



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Destinatari in allegato



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014

Pratica N: .....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: [ID\_VIP: 2046] Piano regolatore Portuale di Trieste. Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs. 152/2006. Richiesta integrazioni**

Con riferimento al procedimento di VIA richiamato in oggetto, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha comunicato, con nota prot. CTVA-2014-1074 del 28/03/2014 (DVA-2014-9700 del 4/04/2014) che si allega alla presente, la necessità di acquisire chiarimenti ed integrazioni relativi alla documentazione di VIA già prodotta da codesta Autorità Portuale.

Nel richiedere pertanto di voler provvedere a fornire la documentazione integrativa sopra detta, si comunica che la stessa dovrà essere fornita entro 60 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione, come stabilito dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

Si precisa che, qualora tale termine indicato per la presentazione delle integrazioni summenzionate decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Prima della scadenza del termine, si potrà inoltrare, qualora necessario, richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione per le Valutazioni Ambientali, via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma, secondo le Specifiche Tecniche definite dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in:

- 1 copia in formato cartaceo;
- 3 copie in formato digitale.

Ufficio Mittente: Sezione Impianti Industriali  
Funzionario responsabile: venditti.antonio@minambiente.it - tel. 0657225927  
DVA-2VA-II-05\_2014-0066.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Si ricorda in merito che il documento succitato è disponibile sul sito internet [www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it) nella sezione Specifiche Tecniche e Modulistica.

Inoltre, copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata alle altre amministrazioni competenti per il procedimento di VIA nel numero di copie previsto dalla norma in riferimento allo studio di impatto ambientale e suoi allegati.

Si precisa inoltre al Proponente che la Commissione Tecnica VIA/VAS ritiene opportuno provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa richiesta, tramite nuova pubblicazione sui quotidiani, e di darne informazione a tutte le amministrazioni che partecipano al procedimento, con le modalità previste ai commi 2 e 3 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

La documentazione integrativa che sarà fornita a seguito della presente richiesta dovrà essere depositata presso i competenti Uffici al fine della consultazione e l'espressione di eventuali osservazioni.

Si chiede infine ai soggetti in indirizzo di riportare nell'intestazione di eventuali note alla Direzione Generale scrivente il codice identificativo del procedimento amministrativo: [ID\_VIP: 2046].

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Grillo)



*Allegato:*  
DVA-2014-9700 del 4/04/2014

**Elenco indirizzi**

Autorità Portuale di Trieste  
pec@cert.porto.trieste.it

e p.c. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del  
Turismo  
Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del  
Paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanee  
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione  
ed i Sistemi Informativi e Statistici  
Direzione Generale per i porti  
dg.porti@pec.mit.gov.it

Regione Friuli Venezia Giulia  
Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la  
montagna  
ambiente.energia.montagna@certregione.fvg.it

Provincia di Trieste  
Area Ambiente e Mobilità  
U.O. Ambiente  
provincia.trieste@certgov.fvg.it

Comune di Trieste  
comune.trieste@certgov.fvg.it

Comune di Muggia  
Servizio Pianificazione  
Ufficio Pianificazione e Urbanistica  
comune.muggia@certgov.fvg.it

Al Presidente della Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
ctva@pec.minambiente.it



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0001074 del 28/03/2014



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0009700 del 04/04/2014

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Pratica N: .....

Prof. Mittendo: .....

**OGGETTO: ID VIP 2046 - Piano Regolatore Portuale di Trieste - Procedura integrata VIA/VAS ai sensi dell' articolo 6, comma 3-ter del D.lgs. 152/2006 - Proponente: Autorità Portuale di Trieste. Richiesta di Integrazioni e richiesta perfezionamento atti per contributo 0.5 per mille**

In seguito alle attività di analisi e valutazione della documentazione presentata, della riunione preliminare tenutasi presso il Ministero il giorno 27/02/2014, e della richiesta di approfondimenti e di integrazioni formulata dalla Regione Friuli Venezia Giulia, con nota prot. 5759 del 21 febbraio 2014 (DGR di generalità n. 338 di data 21 febbraio 2014), acquisita al prot. n. CTVA-2014-659 del 24/02/2014, ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie, il Gruppo Istruttore incaricato ritiene necessario acquisire, per il prosieguo dell'istruttoria, le integrazioni, i chiarimenti e gli approfondimenti di seguito indicati:

**Documenti di Piano**

1. fornire gli elaborati del progetto definitivo del PRP ivi compresa la predisposizione dei progetti delle opere di Piano che rientrano nella competenza dell' Autorità Portuale e nella presente istanza di valutazione ambientale del PRP;
2. chiarire se il Piano regolatore portuale ora presentato è corrispondente a quanto adottato dal Comitato Portuale il 19 maggio 2009 e a quanto valutato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 21 maggio 2010 e darne evidenza;
3. chiarire quali prescrizioni del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di data 21 maggio 2010 sono state recepite e in che modo;
4. fornire gli atti di intesa dei Comuni interessati, ovvero i Nulla Osta di conformità urbanistica;

Ufficio Mittente:  
Funzionario responsabile:  
CTVA-US-28\_2014-0012.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223063 3064 - Fax 06-57223082  
e-mail: ctva@minambiente.it



5. dare evidenza del rispetto di quanto stabilito dall'art. 13 comma 3 del D. Lgs. 152/06 in cui si evidenzia come "Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del Piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione". In tal senso dovrà essere data evidenza del rapporto tra Piano e Studio Ambientale Integrato e dell'atto di adozione da parte dell'Autorità portuale;
6. aggiornare lo studio del traffico secondo il documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" adottato dal Comitato Portuale nel Gennaio 2013 e consegnato al Ministero dell'Ambiente in data 22 Marzo 2013, per la valutazione dell'effettiva compatibilità tra il progetto del rigassificatore di Zaule e le previsioni di sviluppo del traffico marittimo nel Porto di Trieste;
7. specificare ed approfondire la corrispondenza e correlazione tra gli obiettivi di piano - riportati anche nella Tabella 3.1 pag. 14 Obiettivi del piano per settore del Quadro strategico e le Previsioni/Azioni di piano/Infrastrutture illustrate nella Relazione di piano e nelle Norme tecniche;
8. la distribuzione per superficie delle diverse funzioni dell'ambito portuale indicata a pag .2-10 della Relazione generale di piano e quella indicata a pag.95 del Q. progettuale risulta diversa, chiarire le motivazioni, specificando i diversi sottocomparti ( in particolare per la Portualità allargata e quella commerciale);
9. chiarire scopi e attività ammesse nella funzione Portuale Produttiva e nella funzione emporiale indicate nella Tab. 3.1 del Quadro strategico e nei documenti di piano;
10. chiarire nella Relazione e nelle Norme tecniche la localizzazione e la funzione per la pesca professionale, poiché nella Relazione generale del PRP è descritta la funzione nautica da diporto e pesca, specificata come pesca non professionale (pag. 2-14);
11. al fine della completezza e delle informazioni disporre una Tabella di relazione tra Richieste, osservazioni e pareri in fase di scoping/integrazioni e quanto preso in considerazione nell'ambito del SAI e, inoltre, fornire l'elenco delle autorizzazioni, intese, pareri ecc attivate, acquisite o da acquisire, per fase progettuale, definitiva o esecutiva, ai fini dell'attuazione delle varie fasi di attuazione del PRP e i singoli progetti;
12. l'Art. 14 – Strumenti attuativi del Piano Regolatore Portuale, comma 2 delle Norme attuative, prevede che "L'Autorità Portuale potrà procedere all'attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale attraverso appositi strumenti attuativi di intervento, quali Piani Particolareggiati, e progetti attuativi. Tali strumenti di intervento potranno essere di iniziativa pubblica e di iniziativa privata.". Non è chiaro se e come siano individuate le aree oggetto di pianificazione attuativa. Nella Relazione generale si parla di piano particolareggiato solo nel caso della "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'Ambito del Porto Vecchio" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R. (n.41 in data 10.10.2007), che al suo livello attuativo si colloca al livello di piano di settore e particolareggiato, delimita all'interno del settore comparti funzionali di "espansione" e comparti funzionali di "completamento".(pag. 2-4);

13. chiarire lo stato della procedura di infrazione comunitaria in merito alla VAS relativa alla Variante al PRP per l'ambito del Porto Vecchio approvata dalla Regione nel 2009. I contenuti della Variante fanno parte integrante dell'attuale documentazione di piano (la Variante è riportata nella tav.3 del Piano e nelle Norme di attuazione specifiche); chiarire come se ne è tenuto conto nel SAI ai fini della valutazione degli impatti complessivi del PRP (Q. ambientale tab. 2.6 – 2.9 pagg. 44 e segg.);
14. fornire riscontro alle indicazioni e richieste evidenziate dal Comune di Muggia con nota del 7 novembre 2013, dal Comune di Trieste espresso con deliberazione del 2 dicembre 2013, e dalla Provincia di Trieste con nota prot. 0045813 del 18 novembre 2013 qualora gli argomenti e le problematiche non siano già ricomprese nell'elenco sotto riportato;

### **Quadro strategico**

15. al fine di puntualizzare gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PRP rispetto gli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale definiti da piani e programmi ambientali sovraordinati, si ritiene necessario, alla luce anche delle richieste della Regione e di quelle effettuate in sede di scoping, che:
  - il piano si ponga obiettivi di sostenibilità ambientale, ovvero obiettivi espliciti circa modalità gestionali delle attività portuali e modalità d'uso, quantità e qualità delle risorse ambientali utilizzate, ecc. da inserire tra gli obiettivi generali e specifici del piano in oggetto, al fine di aumentare il livello di coerenza e la sostenibilità del piano stesso;
  - nell' analisi di coerenza sia verificato se gli obiettivi del piano prendono in considerazione le questioni ambientali rilevate come critiche nel Quadro ambientale (coerenza interna) e gli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale definiti dai piani e programmi sovra ed equiordinati (coerenza esterna);
  - sia fornita una valutazione di come le strategie, le scelte gestionali e i progetti (modalità progettuali e di esercizio) contribuiscono agli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale valutati come prioritari per il territorio regionale. Qualora gli obiettivi del piano risultino non coerenti o comportino impatti negativi, si invita ad evidenziare eventuali motivazioni e le altre scelte strategiche e progettuali e le misure di mitigazione/compensazione;
 tra le tematiche ambientali che si ritengono pertinenti al piano si segnalano:
  - Cambiamenti climatici. uso delle fonti energetiche non fossili, riduzione delle emissioni di gas climalteranti;
  - Aria ambiente: (aspetti particolarmente critici nell'area di competenza del piano) contenimento delle fonti di immissione di inquinanti PM10 e NOx;
  - Acque marino costiere e Biodiversità: contenimento del degrado di habitat costieri e marini, controllo specie alloctone;
  - Consumo di suolo: riduzione del consumo mediante l'introduzione di meccanismi compensativi, incentivanti ecc.;

- Gestione dei rifiuti: riduzione della produzione intervenendo sui cicli produttivi industriali, recupero/riutilizzo, bonifica;
- Inquinamento acustico: promozione della zonizzazione acustica e successivi interventi di risanamento;
- Patrimonio architettonico, storico e culturale legato al settore Porto vecchio, paesaggio architettonico e urbano, inquinamento luminoso.

Si ritengono, pertanto, molti e importanti i settori in cui poter prevedere nelle Norme di attuazione indicazioni urbanistiche, modalità gestionali ed azioni orientate a principi di sostenibilità e di tutela ambientale. Nel Quadro progettuale al capitolo 10 pag.288 sono illustrate le possibili opportunità per la realizzazione di tecnologie di risparmio energetico, in linea con le indicazioni sopra fornite. Si ritiene che tali indicazioni generiche dovrebbero trovare un adeguato sviluppo nelle Norme attuative del Piano ad es. in relazione ai Criteri di progettazione;

16. come evidenziato anche dalla regione, per quanto riguarda i piani considerati nel QRS e nel QRP, si fa ancora riferimento a piani non vigenti o superati perché in fase di revisione (ad es. Piano territoriale regionale, Piano della viabilità, Piano energetico regionale (PER) del 2007). In particolare sulle tematiche relative a cambiamenti climatici ed energia si ritiene necessario che il Piano affronti il problema in relazione alle direttive europee e nazionali su riduzione dei gas climalteranti e aumento delle fonti rinnovabili. Si segnala anche il VII programma comunitario di Azione in materia di ambiente. In particolare va aggiornato il quadro pianificatorio regionale con riferimento al Piano del governo del territorio (PGT), approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 084/Pres del 16 aprile 2013. Inoltre con la pubblicazione sul BUR n1 dd. 4 .01.2012 del DPGR n. 300 di approvazione definitiva del Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica sono state abrogate le norme e le disposizioni nel settore della viabilità contenute nella variante al PURG, approvata con DPR n. 167 dd. 6.4.1989 (Piano della Viabilità). In relazione al settore rifiuti non si riscontra la verifica con i Programmi provinciali;

#### **Quadro programmatico**

17. verificare e risolvere le questioni e i contrasti sollevati dai comuni in sede di intesa, come da parere del Consiglio Superiore dei LLPP n. 150/2009; verificare anche la coerenza del PRP rispetto agli obiettivi delle Direttive adottate per le nuove varianti generali dei comuni in fase di predisposizione, fortemente orientate a obiettivi di sostenibilità;
18. la trattazione del Quadro programmatico dovrà essere integrata con le possibili interferenze tra le opere previste dal PRP e quelle già realizzate o previste di nuova realizzazione, derivanti da altri piani/progetti (es. esistente condotta a servizio del depuratore di Servola, adiacente tubazione di troppo pieno e realizzazione del nuovo stadio biologico; tubazione di troppo pieno del depuratore di Zaule; oleodotto SIOT esistente; piattaforma logistica in progetto);

## Quadro progettuale

19. specificare la correlazione tra le previsioni di sviluppo di traffico navale e le infrastrutture previste, sulla base di dati aggiornati di traffico navale, evidenziando in che modo le infrastrutture previste soddisfano le esigenze di sviluppo e la metodologia adottata per la stima delle previsioni; aggiornare i dati relativi al traffico portuale al 2011/2012 e aggiornare le previsioni di traffico stimate secondo il documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" adottato dal Comitato Portuale nel Gennaio 2013, evidenziando come si modificano a seguito dell'aggiornamento. Giustificare le previsioni di sviluppo per le singole tipologie di merce, indicando quali sono i parametri oggetto di valutazione, quali le modalità di calcolo e soprattutto quali parametri determinano la scelta nel giustificare una crescita lineare, piuttosto che esponenziale, piuttosto che stabile;
20. alla luce dell'attuale sfruttamento medio degli accosti (30 - 40 %), indicare a quale capacità recettiva si perverrebbe con la semplice ottimizzazione degli accosti esistenti, indicando quali azioni si intende intraprendere per aumentarne la recettività, posto che già al momento risultano sotto utilizzati in carenza di domanda, correlando le previsioni di sviluppo del traffico portuale con la capacità recettiva delle infrastrutture previste nel Piano che sembrerebbe superiore rispetto alle previsioni;
21. fornire un adeguato cronoprogramma di realizzazione delle opere, indicando le soluzioni gestionali reali, e non quelle ottimistiche, indicando quali lavorazioni potranno essere eseguite contemporaneamente e qual è il termine per il completamento dello scenario di breve periodo e di lungo periodo raffrontandolo con le previsioni di sviluppo del traffico navale per tale data. Tale cronoprogramma dovrà rendere coerenti i tempi di realizzazione delle singole infrastrutture con gli scenari di domanda indicati dalle previsioni di sviluppo dimostrando come la realizzazione delle opere venga a supporto della crescita dei traffici portuali. Dovranno, quindi, essere aggiornate le previsioni di Piano a livello temporale. Gli sviluppi di traffico sono previsti al 2020 mentre gli scenari di breve periodo e di lungo periodo non sembrano essere coerenti con la data del 2020. Rendere coerenti le tempistiche di previsione di sviluppo con tali scenari e con i tempi di realizzazione delle opere;
22. approfondire l'analisi di alternative pianificatorie e progettuali richieste in fase di Scoping. Nel Quadro Progettuale sono sviluppate 3 alternative di piano per la sola funzione commerciale "allo scopo di individuare la conformazione ottimale dal punto di vista tecnico-operativo". A riguardo il Quadro ambientale specifica che "Tali alternative rappresentavano esclusivamente strumenti di lavoro utilizzate per facilitare le discussioni con i portatori di interesse e giungere alla soluzione finale e come tali non sono mai state sviluppate ad un livello di dettaglio paragonabile a quello del Piano stesso e conseguentemente non vengono più considerate nell'ambito del presente documento" (pag. 30 Quadro ambientale). Si evidenzia che l'alternativa di piano adottata come soluzione finale non coincide con nessuna delle 3 alternative descritte e di conseguenza non viene motivata la sua scelta. Si invita inoltre a dare evidenza del confronto finalizzato alla loro valutazione con i portatori di

interesse come dichiarato a pag. 93 Q progettuale). Alla luce del voto n. 150 di data 21 maggio 2010 del CSLPP in cui si esprimeva che “In definitiva, pertanto l'Assemblea è dell'avviso che, nell' ambito della procedura di VAS per quanto concerne le previsioni del PRP, nonché nella successiva fase di progettazione preliminare dei moli, debba essere effettuato un confronto comparato tra ipotesi progettuali alternative sotto il profilo dimensionale, tipologico, costruttivo, logistico, funzionale, gestionale ed economico-finanziario” e alla luce del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale- VIA e VAS n. 897 di data 23 marzo 2012 in cui si richiedeva che “Si rileva che la normativa ambientale non può essere derogata da un'intesa tra il Proponente e la Regione, ma solo da una espressa previsione di legge (art. 3-bis, comma 3). Pertanto, il SAI deve contenere la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste”, occorre dare evidenza delle alternative progettuali, compresa l'alternativa “zero”, con la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate, una descrizione di come è stata fatta la valutazione ambientale, nonché eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste, sotto il profilo dimensionale, ambientale, tipologico, costruttivo, logistico, funzionale, gestionale ed economico-finanziario;

23. per ognuna delle opere previste, siano esse di grande infrastrutturazione o siano opere funzionalmente connesse quali la rete viaria e ferroviaria in progetto, presentare i progetti rispondenti a quanto disposto da normativa e soprattutto idonei a consentire la valutazione degli impatti delle opere su tutte le componenti ambientali, qualora tali progetti rientrino nella competenza dell'Autorità portuale e nella presente istanza di valutazione ambientale del PRP. Tali progetti dovranno essere funzionalmente collegati alla dimostrata necessità delle opere, richiesta al punto precedente, e dovranno essere caratterizzati da tavole grafiche di dettaglio adeguato alla definizione univoca delle opere, nella loro forma e dimensione, dai criteri realizzativi, dai materiali utilizzati, dall'individuazione delle tempistiche e modalità di cantiere e dalle soluzioni progettuali mirate alla mitigazione degli impatti arrecati dalla fase di cantiere e in fase di esercizio. In particolare dovranno essere presentati i progetti definitivi di:
- opere di grande infrastrutturazione e relative opere connesse;
  - rete viaria di progetto, risolvendo la potenziale contrastanza legata alla viabilità prevista con le attività attualmente in corso, e di probabile mantenimento nel futuro, nella zona di Servola, sviluppando e potenziando ulteriormente l'intermodalità e la competitività del trasporto su ferro alla luce del potenziale superamento dei limiti di capacità della rete viaria nello scenario di Piano, con particolare riferimento alla Grande Viabilità Triestina;
  - tutte le opere ferroviarie previste dal Piano;
  - opere idrauliche relative allo sbocco a mare del Torrente Rosandra, il quale sfocia esattamente in corrispondenza dell'inizio della nuova banchinatura del terminal Ro – Ro Noghère, dando evidenza dell'immutato regime idraulico rispetto all'attuale;
24. risolvere il contrasto tra Piano Regolatore Portuale oggetto della presente procedura con la concessione pluriennale rilasciata dall'Autorità Portuale di Trieste alla TESECO S.p.A. per

la realizzazione di un terminal Ro – Ro in misura prevalente e multipurpose, alla luce del fatto che al di sotto del terminal Ro – Ro in zona Noghere, il Piano prevede la realizzazione di una cassa di colmata per il conferimento di 1'000'000 m<sup>3</sup> (cfr tav. 8 – elaborati grafici) derivanti dai dragaggi previsti dalle azioni di Piano;

25. al di fuori delle ipotesi disciplinate dall'articolo 109 del D. lgs. 152/2006, e successive modificazioni, occorre presentare, ai fini della relativa autorizzazione, il Piano di utilizzo delle terre, ai sensi del DM n. 161/2012, relativamente alle operazioni di movimentazione delle terre per la realizzazione di tutte le opere a terra previste dal PRP;
26. alla luce del voto n. 150 del 21 maggio 2010 del CSLPP in cui si esprimeva che “Si ribadisce la necessità di prevedere già in fase di pianificazione portuale (per quanto consentito dal livello di definizione di un piano), oltre che in fase di progettazione delle relative opere infrastrutturali, adeguati interventi di mitigazione e compensazione ambientale ed idonei sistemi e procedure di monitoraggio ambientale” fornire specifica ed esaustiva indicazione di quali sono gli interventi mirati all'ottemperanza di tale prescrizione, in relazione alle mitigazioni e compensazioni ambientali proposte, tenendo conto, altresì, che il livello di definizione della fase relativa alla VIA del procedimento VIA/VAS riguarda il progetto del Porto e non esclusivamente il Piano;

#### **Quadro ambientale**

27. per tutte le componenti ambientali devono essere considerati anche gli effetti della realizzazione delle opere del Porto Vecchio che ha già ricevuto un giudizio di compatibilità ambientale;
28. in relazione al Metodo di sintesi utilizzato per l'individuazione degli impatti, chiarire la denominazione utilizzata per le classi di giudizio relative alla “estensione” dell'impatto, come descritte a pag. 43 del Quadro di riferimento ambientale, in quanto le caratteristiche territoriali e localizzative del porto di Trieste e del relativo territorio comunale rendono inappropriata già la denominazione “comunale” per la classe E2 – (5 Km<sup>2</sup> – 100 Km<sup>2</sup>) che risulta, verso il limite superiore, “sovra comunale” o addirittura “transfrontaliera”. La situazione è diversa a seconda che si considerino gli impatti sul territorio o sull'ambiente marino;

#### **Atmosfera**

29. confrontare lo stato della qualità dell'aria nella zona di Trieste riportato nel SAI con lo stato della qualità dell'aria riportato nella relazione annuale redatta da Arpa FVG; in considerazione della necessità di rielaborare le modellazioni sulla base dei nuovi dati di traffico, valutare anche la necessità di calibrare il modello AERMOD utilizzando o i valori desumibili dalla stazione di qualità dell'aria di via Tor Bandena a Trieste o i valori di fondo forniti per tutti i principali inquinanti da Arpa FVG (richiedendoli all'indirizzo di posta elettronica: [crma@arpa.fvg.it](mailto:crma@arpa.fvg.it)), in quanto, secondo quanto evidenziato dalla Regione, la stazione di monitoraggio di Piazza Libertà a Trieste non risulta rappresentativa dell'effettiva qualità dell'aria sulla città di Trieste e la stazione di monitoraggio posta in via Carpineto (di tipo suburbano-industriale), ha avuto dei problemi di rappresentatività della qualità dell'aria per gli ossidi di azoto nell'anno 2012;

30. in relazione alle emissioni stradali, fornire opportune specificazioni in relazione alle emissioni stimate, in modo da renderle confrontabili con l'inventario delle emissioni INEMAR, precisando se i flussi di traffico stimati si riferiscono agli effettivi flussi medi orari o ai flussi di picco ed effettuando una stima delle emissioni complessive annue associate agli archi stradali in questione; dare evidenza del calcolo/elaborazione che soggiace all'ipotesi di completo assorbimento dell'aumento delle emissioni generato dall'incremento del 40 % del traffico veicolare mediante il rinnovo del parco auto, in quanto la stessa viene semplicemente descritta come "ottenuta a partire dai trend ricostruiti per lo stato attuale" (pag. 140 QRA);
31. la Regione rileva che le emissioni associate alla movimentazione e stazionamento delle navi all'interno del porto di Trieste, riportate nel SAI, paiono molto inferiori alle medesime stimate nell'inventario delle emissioni in atmosfera redatto da Arpa FVG (INEMAR) per conto della Regione Friuli Venezia Giulia, che, peraltro, sono coerenti con le emissioni stimate, negli stessi anni, dall'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera redatto da ISPRA per conto del MATTM e dal sistema di scenari GAINS, predisposto da ENEA e ISPRA per conto del MATTM, tutte effettuate con la stessa metodica (Trozzi e Vaccaro). Ciò considerato, si ritiene opportuno integrare la documentazione presentata con l'indicazione dei fattori di emissione per i principali inquinanti (NOx, SO2, PM) associati alle diverse tipologie di navi congiuntamente al periodo di stazionamento e movimentazione, eventualmente medio, e con ogni altra informazione che consenta di rielaborare le stime fatte nel riprodurre il calcolo delle emissioni complessive annue associate al porto di Trieste, sia ante che post operam, al fine di individuare l'origine delle discrepanze osservate rispetto all'inventario INEMAR;
32. il modello utilizzato nelle simulazioni numeriche riportate nel SAI è puramente dispersivo. Considerato che una parte rilevante del materiale particolato è di origine secondaria, si forma cioè a seguito delle reazioni chimiche che avvengono tra i diversi inquinanti rilasciati in atmosfera (e.g., nitrati, solfati e ossidi di azoto) risulta necessario fornire una stima degli impatti delle attività portuali (ante operam e post operam) sia in termini di particolato primario che secondario. Inoltre, al fine di isolare il contributo delle emissioni attribuibili alla sola componente portuale si evidenzia la necessità di elaborare, per ciascun parametro inquinante considerato (NOx, SO2, PM10, PM2.5, CO, Benzene e Ozono), degli ulteriori scenari mediante modellistica diffusionale e criteri qualitativi e quantitativi (nelle varie fasi ante operam, in opera e post operam per i due scenari di Breve Periodo e Lungo Periodo) delle emissioni causate solamente dalle sorgenti attinenti alle attività portuali. Tali integrazioni si rendono necessarie per stimare, in termini percentuali, il contributo all'inquinamento atmosferico nell'area triestina derivante dal settore navale e dalle altre sorgenti riconducibili all'ambito del PRP in esame, al netto delle sorgenti esterne, quali il traffico veicolare locale;
33. considerato che la valutazione della significatività dell'impatto viene determinata in base all'intensità dell'impatto considerata come variazione dello stato rispetto all'ante operam, si ritiene opportuno che vengano elaborate le mappe degli impatti calcolati come differenza tra lo stato stimato negli scenari post operam e lo stato stimato nell'ante operam, con una

risoluzione tale da evidenziare l'estensione delle aree di maggior impatto ed individuare l'eventuale popolazione esposta;

34. analizzare comunque gli impatti di uno scenario di picco del traffico navale e del traffico stradale per le fasi ante operam e post operam;
35. ai fini dell'analisi degli impatti durante le attività di cantiere occorre individuare uno scenario di picco della realizzazione delle opere che possano essere effettivamente realizzate contemporaneamente, descrivere i macchinari utilizzati e le relative emissioni ed effettuare le simulazioni modellistiche per tutti gli inquinanti atmosferici per l'area di cantiere e per il traffico indotto; riconsiderare e documentare pertanto il numero dei mezzi navali utilizzati per tale scenario durante le attività di cantiere, che nel SAI è stato stimato come equivalente ad una nave da carico (rinfuse solide) alla settimana;
36. per tutti gli scenari elaborati, ante operam, durante le attività di cantiere, scenario di picco e post operam, occorre evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali recettori e la quantificazione dei superamenti emersi, indicando in una Tabella i risultati principali e i superamenti e il periodo di mediazione rispetto ai limiti normativi;
37. chiarire se e come nelle simulazioni con il modello AERMOD è stato considerato anche il vento dal Nord-Ovest;
38. la documentazione presentata deve essere integrata con una stima separata dei costi e dei benefici derivanti dall'elettrificazione dei moli, indicata dal Piano, insieme ad altre tecniche di mitigazione degli impatti associati alle emissioni delle navi attraccate, come tecnologia da valutarsi nel possibile sviluppo futuro, in particolare nello scenario di lungo periodo, facendo riferimento allo studio condotto da Teche Consulting per conto del MATTM, al quale è possibile far richiesta di consultazione;

#### **Ambiente idrico – Acque marino costiere**

39. considerare in sede di valutazione degli impatti che nell'area di Punta Sottile è stato individuato nell'Atlante dei geositi del Friuli Venezia Giulia (2009) un geosito di interesse nazionale "Piattaforma sommersa di Punta Sottile" con caratteristiche morfologiche e paesaggistiche subacquee uniche nell'Adriatico;
40. fornire un raffronto attraverso simulazioni della modifica della linea di costa per il futuro con e senza progetto;
41. Integrare la documentazione con:
  - una scheda del modello idrodinamico DELF3D utilizzato per le simulazioni delle acque marino-costiere, in cui vengano descritti sinteticamente i moduli utilizzati per le diverse simulazioni di idrodinamica, ricambio idrico, ossigeno disciolto, solidi sospesi;
  - un'argomentazione relativa alla scelta della durata di sole 24 ore per la realizzazione degli scenari di tutte le simulazioni;

- le specifiche del modello/modulo i cui parametri sono riportati nel capitolo relativo alla torbidità (pag. 327 QRA).
  - chiarimento sull'impatto derivante dalle modifiche della linea di costa per le nuove infrastrutture sul tempo di ricambio classificato positivo (pag.346 QRA)
  - indicazione delle conoscenze scientifiche alla base delle quali le variazioni del tempo di ricambio del 5% sono valutate non significative nella Baia di Muggia;
  - valutazione della qualità dello stato chimico fisico ed ecologico delle acque marine all'interno della Baia di Muggia;
42. la valutazione degli impatti in fase di esercizio sulla qualità delle acque marino costiere e di conseguenza sull'ecosistema marino derivanti dal maggior traffico in transito nell'area portuale (pag.358) viene stimato trascurabile, considerando gli interventi di bonifica dei tratti interessati dalle opere. Poiché l'area di passaggio delle navi non riguarderà solo i fondali interessati dalle opere e dalla bonifica, si ritengono necessari approfondimenti in relazione anche agli impatti sulle attività di allevamento ittico e di mitilicoltura, per un adeguato intorno lungo le rotte di transito dentro e fuori le dighe. Qualora non siano disponibili adeguate informazioni, si ritiene debba valere un approccio valutativo più cautelativo in applicazione del principio di precauzione;
43. come richiesto anche dalla nota del Comune di Trieste prot. n. 13-168/11/7 e dalla Consulta d'Ambito Territoriale Ottimale, si chiede di fornire: il fabbisogno idrico giornaliero e di punta per singoli "macroazzonamenti insediativi"; la necessità idrica per i sistemi antincendio; gli abitanti equivalenti (A.E.) generati dagli insediamenti per il calcolo del dimensionamento delle reti fognarie;

#### **Sedimenti marini**

44. ai fini di una descrizione e valutazione più appropriata delle criticità ambientali relative alla gestione dei sedimenti marini del SIN, occorre eseguire sondaggi a campione nelle aree di intervento ovvero i sondaggi della campagna conoscitiva indicati con i triangoli rossi nella figura 7-45 del Quadro ambientale, per le parti di fondale che interessano le aree di intervento, ovvero verificare la possibilità di utilizzare i dati che dovrebbero essere disponibili del Piano di caratterizzazione approvato dalla Conferenza di Servizi Nazionale del 6 agosto 2012 e i dati derivanti dal Piano di caratterizzazione per il metanodotto Trieste - Grado - Villesse, aggiornando le opportune valutazioni circa le modalità di refluento o smaltimento dei fanghi derivanti dalle operazioni di dragaggio;
45. sviluppare adeguate stime, opportunamente circostanziate, circa la proporzione di fanghi dragati aventi concentrazioni di inquinanti tali da renderli rifiuti pericolosi e, quindi, necessari di smaltimento in apposita discarica, evidenziando le modalità di prelievo, interventi di mitigazione degli impatti in fase di dragaggio, gestione e smaltimento, individuando il sito di destinazione finale, con capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e rete viaria utilizzata. Qualora non disponibili informazioni dettagliate derivanti da indagini sperimentali, fornire differenti scenari con i quali si potrebbero gestire i fanghi di dragaggio, a seconda di quanto rilevato nelle successive fasi di caratterizzazione dei siti

oggetto d'intervento, sviluppando opportune modalità di bonifica, qualora se ne ravvisi la necessità, per la realizzazione delle opere previste dal Piano; il riutilizzo dei sedimenti al di fuori delle ipotesi disciplinate dall'articolo 109 del D. lgs. 152/2006, e successive modificazioni, è soggetto alla disciplina del DM 161/2012 e deve essere preventivamente autorizzato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

### **Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**

46. nello Studio sono descritti specie e popolamenti presenti nella Riserva Marina di Miramare. Non è fornito alcun dato su quella che è la situazione dei popolamenti ittici, planctonici e bentonici della Baia di Muggia entro e fuori le dighe, area direttamente interessata dal piano e dai relativi progetti se non un brevissimo accenno a pag. 435. Pur trattandosi di area portuale inquinata, caratterizzata da biocenosi con uno stato di conservazione degradato e non classificata corpo idrico, si ritiene necessario una descrizione più dettagliata dello stato e delle caratteristiche ecologiche e chimico-fisiche, anche in relazione all'evoluzione avutasi nel corso dei decenni e delle possibili interferenze/impatto delle attività portuali e di misure di mitigazione/compensazione da mettere in atto. In particolare non risultano essere presi in considerazione i potenziali impatti sulle zone costiere del litorale di Muggia dove sono segnalate in corrispondenza di Punta Sottile aree a maggior valore ecologico per la presenza di Fanerogame e di comunità più strutturate rispetto alle aree interne della baia. Si ritiene pertanto opportuna la presentazione di una adeguata cartografia. In relazione alle considerazioni sulla sostenibilità ambientale del Quadro strategico, si ritiene che il piano dovrebbe porsi tra gli obiettivi ambientali il non peggioramento/recupero dello stato degli habitat interessati dalle azioni di piano;
47. la documentazione risulta carente per quanto concerne la stima dei potenziali impatti ambientali ed economici sul settore ittico; in particolare necessita di maggior approfondimento la problematica relativa all'impatto della movimentazione dei sedimenti sui vivai di mitili ubicati lungo la costiera muggesana, prevedendo nel piano di monitoraggio un'apposita stazione;
48. relativamente alle acque di zavorra approfondire l'aspetto su come concretamente l'Autorità portuale, o altro organismo, possa attuare i protocolli di cui alla "IMO Ballast Water Management Convention" (IMO, 2004) al fine di prevenire la possibile diffusione di organismi attraverso le acque di zavorra, prevedendo la messa a punto di piani di trattamento ed inertizzazione delle acque come citato anche a pag 89 della Sintesi non tecnica dello Studio ambientale integrato;
49. approfondire l'utilizzo del dispositivo Repect (Real Time Plotting Of Cetaceans), che consente di avvisare tempestivamente gli equipaggi della presenza di cetacei osservati da altre imbarcazioni (pag. 90 della medesima relazione);
50. in relazione al potenziale impatto conseguente allo sviluppo di comunità fouling sulle superfici delle opere realizzate nello scenario di breve periodo, giudicato come positivo, di livello significativo forte (pag. 456) fornire i riferimenti a supporto di quanto affermato a pag. 455 "tutto ciò sulla base di un confronto, in termini di superficie colonizzata, con comunità di similare professione biologica situate nel resto dell'area vasta";

51. nell'ambito della VINCA descrivere con una breve relazione, e non solo con schemi e matrici, le considerazioni effettuate per l'analisi della diffusione degli inquinanti atmosferici verso i siti Natura 2000, nonché eventuali disturbi sulle matrici ambientali Rumore e vibrazioni, inquinamento luminoso e ambiente idrico, verso habitat e specie sensibili ed ecosistemi di pregio;

### **Rumore**

52. approfondire ed indicare la programmazione di una tempistica per la realizzazione delle barriere antirumore sulla linea ferroviaria Trieste - Opicina quale misura di mitigazione complessiva degli impatti derivanti dall'incremento globale del traffico merci generato dall'insieme di interventi previsti dal PRP;
53. specificare con maggiore dettaglio le sorgenti considerate per la simulazione dei livelli di rumore, per quanto concerne la tipologia delle stesse, le fonti dei dati (misure, bibliografia, ecc.), e la collocazione sulle planimetrie ed integrare la documentazione con le previsioni modellistiche, nelle varie fasi ante operam, in opera e post operam, per gli scenari di Breve e Lungo Periodo, delle emissioni causate solamente dalle sorgenti attinenti alle attività portuali. Tali integrazioni si rendono necessarie per valutare l'impatto acustico prodotto dalle sole sorgenti attinenti al PRP in esame, al netto delle sorgenti esterne, quali il traffico veicolare locale;
54. analizzare gli impatti di uno scenario di picco del traffico navale e del traffico stradale per le fasi ante operam, durante le attività di cantiere e post operam;
55. per tutti gli scenari elaborati, ante operam, durante le attività di cantiere, scenario di picco e post operam, occorre evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali recettori e la quantificazione dei superamenti emersi, indicando in una Tabella i risultati principali e i superamenti rispetto ai limiti normativi di emissione;

### **Campi Elettromagnetici**

56. integrare con la valutazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti ai sensi della L. n. 36 del 22.02.2001, del D.P.C.M. 08.07.2003 e del D.M. 29.05.2008. A riguardo, si precisa che, ai sensi delle normative citate, la progettazione di nuovi elettrodotti e la progettazione di nuovi insediamenti in prossimità di elettrodotti esistenti deve tenere conto di fasce di rispetto che possono costituire un vincolo per quanto riguarda l'edificabilità e/o la destinazione d'uso delle aree interessate, e dunque vanno considerate nell'ambito delle pianificazioni del PRP;

### **Rifiuti**

57. integrare la documentazione con l'analisi dello stato di fatto relativamente alla produzione/gestione di tutte le tipologie di rifiuti associati all'ambito portuale (rifiuti derivanti dal servizio di pulizia e raccolta rifiuti e rifiuti prodotti dalle navi) in particolare con i dati relativi allo stato attuale, alla produzione ipotizzata nelle fasi di cantierizzazione, e

con le stime delle produzioni future previste nel breve e nel lungo periodo e delle conseguenti potenzialità di gestione necessarie. Per quanto concerne i rifiuti prodotti dalle navi tali informazioni dovrebbero essere anche contenute nell'aggiornamento in corso del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico redatto nel 2004, ai sensi del D.Lgs. 182/2003, dall'Autorità Portuale, approvato dalla Regione nel 2006 ed ad oggi non attuato; in particolare dovranno essere aggiornate la valutazione del fabbisogno di impianti portuali di raccolta, sulla base della stima delle produzioni future previste nel breve e nel lungo periodo del piano in oggetto, e l'indicazione delle aree portuali destinate a tale scopo;

### **Paesaggio**

58. integrare la documentazione relativa all'impatto paesaggistico, la quale individua alcuni di punti di vista ritenuti significativi e propone delle elaborazioni digitali con l'inserimento delle grandi opere marittime, che si ritengono comunque parziali e non esaustivi;
59. indicare le volumetrie degli edifici previsti, come ingombri massimi consentiti, per tutto l'ambito del PRP e integrare le fotosimulazioni con tali ingombri;
60. le Norme Attuative non tengono conto degli aspetti critici e dovranno essere adeguatamente riformulate al fine di disciplinare e salvaguardare la valenza panoramica e identitaria in particolare di alcuni settori ed ambiti attraverso indicazioni e criteri progettuali;

### **Attività di monitoraggio ambientale**

61. relativamente alle attività di monitoraggio ai sensi degli artt. 18 e 28 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. lo studio effettuato si limita, per ogni matrice ambientale, ad elaborare "una sorta di linea guida" rimandando a Specifiche Tecniche da predisporre al termine della procedura, in modo da poter integrare eventuali prescrizioni e/o osservazioni che dovessero emergere nell'ambito della consultazione e da discutere e condividere con ARPA FVG". In particolare in relazione all'aspetto strategico, si ritiene che il QRA debba essere integrato con le misure previste in merito al monitoraggio come stabilito dall'art. 18, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Il Piano di monitoraggio, deve inoltre contenere gli strumenti per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dal PRP;
62. fornire controdeduzioni e riscontri alle note del WWF Italia e Legambiente del 18 novembre 2013, prot. 117.F.16. e prot. 2013/184, e alle eventuali ulteriori osservazioni del pubblico pervenute;

### **Richiesta perfezionamento atti per contributo 0.5 per mille**

63. ai fini delle attività di verifica del contributo dello 0.5 per mille si chiede la seguente documentazione aggiornata:
  - Computo metrico estimativo, con elenco prezzi unitario, comprensivo di riepilogo delle categorie di lavorazione;

- Quadro economico generale, distinto per lavori e spese generali, concorrenti alla determinazione del valore dell'opera, comprensivo di ogni eventuale onere di legge previsto e da assoggettare al calcolo del contributo 0.5 per mille;
- La dichiarazione sostitutiva di atto notorio, rilasciata dal legale rappresentante del richiedente o dal professionista iscritto all'Albo responsabile del progetto e/o del relativo Studio di Impatto Ambientale, attestante il valore complessivo degli interventi, l'ammontare del relativo contributo dello 0.5 per mille e la tipologia delle opere da realizzare (pubblica o privata).

### MODALITÀ E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 60 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di codesta Amministrazione, anticipata via Fax.

Qualora tale termine decorresse senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prenderà atto della insufficienza della documentazione fornita affinché venga resa una compiuta valutazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. acquisibile sul sito internet [www.minambiente.it](http://www.minambiente.it), secondo il percorso homepage - VIA.

Si precisa inoltre che la Commissione ritiene opportuno chiedere al Proponente di provvedere a dare avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa di cui alla presente richiesta, tramite nuove pubblicazioni sui quotidiani e di darne informazione a tutte le Amministrazioni che partecipano al procedimento, con le modalità previste ai commi 2 e 3 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

IL PRESIDENTE

(ing. Guido Monteforte Specchi)

