



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



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

U.prot DVA-2012-0008987 del 16/04/2012

Pratica N: .....

Ref. Mittente: .....

All'Autorità Portuale di Trieste  
Via Karl Ludwig von Bruck, 3  
34143 TRIESTE

Al Ministero per i Beni e le Attività e le Attività  
Culturali  
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle  
Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee  
Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00186 ROMA

Regione Friuli Venezia Giulia  
Direzione centrale ambiente, energia e politiche  
per la montagna  
Servizio valutazione impatto ambientale  
Via Giulia 75/1  
34143 TRIESTE

e p.c.Alla Segreteria del Capo di Gabinetto  
SEDE

All'Ing. Guido Monteforte Specchi  
Presidente della Commissione Tecnica  
di Verifica dell'Impatto Ambientale e - VIA VAS  
SEDE

**OGGETTO: Piano regolatore Portuale di Trieste . Procedura di VIA integrata  
VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D.lgs. 152/2006.  
Trasmissione parere.**

Con riferimento alla procedura in oggetto, si trasmette il parere CTVA n. 897 del 23 marzo 2012 relativo alla fase di consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA -VAS, che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS ( art. 13 comma 1 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (art.21, comma 1 del D.lgs n. 152/2006 e s.m.i.).

Si resta in attesa della trasmissione dello Studio Ambientale Integrato VIA -VAS, comprendente i contenuti del Rapporto Ambientale della VAS (allegato VI del D.lgs. 152/2006 e s.m.i) e dello Studio d'Impatto Ambientale della VIA (allegato VII del D.lgs. 152/2006 e s.m.i), nonché di quanto previsto agli artt. 14 comma1, 22, 23, 24 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i .

Ufficio Mittente:  
Funzionario responsabile: DVA-2VA-VN-01  
DVA-2VA-VN-01\_2012-0066.DOC

Come previsto all'art. 25 comma 3 del medesimo D.lgs, contestualmente alla pubblicazione di cui all'art. 24, il proponente dovrà trasmettere l'istanza, completa di allegati a tutti i soggetti competenti in materia ambientale interessati, qualora la realizzazione del progetto preveda autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale.

Inoltre, codesta Autorità Portuale dovrà predisporre la documentazione necessaria ai fini dell'attivazione della Consultazione transfrontaliera di cui all'art. 32 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Grillo)





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

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

IL SEGRETARIO



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

U.prot CTVA - 2012 - 0001125 del 27/03/2012

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



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

E.prot DVA - 2012 - 0007814 del 30/03/2012

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: Trasmissione parere CTVA n.897 del 23 marzo 2012 procedura  
integrata VIA-VAS Piano Regolatore Portuale di Trieste**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia del parere relativo al  
procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica  
dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 23 marzo 2012

*Handwritten notes: VN, 2012, 27/03/12*

Il Segretario della Commissione  
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:  
Funzionario responsabile:  
CTVA-US-02\_2012-0017.DOC



*Handwritten signature*

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Procedura Integrata VIA-VAS

ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006

Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI),  
che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (art. 13, comma 1 del  
D.Lgs. n. 152/2006) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito  
VIA (art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006).

**Piano Regolatore Portuale del Porto di Trieste**

Proponente: *Autorità Portuale di Trieste*

Parere n 897

23.3.2012

*Handwritten signatures and initials:*  
A large signature on the left side.  
A large signature in the center.  
A large signature on the right side.  
A large signature at the bottom right.  
A large signature at the bottom center.  
A large signature at the bottom left.  
A large signature at the bottom right.

**Premessa**

Nei Piani Regolatori Portuali (P.R.P) vi è una stretta convergenza tra l'oggetto della pianificazione/programmazione, da sottoporre a VAS, e l'oggetto della progettazione, da sottoporre a VIA.

Il D.Lgs. n. 152/06 così come modificato dal D.Lgs n. 128/2010, all'art. 6 comma 3 ter, prevede una procedura integrata VIA - VAS: *"Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."*

Con nota prot. 0014060 del 12 dicembre 2011, acquisita al prot. CTVA/4581/2011 il 27 dicembre 2011, l'Autorità Portuale di Trieste ha comunicato l'avvio della procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del d. lgs. n. 152/2006 ed ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la seguente documentazione: un CD-rom contenente i documenti del SAPI, del PRP, nonché la dichiarazione di conformità, il file generato dall'algoritmo MD5 e l'elenco degli elaborati. La DVA ha concordato sulla riduzione dei tempi della consultazione e ha fornito indicazioni per integrare l'elenco dei soggetti con competenze ambientali.

Il Piano Regolatore del Porto di Trieste è stato approvato dal Comitato Portuale in data 19 Maggio 2009. Come previsto dalla legge n. 84/1994 ha successivamente formato oggetto di intese con i Comuni di Trieste e Muggia nel 2009 e di parere del CSLPP nel 2010 (parere n. 150 del 21.5.2010) ed è stato conseguentemente adeguato prima di essere sottoposto a VAS. Il Proponente afferma che l'avvio della VAS è stato posticipato in quanto le Autorità competenti in materia ambientale erano già state consultate durante l'espletamento della procedura di approvazione del Piano stabilita dalla legge n. 84/1994.

## 1. La fase di Consultazione preliminare e la documentazione prodotta ed esaminata

La fase di Consultazione preliminare è finalizzata a definire la portata delle informazioni necessarie alla redazione del successivo Studio Ambientale Integrato VIA-VAS.

Tale fase comprende quindi lo svolgimento di tutte le attività contemplate dalla fase preliminare della VAS di cui all'art. 13, commi 1 e 2 del d.lgs. n. 152/2006 e dalla fase preliminare della VIA di cui all'art. 21 comma 1 del medesimo d. lgs.

La documentazione prodotta e presa in esame include:

- Piano Regolatore Portuale di Trieste "Studio Ambientale Preliminare Integrato";
- Piano Regolatore Portuale di Trieste:
  - Relazione Generale,
  - Elaborati Grafici,
  - Norme attuative,
  - Studi Specialistici,
  - Documentazione Amministrativa.

## 2. Osservazioni formulate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale

Nel corso della fase di Consultazione Preliminare sono stati presentati pareri ed osservazioni da parte della Regione Friuli Venezia Giulia e di altri soggetti competenti in materia ambientale, come di seguito indicato:

- a) Regione F.V.G., nota prot. 4306 del 01/02/2012 (prot. CTVA/0409 del 03/02/2012):
  - delibera di giunta regionale n. 60 del 23/01/2012,
  - osservazioni formulate dalla Direzione Centrale Ambiente, Energia e Politiche per la Montagna,
  - osservazioni formulate dalla Direzione Centrale infrastrutture e mobilità pianificazione territoriale e lavori pubblici - Prot. N.0001226/p/Lett del 18/01/2012,
  - Regione F.V.G. Direzione Risorse Rurali, Agrarioalimentari e Forestali - Prot. SCPA/8.6/1969 del 11/01/2012,
- b) Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente F.V.G. - nota prot. 2012/DS/74 del 24/01/2012;
- c) Provincia di Trieste - nota prot.01568-09.07/03 del 17 Gennaio (prot. CTVA/0338 del 30/01/2012) con la quale la Provincia ha trasmesso la delibera di giunta provinciale n. 5 del 12/01/2012;
- d) Comune di Trieste - nota prot. 8032 del 17 Gennaio (prot. CTVA/0339 del 30/01/2012) con la quale il Comune di Trieste, Area Economia e Territorio, Servizio Ambiente ed Energia, ha inviato la delibera di giunta comunale n. 11 del 16/01/2012;
- e) Comune di Muggia - nota prot. n.2077 del 23 Gennaio 2012 con la quale il Comune di Muggia Servizio Pianificazione, Ufficio Pianificazione Urbanistica, ha trasmesso il parere di competenza;

Il contenuto delle osservazioni e dei pareri sopra indicati può essere come di seguito sintetizzato:

## 1. Contesto strategico

- il quadro strategico dello Studio Ambientale Integrato (SAI) deve fornire informazioni approfondite su:
  - contenuti,
  - obiettivi di sostenibilità e ambientali, quantificabili, e criteri di valutazione di coerenza rispetto agli stessi,
  - attuali attività portuali,
  - scenari di sviluppo e conseguenti scelte di Piano,
  - rapporto con altri Piani e programmi,
  - scenari alternativi di piano (con indicazione della durata o delle ipotesi rappresentative del breve e del lungo periodo) e motivazioni delle scelte di piano effettuate;
- l'estensione dell'area vasta di influenza degli effetti del piano deve essere adeguata alla potenziale estensione degli impatti e deve essere estesa anche oltre il confine nazionale nel caso in cui possano verificarsi potenziali impatti ambientali negativi transfrontalieri;

## 2. Contesto programmatico

In particolare relativamente al Contesto programmatico:

- il SAI deve illustrare la coerenza delle azioni di Piano con gli obiettivi di sostenibilità;
- i riferimenti normativi del SAI dovranno essere aggiornati rispetto a quanto presentato nel Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI);
- il Rapporto ambientale deve verificare la coerenza del Piano con tutti i Piani e programmi territoriali esistenti nella versione più recente, ed in particolare con:
  - Pianificazione infraregionale EZIT nella sua versione più aggiornata,
  - PRGC del Comune di Trieste attuale e nuove direttive (delibera consiliare n. 70 del 22.11.2011,
  - Variante al PRP per l'ambito Porto Vecchio del 2007,
  - PRGC del Comune di San Dorligo della Valle,
  - Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (DPGR n. 300 del 16.12.2011), che costituisce variante al Piano urbanistico Regionale Regionale (PURG),
  - Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria PRMQA,
  - PER – Piano energetico regionale,
  - Piano di gestione dei rifiuti,
  - Piano per la raccolta e lo smaltimento degli oggetti contenenti PCB e del PCB in essi contenuto,
  - Piani in corso di predisposizione: Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani, PAR – Piano di azione regionale per la qualità dell'aria, Piano di gestione dei bacini idrografici delle Alpi orientali, Piano regionale di tutela delle acque – PRTA, Piano urbanistico infraregionale per il comprensorio della zona industriale di Trieste, Piano generale del traffico urbano del Comune di Trieste;
- Verifica della vigenza degli strumenti pianificatori regionali individuati dal SAPI per l'analisi di coerenza del Piano; il PRP deve indicare come le funzioni previste dal Piano siano ricomprese nel quadro generale del regime speciale di Porto Franco di Trieste;
- tenere conto della Proposta della Commissione UE di Regolamento per le linee guida sulle reti transeuropee TEN. Con la revisione dei corridoi europei la Regione FVG si trova all'intersezione di

due dei 10 corridoi prioritari a livello europeo (Corridoio n. 3 Mediterraneo e Corridoio n. 1 Baltico-Adriatico);

### 3. Contesto progettuale

In particolare relativamente al Contesto progettuale:

- Il SAI deve prevedere un cronoprogramma delle fasi attuative del Piano;
- le nuove interconnessioni e gli innesti con il sistema viario extraportuale, dovranno essere studiate in fase progettuale, anche sulla base dello sviluppo dello studio del traffico locale, al fine di individuare scelte e soluzioni soddisfacenti che escludano interferenze conflittuali con la viabilità ordinaria e locale delle zone urbanizzate
- I flussi di traffico;
- sviluppare maggiormente l'intermodalità e la competitività del trasporto su ferro;
- verificare intese con il Comune di Muggia relativamente ai varchi di accesso del nuovo terminal Ro-Ro;
- valutare la realizzazione di un collegamento stradale interno all'area portuale che colleghi lo svincolo di Via Errera con l'area della rotatoria nei pressi dello Scalo Legnami;
- L'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila dovrebbe essere accessibile non attraverso la Via Flavia, già interessata da un significativo traffico e con innesti non buoni sulla GVT, come previsto dal Piano, ma attraverso la zona della valle delle Noghere e quindi da/per il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese;
- Citare riferimenti all'utilizzo del Piazzale ferroviario di Aquilinia, a servizio delle nuove banchine;
- prevedere l'itinerario di una pista ciclabile sulle Rive cittadine sul lato mare a confine con l'ambito comunale;
- prendere in considerazione la possibilità di elettrificare le banchine del nuovo porto di Trieste;
- prevedere la destinazione d'uso di aree in cui installare impianti tecnologici destinati alla produzione di energie rinnovabili, con particolare riguardo agli impianti fotovoltaici;
- prevedere un piano operativo di pronto intervento locale contro l'inquinamento integrato con le procedure per accogliere le navi in pericolo nei luoghi di rifugio, conforme a quello redatto dalla Capitaneria di porto di Trieste (ed. agosto 2009) tenendo conto di navi di stazza fino a 300.000 tonnellate ed in considerazione di altre realtà produttive esistenti o ipotizzate in vicinanza dell'area portuale, come l'espansione del Porto di Capodistria;
- Il PRP deve individuare le misure di mitigazione e di compensazione;

### 4. Contesto ambientale

In particolare relativamente al Contesto ambientale:

in fase di redazione del SAI dovranno essere effettuate le seguenti modellizzazioni e stime quantitative, in analogia a quelle da effettuare per lo stato di fatto:

- a) Modellizzazione del flusso marino (e tempo di ricambio delle masse d'acqua all'interno del Golfo e della Baia di Muggia) successivamente alle opere previste, con particolare riguardo alle modifiche batimetriche dovute ai dragaggi ed alle variazioni della linea di costa legate ai lavori sulle banchine e ai moli,
- b) Modellizzazione dell'incremento di inquinanti atmosferici legato all'aumento del traffico navale, nonché del traffico su ruota e ferrovia indotto direttamente dalle previsioni di piano,
- c) Studio viabilistico atto a dimostrare la sostenibilità della rete viaria esistente e di quella di nuova previsione/realizzazione, compatibilmente con i carichi di traffico indotti dalle opere di piano,
- d) Dalle risultanze degli scenari previsionali modellizzati secondo i punti precedenti andrà stimato l'incremento di emissioni acustiche dovuto all'aumento di traffico (navale, ferroviario, su ruota). Dovranno essere considerati gli impatti derivanti anche dalle operazioni di *handling* e di logistica legate alle attività portuali,

- e) L'analisi complessiva degli impatti potenziali sulle diverse componenti ambientali mediante idonea modellistica diffusionale deve essere estesa a tutta l'area vasta oggetto di studio;
- Il SAI deve definire tutti gli impatti ambientali principali, secondari e cumulativi, nazionali e transfrontalieri, in tutte le fasi e su tutte le componenti ambientali;
  - Il SAI deve fare riferimento agli impatti determinati dalle attività produttive oggi operative nell'ambito portuale e al potenziale impatto conseguente all'insediamento delle nuove attività del porto e degli impianti industriali attualmente in fase autorizzativa, come il rigassificatore di Zaule localizzato nella zona 12 del Piano e una centrale termoelettrica che ricade nella zona PR di Piano. Il SAI deve verificare la compatibilità di tali progetti con le opere di Piano e gli effetti cumulativi. Per quanto riguarda il rigassificatore occorre tenerne conto ai fini della valutazione dell'aumento del traffico navale, dei vincoli alla navigazione, della sicurezza della navigazione e del traffico indotto sul sistema viario;
  - Il SAI deve tenere conto dell'obiettivo fondamentale e primario dell'azione dell'Ambito Territoriale Ottimale - Orientale Triestino consistente nella realizzazione del depuratore di Servola localizzato nell'area dell'ex scalo legnami;
  - Il SAI deve definire gli strumenti di gestione e controllo e le modalità di intervento da attuare nelle ipotesi di emergenze particolari;
  - Con riferimento all'analisi delle connessioni ferroviarie da e per l'area portuale, le valutazioni ambientali devono essere effettuate in termini complessivi, considerando impianti e reti ferroviarie di adduzione all'area portuale anche esterni allo stretto ambito di interesse del PRP;

## 5. Con particolare riferimento a:

### 5.1 Aria

- Il SAI deve:
  - riportare un accurato studio relativo alla situazione di inquinamento atmosferico ante e post operam, da redigersi in accordo con ARPA FVG;
  - valutare, relativamente alle emissioni derivanti dal traffico navale, anche SO<sub>2</sub>, PAH, PCB e PCDD/F;
  - valutare gli effetti derivanti dall'emissione di polveri tenuto conto dello spirare dei venti da NE;
  - svolgere un'analisi che tenga conto del territorio dei Comuni attraversati dalle vie di traffico di cui si avvale lo sviluppo del porto e di tutta l'aria vasta potenzialmente interessata dalla dispersione di inquinanti;
  - approfondire l'analisi dei flussi di traffico che incideranno sul collegamento Porto Vecchio - Porto Nuovo;
  - fornire le simulazioni dell'impatto del Porto a regime per valutare la compatibilità delle scelte con gli abitati vicini;

### 5.2 Clima

- Il SAI deve valutare gli effetti delle azioni di piano sul cambiamento climatico e deve individuare le azioni finalizzate alla riduzione dei gas serra;

### 5.3 Acque Superficiali e comparto marino:

Il SAI deve:

- aggiornare la classificazione dello stato di qualità dei corpi idrici regionali considerando due nuovi corpi idrici che ricadono nell'area portuale di Trieste;
- integrare ed aggiornare le informazioni sulle caratteristiche oceanografiche ed in particolare sui parametri fisico-chimici, sulle sostanze prioritarie e pericolose prioritarie;

- Nella modellazione dell'idrodinamica costiera, prendere in considerazione le condizioni di stratificazione del Golfo di Trieste presenti in condizioni primaverili ed estive, dovute ai gradienti di temperatura e salinità. Si consiglia di valutare la distribuzione del campo di velocità della corrente marina prevista dal modello matematico alle varie quote con i dati reali di corrente marina acquisiti dal correntometro posto sulla boa oceanografica "Vida" di proprietà della Stazione di Biologia del Mare di Pirano (Slovenia);
- Approfondire i possibili effetti sullo stato chimico ed ecologico dell'acqua superficiale e marina in funzione degli obiettivi di qualità ambientale previsti dai piani di settore. In particolare devono essere valutati i possibili rischi derivanti dalla gestione dei sedimenti inquinati e devono essere evidenziate le problematiche ambientali che la presenza del SIN a mare costituisce ai fini dello sviluppo del porto;
- Con riferimento alla caratterizzazione del sedimento, ampliare la parte ecotossicologica con dati bibliografici aggiornati e con nuovi campionamenti ad hoc in concomitanza con campionamenti su sostanze pericolose e sulle comunità macrobentoniche in modo da poter applicare il modello Triad;
- chiarire gli effetti indotti dalle opere a mare sulla circolazione meteo marina in considerazione anche del regime di marea, della risultante vento-corrente, di possibili fenomeni di sversamento legati al traffico marittimo e delle potenziali ripercussioni nell'ambiente acquatico e sulla fauna;
- con riferimento alle acque marine costiere, argomentare maggiormente la scelta dell'indicatore "distribuzione della velocità di corrente" e anche affiancare la distribuzione di un generico tracciante passivo;
- valutare il possibile incremento, nelle acque del Golfo di Trieste, di organismi marini associati a specie microalgali planctoniche alloctone dovuto allo scarico delle acque di zavorra delle navi;
- valutare l'eventuale impatto delle opere previste dal Piano sugli ecosistemi marini e indicare le relative misure mitigative;
- approfondire l'impatto dei nuovi interramenti previsti (Molo VII, Molo VIII e Terminal Ro Ro) con il sistema idrico del Golfo di Trieste;
- approfondire i rischi legati a incidenti rilevanti e definire se le nuove strutture si trovano in una delle zone di influenza dei punti SEVESO e definire gli eventuali regime speciali di protezione;

#### 5.4 Suolo:

- Il SAI deve:

- svolgere approfondimenti sulla qualità dei terreni all'interno del SIN, sull'avanzamento dell'iter normativo ed autorizzativo dell'area e sulle problematiche ambientali generate ai fini dello sviluppo del porto;
- quantificare il consumo di suolo in ambito comunale derivante dalla realizzazione delle infrastrutture;
- indicare quali volumi del materiale dragato potranno essere conferiti nelle casse di colmata (definendone la natura ed i criteri di accettabilità), quali si prevede siano inviati a trattamento e quali a smaltimento;
- tenere conto dell'inquadramento sismico della zona interessata risultante dalla DGR FVG n. 845 del 6.5.2010;
- fornire ulteriori informazioni sulle modalità di dragaggio ed altre attività che causano una movimentazione dei sedimenti atte a garantire la minimizzazione degli impatti;

### 5.5 Rumore:

- le scelte di piano devono essere coerenti con l'obiettivo di contenimento delle emissioni sonore, anche con l'individuazione di adeguate misure di mitigazione;
- Il SIA deve considerare i possibili impatti derivanti da vibrazioni;
- Indicare le sorgenti interne ed esterne al Porto e fornire i dati di ingresso utilizzati per le simulazioni modellistiche;

### 5.6 Paesaggio e Patrimonio culturale architettonico e archeologico

- Il RA deve:
  - o utilizzare rappresentazioni anche di dettaglio per verificare l'inserimento paesaggistico delle opere e indicatori di qualità per valutare gli effetti;
  - o Approfondire il tema dell'impatto paesaggistico delle nuove strutture, in particolare del Molo VIII che si troverà a una distanza di 900 metri dal Porto turistico di San Rocco e a 1400 metri dal centro storico di Muggia;
  - o Fornire un'analisi più dettagliata relativamente all'interramento del molo romano di Stramare;
  - o Aggiornare la Tavola 9 dei vincoli del SAPI, che deve riportare le perimetrazioni contenute nella Tav. A6 del vigente PRGC con riferimento alla variante XVI;

### 5.7 Popolazione e salute umana

- Il SAI deve valutare gli effetti su tale componente delle azioni di piano;

### 5.8 Aspetti socio-economici

- Il SAI deve
  - o valutare gli effetti delle azioni di piano su attività economiche quali la pesca;
  - o fornire le motivazioni dello spostamento degli ormeggi delle imbarcazioni da pesca dall'area 2 - Bacino della Sacchetta al settore 4 - Arsenale San Marco e al settore 6 - Litorale di Muggia;
  - o stimare l'eventuale decremento dell'attività turistica nel territorio regionale adiacente all'area d'intervento soprattutto riguardo all'incremento del traffico marittimo. Sono da considerare con particolare attenzione le aree di balneazione comprese all'interno della Baia di Muggia, attualmente di qualità eccellente;

### 5.9 Produzione e gestione di rifiuti

- Il SAI deve trattare la produzione e gestione dei rifiuti come fattore di pressione e fonte di impatto sulle diverse matrici ambientali, deve inoltre individuare le relative misure di mitigazione;

### 5.10 Consumo e gestione dell'energia

- Il SAI deve analizzare il consumo e la gestione dell'energia sia in termini di impatto per il prevedibile aumento dei consumi energetici, sia in termini di previsioni di piano e soluzioni progettuali che vadano in un'ottica di risparmio energetico;

### 5.11 Biodiversità e conservazione della natura

- Il SIA deve:
  - o tenere conto della presenza dei seguenti SIC, oltre a quelli indicati dal SAPI, e deve effettuare la relativa valutazione di incidenza ambientale:
    - o SIC IT 3340007 Area marina di Miramare;
    - o SIC/ZPS Foce dell'Isonzo - Isola della Cona;
    - o SIC/ZPS Val Cavanata e Banco Mula di Muggia;

- o approfondire l'analisi di potenziali impatti sull'area di rilevante interesse naturalistico Punta sottile di Muggia, che comprende la specie endemica *Fucus virsoides* e la prateria di *Cymodocea nodosa* all'interno della quale vive una densa popolazione di *Pinna nobilis*
- o approfondire i possibili effetti sulle popolazioni ittiche commercialmente sfruttate;

### 5.12 Indicatori ambientali

- Il Proponente deve preventivamente verificare con ARPA FVG parametri, indicatori di stato, di pressione e di impatto, modellistica da utilizzare per le previsioni di impatto e per il piano di monitoraggio, in particolare per le componenti atmosfera, qualità dei sedimenti terrestri e marino, qualità delle acque e degli ecosistemi marini, clima fisico;
- Il SIA deve;
  - o utilizzare indicatori ed indici per quanto possibile quantificabili, con l'indicazione per ciascuno dei metadati di riferimento;
  - o esprimere la scala di valutazione degli impatti non solo in termini di significatività, ma secondo una griglia di caratterizzazione degli impatti (Fase di accadimento, Area di influenza, Rilevanza, Reversibilità, Probabilità di accadimento, Mitigabilità). La valutazione deve essere espressa secondo una scala di giudizio;
  - o individuare gli indicatori ambientali relativi alla componente rifiuti, mancanti nel SAPI;
  - o utilizzare il modello DPSIR (Determinati, Pressioni, Stato, Impatti, Risposte) – EEA 1999 nella descrizione degli aspetti ambientali, nella scelta degli indicatori e nella valutazione dei possibili effetti derivanti dall'attuazione del Piano;
  - o utilizzare i dati del progetto Carta della Natura del FVG alla scala 1:50.000 (2009) nell'analisi ambientale ecologica e nella scelta degli indicatori;
  - o fare riferimento alla classificazione del Manuale degli habitat del FVG (2007) per la produzione di cartografia descrittiva e di valutazione del valore e della sensibilità degli habitat terrestri ed acquatici;

### 6. Monitoraggio

- Il SAI dovrà descrivere le misure del piano di monitoraggio tenendo conto dell'aspetto strategico relativo agli effetti a medio e lungo termine e a scala vasta e degli impatti riconducibili alle caratteristiche progettuali, sulla base degli esiti della valutazione del Quadro ambientale. Il piano di monitoraggio, con una adeguata scelta dei parametri e degli indicatori, deve consentire di monitorare il grado di attuazione del piano, rappresentare l'evoluzione nel tempo delle componenti ambientali e territoriali, descrivere l'andamento del piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale e riorientare periodicamente il PRP.

### Considerazioni sulle osservazioni

Con riferimento al contenuto delle osservazioni e dei pareri della Regione e degli altri soggetti competenti in materia ambientale, il dispositivo del presente parere ha tenuto conto di quanto è stato ritenuto condivisibile.

Non può essere invece condivisa l'affermazione della Regione secondo cui la stessa è autorità competente nella procedura di VAS del PRP di Trieste. L'art. 6 comma 3-ter del d. lgs. n. 152/2006 ha infatti innovato la normativa precedente, che per i Piani regolatori portuali di rilevanza nazionale prevedeva la VAS regionale e la VIA nazionale, introducendo la procedura integrata che si conclude con un unico provvedimento. La nuova norma formula una eccezione alla regola posta dall'art. 7 (sono sottoposti a VAS regionale i piani e i programmi la cui approvazione compete alle Regioni) per realizzare un'economia di procedimenti che si sostanzia nello svolgimento delle due procedure di VIA e di VAS da parte di un'unica autorità competente, la stessa che emette il provvedimento unico

finale. Dal momento che nella fattispecie prospettata dalla norma tutte le opere devono essere sottoposte a VIA e i contenuti di pianificazione sono eventuali, è evidente la forza attrattiva della competenza per la VIA rispetto a quella per la VAS. L'interpretazione fornita dalla Regione lascerebbe invece svolgere separatamente i due procedimenti di VAS e di VIA, ciascuno concluso con il relativo provvedimento (la delibera di Giunta della Regione per la VAS) e aggraverebbe la procedura di VIA dell'operazione di integrazione del provvedimento di VAS regionale nel provvedimento di VIA. Lascia peraltro perplessi la previsione di un'autorità (nazionale) che, senza avere partecipato alla procedura di inclusione delle valutazioni ambientali di livello strategico nel piano, recepisce come proprie e senza possibilità di modifica le valutazioni di un'altra autorità (regionale).

## QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

### *Sulla procedura VIA-VAS:*

Si osserva che il d. lgs. n. 128/2010, che ha introdotto con l'art. 6, comma 3-ter del d. lgs. n. 152/2006 la nuova procedura integrata di valutazione ambientale VIA-VAS, è entrato in vigore successivamente all'avvio della procedura per l'approvazione del PRP di Trieste secondo la l. n. 84/1994.

La presente procedura integrata VIA-VAS segue, pertanto, per quanto riguarda la VAS, un percorso abbreviato rispetto a quello previsto dagli artt. 11-18 del d. lgs. n. 152/2006 e pertanto non potrà essere presa a modello per eventuali future procedure da espletarsi in applicazione dell'art. 6, comma 3-ter del citato decreto legislativo;

### *Area Vasta*

Con riferimento alla definizione dell'area vasta, il SAPI a p. 8 afferma che lo stesso "fornisce un inquadramento dell'ambito territoriale cui appartiene il Porto di Trieste esteso fino a dove si è ritenuto che i potenziali impatti prodotti dalle azioni di Piano potessero esaurirsi o non essere avvertibili". L'area vasta è in seguito definita dal SAPI con riferimento alle singole componenti ambientali alle pp. da 211 a 216, affermando tra l'altro senza fornire alcuna motivazione che l'area di indagine sarà limitata al Comune di Trieste in relazione alle componenti ambientali atmosfera e rumore.

L'area vasta deve invece essere individuata in modo più dettagliato tenendo conto di tutti gli impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Nella definizione dell'area vasta si riscontra inoltre l'ingiustificata e non motivata limitazione all'area del Comune di Trieste per quanto riguarda le componenti ambientali atmosfera e rumore;

### *Alternative*

A p. 9 del SAPI il Proponente afferma che l'assenza di uno studio delle alternative, richiesto dalla procedura di VAS e inteso come confronto ambientale tra configurazioni e assunti di Piano rispondenti agli obiettivi di sviluppo dell'infrastruttura portuale che il PRP è tenuto a conseguire, è dovuto alla scelta del Proponente condivisa dalla Regione di svolgere la VAS del Piano successivamente all'intesa con le Amministrazioni locali e al recepimento del parere del CSLP. Il Proponente afferma inoltre che il Progetto di Piano condiviso con le Amministrazioni citate è stato pertanto posto a confronto con l'Alternativa zero consistente nel perpetuarsi dell'attuale situazione.

Al riguardo 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, come previsto dalla lett. h) dell'allegato VI alla seconda parte del d. lgs. n. 152/2006, il SAI deve contenere la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste;

### **Contenuto del quadro strategico**

Il Quadro di Riferimento strategico valuta la coerenza interna degli obiettivi (stabiliti per ciascuno dei 6 settori territoriali individuati) e delle azioni (destinazioni d'uso previste e opere di grande infrastrutturazione) di Piano e la coerenza esterna verticale e orizzontale degli stessi rispetto allo scenario di programmazione e pianificazione. Il Quadro di Riferimento strategico del SAPI non ha un contenuto adeguato alle previsioni normative risultanti dall'allegato VI alla parte seconda del d. lgs. n. 152/2006 e, pertanto, è necessario che il Quadro di Riferimento strategico del SAI:

- ✓ individui contenuti, obiettivi anche ambientali e motivazioni riferibili ad un livello di disegno pianificatorio e distinti rispetto a obiettivi e motivazioni delle singole opere di Piano, allo scopo di rendere possibile la valutazione separata degli effetti del Piano sugli assetti di scala vasta e gli effetti ambientali riconducibili alle singole opere portuali soggette a VIA;
- ✓ illustri il modo in cui nella preparazione del Piano si è tenuto conto degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli altri Stati membri;
- ✓ analizzi la coerenza tra le strategie d'intervento proposte in rapporto con altri piani o programmi pertinenti nazionali e territoriali;
- ✓ esponga la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste (come recita la lett. h) dell'all. VI alla seconda parte del d. lgs. n. 152/2006);
- ✓ collochi al suo interno la delimitazione dell'area vasta di indagine e l'individuazione delle alternative di Piano, la descrizione delle ragioni della scelta e delle modalità di valutazione;

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Quadro di Riferimento programmatico:

- ✓ deve essere completato e aggiornato eliminando il riferimento a piani e programmi non più in vigore e richiamando le versioni più recenti dei piani e programmi citati e analizzati;
- ✓ deve individuare obiettivi e motivazioni delle singole opere di Piano, allo scopo di rendere possibile la valutazione della coerenza delle stesse con altri piani o programmi pertinenti nazionali e territoriali;

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

##### **OBIETTIVI**

Gli obiettivi generali del Piano Regolatore Portuale sono dal proponente elencati e di seguito sintetizzati:

- espansione degli spazi portuali: superamento della carenza di aree retroportuali, intese non solo come piazzale retrostante la banchina, bensì anche come piazzali (interni o anche esterni al perimetro portuale) di adeguate dimensioni per lo svolgimento delle attività logistiche che sono tipiche anche degli interporti localizzati nell'entroterra;
- attività portuali commerciali: sviluppo del traffico containerizzato attraverso una maggiore competitività ed attrattiva nei confronti dei settori di mercato più dinamici, sia lato mare (Estremo Oriente, Mediterraneo orientale e Mar Nero), sia lato terra (Nord Italia ed Europa Centro Orientale), aree costituenti il bacino di traffico naturale dell'Alto Adriatico;
- attività industriale portuale: valorizzazione delle aree risultanti dalla dismissione di attività industriali pregresse (aree ex Esso, sede di ex deposito di prodotti petroliferi, aree ex-Aquila, sede di ex raffineria, area Ferriera, sede di impianto siderurgico e di centrale di cogenerazione), e dallo sviluppo di nuove attività (polo industriale ambientale);
- settore crociere: sviluppo del settore delle crociere.

L'ambito portuale è articolato in 6 settori territoriali e 15 aree omogenee, e per ciascun settore territoriale individuato il Proponente descrive gli obiettivi.

1. Barcola – Bovedo

Riuso urbano del territorio per portualità allargata. Trasformazione per inserimento funzione commerciale portuale e complementari

2. Porto Franco Vecchio Porto Doganale e Rive :

Valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano offerte dalle infrastrutture esistenti attraverso opportuni interventi condivisi in grado di mobilitare risorse da parte di soggetti pubblici e privati. Realizzare i necessari innesti città – porto, riqualificando da un punto di vista urbano aree soggette alla giurisdizione portuale ma ormai da tempo estranee ad usi portuali commerciali prevedendo in esse funzioni che non pregiudicano ma anzi valorizzano la fruibilità e la godibilità del territorio da parte dei cittadini (Rive recuperate ad usi urbani, terminal crociere al Molo Bersaglieri : Incrementare la fruibilità, da un lato da parte dei residenti e dei visitatori “da terra”, dall’altro da parte dei turisti “da mare”, anche attraverso interventi infrastrutturali, la realizzazione di parcheggi interrati, ecc. Risolvere l’assetto urbano delle Rive oltre alla regolamentazione di tutti i tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero individuando un modello di sviluppo coerente con gli interessi portuali ed urbani. Potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrando sulla Stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili.

3. Riva Traiana e Porto Franco Nuovo

Conferma delle funzioni assunte nella aree del Porto Franco Nuovo ed eventuale riallocazione delle attività in funzione dell’evoluzione del mercato. Potenziamento del sistema esistente dei terminali al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali. Recupero della funzione emporiale nell’ambito di attività di logistica integrata con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna creazione. Sviluppo e crescita della funzione passeggeri peraltro presente fino al 2004 con i servizi di traghetto misto merci ed auto al seguito di collegamento con la Grecia operanti all’ormeggio n. 57. Riconversione della Riva Traiana zona dedicata al traffico commerciale multipurpose con il trasferimento del traffico Ro – Ro in zona ex Aquila.

4. Arsenale San Marco, Scalo Legnami e Molo VIII

Insediamiento attività portuale commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso. Realizzazione del Molo VIII. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste. Conservazione della funzione cantieristica e riparazione navale.

Mantenimento della funzione industriale. Razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori, in particolare o con opere integrative e migliorative da realizzare nell’area stessa (ex Gaslini) o individuando una nuova zona per il mercato ittico ed i relativi ormeggi. Realizzare, all’estremità meridionale dell’attuale area della Ferriera, il Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi.

5. Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Noghère

Insediamiento di bacini di futura espansione della attività portuali commerciali in zone più periferiche, sgravando quindi l’area urbana dai traffici operativi, e meglio dotate dal punto di vista infrastrutturale (nuovo terminal Ro – Ro a valle dell’area ex Aquila, direttamente raccordato al nuovo collegamento stradale Lacotisce - Rabuiese). Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex Aquila e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex Esso, precedentemente deposito di prodotti petroliferi ed ex

Aquila, precedentemente sede di raffineria). Il banchinamento di tutte queste aree è inoltre funzionale al conseguimento di un ulteriore obiettivo, quello della conterminazione dell'area a terra retrostante che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste, evitando lo sbocco in mare della acque di falda potenzialmente inquinate. Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali.

## 6. Litorale di Muggia

Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare.  
Realizzazione di un nuovo porto turistico a Muggia. Riqualficazione del waterfront di Muggia, con l'utilizzo e valorizzazione delle aree per usi urbani e di portualità allargata (ambito di integrazione città-porto).  
Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia.

### Destinazioni d'uso previste

Prolungamento del Molo Bersaglieri : il Piano prevede l'allungamento del Molo Bersaglieri di circa 150 m, al fine di consentire l'attracco delle moderne navi da crociera più recenti entrate in esercizio e/o in costruzione (330 - 340 m), e l'allargamento lato Sud di 15 m, fino a raggiungere una larghezza complessiva di 100 m, e un'estensione di piazzale addizionale di circa 15.000 m<sup>2</sup>.

Porto Lido : il piano prevede la realizzazione di un porto turistico (Porto Lido), dell'estensione di circa 18.000m<sup>2</sup>, ad Ovest del Molo Fratelli Bandiera, al riparo del molo foraneo, conferendo unitarietà di funzione con il Bacino della Sacchetta che si sviluppa ad Est del molo stesso.

Molo V, Riva VI e Molo VI: il Piano prevede la chiusura e il recupero ad uso terminalistico del bacino compreso tra il Molo V e il Molo VI, entrambi prolungati fino alla linea di massimo tombamento posta a 50 m oltre la testata del Molo V e a 400 m oltre la testata del Molo VI, per un'estensione totale aggiuntiva pari a circa 26 ha. Il Piano prevede altresì la riqualficazione dell'intero layout delle sovrastrutture ed infrastrutture del Punto Franco Nuovo ormai obsoleto ed inadeguato alle moderne esigenze dei traffici, con la previsione della demolizione dei vecchi magazzini. Sono incluse nell'ambito di Piano anche parte delle aree retrostanti la fascia costiera del Canale Industriale, inglobando le aree industriali/commerciali che già allo stato attuale utilizzano lo specchio acqueo e la fascia di pertinenza del Demanio Marittimo. Per quanto riguarda il regime doganale è ipotizzata l'estensione delle condizioni di Punto Franco alle stesse aree.

Molo VII: il Piano prevede il prolungamento del Molo VII, per un'estensione di circa 800 m aggiuntivi, indicativamente dell'ordine di due moduli (modulo = lunghezza nave di progetto), di banchina e un'area utile di circa 32 ha recuperata a mare, su un fondale di circa -18 m, interamente dedicata alla movimentazione dei container. Tale espansione porterà la capacità del terminal, opportunamente attrezzato con gru di banchina e di piazzale di elevata capacità, ad oltre 1 milione di TEU annui. Sul lato Nord del Molo VII è previsto anche un allargamento di 20 m per la creazione di un attracco per navi Ro-Ro che non interferisca con le attività del molo container. Tale soluzione è resa possibile dal fatto che questo lato non è utilizzato per operazioni di sbarco/imbarco a causa della portanza insufficiente della banchina.

Nuovo Molo VIII: il Piano nella sua configurazione finale prevede un ulteriore stadio dell'espansione a mare nell'area compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola, attraverso la realizzazione di uno sporgente in corrispondenza della Piattaforma Logistica, già compresa nel PRP vigente ed attuata in fase progettuale definitiva. Il Molo VIII ha configurazione limitata lato mare da una "linea di massimo tombamento" corrispondente alla sua massima espansione, nella quale potrà disporre di una superficie di circa 85 ha, con due fronti di banchina di circa 1.200 m di lunghezza paralleli e distanti fra loro 750 m, per un totale di 3.150 m di banchina, inglobando in radice circa 800 m di banchina della Piattaforma Logistica.

A servizio di tale infrastruttura è prevista la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale.

Nuovo Centro Operativo Servizi: all'estremità meridionale dell'area della Ferriera, al confine con il terminale SIOT, è prevista la realizzazione del Centro Operativo Servizi, rilocalizzazione dei servizi di

pilotaggio, ormeggio, rimorchio e Vigili del Fuoco. Esso disporrà, lato mare, di circa 600 m di accosto (4 pontili di 60 m di lunghezza per rimorchiatori, nuove strutture a pontone galleggiante aventi un'estensione totale di 110 m per le imbarcazioni massimo di 16 m, di ormeggiatori, Vigili del Fuoco e piloti). Il Piano prevede a terra una superficie coperta totale di circa 4000 m<sup>2</sup> su una base di circa 1.000 m<sup>2</sup>. Il personale interessato risulta di circa 200 persone.

Banchinamento delle sponde del Canale Industriale: Il Piano prevede, all'interno del Canale Industriale, consistenti opere di ristrutturazione delle banchine esistenti ed ulteriori espansioni ove si prevedono i seguenti interventi:

- riva Nord: demolizione e ricostruzione delle banchine Italcementi ed ex Vetobel, oltre alla realizzazione di 260 m di nuove banchine;
- riva Sud: realizzazione di 130 m di nuove banchine e di un piazzale di circa 11000 m<sup>2</sup>.

L'intero canale, coerentemente con la destinazione d'uso (terminal multipurpose, con movimentazione di merci varie, rinfuse solide e Ro Ro, e relative tipologie di navi) dovrà essere dragato fino a quota -10 m.

Nuovo Terminal Ro-Ro Noghere: il Piano prevede innanzitutto la demolizione del pontile SILONE e la realizzazione di un nuovo terrapieno, dal Torrente Rosandra al Rio Osopo, con un fronte banchinato di circa 1.250 m, in prima approssimazione dotato di 4-5 sporgenti di circa 25 m ("denti") atti all'ormeggio di navi Ro-Ro, la cui esatta ubicazione sarà definita in una fase progettuale successiva. L'area recuperata a mare risulta pari a circa 31 ha. Si renderanno in tal modo disponibili 5 accosti dedicati alla movimentazione di merci Ro-Ro. Per l'operatività del terminal, dedicato principalmente alla movimentazione di navi Ro-Ro ma anche alle merci convenzionali, si dovrà predisporre un dragaggio, in modo da uniformare i fondali utili fino alla profondità di -12 m (tali da consentire cioè l'attracco delle moderne navi general cargo e garantire un metro di franco sotto chiglia). L'area a tergo del fronte banchinato costituirà una cassa di colmata di circa 6 - 700.000 m<sup>3</sup>. Il nuovo terminal richiede la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento stradale a servizio delle funzioni previste.

Nuovo bacino nautica da diporto di Muggia: il Piano prevede la realizzazione di un nuovo porto turistico, realizzato mediante pontili galleggianti e dotato di moli foranei le cui caratteristiche andranno studiate in dettaglio, per un'area disponibile all'attracco di barche da diporto di medio-grandi dimensioni pari a circa 10.000 m<sup>2</sup>. Il Piano prevede anche il recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRG del Comune di Muggia.

Canali di navigazione: a servizio delle opere di grande infrastrutturazione precedenti il Piano prevede la disponibilità dei seguenti canali di accesso:

- il canale esistente di accesso al terminale petrolifero SIOT, nominalmente a quota -18 m, che necessita solo di operazioni di manutenzione;
- un secondo canale a servizio del nuovo terminal Ro-Ro di Valle delle Noghere, avente larghezza dell'ordine di 200 m, uniformato a quota -12 m, dimensionato sul pescaggio delle maggiori navi Ro-Ro. Il tratto terminale si inoltrerà all'interno del Canale Industriale dove, per le limitazioni imposte dai ristretti margini di manovra alle tipologie di navi ammissibili, il fondale si potrà limitare a quota -10 m.

Connessioni stradali e raccordi ferroviari: Relativamente alla viabilità stradale il Piano prevede nuove infrastrutture a servizio esclusivo del traffico portuale e non solo, nelle tratte in cui il traffico portuale si integra con quello urbano ed extraurbano. In particolare prevede una nuova viabilità di collegamento del Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina (GVT, denominata localmente SS202), che si svilupperà in galleria artificiale attraverso l'area demaniale attualmente occupata dai depositi di scorie e loppe della Ferriera ed allo scoperto in viadotto a scavalcare il binario della stazione di Servola e a mezza costa a monte delle aree Punto Franco Oli Minerali ed ex-Esso fino alla viabilità esistente, raccordata allo svincolo GVT di

Via Errera. Tale viabilità avrà uno sviluppo complessivo di circa 2,5 Km. Per l'accesso all'area di sviluppo portuale a mare a valle dell'area ex-Aquila (terminal Ro-Ro Noghere), sono previsti collegamenti realizzati attraverso tronchi stradali in parte dedicati ed in parte condivisi con il traffico urbano e suburbano, adeguati a sostenere le funzioni commerciali ed industriali esistenti e previste. La rete ferroviaria di servizio al porto nell'assetto di Piano, infine, è come nello stato di fatto articolata secondo lo schema che prevede uno scalo di interfaccia con la rete esterna e vari altri scali di servizio a singoli settori portuali, terminal e flussi di traffico. Agli scali esistenti si aggiungerà un nuovo scalo ferroviario, nell'area di radicamento del Molo VIII, che dovrà servire lo stesso Molo.

Costi di realizzazione: Per le suddette opere di infrastrutturazione sono indicati i costi di realizzazione.

**Perimetro del Piano:** Il perimetro del Piano coincide con il perimetro della aree demaniali marittime portuali. Dalla documentazione si rileva che il PRP di Trieste non prende in considerazione la possibile realizzazione all'interno del perimetro del Piano del Rigassificatore di Zaule e delle opere connesse (metanodotto sottomarino che attraversa l'intera zona portuale, il cui tracciato è stato individuato in accordo con il vigente PRP o con la "Proposta di variante localizzativa al PRP" del 2006). Tale progetto, in corso di autorizzazione, ha già ricevuto parere positivo di compatibilità ambientale VIA dalla CTVA VIA-VAS. Sugli elaborati di Piano l'area su cui insiste il rigassificatore risulta come "aree libera".

Con riferimento al perimetro del Sito di Interesse Nazionale (SIN): è prevista la caratterizzazione dello specchio acqueo inserito entro il perimetro del SIN di Trieste, in particolare l'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica applicata al Mare (ICRAM) ha predisposto uno specifico Piano che è stato approvato con prescrizioni nel corso della Conferenza Decisoria del 19 maggio 2004. Non esiste allo stato attuale il Progetto di Bonifica.

Progettazione: la realizzazione delle opere a mare, piazzali, è prevista su pali, le opere previste dal Piano e sottoposte a VIA integrata da VAS devono presentare il livello di progettazione richiesto dalla normativa e idoneo a consentire la valutazione degli impatti delle opere su tutte le componenti ambientali.

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

La documentazione presentata dal proponente è stata puntualmente esaminata e si ritiene che dovrà essere integrata con l'analisi delle azioni e degli impatti prodotti dall'opera distinta per fasi di realizzazione e di esercizio nonché con tutte le indicazioni presenti nel dispositivo del parere.

Circa la caratterizzazione ed analisi valutativa, *ante e post operam*, degli ambiti circostanti l'area di progetto, sarà necessario dedicare particolare attenzione agli impatti cumulativi sull'area vasta (anche transfrontalieri) derivanti da grandi progetti attualmente approvati e/o in fase di realizzazione.

Nell'ambito della cantierizzazione non si rileva la previsione di un piano per una gestione ottimale del materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e per il bilancio generale dei movimenti di materia, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.): sarà necessario inserire tali aspetti nel SIA.

Il soggetto proponente ha presentato la lista preliminare dei permessi da ottenere per la realizzazione del progetto, che sono qui di seguito riportati:

- Autorizzazione Integrata Ambientale
- Autorizzazione Unica
- Conformità urbanistica
- Valutazione Incidenza
- Vincolo Idrogeologico
- Autorizzazione ai fini della tutela dei beni Ambientali e del Paesaggio

- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico
- Impatto acustico
- Autorizzazione archeologica
- Concessione Demanio Marittimo
- Parere di Conformità al Progetto
- Pratiche per lo sminamento
- Rilascio certificazione prevenzione incendi
- Permesso di costruire
- Denuncia inizio attività DIA
- Rilascio certificazione energetica
- Identificazione siti contaminati
- Documentazione denuncia di verifiche di primo impianto attrezzature a pressione
- Denuncia di installazioni e dispositivi di protezione contro le scariche atmosferiche di dispositivi di messa a terra di impianti elettrici e di impianti elettrici pericolosi
- Documentazione denuncia lavori e presentazione dei progetti di costruzioni in zone sismiche.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ritiene che lo Studio ambientale integrato, che dovrà avere i contenuti previsti dall'art. 13 e dall'all. VI alla Parte seconda del d. lgs. n. 152/2006 per il Rapporto ambientale e dall'art. 21 e dall'all. VII alla Parte seconda del d. lgs. n. 152/2006 per lo Studio di impatto ambientale, dovrà tener conto delle seguenti indicazioni:**

#### In merito agli aspetti metodologici

1. Lo Studio Ambientale Integrato, oltre a quanto riportato nella documentazione presentata, deve descrivere e motivare chiaramente le metodologie e gli strumenti adottati per prevedere l'entità degli impatti sull'ambiente in modo da consentire in maniera univoca la verifica dei risultati ottenuti, sia per la parte delle infrastrutture a mare che per la parte di quelle a terra.
2. Come previsto dall'art. 26, comma 4, d. lgs. n. 152/2006 così come modificato dal d. lgs. n. 128/2010, devono essere attivate e acquisite tutte le autorizzazioni, le intese, le concessioni, le licenze, i pareri, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati in materia ambientale necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto e utili all'emanazione del provvedimento di compatibilità ambientale, che in prima istanza sono quelli richiamati già in questa fase preliminare ma non necessariamente da intendersi in modo esaustivo.
3. Lo Studio ambientale integrato deve prendere in considerazione le osservazioni ed i pareri già presentati durante la fase preliminare e che saranno espressi nel corso delle successive fasi di consultazioni.

#### Quadro di riferimento strategico

4. Lo Studio ambientale integrato deve individuare i contenuti pianificatori e motivare l'estensione dell'area vasta di indagine in cui possono prodursi gli effetti ambientali delle azioni e delle misure del Piano per tutte le componenti ambientali tenendo conto di tutti i potenziali impatti significativi derivanti dalla realizzazione di tutte le opere previste dal Piano, compresi gli impatti secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi. L'area di indagine non potrà pertanto essere individuata seguendo confini meramente amministrativi, come indicato dal SAPI con riferimento al Comune di Trieste per quanto concerne l'atmosfera ed il rumore.

5. Lo Studio ambientale integrato deve contenere la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste (come recita la lett. h) dell'all. VI alla seconda parte del d. lgs. n. 152/2006).
6. Lo Studio ambientale integrato deve illustrare la coerenza esterna degli obiettivi e delle azioni di Piano e gli obiettivi ambientali di sostenibilità.
7. Lo Studio ambientale integrato deve tenere conto degli effetti della realizzazione delle opere che hanno già ricevuto un giudizio positivo di compatibilità ambientale.

#### **Quadro di riferimento programmatico**

8. Il quadro di riferimento programmatico del SIA deve contemplare precisi approfondimenti rispetto a:
- 8.1 strumenti di tutela ambientale e paesaggistica anche con particolare riferimento al Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs.42/2004;
- 8.2 valutazione delle pressioni, connesse alle fasi di realizzazione dell'opera, che potranno subire le attività turistiche dell'area durante il periodo estivo in fase progettuale nel SIA potranno essere definite specifiche programmazioni Gantt per evitare sovrapposizioni tra cantiere ed attività turistiche).

#### **Quadro di riferimento progettuale**

9. Lo Studio ambientale integrato deve :

- 9.1 descrivere le opere, con adeguati dettagli progettuali; 9.2 descrivere l'alternativa zero con analisi sugli effetti, nell'ipotesi della mancata realizzazione dell'opera; 9.3 descrivere le alternative progettuali;
- 9.4 prevedere l'elaborazione di un Piano di Sicurezza, un Piano di Emergenza ed un Piano dei Sistemi di Controllo periodico, da approvare da parte delle autorità competenti, oltre all'Analisi di Rischio.

#### **Quadro di riferimento ambientale:**

10. in linea generale lo Studio ambientale integrato deve :

10.1 nell'ambito della descrizione delle componenti ambientali potenzialmente soggette ad un impatto significativo a seguito della realizzazione del progetto, contenere la caratterizzazione dello stato di fatto riferendosi a dati recenti che, se non disponibili, dovranno essere acquisiti attraverso specifiche campagne di analisi e monitoraggio;

10.2 contenere gli studi su atmosfera, rumore, ambiente idrico, che dovranno essere estesi alle aree limitrofe al comune in aderenza alla definizione dell'area vasta;

10.3 definire la mappa dei recettori sensibili e veri.

#### **e sulle singole componenti:**

11. Atmosfera: i dati presentati per la Qualità dell'aria riferiti alle centraline ARPA potrebbero non essere sufficienti per identificare e valutare gli effetti del traffico navale e delle attività relative all'ambito portuale. Il proponente prende in considerazione solo gli NOx e i PM10. Si ritiene necessario che vengano considerati anche altri inquinanti quali gli SOx anche perché inerenti alle caratteristiche di emissione dei mezzi navali. Lo stato di fatto sembra solo simulato: effettuare raffronti con i risultati delle centraline. lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli

devono essere effettuati su area vasta e quindi ricomprendenti oltre al comune di Trieste le aree limitrofe della regione Veneto e della Slovenia. Qualora per dette aree non fossero disponibili reti di monitoraggio esistenti e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline dovrà essere concordato con ARPA, sia per l'ante operam che per cantiere ed esercizio). Si deve valutare la diffusione degli inquinanti verso i SIC e verso la Slovenia per tutti i quadranti dei venti e strade principali.

12. Clima acustico: è stato effettuato un ante operam nel 2010 (34 gg) con campagna di misura in 24 stazioni nell'intorno del waterfront e nei pressi delle infrastrutture di trasporto che interessano il progetto. Sui risultati della campagna è stato ricostruito il clima acustico dell'area urbana e portuale, con modello. Lo Studio ambientale integrato deve porre molta attenzione alla analisi della componente in quanto nel SAPI si evidenzia che il clima acustico appare già molto vicino ai limiti di soglia per alcune aree.
13. Caratterizzazione atmosfera e clima acustico e modelli di previsione: lo studio di caratterizzazione ante operam ed i modelli devono essere effettuati su area vasta, ricomprendere la componente vibrazioni e oltre al comune di Trieste le aree limitrofe della Regione Veneto e della Slovenia. Qualora per dette aree non fossero disponibili reti di monitoraggio esistenti e/o centraline, i rilievi dovranno essere effettuati con apparecchiature mobili. (il posizionamento delle centraline e dei fonometri dovrà essere concordato con ARPA, sia per l'ante operam che per cantiere ed esercizio). L'analisi delle componenti atmosfera e rumore dovrà comprendere anche la stima quantitativa delle emissioni, il calcolo delle concentrazioni delle ricadute degli inquinanti e delle previsioni dei livelli di emissione acustica presso i recettori, da effettuare attraverso simulazioni con appositi modelli matematici, sulla base di rilevamenti effettuati in loco, anche utilizzando i dati dei monitoraggi in essere, con particolare attenzione per la fase di cantiere relativa alla posa della condotta a terra. Dovranno essere analizzate le componenti relative a tale attività anche in relazione allo svolgersi di diverse attività contemporanee.
14. Dragaggi, realizzazione delle colmate, movimentazione dei sedimenti, SIN: le colmate andranno a realizzarsi su terreni classificati come "riporti". In considerazione della fragilità geotecnica del substrato, lo Studio ambientale integrato deve verificare con modelli specifici, la fattibilità e la previsione di assestamento delle colmate. Inoltre dovranno essere caratterizzati i terreni, forniti i dettagli progettuali e le fasi di lavorazione, macchinari utilizzati con specifiche mitigazioni (es. draghe aspiranti refluenti con tubazioni che sversano direttamente in colmata dal luogo di prelievo). Il SIN di Trieste con una estensione di 1700 ha di cui 1200 ha a mare è stato oggetto dell'intervento di ISPRA per quanto riguarda l'identificazione dei valori limite di intervento nel 2006. Tali valori sono rilevanti nella gestione dei sedimenti per la realizzazione di colmate, la cui realizzazione dovrà essere adeguatamente rappresentata e organizzata in relazione alla valutazione della possibilità dei sedimenti ad essere confinati in vasche di colmata, nella valutazione della destinazione d'uso delle vasche stesse e nella individuazione della categoria di discarica più idonea per il conferimento dei sedimenti. Caratterizzazione fondali: lo Studio ambientale integrato deve prevedere campioni tipo per tutte le parti ove si prevedono opere, non solo all'interno del SIN. In relazione alla movimentazione dei sedimenti lo Studio ambientale integrato deve fornire modelli di previsione della movimentazione del sedimento dovuto al traffico navale in ambito portuale ed effetti cumulativi previsti con il naviglio del Porto di Capodistria. La movimentazione dei materiali e lo smaltimento dei materiali di dragaggio deve essere studiata per ciascuna fase, in considerazione del periodo lungo di realizzazione del PRP ai sensi del D.M. 56/2009 e 260/2010.
15. Traffico navale: lo Studio ambientale integrato deve
  - aggiornare i dati dello stato di fatto al 2010/ 2011;
  - caratterizzare le merci in movimento/transito;
  - fornire la descrizione delle rotte con particolare attenzione per le merci pericolose;

- Indicare l'accessibilità al Porto e rappresentare le linee di accesso a partire da prima del Porto di Capodistria;
  - Distinguere il traffico navale con rotte in entrata ed in uscita dall'ambito portuale e fornire i dati della situazione ante operam e delle previsioni di traffico al 2020 e al 2030 per tipologia di naviglio, da cui si evinca anche il trend ed il tonnellaggio previsto per il naviglio interessato dal trasporto di merci pericolose o a rischio ambientale;
  - In relazione al traffico marittimo e trasporto merci pericolose, tenere conto di eventuali normative in corso di approvazione per le aree sensibili;
  - Specificatamente per l'ambito navale in avvicinamento comprendere la situazione attuale e quella previsionale cumulata con il Porto di Capodistria, in Slovenia;
  - Per quanto riguarda la nautica da diporto e la realizzazione dei poli nautici da diporto, valutare il parco nautico attuale registrato e i mezzi nautici minori, quali le imbarcazioni non soggette a registrazione;
  - Per quanto riguarda il porto peschereccio, valutare il parco peschereccio attuale registrato distinto in settori di pesca, altura, piccola pesca, ecc.
16. Idrodinamica: La componente appare ben affrontata nello studio in quanto identificata sull'area del Golfo di Trieste con le diverse condizioni di vento. Gli studi specialistici dovranno comprendere anche le simulazioni per la qualità delle acque (ossigeno disciolto) e il ricambio idrico per tutte le darsene interne ed i riflessi sul Golfo, per le fasi ante e post operam, evidenziando eventuali peggioramenti o miglioramenti delle situazioni.
17. Reti idrografiche Lo Studio ambientale integrato deve comprendere il reticolo idrografico superficiale di area vasta.
18. Dinamica litorale: Lo Studio ambientale integrato deve illustrare la modifica storica della linea di costa, fornire simulazioni per il futuro con e senza progetto, analizzare e valutare la dinamica litorale di una porzione territoriale adeguata al contesto di riferimento e agli obiettivi del Piano.
19. Aree natura 2000 e valutazione di incidenza Lo Studio ambientale integrato deve presentare lo studio di incidenza per le aree natura 2000 presenti in area vasta. Tale area dovrà necessariamente tenere conto non solo delle aree sensibili presenti nell'area Comunale, ma anche delle aree a diverso titolo protette nei Comuni limitrofi della regione Veneto e della Slovenia. In tale studio dovranno essere in particolare per le aree ZPS evidenziate le possibili interferenze con le specie maggiormente protette. In considerazione dell'elenco presentato dal Proponente dei SIC, ZPS e IBA prossimi all'ambito indagato con lo *Studio Preliminare Ambientale*, dovrà essere fornita la valutazione di incidenza rispetto ai siti natura presenti entro un raggio di 10 Km, nonché sulle aree della rete ecologica "Natura 2000", considerando l'area vasta anche oltre il confine nazionale dall'opera; gli studi di incidenza dovranno essere prodotti contestualmente allo Studio ambientale integrato.
20. Ecosistemi marini: lo Studio ambientale integrato deve produrre carte batimorfologiche e biocenotiche dei fondali interessati dalle opere e di tutta l'area del porto in formato . In base all'aumento del traffico navale deve fornire una Valutazione dell'impatto sugli ecosistemi marini per ciascuna componente: Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale *ecosistemi*, dovrà essere effettuata con apposita strumentazione, un'accurata documentazione dello stato effettivo e della densità della eventuale *Posidonia*, anche in raffronto con gli studi precedentemente effettuati in sito, anche allo scopo di poter considerare le capacità di recupero della prateria a seguito della turbativa provocata dalla risospensione del sedimento, la torbidità e fornire le opportune mitigazioni. Devono essere effettuati campionamenti ante operam di fito zooplancton, benthos e prodotti ittici. Nell'ambito dell'analisi della componente ambientale *vegetazione, flora e fauna* dovrà essere

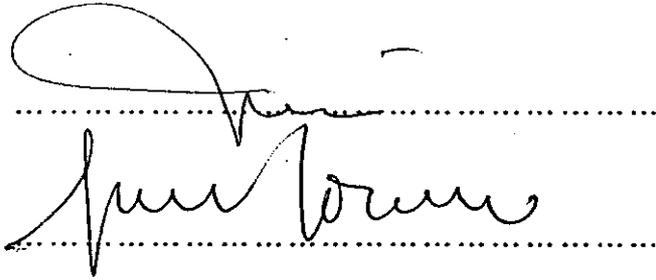
verificata e analizzata la presenza di eventuali habitat naturali e prioritari. Dovranno in particolare essere analizzati e valutati gli effetti sulla fauna ittica. Particolare attenzione dovrà essere posta con riguardo alle possibili interferenze, che dovranno essere evidenziate, con eventuale presenza di *Posidonia oceanica*, *Cymodocea nodosa* e *Pinna nobilis*. Dovrà essere analizzata l'incidenza delle correnti marine sul trasporto dei sedimenti durante le attività del cantiere, anche attraverso modelli di simulazione a scala vasta ai fini della valutazione di eventuali effetti sulla prateria di *Posidonia oceanica*. Particolare attenzione dovrà essere posta al riguardo delle possibili interferenze con la Riserva statale di Miramare ed il suo perimetro.

21. Suolo e sottosuolo: nell'ambito dell'analisi della componente dovranno essere effettuate indagini geognostiche e geotecniche dell'area a terra e dei fondali marini interessati dal progetto, nonché, al fine di accertare l'assenza di contaminazioni, analisi, attraverso appositi prelievi, ai fini della caratterizzazione fisico-chimica e microbiologica dei terreni e dei sedimenti marini interessati dai lavori, con intervallo di prelievo di almeno 500 metri oltre ad ogni variazione geolitologica. Dovranno essere definite le alterazioni delle caratteristiche morfologiche, geomorfologiche e idrogeologiche del suolo e le condizioni di pericolosità geomorfologica ed idraulica in relazione alle escavazioni previste dal progetto e alla posa delle condotte sia a terra che a mare.
22. Valutazione delle interferenze: lo Studio ambientale integrato deve valutare le interferenze del PRP di Trieste con i progetti che insistono nell'area e che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale e per i quali è in corso un'istruttoria di VIA nazionale e regionale, quali ad esempio il terminale GNL di Zaule, il metanodotto Trieste-Grado-Villesse, la Centrale di Servola, la centrale termoelettrica di Trieste localizzata nel Porto industriale di Zaule. Si dovrà porre particolare attenzione alla valutazione del progetto del metanodotto Trieste-Grado-Villesse in quanto già ad oggi si rileva una evidente interferenza tra il tracciato ed il canale di transito delle navi, in particolare per quanto riguarda le quote necessarie alla navigabilità e ciò anche in relazione alla prevista protezione del metanodotto con ghiaia. Deve essere inoltre effettuata l'analisi di rischio per verificare la possibile compresenza delle opere in progetto in condizioni di sicurezza, tenendo conto della particolare vicinanza del tracciato del metanodotto al previsto bacino da diporto nautico di Muggia.
23. Impatti cumulativi: al riguardo della caratterizzazione ed analisi valutativa, *ante e post operam*, degli ambiti circostanti l'area di progetto, sarà necessario dedicare particolare attenzione agli eventuali impatti cumulativi sull'area vasta derivanti da grandi progetti attualmente approvati e/o in fase di realizzazione
24. Impatti transfrontalieri: dovranno essere valutati gli impatti transfrontalieri per tutte le componenti ambientali.
25. PMA: i Piani di Monitoraggio Ambientali previsti dal SIA dovranno tenere conto di possibili monitoraggi già in corso nell'area, con particolare riferimento a quelli eventualmente in essere per la qualità delle acque e per gli ecosistemi marini.
26. Cantierizzazione: Nell'ambito della cantierizzazione dovrà essere evidenziata l'organizzazione delle fasi di realizzazione con stime del traffico indotto per ciascuna fase e con stime degli impatti sia marittimi (dragaggi, navi ecc.) sia per il traffico indotto. Si dovrà evidenziare la previsione di un piano per la gestione ottimale del materiale di scavo, per il reimpiego dei materiali scavati e il bilancio generale dei movimenti di materiali, con l'indicazione della provenienza dei materiali di cava e della destinazione dei materiali smaltiti nonché un piano di circolazione dei mezzi d'opera con i relativi dettagli operativi (percorsi impegnati, tipo di mezzi, volume di traffico, calendario e orari di transito, percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ecc.). Si dovrà tenere conto del piano di riutilizzo dei materiali da scavo ai sensi dell'art.186 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Dovrà essere elaborato uno studio trasportistico con l'individuazione dei poli di attrazione e la quantificazione dei vettori di traffico, che comprenda anche le fasi di realizzazione del Piano.

27. Rifiuti: lo Studio ambientale integrato deve indicare l'approvazione del piano di gestione rifiuti portuali e fare una analisi dei rifiuti prodotti per tipologia durante le varie fasi e per destinazione di conferimento.
28. Mitigazioni e compensazioni: Le misure di mitigazione degli impatti dovranno essere riferite a tutte le infrastrutture di progetto, sia a mare che a terra, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio. Si richiede l'approfondimento rispetto agli eventuali interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che dovranno comprendere l'individuazione e descrizione delle misure dirette ad evitare, ridurre e, se possibile compensare gli impatti negativi del piano e dei progetti ed un programma dei lavori e specifiche tecniche relative alla mitigazione degli impatti in fase di conduzione delle attività di cantiere, che dovranno essere introdotte nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto).
29. Efficienza, risparmio energetico e produzione elettrica da rinnovabili: relativamente agli interventi di efficienza e di risparmio energetico e produzione elettrica da fonti rinnovabili, dovrà essere prevista una proposta di un piano di interventi operativi finalizzati alla realizzazione di interventi di risparmio energetico, di efficienza energetica e di produzione elettrica da moto ondoso, fotovoltaico e mini eolico, in aderenza agli obiettivi del Piano Nazionale delle rinnovabili al 2020.
30. Paesaggio: Le volumetrie degli edifici delle aree del PRP devono essere indicate come ingombro massimo e distacchi, presi dalle norme di attuazione del Piano, e devono essere effettuate simulazioni della fase post operam. Si raccomanda che i punti di vista corrispondano ai punti reali panoramici.

Si sottolinea infine che dovrà essere attivata la procedura di consultazione transfrontaliera ex art.32 del D. Lgs. N 152/2006

Presidente  
Guido Monteforte Specchi



Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

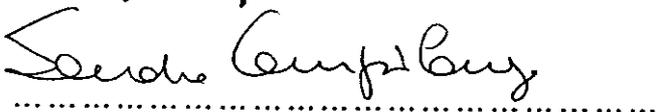
Dott.r Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

ASSENTE

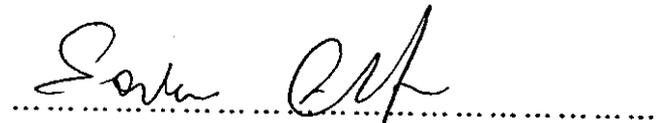
Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA  
Speciale)



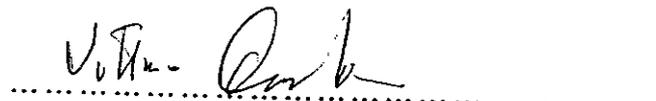
Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)



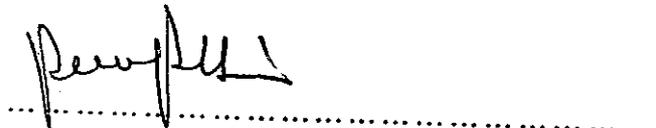
Prof. Saverio Altieri



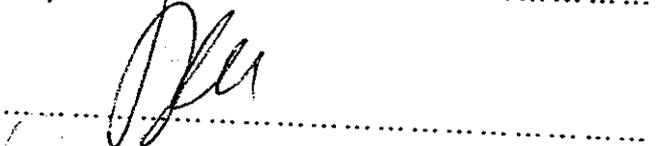
Prof. Vittorio Amadio



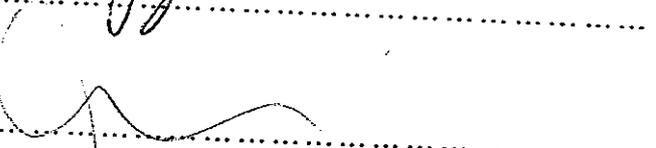
Dott. Renzo Baldoni



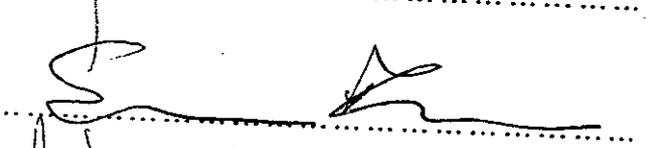
Dott. Gualtiero Bellomo



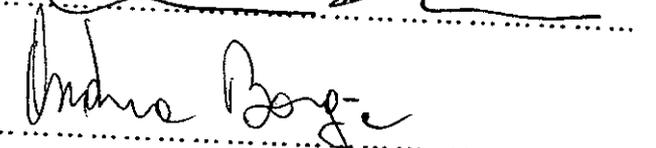
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

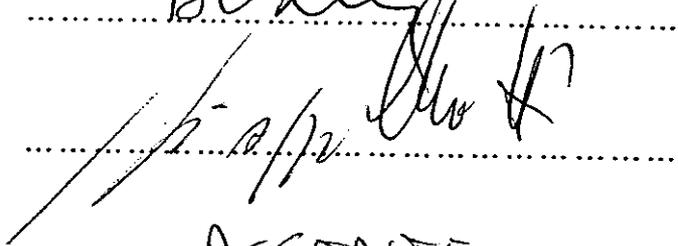
Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

blang

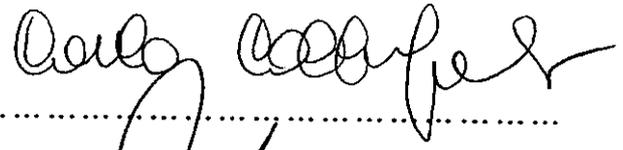
Arch. Giuseppe Chiriatti



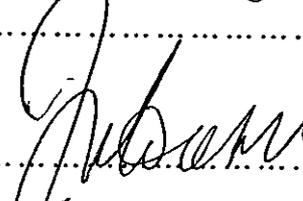
Arch. Laura Cobello

ASSENTE

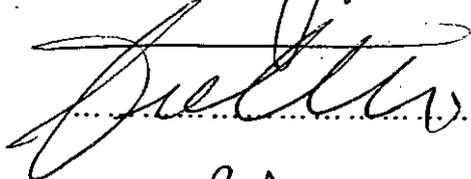
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



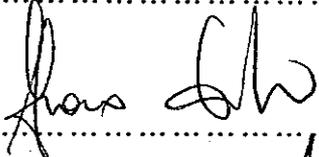
Dott. Federico Crescenzi



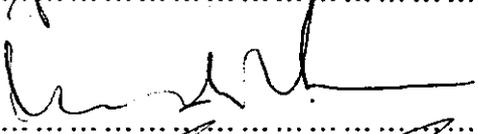
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



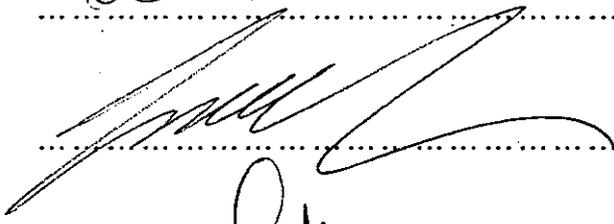
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



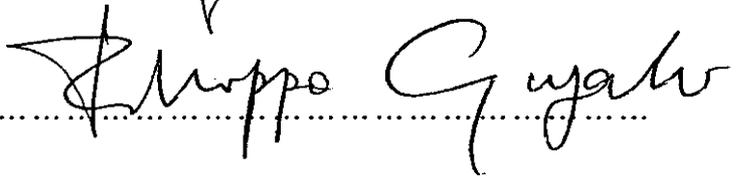
Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



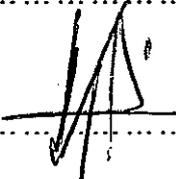
Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini



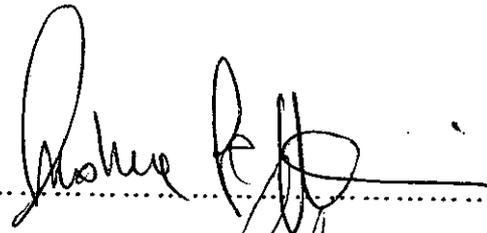
Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

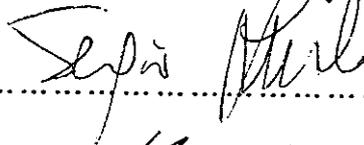
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



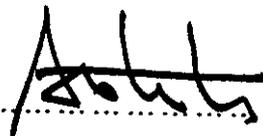
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

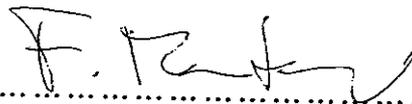
Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

ASSENTE

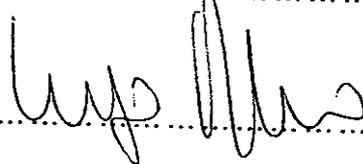
Avv. Luigi Pelaggi

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Avv. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco C. Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta  
di N° 25 fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 23 MAR. 2012