



Via Karl Ludwig von Bruck, 3
34143 TRIESTE
www.porto.trieste.it

PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TRIESTE

Documenti amministrativi

**D_Verbale di adozione del P.R.P. di Trieste da parte del Comitato Portuale
dell'Autorità Portuale di Trieste - 19 maggio 2009**

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

dal 2011 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

il Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

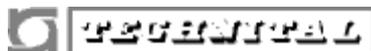
fino al 2010 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale il Segretario Generale dott. Martino Conticelli

Segreteria Tecnica Operativa

Dott. Sergio Nardini

Arch. Giulia Zolia

Elaborazione definitiva e redazione degli elaborati del Piano Regolatore Portuale



Ing. Enrico Cantoni

Giugno 2011

Trieste, 19 maggio 2009

VERBALE

Il giorno 19 maggio 2009, presso la sede dell'Autorità Portuale di Trieste, nell'edificio della Torre del Lloyd, si è riunito il Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Trieste, debitamente convocato, con avviso in data 12 aprile 2009, alle ore 16.30 in prima ed alle ore 17.00 in seconda convocazione, per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. Approvazione verbale seduta precedente d.d. 28 aprile 2009;
2. Adozione del Piano Regolatore Portuale;
- 2.bis Scalo Legnami alla G.C.T.- integrazione delibera 20/2008 del Comitato Portuale;
3. Comunicazioni del Presidente;
4. Varie ed eventuali

Si dà atto che sono presenti i Consiglieri:

Amm.glio Domenico PASSARO - Vicepresidente (C.P.), Comandante della Capitaneria di Porto di Trieste;

dott. Riccardo RICCARDI - delegato dal Presidente della Giunta Regionale dott. Renzo Tondo;

dott. Nerio NESLADEK - Sindaco del Comune di Muggia

Dott.ssa Maria Teresa BASSA POROPAT - Presidente della Provincia di Trieste ;

sig. Antonio PAOLETTI - Presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato ed Agricoltura

ing. Giorgio LILLINI - in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

dott. Antonio DI NOTO - in rappresentanza del Ministero delle Finanze

Dott. Paolo BATTILANA - in rappresentanza della categoria degli Industriali

Sig. Edoardo FILIPCIC - in rappresentanza della categoria degli Agenti e Raccomandati Marittimi

Roberto DIPIAZZA - Sindaco del Comune di Trieste

Dott. Fabio VATORE - in rappresentanza dei dipendenti dell'Autorità Portuale

sig. Ampelio ZANZOTTERA - in rappresentanza della categoria degli imprenditori di cui agli artt. 16 e 18;

sig. Giovanni FUSCO - in rappresentanza della categoria degli autotrasportatori;

sig. Gianpiero FANIGLIULO, sig. Angelo D'ADAMO, sig. Giovanni RUSSO, sig. Rosario GALLITELLI - in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali;

sig. Fabio DOMINICINI - in rappresentanza della categoria degli Spedizionieri

Risultano assenti i Consiglieri:

dott. Oronzo COSOLA - in rappresentanza delle Imprese Ferroviarie

sig. Dean NOVEL - in rappresentanza dei lavoratori delle imprese portuali

cap. Maurizio SALCE - in rappresentanza della categoria degli Armatori;

Sono Presenti per l'Amministrazione i Dirigenti: dott. Antonio Gurrieri, dott.ssa Trampus, dott. Crosilla, ing. Marcone ed il funzionario dott.ssa Schneider.

Sono presenti per il Collegio dei Revisori dei Conti :

Dott. Franco BIDOLI

Dott. Paolo MANZIN

Verbalizzante:

Sig. ra Rita Baruffo

Alle ore 17.10 constatata la regolarità della convocazione e la presenza del numero legale, il **Presidente** apre la riunione con l'esame del **primo punto** all'ordine del giorno : "Approvazione verbale dd. 28 aprile 2009" che viene approvato all'unanimità dei presenti con le astensioni dei consiglieri Dipiazza, Zanzottera e Vatore assenti nella riunione in riferimento.

Il Presidente procede con l'esame del **secondo** punto all'ordine del giorno: "Adozione del Piano Regolatore Portuale".

Introduce l'argomento riassumendo l'iter molto laborioso, e tutti gli sforzi fino ad oggi profusi che possono essere riassunti in tre passaggi essenziali: l'illustrazione preliminare ed informale effettuata lo scorso novembre, che ha consentito all'amministrazione di procedere al secondo passaggio che riguarda l'approfondimento ed il perfezionamento tecnico del Piano stesso ed infine il raggiungimento delle intese essenziali e vincolanti con i Comuni di Trieste e di Muggia, propedeutiche all'approvazione del Piano Regolatore Portuale.

Tuttocìò si può evincere dal documento consegnato ai Consiglieri che, nella parte iniziale, contiene la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concernente le modalità sull'applicazione delle linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali. Con tale documento è possibile riscontrare la correttezza e la coerenza adoperata dagli uffici nell'elaborazione del Piano stesso.

Ringrazia quindi la Regione, la Provincia di Trieste ed in particolare i Comuni di Trieste e di Muggia con i rispettivi consigli comunali ed in particolare i due Sindaci che si sono adoperati, anche dal punto di vista umano, per il conseguimento dell'auspicato obiettivo.

Il Presidente, ringrazia ulteriormente il Segretario Generale che, ai sensi dell'art. 10, comma 4, lett. f) elabora il piano regolare portuale, avvalendosi della Segreteria tecnico-operativa, i Servizi che hanno collaborato, con particolare riferimento al dott. Sergio Nardini, il Dirigente Eric Marcone e l'arch. Giulia Zolia, che hanno dato un notevole contributo per l'elaborazione del documento. Ricorda infatti che il nuovo piano regolatore portuale rappresenta un atto di ottimismo verso Trieste ed il suo Porto per un futuro che li colloca in un rango adeguato a livello dell'Unione Europea e del resto d'Europa.

Cede infine la parola all'ing. Marcone che, con l'ausilio del power point illustra il documento in esame.

Al termine della presentazione, il Presidente comunica che recentemente, a Monaco di Baviera, erano presenti tutti i porti e tutta la logistica europea. Con l'adozione di questo Piano, Trieste torna ad allinearsi, anche sotto l'aspetto delle reti stradali e ferroviarie a quelli, divenendo uno sbocco interessante nell'Adriatico e nel Mediterraneo per tutto il centro Est Europa, come viene richiesto dagli operatori marittimi, commerciali e cantieristici del nostro Paese. Ovviamente, tutto ciò avverrà in prospettiva, visto che la previsione dei tempi di realizzazione è di 10/15 anni a partire dal compimento dell'iter nazionale e regionale del Piano Regolatore.

Su richiesta del Sindaco Dipiazza, il Presidente informa che l'iter regionale avverrà solo dopo quello ministeriale e quindi dopo aver superato le eventuali osservazioni tecniche del Ministero dell'Ambiente e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nonché le osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Mediamente un Piano Regolatore di questa natura può richiedere per le varie intese fra Ministeri una durata di circa 2 anni e mezzo. Grazie alle pressioni del Sindaco, degli altri organi della Città e della presenza costante della Regione con i parlamentari della nostra Regione, il Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ing. Balducci, ha assicurato che i tempi potrebbero essere notevolmente ridotti. Ne deriva che, una volta adottato il Piano Regolatore dal Comitato Portuale, tutti i membri che lo compongono possono cominciare, in modo coordinato, a sollecitare affinché l'iter burocratico romano possa essere contratto.

Comunica inoltre che il Ministro Matteoli ha dichiarato che i due porti importanti di questo Paese, proiettati verso il futuro dell'Europa, sono il Porto di Genova ed il Porto di Trieste.

Se a tale dichiarazione del Ministro, seguissero adeguate pressioni locali per accelerare i tempi, tutto l'iter potrebbe subire una adeguata contrazione. In tal senso il Sindaco di Trieste Dipiazza si rende disponibile per sollecitare, se necessario, i Ministeri interessati.

Al momento, il Presidente evidenzia che una prima difficoltà si è verificata in merito alla Piattaforma logistica per la quale l'amministrazione è pronta a partire per la realizzazione del primo stralcio per una spesa di 135 milioni di euro. E' necessario però conoscere l'importo effettivamente destinato a tale opera da parte del CIPE.

In un testo della Regione è presente una indicazione ufficiale dove viene indicato che detto importo ammonta a 200 milioni di euro a cui dovrebbero aggiungersi parte dei 40 milioni di euro destinati dal Ministero dell'Ambiente per il finanziamento delle relative opere ambientali.

La prima comunicazione in tal senso da parte della stampa che ha riportato le decisioni del CIPE è pervenuta il 2 febbraio c.a. e, da allora, non è pervenuta alcun'altra comunicazione in merito più specifica.

Il Presidente, dichiarando che sarà cura dell'Amministrazione aggiornare il Comitato Portuale sullo svolgimento della situazione in oggetto, esorta i presenti a volersi fare parte attiva al fine di sbloccare eventuali situazioni di difficoltà come questa. Un altro problema riguarda i collegamenti stradali, problema che è stato ampiamente discusso in quanto implica lo spostamento di tutto il baricentro del Porto di Trieste verso Est. Ora è necessario capire e definire quelli che saranno gli investimenti delle Ferrovie sul territorio di Trieste e dell'intera Regione che dovrebbero riguardare le linee di collegamento da Capodistria fino a Monfalcone. Ciò implica il potenziamento dei binari e delle strutture ferroviarie esistenti nella corona di stazioni che circonda il Porto e che parte da Aquilina per passare a S.Sabba, Servola, Ferneti, Opicina, Prosecco e Monfalcone. A questi nodi è necessario dare un significato ferroviario e trasportistico al fine di alimentare quel traffico di contenitori che si svilupperà con l'allungamento del Molo VII e con la costruzione del Molo VIII. Ricorda infine che non esiste un grande porto che non sia servito da adeguati collegamenti ferroviari. Trieste, all'inizio dello scorso secolo, era il porto più ferroviario d'Europa e ancora oggi il Porto di Trieste registra una percentuale del trasportato su ferrovia che è superiore, non solo a tutti i porti italiani, ma anche alla maggior parte dei porti europei. Si tratta quindi di ripristinare questa funzione con adeguati finanziamenti per la manutenzione prima e per l'arricchimento poi dei collegamenti ferroviari.

Il Consigliere Gallitelli chiede se, in presenza di investimenti privati, i predetti lavori possano già partire, nel rispetto dell'adottando Piano Regolatore Portuale.

Il Presidente chiarisce che per la realizzazione della piattaforma logistica o del Molo VII, i nuovi moli saranno edificati per segmenti. Il primo segmento del molo VIII va a costituire, di fatto, un prolungamento della piattaforma logistica. L'Amministrazione ha già ricevuto una lettera di impegno da parte di un noto imprenditore nazionale che intende investire un importo pari a 100 milioni di euro per la predetta opera. Lo strumento della finanza di progetto significa che, per realizzare le opere sopraccitate, è necessario procedere dalle idee progettuali alla realizzazione di un progetto vero e proprio.

Una volta consolidato il progetto, dovrà essere asseverato da un istituto finanziario o da una banca. Tali documenti verranno quindi portati presso l'Autorità Portuale che procederà con l'iter previsto. Uno dei motivi per cui il CIPE ha prestato al Porto di Trieste notevole attenzione, anche in relazione alla posizione geografica del nostro porto, è la sua caratteristica di rappresentare un possibile impiego dello strumento del project financing.

Fino ad ora l'Amministrazione ha ricevuto da investitori privati un impegno scritto per l'investimento relativo allo Scalo Legnami, alla Piattaforma Logistica ed all'inizio del Molo VIII, pari a 100 milioni di euro, nonché le dichiarazioni reiteratamente espresse da parte del concessionario del Molo VII, che, con la tecnica della finanza di progetto, intende realizzare il prolungamento dello stesso Molo VII.

L'urgenza per l'adozione di questo Piano proviene dal fatto che lo Stato ha chiesto, dopo innumerevoli varianti, di conoscere qual è il disegno complessivo previsto per il Porto di Trieste, sollecitando quindi un nuovo Piano Regolatore Portuale.

Avuto il Piano, potranno essere consentite anche aggiunte o modifiche tecnico-funzionali di varie opere previste dal piano stesso.

Ne deriva quindi che con l'adozione del Piano Regolatore Portuale da parte del Comitato Portuale, lo stesso verrà inviato agli organi centrali, che successivamente alla presa d'atto, daranno una valutazione complessiva con eventuali prescrizioni da seguire, nell'ambito della quale potranno essere richieste delle varianti tecnico-funzionali che accelereranno i lavori di alcune parti del porto stesso.

Il Sindaco di Muggia dott. Nesladek chiede di fare una dichiarazione prima di procedere alla votazione.

“Meno di un mese fa la mia amministrazione e la mia maggioranza si sono strenuamente battute in Consiglio comunale perché le intese tra il Comune di Muggia e l'Autorità Portuale venissero approvate.

Questo era il punto di arrivo di un percorso di confronto e di concertazione tra Porto, forze politiche e cittadini: ricordo che proprio grazie a questo confronto sono stati corretti alcuni punti delle intese che consideravamo penalizzanti per il nostro territorio ed è stato rimosso ogni possibile ostacolo.

Così facendo abbiamo reso possibile e rapido il cammino che ha portato il Comitato Portuale a poter decidere sull'adozione del Piano Regolatore portuale.

Le intese, come è noto, riguardavano esclusivamente l'armonizzazione tra i due piani regolatori, quello di Muggia e quello del Porto, per quanto attiene strettamente alla competenza territoriale del mio Comune.

E' altrettanto vero che nella discussione e nelle premesse della delibera abbiamo dato un giudizio ampiamente positivo su tutta l'impostazione del nuovo Piano regolatore.

Il percorso delle intese per noi non è stato facile per i timori di qualche cittadino e per la forte opposizione del centro destra al Piano stesso.

Alla fine le intese sono passate con la consapevolezza che Muggia si è accollata qualche sacrificio per poter contribuire al progetto di un futuro migliore per questo territorio.

Abbiamo lavorato con passione e con molta convinzione perché riteniamo che lo sviluppo portuale a Trieste (e il piano adottato in Comitato ne è strumento fondamentale) sia la più importante (e forse l'unica) carta che la città, il suo territorio (e quindi anche Muggia) hanno per poter pensare in prospettiva ad un rilancio economico e sociale.

Con ciò riteniamo di esserci allineati alla opinione dei cittadini e della maggioranza delle forze politiche, sindacali e sociali.

Ma è noto a tutti che da anni conduciamo una battaglia, senza se e senza ma, contro la paventata realizzazione di un rigassificatore nella zona ex Esso.

Lo facciamo per una serie di motivi: perché temiamo per l'ambiente, perché temiamo per la nostra sicurezza, ma anche perché, e non è questione secondaria, riteniamo il progettato impianto di rigassificazione nell'area ex Esso incompatibile proprio con il concetto di sviluppo portuale insito nel piano presentato dall'Autorità.

Non è solo una questione di spazio fisico, pure per noi importante e mai affrontata in maniera approfondita, per la quale il transito delle gasiere in quello stretto canale ci sembra improponibile con tutto il resto delle attività portuali e civili.

E' invece anche una questione strategica che ruota attorno ad alcune fondamentali domande che ci poniamo da qualche anno: è compatibile con il futuro di questo porto una sua caratterizzazione in senso energetico?

Quanto lavoro e quanta ricchezza (“vera” e non solo in termini di tonnellate movimentate) porterà un nuovo “polo energetico”?

Può un polo energetico espandersi nel cuore di una città nel 2009?

Abbiamo tratto qualche lezione dalla fine dei vecchi poli energetici presenti su questi territori (Aquila, ex Esso) le cui macerie ancora condizionano in modo insopportabile la nostra vita e la nostra economia?

A queste domande Muggia ha già dato una risposta chiara e forte, opponendosi a quel progetto .

Ho avuto un mandato preciso, ripetuto, ed unanime, in quanto Sindaco di questa città, di rappresentare in tutte le sedi la contrarietà della mia gente al progetto del rigassificatore. Bisogna dire anche però che questo è l'unico motivo di dissenso dal nuovo piano regolatore portuale.

Il nostro parere su tutto quel che riguarda il resto del Piano è estremamente favorevole, con la stessa valenza e la stessa forza di quanto sia contrario al rigassificatore e ne è prova la tenacia con la quale ci siamo battuti affinché la parte riguardante Muggia fosse approvata.

Mi trovo pertanto nella impossibilità di poter esprimere un voto compiuto, non perché indeciso, o incapace di decidere come Ponzio Pilato, ma perché posto di fronte a due valenze perfettamente contrapposte ed altrettanto forti ed importanti: sì al piano vuol dire possibilità di realizzare il rigassificatore, no al piano vuol dire negare una fondamentale opportunità per il nostro territorio.

Poiché non sono uso a sottrarmi alle mie responsabilità, ho voluto de visu spiegare ai componenti del Comitato la mia posizione, scartando anche la possibilità di un'astensione, che sarebbe stata comunque un voto che non potevo esprimere per le ragioni su esposte.

Pertanto dichiaro di uscire dall'aula e non partecipare alla votazione.”.

Il Presidente ringrazia il dott. Nesladek per la sua dichiarazione che fa onore alla sua coscienza la quale pone dei problemi che travalicano anche le posizioni politiche e quindi apprezza la sua decisione di non votare il documento in esame, così come ha profondamente apprezzato le intese tecniche raggiunte con il Comune di Muggia che hanno consentito di portare nell'attuale seduta lo strumento urbanistico in esame.

Alle ore 18.00 il Sindaco di Muggia dott. Nesladek esce dalla sala.

Il Presidente pone ai voti il secondo punto dell'ordine del giorno che viene adottato all'unanimità dei presenti.

Alle ore 18.05 entra in sala il dott. Nesladek.

Il Presidente procede con il **punto 2bis** all'ordine del giorno: “Scalo Legnami alla G.C.T.- integrazione delibera 20/2008 del Comitato Portuale”.

Alle ore 18.10 i consiglieri Filipic e Dominicini si allontanano dalla sala, in quanto si dichiarano coinvolti sull'argomento.

Trattasi, come indicato all'ordine del giorno, di una integrazione alla deliberazione 20/2008 del Comitato Portuale, in quanto a seguito delle osservazioni, trattative, misurazioni e considerazioni relative al Magazzino Rosa Rosa, l'Amministrazione ha proceduto ad effettuare ad una diversa valutazione.

Infatti, attraverso misurazioni in loco è emersa una superficie inferiore rispetto a quella valutata attraverso il sistema elettronico, inoltre il manufatto Rosa Rosa è stato considerato “opera di difficile rimozione” ed infine sono state considerate le difficoltà che gli operatori dello Scalo Legnami incontreranno nella fase di costruzione della piattaforma logistica.

Con tali premesse, tenuto conto delle leggi dello Stato e delle previsioni dalle stesse indicate, l'Amministrazione ha proceduto ad apportare un abbattimento del canone tabellare pari al 15%.

Questo atto deliberativo sarà seguito dall'atto di concessione.

Il consigliere Gallitelli chiede se tale abbattimento del canone potrebbe comportare eventuali posteriori discussioni e conseguenze.

Il Presidente assicura che tale abbattimento è previsto dal D.M. 19 luglio 1989 ed è dovuto a difficoltà oggettive di carattere operativo, come indicato nella deliberazione in oggetto.

In assenza di ulteriori osservazioni il Presidente pone ai voti il punto 2bis dell'ordine del giorno.

Con l'astensione del consigliere Di Noto, la deliberazione viene approvata dai consiglieri presenti.

Alle ore 18.15 entrano in sala i consiglieri Filipcic e Dominicini.

Poiché sono stati trattati i punti 1,2 e 2bis all'ordine del giorno, alle ore 18.20 il Presidente chiude la riunione.

IL PRESIDENTE
Claudio Bonicioli



IL VERBALIZZANTE
Rita Baruffo

