



Comune di Monfalcone
Provincia di Gorizia
piazza della Repubblica 8
I-34074 Monfalcone | Go
www.comune.monfalcone.go.it

Area 3 Area Opere Pubbliche e Manutenzioni
Servizio Ambiente ed Energia
U.O. Ambiente
Piazza della Repubblica n. 25
34074 Monfalcone GO
c. f. e p. iva 00123030314
PEC: comune.monfalcone@certgov.fvg.it

Spett.le Regione Friuli Venezia Giulia
DC difesa dell'ambiente, energia
e sviluppo sostenibile
Servizio valutazioni ambientali
ambiente@certregione.fvg.it
PEC e p.c.
Spett.le SUAP
EMAIL suap-commercio@comune.monfalcone.go.it

Monfalcone, 13/04/2026

Oggetto: SVA/SCR/2079 - D. Lgs. 152/2006, DGR 568/2022, LR 7/2000 – Verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA per il “progetto di potenziamento della capacità dell'impianto di recupero di rifiuti inerti, con l'incremento della potenzialità da 60.000 a 240.000 tonnellate annue di rifiuti recuperato” da realizzarsi in Comune di Monfalcone (GO) – proponente Adriastrade S.r.l. Osservazioni del Comune di Monfalcone.

Con la presente, in riferimento al procedimento indicato in oggetto, si trasmettono le osservazioni dell'ufficio Ambiente del Comune di Monfalcone.

Tutela dall'inquinamento acustico:

- In riferimento alla relazione tecnica previsionale dell'impatto acustico, redatta dal tecnico incaricato, ing. Giulio Simonetti, si segnala che non sono stati considerati i recettori localizzati nelle vicinanze del sito produttivo, in particolare l'area delle Terme Romane e il sito Natura 2000: ZSC IT3340006 (Carso Triestino e Goriziano). Inoltre, come previsto dalla “Variante localizzata al PRP del Porto di Monfalcone”, è stata definita un'area cerniera di transizione allo spazio urbano – area di tutela ambientale, inserita in zona DV1 nel PRGC di Monfalcone, che costituisce una sorta di area filtro a carattere naturale di separazione con le aree destinate a futuri sviluppi del porto, e che risulta particolarmente suscettibile all'inquinamento acustico e richiede quindi una valutazione approfondita al fine di garantire un'analisi completa dell'impatto ambientale.
- Si evidenzia, pertanto, la necessità di acquisire dei rilievi fonometrici relative al rumore classificabile come “fondo” emesso dalle sorgenti interne all'area produttiva, sia lungo il confine ovest del sito Natura 2000 (a circa 380 metri dal sito produttivo) sia al confine con la summenzionata area di tutela ambientale introdotta con la “Variante localizzata al PRP del Porto di Monfalcone” (a circa 130 metri dal confine Sud della proprietà della Società). Le misure fonometriche sono finalizzate a verificare, presso dette aree sensibili, l'invarianza acustica tra la situazione ante e post operam. Nello specifico, a seguito delle necessarie verifiche post operam da effettuarsi nelle condizioni di esercizio maggiormente gravose, l'obiettivo è di poter garantire un clima acustico invariato nelle predette aree naturali, ed idealmente coerente con un clima acustico proprio di una classe I (sul punto vedasi quanto riportato nella Relazione Tecnica del Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) al Par. 6.2, pag. 66, “area di particolare interesse ambientale”).
- Per quanto riguarda il ricettore Terme Romane si evidenzia la necessità di verificare il rispetto dei limiti di immissione previsti per la classe acustica propria dell'area (classe III).
- Si segnala infine che la tavola 2 “PRGC e Rumore” non è stata estratta correttamente la zonizzazione definitiva del PCCA (Tav. 8.4.4 - Rev.3), pertanto dovrebbe essere opportunamente aggiornata.

Mobilità e traffico:

- Si osserva che alla base della relazione tecnica di impatto sul traffico, al fine di poter valutare le condizioni di esercizio più gravose, i rilievi dei dati andrebbero condotti nelle fasce orarie di punta, ovvero tra le ore 08:00 –

Dirigente Area 3: **ing. Enrico Englaro**
Responsabile U.O. Ambiente: **ing. Eva Porciani**
Responsabile dell'istruttoria: **dott.ssa Lisa Capuano**
☎ tel. 0481-494473 ✉ e-mail: lisa.capuano@comune.monfalcone.go.it

Orario di ricevimento

<i>Lunedì</i>	dalle 09.00	alle 12.00
	dalle 15.30	alle 17.30
<i>Mercoledì</i>	dalle 15.30	alle 17.30
<i>Venerdì</i>	dalle 09.00	alle 12.00

MONFALCONE

09:30 del mattino e tra le ore 16:30 e le 18:00 nel pomeriggio, in quanto in dette fasce orarie si concentrano le entrate e uscite dei lavoratori del comprensorio industriale/portuale del Lisert.

- Inoltre, a seguito della revisione dei dati di traffico dell'ora di punta, si ritiene utile che la relazione riporti anche l'indicazione dei livelli di servizio dei tratti stradali interessati sia ante che post operam.

Si allega alla presente anche la specifica istruttoria condotta, sotto il profilo urbanistico, dall'ufficio urbanistica del Comune di Monfalcone, e della quale si riportano, in sintesi, le conclusioni:

"[...]l'intervento proposto presenti una sostanziale compatibilità urbanistica sotto il profilo della destinazione d'uso, in quanto inserito in un ambito classificato dal vigente PRGC come zona territoriale omogenea D1, destinata ad attività industriali e produttive, all'interno della quale l'attività di recupero di rifiuti inerti risulta coerente con le funzioni ammesse.

Tuttavia, tale compatibilità formale non esaurisce il quadro valutativo. L'incremento della capacità produttiva da 60.000 a 240.000 tonnellate annue configura infatti una modifica sostanziale dell'attività, che incide in maniera significativa sul carico urbanistico e funzionale dell'insediamento, determinando un aumento delle pressioni esercitate sul territorio in termini di traffico, movimentazioni, emissioni e utilizzo delle infrastrutture.

In questo contesto emergono alcune esigenze di approfondimento che si ritengono essenziali ai fini di una corretta valutazione complessiva dell'intervento. In particolare, appare necessario verificare con maggiore dettaglio l'impatto viabilistico reale, con riferimento alle condizioni di traffico nelle ore di punta e alla capacità della rete esistente di assorbire i flussi aggiuntivi, nonché l'adeguatezza degli accessi e dei percorsi destinati ai mezzi pesanti".

Distinti saluti

Allegati: Istruttoria ufficio urbanistica

*Il Titolare di Posizione Organizzativa
Servizio Ambiente ed Energia
ing. Eva Porciani*

*Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs.82/2005 e s.m.i e norme
correlate*



Comune di Monfalcone
Provincia di Gorizia
piazza della Repubblica 8
I-34074 Monfalcone | Go
www.comune.monfalcone.go.it

Area 6 Pianificazione Urbanistica, Edilizia Privata,
Patrimonio Immobiliare
Unità Operativa Pianificazione Urbanistica
Piazza della Repubblica n. 25
34074 Monfalcone GO
c. f. e p. iva 00123030314
PEC: comune.monfalcone@certgov.fvg.it

Oggetto: D.Lgs. 152/2006 – Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA – progetto di incremento della capacità dell'impianto di recupero rifiuti inerti sito in Monfalcone (via Grota del Diau Zot) – proponente Adriastrade s.r.l. – valutazioni urbanistiche

-ISTRUTTORIA-

1. PREMESSA

Con nota della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia prot. SVA/SCR/2079 del 13.03.2026 (ns. rif. prot. 13929/A, dd. 17.03.2026) è stato formalmente comunicato l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ai sensi della normativa vigente, relativo al progetto presentato dalla società Adriastrade s.r.l., concernente il potenziamento dell'impianto di recupero di rifiuti inerti non pericolosi sito nel territorio comunale di Monfalcone.

L'intervento proposto consiste, in particolare, nell'incremento significativo della capacità produttiva dell'impianto, con il passaggio da una capacità attualmente autorizzata pari a 60.000 tonnellate annue ad una capacità complessiva prevista pari a 240.000 tonnellate annue. Dalla documentazione progettuale emerge che tale incremento verrebbe attuato senza modifiche sostanziali all'area autorizzata alla gestione dei rifiuti, né attraverso ampliamenti dichiarati del sedime impiantistico, configurandosi pertanto come intervento di intensificazione dell'attività esistente.

Alla luce di quanto sopra, la presente istruttoria è finalizzata a verificare la compatibilità dell'intervento sotto il profilo urbanistico ed edilizio, con particolare riferimento:

- alla classificazione urbanistica vigente dell'area e alla relativa disciplina di PRGC;
- alle norme tecniche di attuazione applicabili alla specifica zona territoriale omogenea e alla relativa sottozona;
- alla coerenza dell'intervento rispetto agli strumenti di pianificazione sovraordinata e di settore;
- agli effetti indiretti derivanti dall'incremento dell'attività, con specifico riguardo agli impatti su traffico e viabilità, in quanto elementi rilevanti ai fini della valutazione complessiva del carico urbanistico indotto.

2. INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'impianto oggetto di valutazione è situato in via Grota del Diau Zot, all'interno dell'area industriale della Bocca del Locovaz, nel territorio del Comune di Monfalcone.

Arch. Marco Marmotti Dirigente Area 6
Pianificazione Urbanistica, Edilizia Privata, Patrimonio Immobiliare
☎ Tel. 0481 494266 - ✉ e-mail: marco.marmotti@comune.monfalcone.go.it
Responsabile dell'istruttoria: dott.ssa Sara Monferà
☎ Tel. 0481-494265 - ✉ e-mail: sara.monfera@comune.monfalcone.go.it

Si tratta di un ambito con una marcata vocazione produttiva, caratterizzato dalla presenza di insediamenti industriali e infrastrutture logistiche di rilievo sovracomunale. Dall'analisi della documentazione progettuale e dal confronto con le tavole del vigente Piano Regolatore Generale Comunale, risulta che l'area ricade in zona territoriale omogenea D1 – industriale di interesse regionale, e in particolare nella sottozona D1 ab. Tale destinazione urbanistica individua ambiti orientati a funzioni produttive di rilievo, spesso integrate con sistemi infrastrutturali strategici.

Le tavole grafiche di piano confermano come l'impianto sia inserito in un contesto produttivo consolidato, privo di interferenze dirette con ambiti residenziali, i quali risultano assenti nelle immediate vicinanze. L'intorno territoriale è invece caratterizzato dalla presenza diffusa di stabilimenti industriali, aree di stoccaggio, infrastrutture viarie di supporto e servizi logistici, configurando un sistema funzionale coerente con la destinazione urbanistica assegnata (rif. Tav. 02).

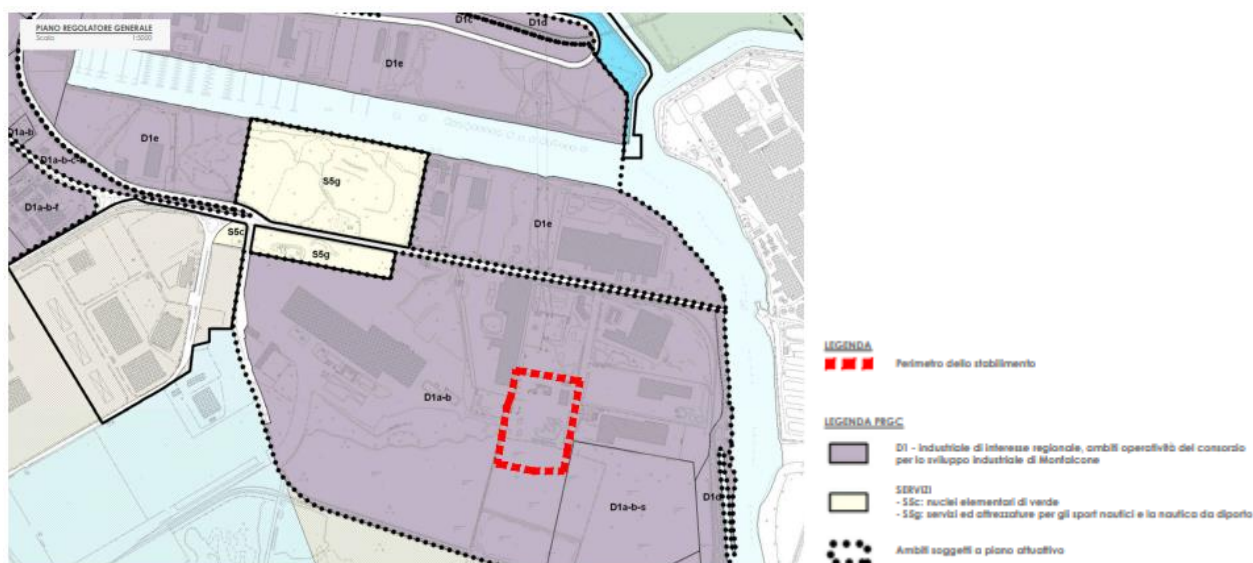


Figura 1: estratto dalla Tav. 02

Dal punto di vista catastale, la società Adriastrade dispone dei mappali sui quali insistono lo stabilimento e la sede aziendale, così identificati:

- Comune di Monfalcone – Foglio 11 – Mappali 4900/12, 4900/7, 6330, 6332, 6333, 6334, 6335.

All'interno di tali particelle, l'attività di recupero dei rifiuti è esercitata unicamente sulle particelle comprese nel perimetro AUA, ovvero:

- mappali 4900/7, 6330, 6335, 6336.

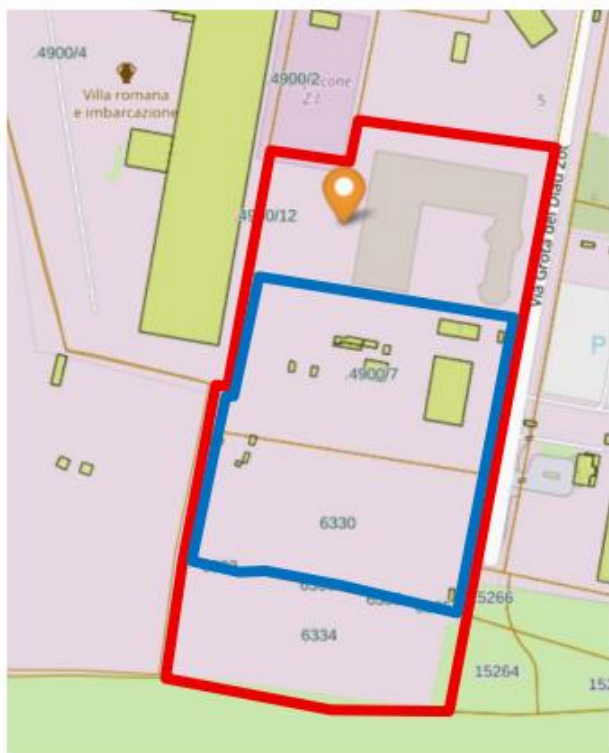


Figura 2: estratto della mappa catastale con l'identificazione del perimetro dello stabilimento (in rosso), ed il perimetro dell'area autorizzata alla gestione dei rifiuti" oggetto del procedimento (in azzurro)

Tale inquadramento risulta rilevante ai fini della valutazione complessiva dell'intervento, in quanto evidenzia una sostanziale compatibilità localizzativa dell'attività esistente, ma al contempo richiede una verifica puntuale degli effetti derivanti dall'incremento significativo della capacità operativa proposta.

3. DISCIPLINA URBANISTICA APPLICABILE

La disciplina urbanistica applicabile all'area è definita dalle Norme Tecniche di Attuazione del PRGC, con particolare riferimento alle disposizioni relative alle zone territoriali omogenee di tipo D, destinate in via prioritaria all'insediamento di attività industriali e produttive, comprese le funzioni connesse alla lavorazione, trasformazione e gestione dei materiali.

In questo contesto normativo, l'attività di recupero di rifiuti inerti risulta riconducibile alle attività produttive ammesse, in quanto assimilabile alle lavorazioni industriali e alle attività di trattamento materiali previste dall'art. 7 delle NTA. Inoltre, per quanto attiene alla disciplina specifica delle zone produttive, l'art. 14 delle NTA stabilisce che la zona D comprenda aree destinate ad attrezzature e impianti produttivi (commi 1 e 2) e, al comma 5, ammette espressamente attività di recupero di rifiuti non pericolosi in procedura semplificata ai sensi del D.M. 5 febbraio 1998 e del D.M. 186/2006, consentite esclusivamente nelle sottozone D1ab e D1f. Tale previsione conferma la piena compatibilità della destinazione d'uso nel caso di specie, trattandosi di un'attività insediata in sottozona conforme. Sotto il profilo urbanistico, pertanto, la destinazione d'uso dell'impianto risulta coerente con la zonizzazione vigente e non emergono elementi di incompatibilità rispetto alla tipologia di attività esercitata.

Nel caso specifico, l'intervento non comporta un mutamento di destinazione d'uso, configurandosi piuttosto come un'intensificazione dell'attività esistente, mediante l'incremento della capacità annua di trattamento. Tale elemento assume rilievo ai fini urbanistici poiché, pur in assenza di variazioni formali della destinazione, determina un aumento significativo del carico insediativo e funzionale gravante sull'area. Di conseguenza, la valutazione di compatibilità non può essere limitata alla sola conformità d'uso, ma deve estendersi agli effetti indotti dall'ampliamento dell'attività, con

particolare riferimento all'adeguatezza delle infrastrutture di servizio e alla sostenibilità complessiva del sistema territoriale.

Un aspetto di specifica rilevanza riguarda la viabilità e gli accessi, disciplinati dall'art. 12 delle NTA, che impone la tutela delle aree destinate alla rete viaria e richiede la garanzia di adeguati livelli di sicurezza e funzionalità degli ingressi. L'incremento della capacità produttiva da 60.000 a 240.000 tonnellate annue comporta un prevedibile aumento dei flussi di traffico pesante, con potenziali ripercussioni sulla viabilità esistente e sulle condizioni di accesso all'impianto. Pertanto, pur in presenza di una destinazione urbanistica compatibile, l'intensificazione dell'attività impone un'accurata valutazione della capacità della rete viaria di assorbire il traffico aggiuntivo e della sicurezza degli accessi, aspetti rilevanti non solo sotto il profilo funzionale, ma anche ai fini della sostenibilità urbanistica complessiva dell'intervento.

In conclusione, l'intervento risulta correttamente collocato in un ambito urbanisticamente idoneo dal punto di vista della destinazione d'uso, ma presenta criticità potenziali legate all'aumento del carico funzionale, che rendono necessario un approfondimento specifico sugli effetti indotti, in particolare sul sistema della mobilità e sull'organizzazione degli accessi.

4. PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

L'analisi dell'intervento non può prescindere dal suo inquadramento all'interno della pianificazione sovraordinata regionale, la quale fornisce un quadro di riferimento fondamentale per la valutazione della compatibilità territoriale e ambientale, anche nei casi in cui non si determinino trasformazioni fisiche significative dell'area.

Con riferimento al Piano Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia, l'area oggetto di intervento non risulta assoggettata a specifici vincoli paesaggistici diretti ai sensi della normativa vigente. Essa si colloca infatti all'interno di un contesto già fortemente antropizzato e connotato da funzioni produttive consolidate, per il quale il PPR non individua particolari tutele puntuali. Ciò non esclude, tuttavia, che anche in ambiti industriali debbano essere considerati gli obiettivi generali di qualità paesaggistica e di contenimento degli impatti, soprattutto in relazione a possibili effetti cumulativi o alla percezione dei sistemi infrastrutturali e produttivi su scala territoriale più ampia.

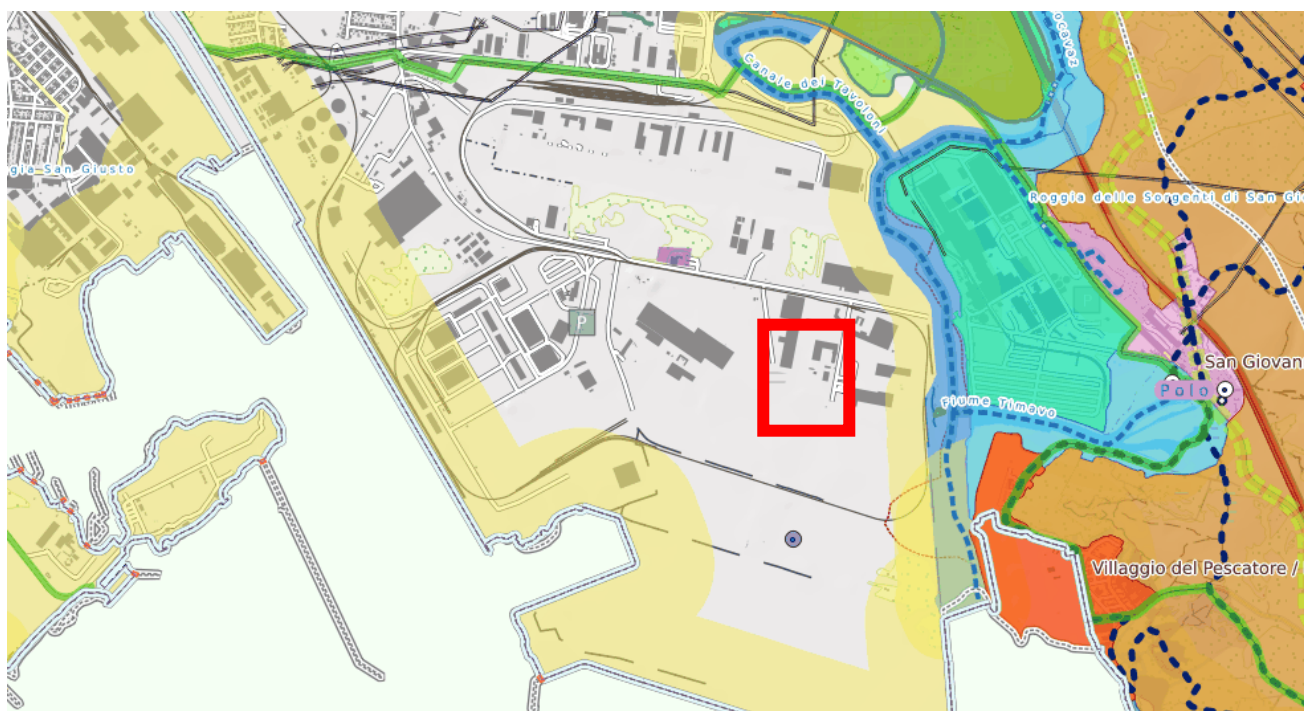


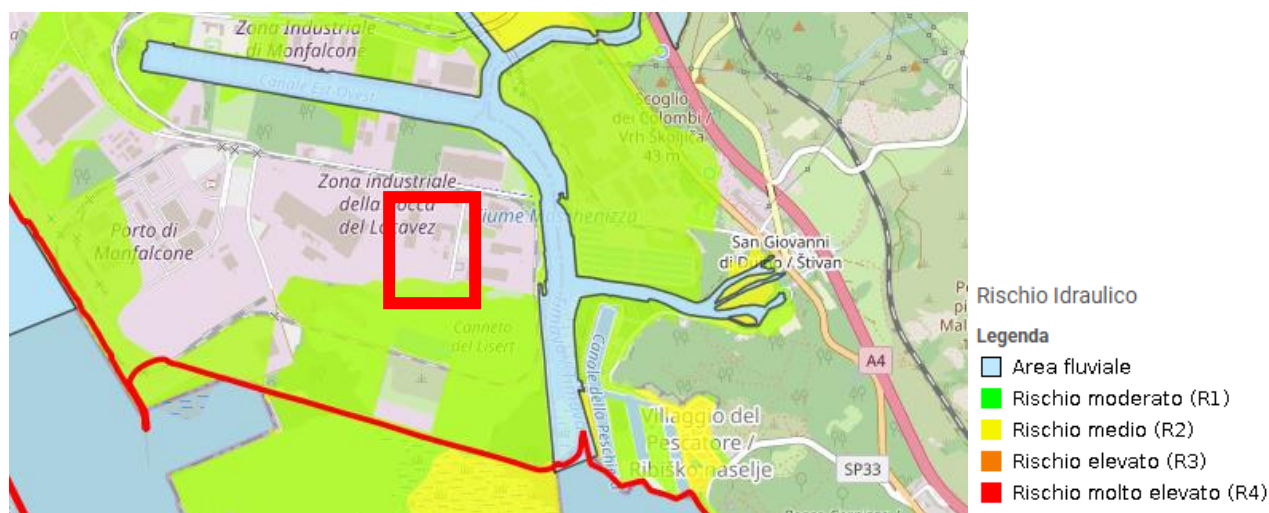
Figura 3: estratto dal PPR con localizzazione dell'area oggetto di verifica

Per quanto riguarda la pianificazione di settore in materia di rifiuti, il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e i relativi criteri localizzativi (CLIR) rappresentano il riferimento principale per la valutazione della sostenibilità degli impianti. Nel caso in esame, i criteri localizzativi regionali non risultano formalmente attivati, in quanto l'intervento non comporta l'individuazione di un nuovo sito né l'ampliamento fisico dell'area impiantistica, ma si configura come modifica gestionale di un impianto esistente.

Tale circostanza, tuttavia, non esaurisce il quadro valutativo. L'incremento della capacità di trattamento, pur in assenza di espansione territoriale, determina infatti una modifica sostanziale del peso insediativo e funzionale dell'impianto all'interno del sistema territoriale e impiantistico regionale. In questo senso, i criteri localizzativi, pur non applicandosi in senso stretto, mantengono una valenza indiretta quale parametro di riferimento per verificare la coerenza complessiva dell'intervento rispetto agli indirizzi regionali, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza del contesto localizzativo, la compatibilità con le infrastrutture esistenti e la minimizzazione degli impatti ambientali.

Analoga attenzione deve essere posta rispetto al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), che costituisce uno degli strumenti fondamentali della pianificazione sovraordinata in materia di sicurezza idraulica. La collocazione dell'impianto in un ambito territoriale prossimo a sistemi idraulici rilevanti, quale quello della Bocca del Locovaz, impone una verifica puntuale delle condizioni di pericolosità e rischio idraulico individuate dal PGRA. Anche in assenza di nuove superfici impermeabilizzate o di modifiche morfologiche significative, l'aumento dei quantitativi trattati e delle attività operative può incidere sulla gestione delle acque meteoriche, sulla vulnerabilità dei materiali stoccati e, più in generale, sulla resilienza dell'impianto rispetto a possibili eventi alluvionali.

Dalle verifiche effettuate, l'area oggetto di istruttoria non è soggetta né a rischio idraulico né a pericolosità idraulica.



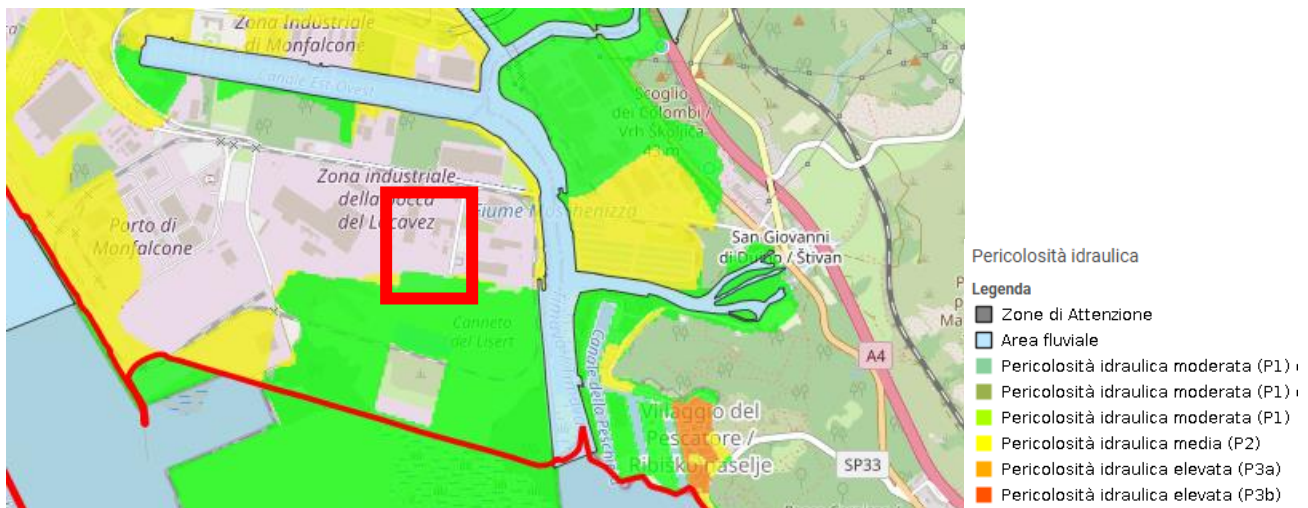


Figura 4: estratto dal PGRA

In tale prospettiva, l'intervento deve essere valutato non solo in termini di compatibilità urbanistica formale, ma anche con riferimento agli obiettivi di prevenzione e riduzione del rischio stabiliti dalla pianificazione di bacino, verificando in particolare che l'incremento dell'attività non determini aggravio delle condizioni di rischio né introduca nuovi elementi di vulnerabilità.

Nel complesso, quindi, pur in assenza di vincoli diretti o di obblighi applicativi immediati derivanti dalla pianificazione sovraordinata, l'intervento si colloca all'interno di un sistema di regole e indirizzi che richiedono una lettura sostanziale e non meramente formale. L'aumento significativo della capacità di trattamento rappresenta infatti un elemento di rilievo che incide sull'equilibrio territoriale e infrastrutturale e che deve essere valutato alla luce degli obiettivi regionali di sostenibilità, sicurezza e corretta localizzazione delle attività produttive e di gestione dei rifiuti.

Nel quadro della pianificazione sovraordinata e degli strumenti di settore, assumono altresì rilievo ulteriori elementi di carattere ambientale che, pur non incidendo direttamente sulla classificazione urbanistica dell'area, concorrono alla valutazione complessiva della sostenibilità dell'intervento.

Con riferimento alla classificazione acustica comunale, l'area in esame ricade in classe VI, corrispondente alle aree esclusivamente industriali. Tale classificazione individua ambiti caratterizzati dalla presenza prevalente di attività produttive e, conseguentemente, da livelli di rumorosità ammessi più elevati rispetto alle altre classi. Sotto questo profilo, l'attività di recupero rifiuti inerti risulta, in linea teorica, pienamente compatibile con il contesto acustico di riferimento, in quanto inserita in un ambito già destinato ad accogliere funzioni ad elevato impatto sonoro.

Tuttavia, anche in presenza della massima classe di tolleranza acustica, l'incremento significativo della capacità produttiva comporta un potenziale aumento delle emissioni sonore, in particolare legate alla movimentazione dei materiali, all'utilizzo dei macchinari e all'incremento del traffico pesante indotto. Ne consegue che la compatibilità acustica non può essere valutata esclusivamente in termini di conformità ai limiti di zona, ma deve tenere conto dell'effettivo contributo aggiuntivo prodotto dall'intensificazione dell'attività e della possibile incidenza cumulativa rispetto al contesto industriale circostante.

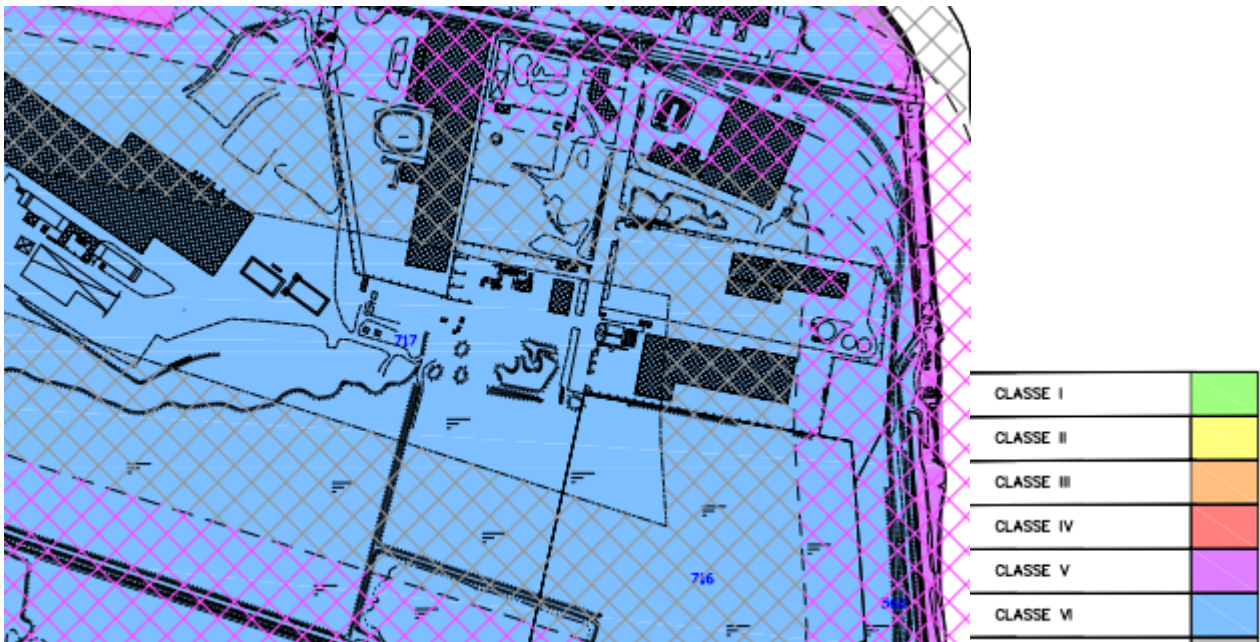


Figura 5: estratto dalla Tavola 8.4.4 del PCCA

Ulteriore elemento di attenzione è rappresentato dalla presenza, a distanza di circa 350 metri dall'impianto, di siti appartenenti alla rete Natura 2000. Sebbene l'intervento non ricada direttamente all'interno di aree soggette a tutela comunitaria, la relativa prossimità impone una valutazione cautelativa degli effetti indiretti che potrebbero derivare dall'aumento delle attività. In particolare, l'incremento dei quantitativi trattati e delle movimentazioni potrebbe determinare un aumento delle emissioni diffuse, quali polveri e particolato, nonché del traffico veicolare, con possibili ricadute, anche se indirette, sugli habitat e sulle componenti ambientali tutelate.

In questo senso, la distanza fisica dall'area Natura 2000 non esaurisce la valutazione di compatibilità, che deve invece considerare i possibili effetti di dispersione e trasporto degli inquinanti, nonché le interazioni con i corridoi ecologici e con il sistema ambientale più ampio. Ne deriva l'esigenza di un approccio prudentiale, volto a verificare che l'incremento dell'attività non determini impatti significativi, anche in forma cumulativa, su ambiti di elevato valore naturalistico.



Figura 6: estratto da Natura 2000 Network

Alla luce di tali considerazioni, gli elementi relativi alla classificazione acustica e alla prossimità di siti Natura 2000, pur non configurando di per sé condizioni ostative, assumono rilevanza ai fini di

una valutazione complessiva che tenga conto non solo della compatibilità formale, ma anche degli effetti indiretti e cumulativi connessi all'intensificazione dell'attività proposta.

5. CRITICITA' SOSTANZIALI RILEVATE

Pur a fronte della generale compatibilità urbanistica dell'intervento sotto il profilo della destinazione d'uso, l'analisi della documentazione progettuale evidenzia alcuni elementi di criticità sostanziale che meritano un approfondimento specifico, in quanto attinenti non tanto alla conformità formale, quanto agli effetti concreti dell'intervento sul sistema territoriale e insediativo.

Un primo profilo di rilievo è rappresentato dall'incremento particolarmente significativo della capacità produttiva dell'impianto, che passa da 60.000 a 240.000 tonnellate annue, con un aumento pari a quattro volte l'attuale autorizzato. Tale variazione, per entità e incidenza, non appare riconducibile ad una mera modifica gestionale dell'attività esistente, ma si configura piuttosto come una trasformazione sostanziale del carico urbanistico funzionale insistente sull'area. In altri termini, pur in assenza di ampliamenti fisici del sedime, l'intensità d'uso dell'impianto subisce una variazione tale da incidere in maniera significativa sulle dinamiche operative, logistiche e infrastrutturali connesse all'insediamento.

Strettamente connesso a tale aspetto è il tema dell'intensificazione dell'uso dell'area. L'aumento dei quantitativi trattati implica inevitabilmente un incremento delle movimentazioni interne, delle operazioni di carico e scarico, nonché dei flussi di traffico pesante in ingresso e in uscita dall'impianto. A ciò si aggiunge il possibile aumento delle emissioni diffuse, in particolare polveri, legate alla maggiore attività di trattamento e movimentazione dei materiali. Nel loro complesso, tali elementi delineano una situazione in cui, pur in assenza di trasformazioni edilizie rilevanti, l'impianto assume caratteristiche operative significativamente diverse rispetto allo stato attuale, tali da renderlo, sotto il profilo funzionale, assimilabile ad un insediamento produttivo di maggiore dimensione e impatto.

Questa condizione impone, sul piano urbanistico, una valutazione che vada oltre il dato formale della superficie occupata, considerando invece l'effettivo carico insediativo generato dall'attività, inteso come insieme di pressioni esercitate sul territorio in termini di traffico, utilizzo delle infrastrutture, emissioni e organizzazione degli spazi.

In tale contesto, un ulteriore elemento di attenzione riguarda la dotazione e l'organizzazione degli standard urbanistici interni all'impianto. Dalla documentazione esaminata non emergono approfondimenti specifici in ordine all'adeguatezza delle aree destinate alla manovra dei mezzi pesanti, alla sosta e al parcheggio degli stessi, nonché alla capacità complessiva del layout logistico interno di sostenere l'incremento previsto delle attività. Tale aspetto assume particolare rilevanza alla luce delle disposizioni delle NTA del PRGC, e in particolare dell'art. 5, che disciplina la dotazione di parcheggi e spazi di servizio in relazione alle funzioni insediate.

L'assenza di una verifica puntuale di tali elementi non consente, allo stato, di escludere possibili criticità connesse alla saturazione degli spazi disponibili, con potenziali ricadute anche sulla viabilità esterna e sulla sicurezza degli accessi. Ne deriva l'esigenza di un approfondimento istruttorio volto a verificare che l'incremento della capacità produttiva sia accompagnato da una corrispondente adeguatezza delle dotazioni funzionali interne, in modo da garantire un corretto equilibrio tra attività insediata e infrastrutture di supporto.

Nel complesso, le criticità evidenziate non attengono tanto alla localizzazione dell'impianto, quanto alla scala e all'intensità dell'intervento proposto, che, pur mantenendosi formalmente entro i limiti della destinazione urbanistica vigente, determina un mutamento significativo delle condizioni operative e del carico urbanistico, tale da richiedere una valutazione approfondita e non meramente formale della sua sostenibilità.

6. TRAFFICO E VIABILITA'

L'analisi degli effetti dell'intervento sul sistema della mobilità rappresenta un elemento centrale della presente istruttoria, in considerazione del significativo incremento della capacità produttiva dell'impianto e delle conseguenti ricadute sui flussi di traffico pesante.

Secondo quanto riportato nella documentazione progettuale, l'aumento della capacità di trattamento comporterebbe un incremento stimato pari a circa 4,5 mezzi pesanti all'ora in ingresso e altrettanti in uscita, distribuiti nell'arco temporale compreso tra le ore 7:30 e le ore 18:00. Tale incremento viene qualificato nello studio come sostanzialmente trascurabile rispetto ai flussi esistenti.

Tuttavia, un esame più approfondito della metodologia adottata evidenzia alcune criticità che incidono sulla robustezza delle conclusioni formulate. In particolare, lo studio si fonda su coefficienti di stima semplificati e su una finestra temporale di osservazione limitata, concentrata nella fascia oraria 9:30–12:30, che non appare rappresentativa delle condizioni di traffico complessive, né delle reali ore di punta del sistema viario locale. Non risultano inoltre adeguatamente considerati i flussi cumulati derivanti dalla presenza di altre attività industriali nell'area, che concorrono a determinare il carico complessivo sulla rete infrastrutturale.

Le principali direttrici interessate dal traffico indotto risultano essere via Terza Armata, via Timavo e via Consiglio d'Europa, assi viari che svolgono una funzione mista, sia urbana che industriale, e che pertanto risultano già interessati da flussi eterogenei, comprendenti traffico locale, commerciale e pesante. In tali contesti, anche incrementi apparentemente contenuti possono determinare effetti non trascurabili, soprattutto in corrispondenza delle intersezioni e nei punti di maggiore interferenza tra diverse tipologie di traffico.

Sotto il profilo urbanistico, l'incremento dei flussi veicolari non può essere considerato neutro. Esso può incidere sulla sicurezza della circolazione, sulla funzionalità degli accessi e sulla fluidità complessiva del traffico, con possibili ripercussioni anche sulla qualità dell'ambiente urbano nelle aree limitrofe. In particolare, l'aumento dei mezzi pesanti può determinare condizioni di maggiore criticità nelle manovre di ingresso e uscita dall'impianto, nonché un aggravio delle condizioni di esercizio della rete viaria esistente.

Alla luce di tali elementi, la valutazione contenuta nello studio trasportistico appare tendenzialmente sottostimata, in quanto non considera in maniera sufficientemente approfondita gli effetti cumulativi e le condizioni reali di esercizio della rete. Ne deriva la necessità di un approfondimento specifico, volto a verificare in modo più puntuale la capacità della viabilità esistente di assorbire l'incremento di traffico previsto, nonché l'adeguatezza degli accessi all'impianto in relazione ai nuovi volumi di movimentazione.

7. CONCLUSIONI E OSSERVAZIONI

Alla luce delle valutazioni svolte, si ritiene che l'intervento proposto presenti una sostanziale compatibilità urbanistica sotto il profilo della destinazione d'uso, in quanto inserito in un ambito classificato dal vigente PRGC come zona territoriale omogenea D1, destinata ad attività industriali e produttive, all'interno della quale l'attività di recupero di rifiuti inerti risulta coerente con le funzioni ammesse.

Tuttavia, tale compatibilità formale non esaurisce il quadro valutativo. L'incremento della capacità produttiva da 60.000 a 240.000 tonnellate annue configura infatti una modifica sostanziale dell'attività, che incide in maniera significativa sul carico urbanistico e funzionale dell'insediamento, determinando un aumento delle pressioni esercitate sul territorio in termini di traffico, movimentazioni, emissioni e utilizzo delle infrastrutture.

In questo contesto, emergono alcune esigenze di approfondimento che si ritengono essenziali ai fini di una corretta valutazione complessiva dell'intervento. In particolare, appare necessario verificare con maggiore dettaglio l'impatto viabilistico reale, con riferimento alle condizioni di traffico nelle ore di punta e alla capacità della rete esistente di assorbire i flussi aggiuntivi, nonché l'adeguatezza degli accessi e dei percorsi destinati ai mezzi pesanti. Analogamente, risulta opportuno accertare la congruità degli spazi interni all'impianto, con particolare riguardo alle aree di manovra e di stoccaggio, al fine di escludere possibili interferenze con la viabilità esterna e garantire condizioni di sicurezza e funzionalità.

Si ritiene inoltre opportuno valutare l'introduzione di eventuali misure di regolazione e mitigazione, quali la definizione di percorsi preferenziali per i mezzi pesanti, la modulazione degli orari di accesso e l'adozione di accorgimenti finalizzati al contenimento delle emissioni diffuse, in particolare polveri.

Nel complesso, le criticità evidenziate, pur non configurando elementi ostativi in senso assoluto, appaiono tali da non consentire una valutazione meramente formale dell'intervento e da richiedere ulteriori approfondimenti, anche nell'ambito del procedimento ambientale in corso, al fine di verificare compiutamente la sostenibilità dell'incremento proposto rispetto al contesto territoriale e infrastrutturale di riferimento.

Monfalcone 31.03.2026

Il Responsabile dell'istruttoria
Sara Monferà

IL DIRIGENTE AREA 6
U.O. Pianificazione Urbanistica
Marco MARMOTTI*

** Documento informatico sottoscritto digitalmente
ai sensi del DLgs 82/2005 e s.m.i. e norme correlate*