

## Delibera n° 576

Estratto del processo verbale della seduta del  
**23 aprile 2024**

**oggetto:**

DLGS 152/06, ART 24 - LR 24/2021, ART 4. PARERE REGIONALE NELL'AMBITO DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE RELATIVA AL "PROGETTO DI ESTENSIONE DELLE INFRASTRUTTURE COMUNI PER LO SVILUPPO DEL PUNTO FRANCO NUOVO NEL PORTO DI TRIESTE - FASCICOLO A - PROGETTO ADSPMAO N.1951 - CUP: C94E21000460001" SITO NEL COMUNE DI TRIESTE (VIA 592). PROPONENTE: AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE.

<b>Massimiliano FEDRIGA</b>	Presidente	presente
<b>Mario ANZIL</b>	Vice Presidente	presente
<b>Cristina AMIRANTE</b>	Assessore	presente
<b>Sergio Emidio BINI</b>	Assessore	presente
<b>Sebastiano CALLARI</b>	Assessore	presente
<b>Riccardo RICCARDI</b>	Assessore	presente
<b>Pierpaolo ROBERTI</b>	Assessore	presente
<b>Alessia ROSOLEN</b>	Assessore	assente
<b>Fabio SCOCCIMARRO</b>	Assessore	presente
<b>Stefano ZANNIER</b>	Assessore	presente
<b>Barbara ZILLI</b>	Assessore	presente

**Gianni CORTIULA** Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

**Vista** la Direttiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

**Visto** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale ed in particolare la Parte seconda che disciplina anche la valutazione di impatto ambientale;

**Visto** l'articolo 4, comma 2 della legge regionale 29 dicembre 2021, n. 24 (Legge di stabilità 2022);

**Vista** la propria deliberazione giunta n. 568 di data 22 aprile 2022 recante *"Atti di indirizzo e coordinamento per l'esercizio delle funzioni in materia di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale, di valutazione di impatto ambientale e di partecipazione della Regione alle procedure di valutazione di impatto ambientale di competenza statale"*;

**Rilevato** che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. 165852 di data 17 ottobre 2023, comunicava la procedibilità dell'istanza, integrata con la Valutazione di incidenza, avanzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/06, di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste - FASCICOLO A, sito nel Comune di Trieste, a seguito della verifica espletata positivamente sulla completezza della documentazione trasmessa;

**Preso atto** che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con medesima nota, comunicava la pubblicazione dell'avviso al pubblico e della relativa documentazione sul proprio sito web e segnalava che, per il progetto in questione, si applicano i tempi e le modalità previsti per i progetti di cui all'art. 8, c. 2-bis del D. Lgs. 152/06 nonché degli articoli 24 e 25 del D. Lgs. 152/2006, e l'istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale viene svolta dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC;

**Preso atto**, pertanto, che il progetto è sottoposto a procedura di VIA ministeriale in quanto nel D.M. n. 21 del 18/01/2021, con il quale è stato espresso parere positivo di VAS sul "Piano Regolatore Portuale di Trieste", e giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni, relativamente alle opere previste dal suddetto Piano Regolatore Portuale, la condizione ambientale lett. A) n. 6 dispone che *"fatte salve le previsioni di piano sulla conformazione finale del PRP, il progetto definitivo dell'opera di grande infrastrutturazione del molo VIII dovrà essere assoggettato ad una successiva valutazione ambientale da parte del MATTM al momento della realizzazione dell'opera stessa, che tenga conto del trend di evoluzione del traffico marittimo e di indotto, dei risultati del Piano di Monitoraggio Integrato fino ad allora eseguito e della caratterizzazione dei sedimenti ai fini dell'esecuzione delle attività di bonifica o dell'applicazione dell'articolo 5-bis della legge 84/94"*, e la n. 7: *"in conseguenza alla prescrizione n. 6, dovranno essere assoggettati a successiva valutazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, anche lo scalo ferroviario aggiuntivo interno all'ambito portuale nei pressi della piattaforma logistica e l'infrastruttura viaria di collegamento del molo VIII con la Grande Viabilità Triestina; dovrà inoltre essere nuovamente presentato il relativo Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo"*;

**Preso atto** che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con medesima nota, comunicava che il progetto rientra tra quelli inseriti nel Piano Nazionale per gli Investimenti Complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ex articolo 1, comma 2, lettera c) del D.L. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, Missione 3 *"infrastrutture per una mobilità sostenibile"*, intervento *"Aumento selettivo della capacità portuale"*, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR, con particolare riferimento agli interventi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), punto 9 *"Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale"*.

**Rilevato** che la Regione, come le altre Amministrazioni e tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati e comunque competenti, è chiamata ad esprimere, ai sensi dell'art. 24 comma 3 del decreto legislativo 152/2006, un parere collaborativo sulla realizzazione del progetto, nell'ambito dell'istruttoria di competenza statale;

**Vista** la propria deliberazione n. 1636 di data 20 ottobre 2023 con la quale veniva dichiarato il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto in argomento;

**Preso atto** che il progetto in oggetto coinvolge il settore dell'area portuale di Trieste nella zona dell'Ex Ferriera di Servola ed è relativo alle opere strategiche per mutare l'area portuale a sud di Trieste e convertirla a logistica portuale multimodale;

**Evidenziato** che il presente procedimento ha come oggetto le sole opere del fascicolo A e in particolare opere a terra all'interno dell'area portuale di Trieste nella zona dell'Ex Ferriera di Servola:

1. Messa In Sicurezza Permanente (MISP) delle aree oggetto di intervento;
2. stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola;
3. connessione alla GVT (Grande Viabilità Triestina) e altre opere viarie compreso il nuovo accesso alle Acciaierie Arvedi da via Rio Primario;
4. edifici pubblici funzionali al Porto di Trieste che comprendono:
  - il Punto di Controllo Frontaliero (PCF) del Ministero della Salute (centro fitosanitario);
  - gli uffici doganali della Guardia di Finanza all'ingresso del terminal container sul Molo VIII Gate;
  - il Museo dell'archeologia industriale;
  - Area gate;

**Dato atto** che, nell'ambito del procedimento regionale, con nota prot. 620912 di data 18 ottobre 2023 sono stati richiesti i pareri collaborativi al Comune di Trieste, alla Capitaneria di Porto di Trieste, all'Area Marina Protetta di Miramare, all'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina, all'ARPA del FVG, all'Ente di decentramento regionale di Trieste, a FVG Strade S.p.A., all'ANAS S.p.A. Area gestione rete Friuli Venezia Giulia, alla Direzione Centrale infrastrutture e territorio - Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica, Servizio infrastrutture di trasporto e della mobilità sostenibile, Servizio portualità e logistica integrata, alla Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità - Servizio prevenzione, sicurezza alimentare e sanità pubblica veterinaria, alla Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche - Servizio biodiversità, Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia, alla Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - Servizio difesa del suolo, Servizio geologico, Servizio gestione risorse idriche e Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati;

**Dato atto** che sono pervenuti i seguenti pareri ed osservazioni:

- Friuli Venezia Giulia Strade con nota prot. 49491 di data 20 ottobre 2023;
- Ispettorato forestale di Trieste e Gorizia con nota prot. 648782 di data 27 ottobre 2023;
- Comune di Trieste con nota prot. 246763 di data 31 ottobre 2023;
- ASUGI con nota prot. 90442 di data 2 novembre 2023;
- Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 663805 di data 2 novembre 2023;
- ARPA del FVG con nota prot. 36181 di data 8 novembre 2023;

- Rothenaisler osservazioni pervenute in data 16 novembre 2023 (prot. 699662);
- COSELAG con nota prot. 3479 di data 27 novembre 2023;

**Rilevato** che, a seguito della valutazione degli elaborati progettuali ed in considerazione dei pareri pervenuti, il Servizio valutazioni ambientali, con nota prot. 698578 di data 16 novembre 2023, evidenziava al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la necessità di specifiche integrazioni alla documentazione presentata;

**Vista** la nota prot. 13158 di data 21 novembre 2023 con la quale la Commissione tecnica PNRR-PNIEC del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica richiedeva al proponente specifiche integrazioni tra le quali, anche quanto richiesto dalla Regione FVG;

**Vista** la nota prot. 4451 di data 27 febbraio 2024, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale inviava la documentazione integrativa richiesta;

**Considerato** che con nota prot. 50990 di data 18 marzo 2024 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha comunicato la pubblicazione della documentazione acquisita;

**Vista** la nota prot. 170728 di data 14 marzo 2024, con la quale il Servizio valutazioni ambientali avanzava ai soggetti precedentemente coinvolti, una nuova richiesta di parere;

**Visti** i pareri pervenuti in merito:

- ASUGI con nota prot 27730 di data 28 marzo 2024;
- Comune di Trieste con nota prot. 73540 di data 28 marzo 2024;
- ARPA del FVG con nota prot. 9791 di data 28 marzo 2024;
- Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 207906 di data 29 marzo 2024;
- Ispettorato forestale di Trieste e Gorizia con nota prot. 209535 di data 29 marzo 2024;
- Capitaneria di Porto di Trieste con nota prot. 25405 del 29 marzo 2024;
- Servizio difesa suolo con nota prot. 211279 del 2 aprile 2024;
- Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati con nota prot. 224183 del 5 aprile 2024;

**Vista** la Relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 10 aprile 2024 che analizzava in particolare gli effetti ambientali conseguenti alle azioni previste dal progetto;

**Rilevato** dalla citata Relazione istruttoria, in particolare, che:

- gli interventi di MISP, in fase di approvazione presso il MASE con un proprio iter, possono essere considerati prodromici alla realizzazione delle altre opere di progetto e apportano intrinsecamente un beneficio ambientale e sanitario data la loro natura;
- per quanto riguarda lo svincolo di collegamento alla Grande Viabilità Triestina, sono state analizzate alcune alternative delle quali è stata scelta quella di progetto, anche sulla base del parere di ANAS SpA, che prevede la realizzazione di due sole rampe in direzione Muggia;
- da un punto di vista naturalistico le opere si inseriscono in un contesto fortemente antropizzato caratterizzato dalla presenza di una limitata fascia di vegetazione boschiva riconducibile ad un Ostrio-querceto a scotano in cui sono presenti anche elementi più termofili. Il progetto non determina una rilevante riduzione di superficie boscata e prevede la realizzazione di un nuovo parco urbano, posizionato tra l'area portuale dove saranno realizzate le nuove opere e la sovrastante collina di Servola, utilizzando specie autoctone. Inoltre nel piano di manutenzione delle opere a verde sono state fornite specifiche indicazioni per il contenimento delle potenziali specie alloctone invasive;

- dal punto di vista faunistico in quest'area la fauna è caratterizzata da specie che hanno un elevato grado di adattamento alle realtà urbane. Tali specie già adattate al disturbo di questo ambienti antropizzati presumibilmente potranno trovare condizioni adatte anche nelle fasce di vegetazione che non saranno interferite e in parte anche all'interno di alcuni nuclei di vegetazione previsti all'interno del nuovo parco urbano. Sulla componente faunistica anche gli effetti derivanti dall'inquinamento luminoso delle nuove opere possono ritenersi poco significativi in quanto già allo stato attuale l'area portuale è caratterizzata da un elevato livello di illuminamento;
- relativamente alla valutazione di incidenza, che ha preso in considerazione i siti Natura 2000 presenti nell'area vasta (ZPS IT3341002 - Aree Carsiche della Venezia Giulia e ZSC IT3340006 – Carso Triestino e Goriziano e IT3340007 - Area marina di Miramare) si escludono interferenze derivanti dalla realizzazione delle opere e dalla fase di esercizio;
- per quanto riguarda gli eventuali impatti sulla matrice idrica, relativamente alle acque superficiali, visto che i corpi idrici dell'area interessata dal progetto sono tutti canalizzati, non sono prevedibili particolari impatti sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio. In caso di eventi accidentali, verranno adottate adeguate procedure operative sia per la prevenzione di tali eventi sia per l'eventuale intervento nel caso si verificassero. Non risultano prevedibili nemmeno gli impatti sullo specchio acqueo marino e relativo ecosistema acquatico. In relazione alle acque sotterranee è previsto un monitoraggio con analisi chimica dei campioni di acqua di prelevati dai i piezometri;
- da un punto di vista paesaggistico il cantiere risulterà scarsamente visibile nel contesto portuale in cui si inserisce mentre, una volta completate, le opere risulteranno scarsamente distinguibili dal resto delle infrastrutture portuali e gli aspetti percettivi paesaggistici, in particolare dall'abitato di Muggia che si trova proprio di fronte all'area interessata dal progetto, non verranno modificati in maniera sostanziale rispetto alla situazione pregressa. Inoltre il parco urbano ed alcune mitigazioni quali le barriere acustiche verdi lungo lo svincolo della Grande Viabilità Triestina costituiranno un ulteriore mitigazione della visuale delle nuove previsioni;
- in merito all'atmosfera e alla qualità dell'aria, allo stato attuale nell'area di intervento in generale non si registrano superamenti delle soglie e dei limiti di legge. Per quanto riguarda gli impatti in fase di costruzione, i risultati della modellazione evidenziano che per tutti i contaminanti considerati le concentrazioni stimate risultano inferiori ai limiti di qualità dell'aria vigenti, comprese le concentrazioni di  $PM_{10}$  in corrispondenza dei ricettori più vicini e durante le operazioni di cantiere più impattanti. Al fine di limitare la diffusione di polveri durante i lavori sono previste alcune misure mitigative quali il lavaggio ruote all'uscita delle aree di cantiere e la bagnatura delle aree di lavoro o dei manufatti durante la demolizione delle strutture edili. In fase di esercizio le emissioni in atmosfera prese in considerazione sono correlate al traffico dei mezzi pesanti lungo la viabilità, non ai mezzi ferroviari impiegati che saranno unicamente ad alimentazione elettrica. Gli impatti stimati sulla qualità dell'aria durante la fase di esercizio hanno evidenziato immissioni in atmosfera di  $PM_{10}$ ,  $NO_2$ ,  $NO_x$  trascurabili con riferimento ai limiti di legge;
- per quanto riguarda il rumore il proponente ha indicato come attualmente, rispetto ai limiti individuati dal Piano Comunale di Classificazione Acustica, vi sono dei superamenti soprattutto lungo le infrastrutture di trasporto. Lo Studio Previsionale acustico, evidenzia che in fase di cantiere vi saranno superamenti delle soglie di impatto acustico presso diversi recettori per i quali, già nello scenario attuale, sono stati registrati valori superiori ai limiti. Per quanto riguarda la fase di esercizio è stato considerato uno scenario che vede il completamento di tutte le opere del Fascicolo A considerando il flusso giornaliero aggragato

di mezzi pesanti, mentre il numero di convogli ferroviari resta invariato rispetto alla situazione attuale. Presso tutti i ricettori in corrispondenza dei quali le simulazioni evidenziano superamenti dei limiti normativi, si sottolinea che tali superamenti sono già presenti nella situazione ante operam. Per limitare questi impatti sono previste misure mitigative di cui quella di maggior rilievo è la posa in opera di barriere antirumore lungo lo svincolo della Grande Viabilità Triestina. La stessa ARPA ha fornito una serie di indicazioni da recepire sia in fase di cantiere che di esercizio, e di cui il proponente dovrà tener conto in particolare nell'aggiornamento ed integrazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) previsto da specifica condizione ambientale;

- per quanto riguarda le vibrazioni, l'attività che determinerà maggiori impatti da questo punto di vista è la realizzazione della paratia di pali di confinamento della MISP ai piedi della collina di Servola. In fase di cantiere il livello delle vibrazioni nei confronti dei ricettori più vicini sarà poco significativo rispetto alle vibrazioni determinate dall'attuale traffico urbano. Anche in fase di esercizio il traffico indotto dal progetto non determinerà variazioni sostanziali rispetto alla situazione ante operam. ARPA ha fornito, relativamente al monitoraggio in fase di corso d'opera, un'indicazione che potrà essere recepita nell'aggiornamento del PMA;
- in relazione al traffico, in fase di cantiere, il trasporto del materiale presso il sito per la realizzazione delle opere determinerà alcune interferenze con il traffico locale, in particolare su certe vie cittadine, interferenze che diminuiranno progressivamente con l'avanzamento delle varie fasi di cantiere, ed in particolare con l'apertura del varco in via Rio Primario, che garantirà un nuovo accesso ai mezzi d'opera coinvolti nella realizzazione delle opere e allo stabilimento siderurgico di Servola. Con la realizzazione del nuovo svincolo sulla Grande Viabilità Triestina, previsto quale prima opera da ultimare, le strade urbane prima interessate dal passaggio dei mezzi di cantiere vedranno un rientro alla situazione ante operam. In fase di esercizio non ci saranno interferenze con la viabilità locale in quanto il traffico confluirà sulla Grande Viabilità Triestina;
- sono stati presi in considerazione anche i potenziali Impatti cumulativi con altri progetti previsti nell'area portuale, progetti portati avanti dalla stessa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ma anche dall'Acciaieria Arvedi e di sviluppo della rete ferroviaria a cura di RFI. Per alcuni di questi progetti sono stati esclusi impatti cumulativi o perché la fase di cantiere non sarà contemporanea a quella del progetto in oggetto oppure in quanto l'eventuale sovrapposizione temporale dei lavori può determinare effetti trascurabili e non rilevanti. Relativamente ai progetti della stessa Autorità portuale (Ammodernamento infrastrutturale e funzionale del Terminal Contenitori del Molo VII, ampliamento alla radice del Molo VI e Interventi di MISP nell'area dell'ex ferriera di Servola) alcuni si possono considerare di scarso rilievo, come ad esempio le interferenze sul traffico derivanti dai due cantieri contemporanei, per altri, in particolare a livello atmosferico e di impatti acustico, attualmente non sono compiutamente valutabili, anche in quanto dipendenti dai cronoprogrammi di lavoro di appalti distinti e pertanto si rimanda ai monitoraggi per la verifica di eventuali criticità e l'eventuale adozione di ulteriori azioni mitigative;
- si esclude infine un potenziale impatto transfrontaliero e si ricorda che è già stata effettuata una valutazione transfrontaliera dell'impatto ambientale nell'ambito della procedura VIA/VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste;
- i pareri pervenuti dagli Uffici ed Enti interessati sono stati tutti sostanzialmente favorevoli con alcune condizioni ambientali ed osservazioni, pareri tenuti tutti in debito conto nelle valutazioni in fase istruttoria;

**Preso atto** che la relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 10 aprile 2024 concludeva, sulla base di tutto quanto sopra esposto, in un bilancio complessivo degli impatti indotti in fase di cantiere e in fase di esercizio e delle osservazioni pervenute, di ritenere che il *“Progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste - FASCICOLO A - progetto AdSPMAO N.1951 - CUP: C94E21000460001”* sito nel Comune di Trieste, possa essere considerato compatibile con l’ambiente subordinatamente al recepimento di specifiche condizioni ambientali;

**Ritenuto** di condividere quanto sopra evidenziato dalla Relazione Istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 10 aprile 2024 e, in particolare, che esso possa essere considerato compatibile con l’ambiente soltanto subordinatamente al recepimento di specifiche condizioni ambientali;

**Su proposta** dell’Assessore regionale alla difesa dell’ambiente, energia e sviluppo sostenibile,

**La Giunta regionale**, all’unanimità,

### DELIBERA

**1.** Ai fini dell’espressione del parere collaborativo della Regione di cui all’art. 24, comma 3 del D. Lgs. 152/2006 e di cui all’art. 3 dell’Allegato alla DGR 568 del 22 aprile 2022, di ritenere che il *“Progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste - FASCICOLO A - progetto AdSPMAO N.1951 - CUP: C94E21000460001”* sito nel Comune di Trieste, possa essere ritenuto compatibile con l’ambiente, e valutato favorevolmente in materia di valutazione di incidenza, soltanto con il recepimento, nell’ambito della valutazione di impatto ambientale di competenza del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, delle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Flora, fauna, vegetazione, ecosistemi
Oggetto della condizione ambientale	Il proponente dovrà predisporre un documento in cui siano specificate in dettaglio tutte le azioni di contrasto all’insediamento delle specie alloctone invasive, fino a ricolonizzazione naturale avvenuta ed assestata dei ripristini ambientali effettuati.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	Ispettorato forestale Trieste e Gorizia

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Atmosfera, rumore e vibrazioni

Oggetto della condizione ambientale	Il Piano di monitoraggio venga aggiornato ed integrato con quanto indicato specificatamente dai pareri di ARPA ed ASUGI relativamente alle componenti atmosfera, rumore e vibrazioni sia per la fase di cantiere che di esercizio prevedendo già le opportune misure di mitigazione anche in relazione ad eventuali impatti cumulativi di rilievo con altri progetti.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	ASUGI

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale – Rumore
Oggetto della condizione ambientale	Il Piano di Monitoraggio per il rumore preveda già da subito idonee misure mitigative da porre in atto qualora si verificano impatti non preventivati. Il medesimo Piano preveda, inoltre, che qualora la verifica acustica effettuata in post-operam restituisca dei superamenti dei limiti acustici in corrispondenza dei recettori già individuati nel PMA, il proponente dovrà porre in essere idonee misure mitigative prendendo in considerazione anche l'eventuale implementazione e/o sostituzione delle barriere acustiche già esistenti lungo il lato nord della GVT nel tratto che interessa i ricettori già considerati, ipotizzando l'installazione di manufatti più performanti, possibilmente idonei a garantire una miglior protezione acustica anche dei piani più elevati.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Condizione ambientale n. 4	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale – Rumore



Oggetto della condizione ambientale	Dovrà essere elaborato un documento con le indicazioni a cui ci si dovrà attenere durante le lavorazioni e che prevedano, in particolare, quanto indicato nel parere di ARPA per la limitazione dell'impatto acustico per la fase di cantiere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la cantierizzazione
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Condizione ambientale n. 5	
Macrofase	Ante – operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Acqua
Oggetto della condizione ambientale	Gli scarichi di acque reflue assimilate alle domestiche e/o industriali (ove previsti) provenienti dagli edifici pubblici funzionali di nuova realizzazione, dovranno essere recapitati nella pubblica fognatura.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	Servizio gestione risorse idriche

2. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione con apposito parere, formulato sulla base della deliberazione medesima, che verrà inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ai sensi dell'art. 3 dell'Allegato alla propria deliberazione giuntale n. 568 di data 22 aprile 2022.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE