suddivisi i due sotto-ambiti del Porto di Monfalcone, ad eccezione delle aree a tutela ambientale, sono:

- Realizzazione di impianti di produzione di energia con l'impiego di fonti rinnovabili (eolico, solare,) finalizzata al raggiungimento dell'autonomia energetica;
- Sviluppo del sistema di alimentazione elettrica delle navi in banchina (cold ironing)

In tutte le Aree del sottoambito porto operativo di cui all'art. 6 delle presenti norme, ad eccezione delle aree a tutela ambientale, valgono i seguenti parametri urbanistici-edilizi:

- Distanza minima degli edifici dal fronte di accosto (DA): 10 m;
- Distanza minima degli edifici dai confini (DC): 5 m;
- Distanza minima tra gli edifici (DE): 10 m , sono ammesse costruzioni in aderenza;
- Distanza minima degli edifici dai fili stradali non interni alla cinta doganale (DS1): 12 m;
- Distanza minima degli edifici dai fili stradali interni alla cinta doganale (DS2): 5 m;
- Distanza minima degli edifici dalle linee ferroviarie: (DF): 5 m;

Area Terminal Multipurpose e Autostrade del mare

LOCALIZZAZIONE: il nuovo terminal destinato ai traffici Multipurpose e delle Autostrade del Mare è situato nella nuova zona di espansione a sud del porto esistente e comprende anche la porzione occidentale della vasca di colmata esistente. L'area a terra di pertinenza del terminal, confinante a ovest con l'area del porto esistente, a nord con l'area retroportuale per la logistica integrata ed ad est con le aree a tutela ambientale, è accessibile da terra direttamente da via Timavo attraverso il varco di accesso esistente.

OBIETTIVI E CRITERI: la previsione di un terminale polifunzionale dedicato anche ai traffici delle autostrade del mare è giustificato dalla necessità di fornire al porto di Monfalcone quelle doti di flessibilità indispensabili per essere pronto ad acquisire, rapidamente, nuove tipologie di traffico, seguendo le indicazioni del mercato, ed allo stesso tempo di consolidare e mantenere il primato nella movimentazione delle rinfuse solide e nella crescita nel settore della movimentazione delle merci su rotabili, cioè dei traffici ro-ro e ro-pax, dei veicoli e del traffico passeggeri, incluso il traffico crocieristico.

Le attuali richieste di attivazione di nuove linee avanzate dagli armatori e le previsioni di crescita, hanno comportato la necessità di prevedere un'area specializzata adeguatamente attrezzata dove possono essere concentranti i traffici conseguenti consentendo la conservazione dell'attuale trend di crescita del porto di Monfalcone e di consentire l'attivazione delle nuove tipologie di traffico previste anche in sinergia con il porto di Trieste.

Nel terminal è ammesso anche lo svolgimento di traffici di contenitori esclusivamente con navi dotate di mezzi propri per il carico/scarico dei contenitori.

Per garantire l'accessibilità ferroviaria alle aree del nuovo terminal le linee ferroviarie esistenti a tergo delle banchine operative del porto esistente è previsto che possano essere prolungate anche lungo la banchina operativa del nuovo terminal.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nell'area del Terminal Multipurpose e Autostrade del Mare la componente funzionale caratterizzante è quella portuale L - Commerciale C che comprende le seguenti funzioni:

- LC1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali
- LC2 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di contenitori Lo-Lo (su unità di carico di tipo Ro-Ro)
- LC3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci su rotabili (Ro-Ro):
- LC4 operazioni portuali relative a traffici misti
- LC5 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse
- LC6 operazioni portuali relative alla logistica
- LC7 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di auto nuove
- LC8 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio prodotti siderurgici.

Sono anche ammesse le seguenti funzioni:

- LP1 attracco, attesa e servizio alle navi da crociera;
- LP2 attracco, attesa e servizio ai traghetti ed alle navi ro-pax in generale;
- LS1 servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- LS2 servizi di sicurezza e controllo;
- LS3 servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);

- F6 impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica preferibilmente da fonte rinnovabile;

MODALITÀ DI ATTUAZIONE:

Gli interventi a terra sono subordinati alla preventiva approvazione di un progetto unitario esteso all'intera zona, che dovrà essere approvato dall'A.d.S.P.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 627.000 m²

OPERE A MARE

SPECIE: Terminal

DENOMINAZIONE: Autostrade del mare

SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: -14.00m s.l.m.m

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: 760 m

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -14.00m s.l.m.m

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MAX +3.00 m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: navi merci varie, navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi porta rinfuse, navi cisterna, navi car carriers, navi porta contenitori, navi Pax, navi da crociera,.

OPERE A TERRA

E' consentita la nuova edificazione nel rispetto dei parametri che seguono:

SUPERFICIE COPERTA: max 5% della Superficie fondiaria Sf.

ALTEZZA DEGLI EDIFICI (H): 12 m

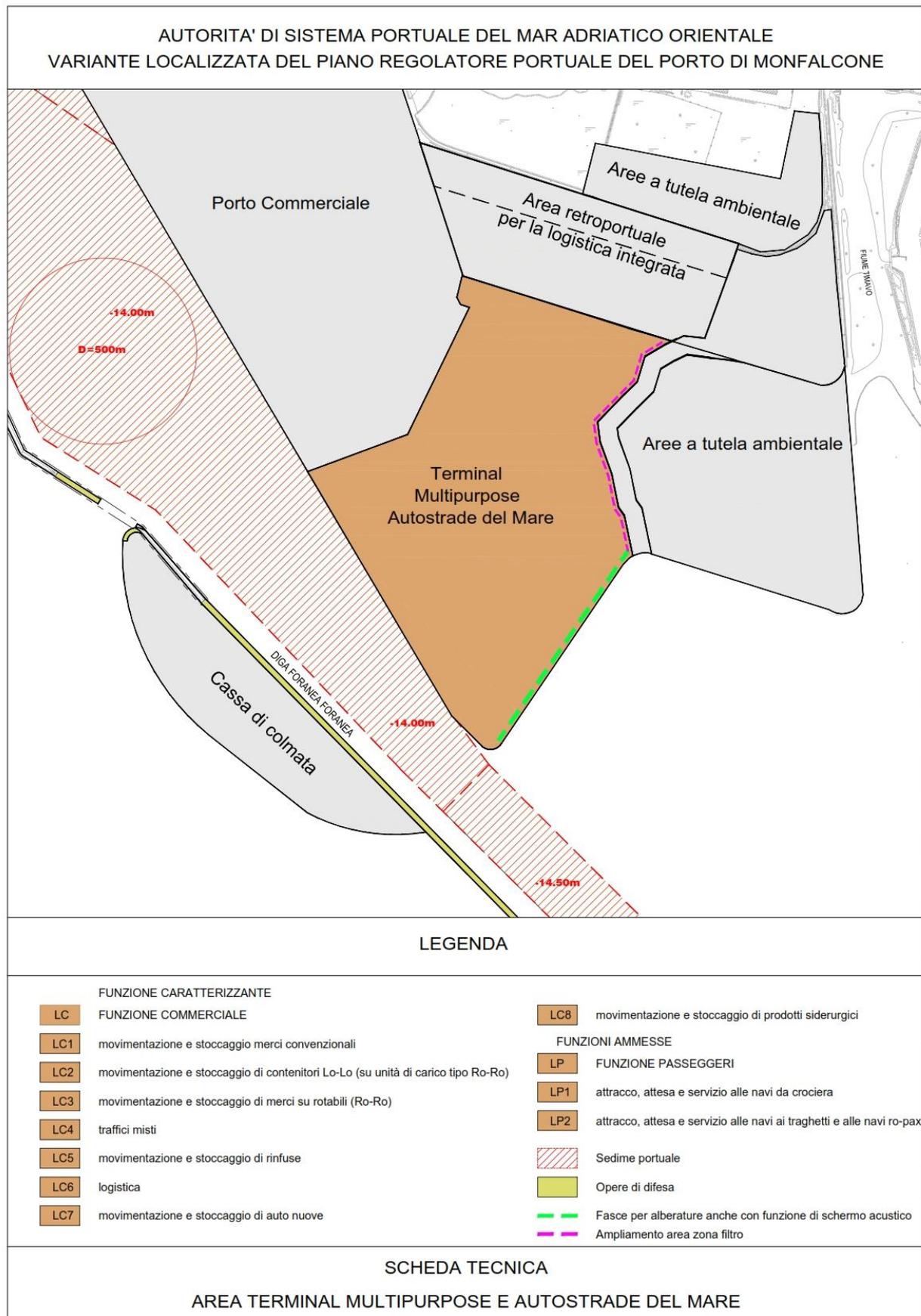
Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici (ad es. torre e sistemi di controllo, radar e altro) non si applicano limiti di altezza.

TIPOLOGIE D'INTERVENTO: sono ammessi tutti i tipi d'intervento

OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Lungo il lato Est del nuovo piazzale (nuova banchina a mare) è prevista la realizzazione di una fascia a verde con alberature di specie autoctone resistenti in ambiente salmastro con funzione anche di schermatura acustica, che deve avere una larghezza minima di 10 m. La fascia di piazzale di larghezza pari a 30 m adiacente alla suddetta fascia a verde deve essere riservata allo svolgimento di operazioni portuali a ridotte emissioni sonore.

Procedendo verso nord, nel secondo tratto, sul lato occidentale dell'area filtro, si prevede un ampliamento minimo di 5 metri in continuità funzionale con l'area filtro stessa.



Aree a Tutela Ambientale

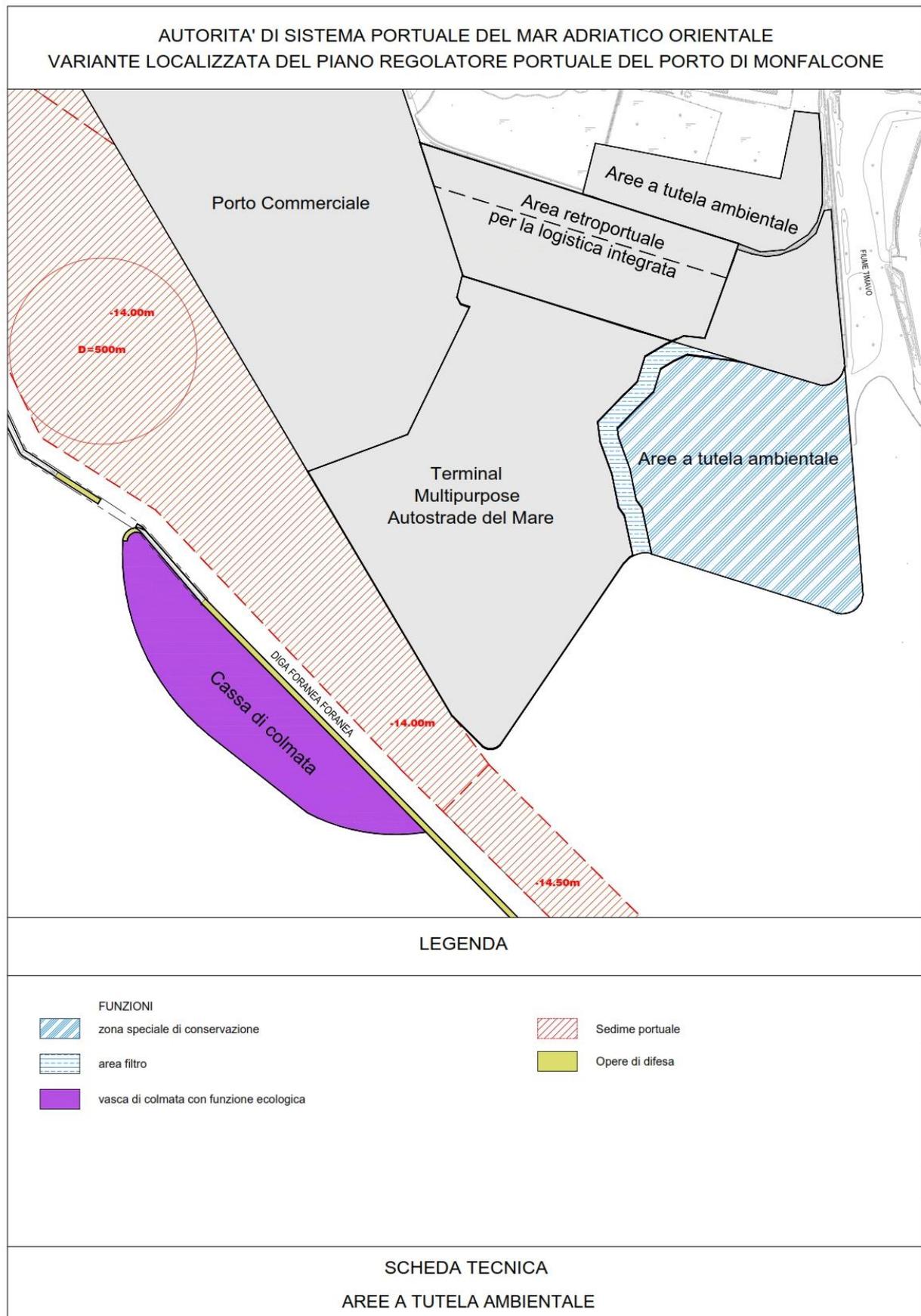
LOCALIZZAZIONE: Le aree a tutela ambientale si estendono tra l'area del terminal multipurpose e autostrade del mare e la foce del Timavo. Esse comprendono la porzione della ZSC "Carso Triestino e Goriziano" sulla sponda destra della foce del Timavo e l'area filtro tra il nuovo terminal multipurpose e autostrade del mare e la suddetta ZSC. Le aree comprendono anche la nuova cassa di colmata dei sedimenti provenienti dai dragaggi da realizzare all'esterno della diga foranea, che, una volta completato il suo riempimento, verrà utilizzata per la realizzazione di un'area con funzione ecologica.

OBIETTIVI E CRITERI: tra gli obiettivi della Variante Localizzata c'è anche quello di valorizzare e proteggere le aree ad elevato pregio ambientale presenti alla Foce del Timavo che rientrano all'interno dell'ambito portuale e realizzare ulteriori aree con funzione ecologica al fine di favorire rigenerazione degli habitat naturali tipici dell'area.

Pertanto, oltre a promuovere la realizzazione di nuove aree con funzione ecologica (vasca di colmata) e la realizzazione di modalità gestionali ed interventi volti al mantenimento delle caratteristiche ecologiche e paesaggistiche che tali aree esprimono, si prevede la realizzazione, lungo la fascia di contatto tra le aree portuali e la ZSC, di una area filtro dove realizzare interventi di modellazione del suolo e rinaturazioni arboreo-arbustive finalizzati alla mitigazione degli effetti indotti dall'inquinamento acustico e visivo ed alla creazione di habitat di specie.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE:

Per la ZSC "Carso Triestino e Goriziano" valgono le misure di conservazione previste per quell'area, mentre le caratteristiche dell'area filtro sono già definite nell'ambito del progetto dei lavori di approfondimento del canale di accesso al Porto, recentemente approvato.



Area Cerniera di Transizione allo Spazio Urbano – Aree Retroportuali per la Logistica Integrata

LOCALIZZAZIONE: L'area logistica retro portuale si estende a nord del nuovo terminal Multipurpose e delle Autostrade del Mare in adiacenza all'attuale area portuale. L'area è direttamente collegata alle altre aree portuali attraverso la viabilità interna del porto. L'area comprende anche i fasci binari di un nuovo scalo ferroviario da realizzare nella porzione nord dell'area in adiacenza alla linea ferroviaria esistente alla quale si collega.

OBIETTIVI E CRITERI: quale supporto operativo alle attività di banchina è necessario prevedere, preferibilmente in adiacenza alle aree portuali, la presenza di un'area logistica dove si possono svolgere le funzioni connesse allo stoccaggio, manipolazione, e al trasferimento delle merci e dove possono essere localizzati i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone. La vicinanza con il territorio industrializzato conferisce a tali aree il ruolo di tramite tra il porto ed il territorio stesso.

COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

Nell'Area cerniera di transizione allo spazio urbano - Aree retroportuali per la logistica integrata oltre alla funzione caratterizzante LC6 operazioni portuali relative alla logistica sono ammesse le seguenti funzioni:

- LC1 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali
- LC2 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di contenitori Lo-Lo (su unità di carico di tipo Ro-Ro)
- LC3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci su rotabili (Ro-Ro):
- LC3 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di merci su rotabili (Ro-Ro):
- LC4 operazioni portuali relative a traffici misti
- LC5 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di rinfuse
- LC6 operazioni portuali relative alla logistica
- LC7 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di auto nuove
- LC8 operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio prodotti siderurgici
- LS1 servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- LS servizi di sicurezza e controllo;

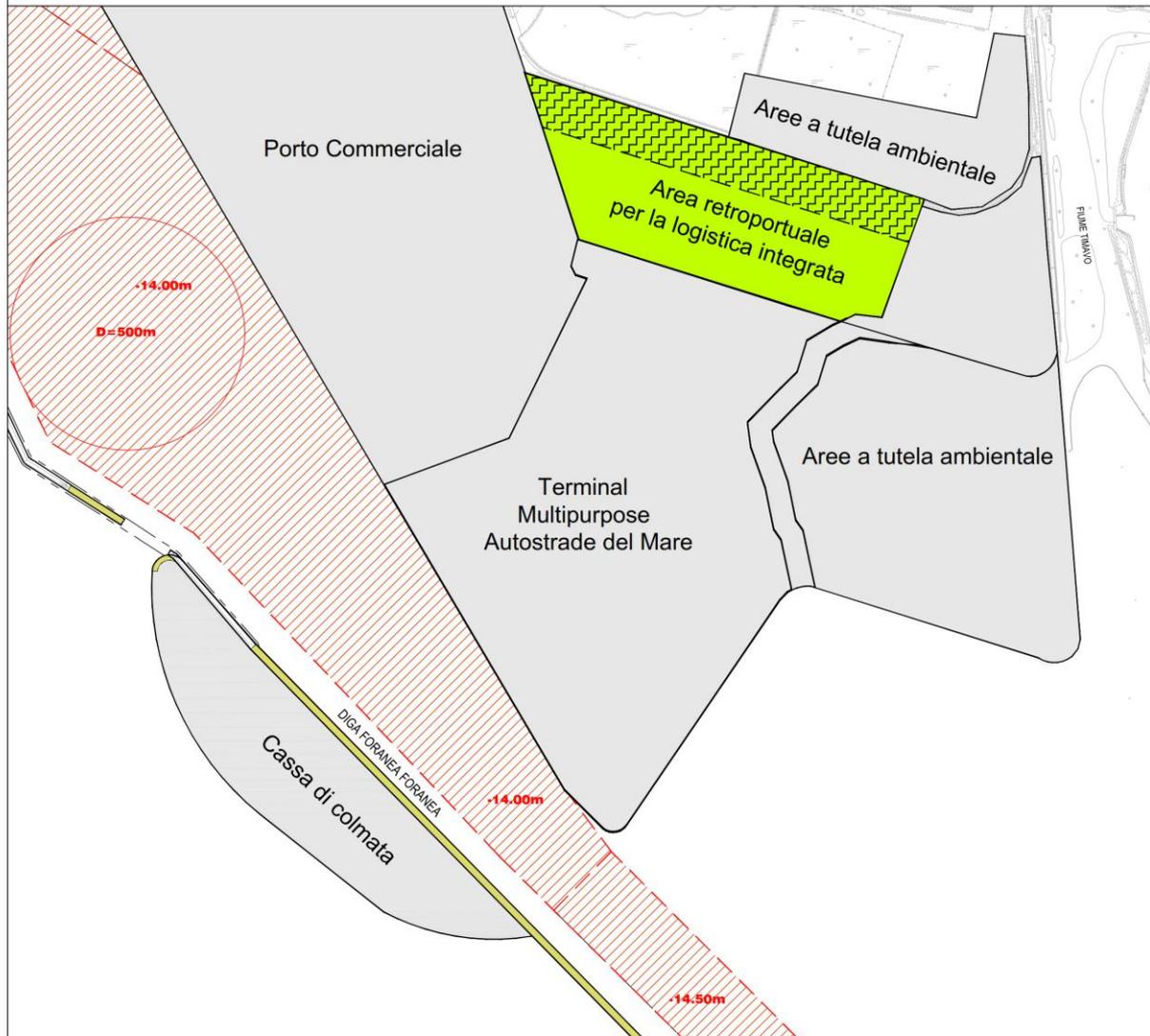
MODALITÀ DI ATTUAZIONE:

Gli interventi a terra sono subordinati alla preventiva approvazione di un progetto che dovrà essere conforme al Piano Attuativo esteso all'intera zona che dovrà essere approvato dal comune di Monfalcone di intesa con l'A.d..S.P.

Per il dimensionamento dell'area, le destinazioni e le tipologie degli interventi ammessi si rinvia alle NTA del Regolamento Urbanistico del Comune di Monfalcone.

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 240.500 m²

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO ORIENTALE
VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI MONFALCONE



LEGENDA

FUNZIONE CARATTERIZZANTE			
LC	FUNZIONE COMMERCIALE	LC5	movimentazione e stoccaggio di rifiuti
C6	logistica	LC7	movimentazione e stoccaggio di auto nuove
FUNZIONI AMMESSE		LC8	movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici
LC1	movimentazione e stoccaggio merci convenzionali		area scalo ferroviario
LC2	movimentazione e stoccaggio di contenitori Lo-Lo (su unità di carico tipo Ro-Ro)		Sedime portuale
LC3	movimentazione e stoccaggio di merci su rotabili (Ro-Ro)		Opere di difesa
LC4	traffici misti		

SCHEDA TECNICA

Area Cerniera di Transizione allo Spazio Urbano - AREA RETROPORTUALE PER LA LOGISTICA INTEGRATA

Area Cerniera di Transizione allo Spazio Urbano – Aree a Tutela Ambientale

LOCALIZZAZIONE: L'area a tutela ambientale comprende un'area di tutela ambientale denominata "Canneto del Lisert".

OBIETTIVI E CRITERI: tra gli obiettivi della Variante Localizzata c'è anche quello di valorizzare e proteggere le aree ad elevato pregio ambientale presenti alla Foce del Timavo.

Pertanto, oltre a promuovere la realizzazione di modalità gestionali ed interventi volti al mantenimento delle caratteristiche ecologiche e paesaggistiche che tali aree esprimono, si prevede la realizzazione di una prosecuzione dell'area filtro che funga da raccordo con l'area del "Canneto del Lisert" e la realizzazione di interventi e rinaturazioni arboreo-arbustive finalizzati alla mitigazione degli effetti indotti dall'inquinamento acustico e visivo ed alla creazione di habitat di specie.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE:

Il dimensionamento dell'area, le destinazioni e le tipologie degli interventi ammessi fanno riferimento alle NTA dello strumento urbanistico comunale di Monfalcone.

