



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

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE

Giugno 2014

Studio Ambientale Integrato

Rev.1

Settembre 2014

MATTM, NOTA U PROT DVA-2014-0010057 DEL 09/04/2014 - Richiesta di chiarimenti ed integrazioni di cui alla nota CTVIA-2014-1074 del 28/03/2014 (DVA-2014-9700 del 04/04/2014) formulata dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS

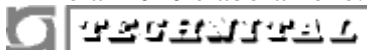
Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli



ACQUA
TECNO

Dott. Ing. Francesco Mattarolo

Dott. Arch. Vittoria Biego



Revisione 1 conseguente alla richiesta di integrazioni formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. n. U.prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 - [ID-VIP: 2046] Piano regolatore portuale di Trieste. Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs. 152/2006. Richiesta integrazioni

DATA				
Settembre 2014		ELABORATO	CONTROLLATO	APPROVATO
SIGLA		F. Amoriggi S. Graziano C. Paneghetti A. Pomes	A. Bettinetti V. Biego	F. Mattarolo P. Turbolente
REVISIONE	1	C. Paneghetti A. Pomes S. Scrimieri	A. Bettinetti V. Biego	F. Mattarolo V. Biego
	2			
	3			

NOME FILE
MI026S-STRTxxx-x-SAI.doc

**AGGIORNAMENTO 2014 DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE
STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO AI SENSI DELL'ART. 6, COMMA 3-TER DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I.**

**MINISTERO DELL'AMBIENTE, DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI**

NOTA U PROT DVA-2014-0010057 DEL 09/04/2014

**Richiesta di chiarimenti ed integrazioni di cui alla nota CTVIA-2014-1074 del 28/03/2014 (DVA-2014-9700 del 04/04/2014)
formulata dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS**

Risposte

<i>RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014</i>	<i>RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI</i>	<i>RISPOSTE</i>
	<i>Documenti di Piano</i>	
1	Fornire gli elaborati del progetto definitivo del PRP ivi compresa la predisposizione dei progetti delle opere di Piano che rientrano nella competenza dell'Autorità Portuale e nella presente istanza di valutazione ambientale del PRP.	<p>A completamento dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste e dello Studio Ambientale Integrato (SAI), la Scrivente ha proceduto con la stesura dei progetti delle opere a mare o "opere di grande infrastrutturazione" ai sensi dell'art. 5, comma 8 e 9, della L. 84/94, più precisamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento Molo Bersaglieri; - Unione Moli V e VI; - Ampliamento Molo VII; - Realizzazione della Piattaforma a Nord del Molo VII; - Realizzazione del nuovo Molo VIII; - Banchinamento delle sponde del Canale Industriale; - Realizzazione del Terminal Ro-Ro Noghère. <p>L'attività di progettazione ha riguardato anche le infrastrutture stradali (rete viaria di progetto), non appartenenti alla categoria delle "opere di grande infrastrutturazione", ma delle quali costituiscono un necessario completamento/integrazione.</p> <p>Senza i collegamenti stradali, infatti, le opere marittime non sono in grado di svolgere il loro ruolo funzionale.</p> <p>Gli elaborati progettuali redatti sono caratterizzati da un livello di approfondimento tale da consentire la valutazione dei potenziali impatti sull'ambiente connessi alla realizzazione e all'esercizio delle opere citate. Essi, pertanto, definiscono in maniera univoca le opere, nella loro forma e dimensione, forniscono precise indicazioni circa i criteri realizzativi, i materiali da utilizzare, la definizione delle tempistiche e delle modalità di cantiere. Le soluzioni progettuali mirate alla mitigazione degli impatti arrecati dalla fase di cantiere e in fase di esercizio sono invece riportate nel Quadro di Riferimento Ambientale dello SAI, con riferimento a ciascuna componente ambientale valutata ed impattata.</p>
2	Chiarire se il PRP è corrispondente a quanto adottato dal CP il 19/05/2009 e a quanto valutato dal CSLLPP in data 21/05/2010 e darne evidenza.	<p>L'Aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste corrisponde a quello adottato dal Comitato Portuale con Deliberazione n° 7 del 14/05/2009 in quanto il lavoro effettuato ha riguardato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La revisione dello studio del traffico portuale alla luce dei nuovi dati disponibili (2012); - L'allineamento agli strumenti di pianificazione territoriale di più recente approvazione al fine di favorire l'inserimento dello stesso nell'ambito del contesto pianificatorio più generale della Regione Friuli-Venezia Giulia; - L'allineamento agli strumenti di pianificazione comunale per l'ottenimento della conformità urbanistica, rispettivamente, con il nuovo

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
		<p>Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste e con la Variante Urbanistica Generale n° 15 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia a conferma delle Intese già conseguite nel 2009;</p> <p>- Revisione degli obiettivi infrastrutturali ed inserimento degli obiettivi ambientali.</p> <p>Si sottolinea che la previsione di opere a mare e a terra contenuta nella versione originaria del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste è rimasta immutata nell'Aggiornamento 2014 del Piano.</p>	
3	Chiarire quali prescrizioni del parere del CSLPP in data 21/05/2010 sono state recepite e in che modo.	<p>Tale richiesta di chiarimento è stata recepita.</p> <p>Ai sensi dell'art. 5 della L. 84/04, il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste (Giugno 2009) ha ottenuto il parere favorevole da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, parere n° 150 del 21/05/2010. Nel seguito sono riportate le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nel voto e le relative modalità di recepimento.</p>	
		<i>Aspetti procedurali</i>	
		<p>Pag. 39: "Gli impegni assunti con le Delibere di Intesa soprarichiamate (Delibera consiliare del Comune di Trieste n. 36 del 27/04/2009 e Delibera consiliare del Comune di Muggia n°35 del 30/04/2009) rappresentano ineludibili termini prescrittivi per la proposta di PRP".</p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita; si rimanda, a tal proposito, al commento sulle modalità di recepimento della prescrizione n° 4 del presente documento.</p>
		<p>Pag. 41: "L'Assemblea evidenzia che in ogni caso il centro storico di Trieste ed in genere l'intero tessuto urbano dovranno risentire il meno possibile degli effetti indotti dal Piano".</p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita.</p> <p>Al fine di tutelare quanto più possibile il centro storico ed, in generale, il tessuto urbano di Trieste, il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste concentra la trasformazione prevista nella zona del porto operativo, principalmente in corrispondenza delle aree industriali dismesse e/o parzialmente utilizzate, nell'ottica di promuoverne il recupero e la riqualificazione. Il porto storico, al contrario, è oggetto di interventi contenuti (Ampliamento del Molo Bersaglieri) e, più in generale, destinato ad accogliere le funzioni urbane e/o portuali compatibili con quelle urbane, assecondando, con ciò, un processo di recupero del rapporto porto-città da tempo avviato.</p>
<p>Pag. 43: "Si raccomanda, pertanto, particolare attenzione agli aspetti paesaggistici in previsione della sistemazione del "waterfront" nella zona delle Rive (nell'ambito dei Settori 2 e 3) che dovrebbe rappresentare un elemento di mediazione ottica e di filtro rispetto alla città storica, da un lato, ed alle banchine commerciali ed industriali dall'altro".</p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita.</p> <p>La sistemazione del waterfront riguarda il Settore portuale 3 – Porto doganale e Rive. Nell'ottica di favorire il rapporto porto-città, l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito i contenuti del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste adottato con Deliberazione Consiliare n°15 del 16/04/2014. In questo contesto, tra l'altro, è previsto che "l'arredo urbano dell'area deve essere sviluppato secondo un progetto unitario che affronti la sistemazione delle aree del fronte edificato al mare e che recuperi e reintegri gli elementi ed i materiali tradizionali".</p>		

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
		<p>Pag. 43: “Si raccomanda di prevedere sia nel Piano, per quanto concerne le misure di mitigazione e compensazione ambientale, sia nelle successive fasi di progettazione delle opere tutti i possibili elementi di mitigazione ambientale delle banchine commerciali ed industriali, anche attraverso la creazione di aree di verde pubblico e l’inserimento di quinte arboree che attenuino l’impatto delle nuove banchine e delle relative attrezzature rispetto al tessuto urbano retrostante”.</p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita. Nella Parte terza – Disciplina di carattere ambientale delle Norme Attuative, l’art. 29 – Tutela del paesaggio e dei beni culturali, comma 1 prevede che “Al fine di mantenere e valorizzare la qualità del paesaggio, l’Autorità Portuale di Trieste promuove, sia nel caso di iniziative pubbliche che private, l’inserimento paesaggistico delle opere/interventi proposti nel contesto di riferimento, riducendo-e mitigando le trasformazioni compromettenti (elementi di mitigazione ambiente delle banchine commerciali ed industriali, creazione di aree di verde pubblico e inserimento di quinte arboree)”.</p>
		<p>Raffronto tra il PRP proposto e strumenti urbanistici comunali. Pag. 46: “Si evidenzia che, in fase di elaborazione finale del PRP, gli elaborati grafici e le relative Norme tecniche di Attuazione devono essere effettivamente aggiornati sulla base di quanto stabilito e prescritto nelle suddetti Intese con i Comuni di Trieste e Muggia, come previsto dalla stesse Norme tecniche di Attuazione del PRP, dando concreta attuazione a quanto deliberato nelle Intese stesse”.</p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita. Si rimanda, a tal proposito, al commento sulle modalità di recepimento della prescrizione n° 4 del presente documento.</p>
		<p>Valutazione Ambientale Strategica e Rapporto Ambientale Pag. 52: “La Regione, con nota 31424 del 22/10/2008 in atti, ha rappresentato all’Autorità Portuale quanto segue: <i>Innanzitutto, ai sensi dell’art. 13 del citato D.Lgs. 4/2008 si sottolinea che il Rapporto ambientale costituisce parte integrante del Piano o del Programma e ne accompagna l’intero processo di elaborazione e di approvazione. Ciò premesso, si concorda con la posizione espressa da codesta Autorità:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a. circa il fatto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dovesse imporre prescrizioni o modificazioni significative in ordine al Piano in argomento, ciò potrebbe comportare anche la necessità di adeguare il relativo rapporto ambientale;</i> <i>b. che, di conseguenza, è bene che la consultazione prevista dall’art. 14 del D.Lgs. 4/2008 sia avviata dall’Autorità in indirizzo a conclusione delle attività delineate nella precedente lettera. a).</i> <p><i>Pertanto è stato trasmesso al Consiglio Superiore il Rapporto ambientale di cui all’art. 13 del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.</i></p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita. Da quanto riportato si evince che, nonostante la Regione avesse dichiarato che il Rapporto ambientale costituisce parte integrante del Piano o del Programma e ne accompagna l’intero processo di elaborazione e di approvazione, ha condiviso la posizione dell’Autorità Portuale secondo cui la predisposizione del suddetto documento potesse essere posticipata rispetto all’espressione del parere da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. A fronte della necessità, riconosciuta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, di sottoporre il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste, sia alla procedura di VIA che di VAS, l’Autorità Portuale ha avviato la procedura integrata VIA/VAS di cui all’art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
		<p><i>Al riguardo l'Assemblea prende atto di quanto precisato dalla Regione Friuli Venezia Giulia che appare in linea con l'attuale legislazione in materia di piani regolatori assoggettati alla VAS, tra i quali rientra il Piano regolatore portuale, rilevando peraltro che l'art. 4 del Capo II delle Norme tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Portuale stabilisce che il PRP venga sottoposto sia alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che alla procedura di VAS".</i></p>	
		<p>Pag. 52: "L'Assemblea prende atto di quanto dichiarato ribadendo che, anche alla luce di tali dichiarazioni, il Rapporto Ambientale deve essere rivisto, aggiornato ed integrato riguardo al rapporto di Piano Regolatore Portuale proposto con gli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale, sia generali che di settore, attualmente vigenti".</p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita. Ai fini dell'espletamento della procedura integrata VIA/VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, è stato predisposto lo Studio Ambientale Integrato che, nell'ambito dei Quadri di Riferimento Strategico e Programmatico, analizza la coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti o in corso di approvazione.</p>
		<p>Pagg.53-56: "Il Rapporto ambientale risulta generico anche sotto il profilo ambientale (...); le misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio ambientale non vengono definite (...); riporta soltanto alcuni criteri mitigativi (...). Pertanto, fermo restando il parere dell'autorità competente sotto il profilo ambientale, si ritiene che il Rapporto ambientale in atti dovrà essere rivisto ed integrato anche per quanto concerne l'individuazione delle caratteristiche prestazionali delle necessarie opere di mitigazione e compensazione ambientale nonché delle modalità e dei protocolli di monitoraggio ambientale"</p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita. La valutazione dell'impatto ambientale prodotto dall'attuazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, effettuata successivamente all'espressione del parere da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è contenuta nel Quadro di Riferimento Ambientale dello SAI. In questo contesto sono anche riportate, relativamente alle componenti impattate, le misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio individuate. L'attività di monitoraggio ai sensi degli artt. 18 e 28 del D.Lgs. 15272006 e s.m.i. è descritta in un apposito documento denominato "Piano di monitoraggio integrato VIA/VAS", che è parte dello SAI.</p>
		<p><i>Aspetti idraulico marittimi e navigazionali</i></p>	
		<p>Pag. 58: "Laddove il processo attuativo del Molo VIII seguisse, a breve distanza di tempo, l'esecuzione del secondo stralcio della Piattaforma logistica (con relativa banchina) si potrebbero sollevare perplessità circa l'opportunità di realizzare opere ed attrezzature di banchina affette da una così limitata vita utile. Inoltre, si è dell'avviso che l'Autorità portuale debba per tempo provvedere alla soluzione delle problematiche amministrative e funzionali derivanti dalla eventualità che distinti soggetti concessionari delle Piattaforma logistica e del pianificato Molo VIII, stante l'intima connessione delle opere".</p>	<p>A tal proposito si sottolinea che il processo attuativo del Molo VIII non seguirà a breve distanza di tempo quello della Piattaforma logistica. Si nota infatti che l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha ribadito come il Molo VIII costituisca opera di lungo periodo, con orizzonte temporale presumibile al 2030, mentre la Piattaforma Logistica è opera in procinto di essere realizzata. Nell'ottica di lungo periodo in cui il Piano colloca il Molo VIII, l'Autorità Portuale pianificherà un'adeguata gestione amministrativa e funzionale dell'area.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
		<p><i>Aspetti geotecnici e strutturali</i></p> <p>Pag. 60: “In merito a tali (del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste), l’Assemblea evidenzia, innanzi tutto, che in fase di redazione del PRP deve essere dimostrata esclusivamente la fattibilità delle opere previste dal Piano, traguardando gli irrinunciabili requisiti prestazionali e funzionali delle opere stesse, senza tuttavia spingersi alla loro definizione con un linguaggio tecnico spiccatamente progettuale.</p> <p>A tale proposito, in linea generale, si osserva che la soluzione progettuale da adottare, oltre a risolvere le complesse problematiche degli effetti di interazione terreno-strutture, dovrà altresì tener conto delle rilevanti problematiche connesse alla bonifica ambientale dei fondali.</p> <p>(...) In definitiva, pertanto, l’Assemblea è dell’avviso che, nell’ambito della procedura di VAS per quanto concerne le previsioni del PRP, nonché nella successiva fase di progettazione preliminare dei moli, debba essere effettuato un confronto comparato tra ipotesi progettuali alternative sotto il profilo dimensionale, tipologico, costruttivo, logistico, funzionale, gestionale ed economico-finanziario.”</p>	<p>A tale proposito si sottolinea che, avendo intrapreso la procedura integrata VIA/VAS ai sensi dell’art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., espletabile solo qualora il piano regolatore portuale sia caratterizzata da un elevato contenuto progettuale, sono stati predisposti i progetti delle opere di grande infrastrutturazione di cui all’art. 5, comma 8 e 9 della L. 84/94, previsti dall’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste. Il livello di definizione dei progetti è tale da consentire la valutazione ambientale delle opere stesse.</p> <p>La progettazione delle opere ha tenuto conto delle complesse problematiche degli effetti di interazione terreno-strutture, per la cui conoscenza si rimanda ai progetti stessi allegati all’Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ed al relativo Studio Ambientale Integrato, nonché delle problematiche connesse alla bonifica ambientale dei fondali. A tale proposito, nel Quadro di Riferimento Progettuale, sono riportati gli esiti del bilancio dei materiali svolto (valutazione della capacità delle casse di colmata disponibili, valutazione delle quantità di sedimenti marini da dragare e di sedimenti marini da rimuovere ai fini della bonifica ambientale dei fondali relativa alla realizzazione delle opere di Piano) dalla quale si evince una disponibilità di spazio di accoglienza dei sedimenti marini superiore alle effettive esigenze. E’ evidente come si tratti di una situazione “cautelativa”. Non sono da escludere, infatti, né la possibilità che la qualità dei sedimenti marini da dragare, così come rilevata dalla caratterizzazione dei fondali marini propedeutica alla realizzazione delle nuove opere di Piano (da svolgere ai sensi del ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.), consenta usi alternativi alla conterminazione né che gli stessi possano essere sottoposti ad opportuni trattamenti di recupero che ne consentano, per l’appunto, usi alternativi.</p> <p>Relativamente al richiesto confronto comparato tra ipotesi progettuali alternative da effettuare nell’ambito della procedura di VAS per quanto concerne le previsioni dei PRP e nella successiva fase di progettazione preliminare dei moli, si è ritenuto opportuno di procedere con l’adozione di una soluzione tipologico-costruttiva già condivisa con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e con gli altri Enti competenti, ossia quelle di cui al progetto definitivo della Piattaforma Logistica approvata delibere CIPE n. 99 del 20/12/2004 e relativo Allegato (la “Delibera 99”), n. 148</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
			del 02/12/2005 (la "Delibera 148"), n. 75 del 29/03/2006 (la "Delibera 75") e Delibera CIPE n. 57 del 30/04/2012 e suo allegato (la "Delibera 57").
		<i>Aspetti relativi ai collegamenti infrastrutturali</i>	
		<p><i>Reti stradale e ferroviaria di area vasta: stato attuale e assetto di piano</i></p> <p>Pag. 63: "Pertanto, al fine di garantire la sostenibilità delle connessioni ferroviari e di area vasta, ai diversi orizzonti temporali futuri, si ritiene necessario definire, ad un maggior livello di coerenza, la realizzazione dell'altro intervento previsto: il quadruplicamento della linea ferroviaria storica Monfalcone – Trieste, attraverso il quale si prevede un incremento della capacità nominale dell'infrastruttura da 200 a circa 400 treni/giorno. In merito, appare perciò necessario condizionare le previsioni di sviluppo portuale, anche nelle prime fasi di realizzazione, alla definizione di accordi di programma vincolanti con la Società concessionaria dell'infrastruttura ferroviaria."</p>	<p>Definite le previsioni in termini di traffico e relative esigenze infrastrutturali da APT, la programmazione nonché l'esecuzione di tale opera discenderà conseguentemente agli accordi di programma invocati dal CONSUP.</p>
		<p><i>Viabilità stradale, ferroviaria e periportuale: stato attuale e assetto di Piano</i></p> <p>Pag. 65: "Si ritiene necessario inserire la realizzazione del by-pass di Aquilinia, nella necessaria e già richiamata scansione delle previsioni di Piano, secondo fasi ed assetti intermedi di sviluppo. Sarà possibile, in tal modo, definire congrui riferimenti temporali, per la verifica della fattibilità tecnico-economica e strategica di tale nuovo collegamento e della relativa tempistica di realizzazione, vincolando, conseguentemente, all'esito di accertamenti, la prosecuzione del programma di sviluppo delle opere marittime".</p>	<p>Tale richiesta è stata recepita avendo assunto l'Autorità Portuale, nell'ambito degli impegni presi nei confronti del Comune di Muggia individuati con riferimento alla realizzazione del nuovo Terminal Ro-Ro Noghère, quello di promuovere il progetto del by-pass di Aquilinia già sviluppato dal Comune di Muggia ed integrato con le opere necessarie per garantire l'accesso alle aree interessate dal Piano.</p>
		<p>Pagg. 66 e 67: Relativamente alla nuova viabilità di collegamento del Molo VIII alla Grande Viabilità Triestina ed al nuovo collegamento stradale di accesso sul lato Sud del Terminal Ro-Ro Noghère che raggiunge l'esistente SS15 ed il nuovo raccordo autostradale Lacotisce Rabuiese, "si prescrive di adeguare gli elaborati di Piano definendo univocamente le scelte finali operate dalla pianificazione".</p>	<p>Tale richiesta è stata recepita.</p> <p>Come già scritto, avendo intrapreso la procedura integrata VIA/VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., espletabile solo qualora il piano regolatore portuale sia caratterizzato da un elevato contenuto progettuale, sono stati predisposti i progetti delle opere di grande infrastrutturazione di cui all'art. 5, comma 8 e 9 della L. 84/94, previsti dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, tra cui anche i citati collegamenti stradali. Il livello di definizione</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
			dei progetti è tale da consentire la valutazione ambientale delle opere stesse.
		<i>Aspetti economici e finanziari</i>	
		Pag. 68: “I piani economico-finanziari dei potenziali promotori, pertanto, dovranno preventivamente verificare la sussistenza delle condizioni di effettiva redditività dei progetti di sviluppo infrastrutturale così come traggurati dal PRP.”	Tale prescrizione potrà essere recepita in sede di realizzazione delle opere, da parte dei potenziali promotori delle stesse.
		<i>Aspetti relativi alla prevenzione e sicurezza contro gli incendi</i>	
		Pag. 70: “E’ evidenziato che la compatibilità tra le attività a RIR esistenti e le previsioni funzionali del PRP per le aree portuali adiacenti e tra queste e le nuove aree a destinazione I2 (Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi ed energetici) risulta media o massima sulla base del criterio che riconosce la possibilità della convivenza tra attività analoghe. Si rende perciò necessaria, la verifica del cosiddetto effetto domino, al fine di definirne, in modo specifico le misure di mitigazione degli effetti. Eventuali verifiche di compatibilità si renderanno necessarie ove venisse a modificarsi l’assetto territoriale. (...) Per tale ultimo aspetto si ritiene possa essere interessato anche il Comitato Tecnico Regionale per il PI, al fine di valutare la portata del contesto territoriale e, nei limiti delle proprie competenze, al fine di adottare eventuali aggiuntivi provvedimenti e misure di sicurezza alla quale i vari soggetti dovranno attenersi.”	A tal proposito si sottolinea l’opportunità di rimandare la verifica del cosiddetto effetto domino relativamente alle attività a RIR esistenti e le previsioni funzionali del PRP per le aree portuali adiacenti e tra queste e le nuove aree a destinazione I2 riguardanti i Settore 5, Punto Franco Oli Minerali e area ex-Esso, alla effettiva presentazione di proposte di trasformazione dell’area al fine di pervenire ad opportuni, specifici, provvedimenti e misure di sicurezza.
		<i>Considerazioni conclusive</i>	
		Pag. 71: “Occorre pertanto passare da generici intenti programmatici esplicitati da parte di RFI (che pur tuttavia costituiscono un “punto di partenza”) ad auspicati, quanto necessari, protocolli di intesa per le necessarie sinergie di sviluppo del sistema porto-ferrovia. In altre parole la politica di sviluppo infrastrutturale delle opere a mare del Porto di Trieste potrà mostrarsi realmente efficace, sul mercato dei traffici mondiali, solo in presenza di adeguate connessioni a terra e dello sviluppo di una adeguata offerta in termini di logistica, veri e propri IF logici al processo attuativo”	L’Autorità Portuale di Trieste, consapevole della necessità di potenziare i collegamenti ferroviari e stradali a servizio del porto, partecipa ai tavoli europei che hanno ad oggetto la definizione del Corridoio Adriatico – Baltico e del Corridoio Mediterraneo. Scopo di questa attività è l’implementazione delle prospettive di sviluppo del porto di Trieste (classificato come porto core nell’ultimo documento di revisione delle reti Ten T) nei piani di sviluppo europei in tema di corridoi infrastrutturali. Si intende così perseguire una crescita equilibrata tra lo sviluppo delle infrastrutture del porto e quello delle reti di trasporto al servizio del porto stesso. L’Autorità Portuale ha ricevuto nell’anno 2014 un finanziamento nell’ambito di un progetto finanziato dall’UE per lo sviluppo di uno

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
			studio di fattibilità per un nuovo layout delle reti ferroviarie al servizio del porto che consenta l'operatività dei treni di lunghezza sino a 750 m.
4	<i>Fornire gli atti di intesa dei Comuni interessati, ovvero i Nulla Osta di conformità urbanistica.</i>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha ottenuto il parere di conformità urbanistica con il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste adottato con Deliberazione Consiliare n°15 del 16/04/2014 (Comune di Trieste, Servizio Pianificazione Urbana, nota prot. gen. 2014-0130255 dell'08/08/2014) che fa proprie le Intese 2009 e con la Variante Generale Urbanistica n° 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n° 33 del 30/06/2014 (Comune di Muggia, nota n° 0006663/A del 03/07/2014). In merito al parere di conformità urbanistica del Comune di Trieste la Scrivente dichiara il recepimento, nelle Norme Attuative dell'Aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste consegnato a Settembre, delle precisazioni indicate dal Servizio di Pianificazione Urbana nella suddetta nota.</p> <p>Le note citate sono allegate allo SAI.</p>	
5	<i>Dare evidenza del rispetto di quanto stabilito dall'art. 13 comma 3 del D. Lgs. 152/06 in cui si evidenzia come "Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del Piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione". In tal senso dovrà essere data evidenza del rapporto tra Piano e Studio Ambientale Integrato e dell'atto di adozione da parte dell'Autorità Portuale.</i>	<p>L'Autorità Portuale di Trieste ha inteso avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica confrontandosi con la Regione Friuli Venezia Giulia circa le modalità operative. Con nota n° 31424 del 22/10/2008 la Regione ha confermato l'opportunità di sottoporre il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) prima di procedere con l'avvio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS)</p> <p>Nel corso dell'istruttoria svolta presso il CSLLPP è stato predisposto il Rapporto Ambientale necessario ad avviare la procedura di VAS.</p> <p>Successivamente l'Autorità Portuale ha bandito una gara per l'affidamento della revisione del Rapporto Ambientale, secondo quanto richiesto dal CSLLPP, e la predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale necessario ad avviare la procedura di VIA.</p> <p>In seguito ad una serie di incontri/scambi informali con il Ministero dell'Ambiente, l'Autorità Portuale di Trieste ha deciso di espletare la procedura integrata VIA/VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. al fine di contenere i tempi di approvazione del Piano.</p> <p>In data 01/08/2011 l'Autorità Portuale ha avviato la procedura integrata VIA/VAS. In data 16/04/2012 il MATTM ha trasmesso il parere 897 del 23/03/2012 di conclusione della fase preliminare di valutazione dello Studio Ambientale Preliminare Integrato. In data 01/08/2013 l'Autorità Portuale ha dato avvio alla seconda fase della procedura con la trasmissione dello Studio Ambientale Integrato (SAI).</p> <p>Con nota U prot. DVA-2014-0010057 il Ministero dell'Ambiente ha formulato richiesta di integrazione dello SAI, cui hanno fatto seguito la Revisione 1 del SAI (a cui la presente tabella fa riferimento) e l'Aggiornamento 2014 del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste Tale richiesta di integrazione, infatti, riguarda, per il SAI, l'approfondimento di alcune questioni ambientali di particolare interesse e l'aggiornamento del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste alla luce del tempo intercorso dalla predisposizione della versione originaria ad oggi, per favorirne l'inserimento nell'ambito del più generale quadro pianificatorio regionale.</p> <p>Rispetto a quanto sopra è possibile affermare che, sebbene lo SAI sia stato predisposto successivamente al nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste, il processo di formazione del Piano ha, fin dall'inizio, nell'ambito della valutazione delle alternative di Piano, tenuto in debita considerazione gli aspetti ambientali. In questa ultima fase di revisione dello SAI e di Aggiornamento del Piano, poi, è possibile affermare che la valutazione ambientale svolta nell'ambito dello SAI è divenuta parte integrante del Piano accompagnando la definizione dei relativi contenuti.</p>	
6	<i>Aggiornare lo studio del traffico secondo il documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" adottato</i>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste è stato rivisto lo Studio specialistico Allegato C – "Il traffico</p>	

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	dal Comitato Portuale nel Gennaio 2013 e consegnato al Ministero dell'Ambiente in data 22 Marzo 2013, per la valutazione dell'effettiva compatibilità tra progetto del rigassificatore di Zaule e le previsioni di sviluppo di traffico marittimo nel Porto di Trieste.	portuale". Tale revisione è consistita nella verifica della previsione della domanda di traffico marittimo effettuata nel 2009 alla luce dei dati di traffico aggiornati (2011-2012), che è risultata confermata, nonché nel recepimento della previsione del traffico navale e del relativo numero di toccate contenuto nello studio "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020". La revisione dello studio del traffico portuale ha riguardato anche la valutazione degli impatti del traffico navale aggiornato sulle opere di Piano (dimensionamento, congestione ecc.) e delle ricadute sul traffico a terra (stradale e ferroviario). In questo contesto sono stati predisposti i dati di ingresso per l'aggiornamento del SAI relativamente alla valutazione degli impatti acustico ed atmosferico.
7	Specificare ed approfondire la corrispondenza e correlazione tra gli obiettivi di Piano - riportati anche nella Tabella 3.1 pag.14 Obiettivi del Piano per settore del Quadro strategico e le Previsioni/Azioni di Piano/Infrastrutture illustrate nella Relazione di Piano e nelle Norme tecniche.	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste sono stati riformulati gli obiettivi generali e specifici di Piano ed è stata definita una chiara ed unica correlazione con le azioni di Piano. Il Quadro di Riferimento Strategico dello SAI è stato conseguentemente rivisto.
8	La distribuzione per superficie delle diverse funzioni dell'ambito portuale indicata a pagg .2-10 della Relazione generale di Piano e quella indicata a pag.95 del Quadro Progettuale risulta diversa, chiarire le motivazioni, specificando i diversi sotto comparti (in particolare per la Portualità allargata e quella commerciale).	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste è stata verificata l'estensione dell'ambito portuale, quella dei Settori portuali in cui è articolato ed, infine, quella delle zone territoriali omogenee che lo costituiscono. I nuovi valori di progetto sono stati recepiti nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale dello SAI.
9	Chiarire scopi e attività ammesse nella funzione portuale produttiva e nella funzione emporiale indicate nella Tab. 3.1 del Quadro strategico e nei documenti di Piano.	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste la Scrivente ha effettuato la revisione delle funzioni portuali alla luce delle indicazioni degli strumenti di pianificazione territoriale (PURG 1978) ed urbanistica (Piano regolatore generale comunale e relative varianti) di Trieste e Muggia, tenendo conto di quanto disposto dall'art. 4 della L. 84/94. In questo contesto, dunque, la funzione emporiale è stata sostituita dalla Funzione portuale L – Industriale I. Tale funzione comprende le attività economiche produttive di tipo industriale collegate alle attività portuali, dunque, oltre alle attività di movimentazione e stoccaggio, anche la trasformazione. Tra queste rientrano, in particolare, le attività di riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione, fornitura ed allestimento navale e le attività siderurgiche. E' articolata come di seguito indicato: <ul style="list-style-type: none"> - L.I1 - Portuale industriale - Cantieristica navale; - L.I2 - Portuale industriale - Prodotti petroliferi o energetici; - L.I3 – Portuale industriale – Prodotti generici.
10	Chiarire nella Relazione e nelle Norme tecniche la localizzazione e la funzione per la pesca professionale, poiché nella Relazione generale del PRP è descritta la funzione nautica da diporto e pesca, specificata come pesca non professionale (pag. 2-14).	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste la Scrivente ha individuato la Zona territoriale omogenea L - Pesca professionale Pe all'interno del Settore portuale 4, immediatamente a Nord dello Scalo Legnami. Per essa, relativamente alle aree a terra ed agli specchi acquei dedicati, si rimanda a quanto stabilito dai competenti Organi di controllo, i quali, con apposite disposizioni, individuano zone e sistemi di pesca ammessi, limitazioni, obblighi e segnalamenti, destinatari e domande. L'Ordinanza n. 12/2009 della Capitaneria di Porto, vigente al 2014, individua le zone di pesca A, B, C e D, interne ed esterne all'ambito portuale, ed ammette i diversi sistemi di pesca
11	Al fine della completezza e delle informazioni disporre una Tabella di relazione tra richieste, osservazioni e pareri in fase di	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita tramite la predisposizione della presente tabella intitolata "Ministero dell'Ambiente, del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, nota U prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014, Richiesta di chiarimenti ed

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<i>scoping/integrazioni e quanto preso in considerazione nell'ambito del SAI e, inoltre, di fornire l'elenco delle autorizzazioni, intese, pareri ecc. attivate, acquisite o da acquisire, per fase progettuale, definitiva o esecutiva, ai fini del compimento delle varie fasi di attuazione del PRP e dei singoli progetti.</i>	integrazioni di cui alla nota CTVIA-2014-1074 del 28/03/2014 (DVA-2014-9700 del 04/04/2014) formulata dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, allegata allo SAI.
12	<i>L'Art. 14 - Strumenti attuativi del Piano Regolatore Portuale, comma 2 delle Norme attuative, prevede che "L'Autorità Portuale potrà procedere all'attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale attraverso appositi strumenti attuativi di intervento, quali Piani Particolareggiati, e progetti attuativi. Tali strumenti di intervento potranno essere di iniziativa pubblica e di iniziativa privata.". Non è chiaro se e come siano individuate le aree oggetto di pianificazione attuativa. Nella Relazione generale si parla di piano particolareggiato solo nel caso della "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'Ambito del Porto Vecchio" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007 e successivamente pubblicata sul B.U.R.(n.41 in data 10.10.2007), che al suo livello attuativo si colloca quale piano di settore e particolareggiato, delimita all'interno del settore comparti funzionali di "espansione e comparti funzionali di "completamento".(pag.2-4).</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito delle Norme Tecniche di cui dell'Aggiornamento 2014 la Scrivente ha chiarito che, come previsto dagli strumenti di pianificazione urbanistica dei Comuni di Trieste e Muggia, il Piano Regolatore del Porto di Trieste si attua in maniera diretta nella zona definita "porto operativo", ossia nei Settori portuali 3, 4 e 5. Per quanto riguarda il Settore 1 si rimanda a quanto previsto dalla "Variante al Piano Regolatore Portuale per l'Ambito del Porto Vecchio" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10/09/2007 mentre nei Settori 2 e 6 è ammesso il ricorso ai piani attuativi in quelle situazioni individuate dagli strumenti di pianificazione urbanistica dei Comuni di Trieste e Muggia che l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha integralmente recepito.
13	<i>Chiarire lo stato della procedura di infrazione comunitaria in merito alla VAS relativa alla Variante al PRP per l'ambito del Porto Vecchio approvata dalla Regione nel 2009. I contenuti della Variante fanno parte integrante dell'attuale documentazione di Piano (la Variante è riportata nella Tav.3 del Piano e nelle Norme di attuazione specifiche). Chiarire come se ne è tenuto conto nel SAI ai fini della valutazione degli impatti complessivi del PRP (Q. ambientale tab. 2.6 - 2.9 pagg. 44 e segg.).</i>	La "Variante al PRP per l'ambito del Porto Vecchio" approvata dalla Regione nel 2009 costituisce parte integrante dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste. Come più volte ribadito, tale Variante ha ottenuto l'esclusione dalla VIA da parte del MATTM. Il caso EU Pilot 767/ENVI riguarda la Variante n°93 al Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste relativa all'ambito del Porto Franco Vecchio. Al fine di chiarire la situazione si allega, nella cartella dedicata, la nota prot. n. 0018918/P-/ del 19/09/2012 prodotta dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, Direzione Centrale Cultura, Sport, Relazioni Internali e Comunitarie. Si ribadisce, inoltre che, come inizialmente convenuto con il MATTM, già nella Revisione 0 dello SAI sono stati valutati gli effetti ambientali prodotti dalla "Variante al PRP per l'ambito del Porto Vecchio" approvata dalla Regione nel 2009 con particolare riferimento all'incremento del traffico marittimo e terrestre ad essa correlati.
14	<i>Fornire riscontro alle indicazioni e richieste evidenziate dal Comune di Muggia con nota prot. 29515 dd. 7 novembre 2013, dal Comune di Trieste con nota prot. 195937 dd. 6 dicembre 2013, e dalla Provincia di Trieste con nota prot. 0045813 dd. 18 novembre 2013 qualora gli argomenti e le problematiche non siano già ricomprese nell'elenco sotto riportato.</i>	In merito alle citate note si forniscono i chiarimenti di cui al seguito. <i>Provincia di Trieste nota prot. 0045813 dd. 18 novembre 2013</i> a. Le procedure per il dragaggio e la gestione dei sedimenti provenienti dal SIN, proposte nell'aggiornamento 2014 del Piano e del SAI, sono definite ai sensi dell'Articolo 5bis della Legge 84/94 e del Decreto Ministeriale del 7 Novembre 2008 e s.m.i. (D.M. 04/08/2010); b. La capacità complessiva delle casse di colmata risulta adeguata per sopperire alle esigenze di gestione necessarie alla realizzazione delle opere di breve e lungo periodo. Si precisa che il criterio progettuale scelto per la realizzazione delle colmate è l'impalcato a

<p><i>RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014</i></p>	<p><i>RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI</i></p>	<p><i>RISPOSTE</i></p>
		<p>giorno, conterminato lateralmente da un palancoato metallico a parete combinata, con gargami impermeabilizzati, che verrà ammorsato nel sottostante strato flyshoide per non meno di un metro. Il refluento dei fanghi di dragaggio avverrà attraverso botole inserite nello stesso impalcato. Con riferimento alla situazione geologica dei fondali del porto, descritta nei documenti di Piano e nel SAI, i terreni hanno scarsissime qualità portanti, essendo costituiti da strati soffici di materiali fini (limi ed argille) di potenza elevata (15-20 m), giacenti al di sopra dello strato flyshoide. Come descritto nel Capitolo 7.4 del Quadro di Riferimento Progettuale, per evitare il rischio di cedimenti si è quindi prevista per gli interventi di Piano, l'adozione della tipologia strutturale della banchina pensile con piastra su pali infissi nel fondale.</p> <p>c. Il SAI prevede adeguati sistemi di protezione da adottare durante le operazioni di refluento dei sedimenti potenzialmente inquinati nelle casse di colmata (barriere antitorbidità), le modalità operative sono descritte nella relazione del Piano di gestione dei sedimenti allegata agli elaborati progettuali del Piano;</p> <p>d. I progetti delle infrastrutture a terra che rientrano nel SIN – opere di collegamento viario previste nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano e valutati nello SAI - contemplano soluzioni per risolvere l'interferenza con le acque di falda potenzialmente inquinante (vedi Quadro Ambientale – Componente Acque interne);</p> <p>e. Si è tenuto conto delle previsioni di incremento del traffico navale formulate dall'Aggiornamento 2014 del Piano, nell'ambito del Quadro Ambientale - Componente Acque marine e Vegetazione flora, fauna ed ecosistemi, sono state approfondite le analisi dei possibili impatti sugli ecosistemi marini;</p> <p>f. La valutazione della qualità dell'aria è stata effettuata con riferimento agli NO₂, SO₂, PM₁₀ e PM_{2,5}, secondo quanto condiviso con il Ministero dell'Ambiente. Tale indagine ha condotto al rilevamento di situazioni di criticità per il Litorale di Muggia. Nello SAI, pertanto, è stata proposta, quale prima misura mitigativa/compensativa, l'integrazione della rete di rilevamento di ARPA FVG con ulteriori stazioni di rilevamento della qualità dell'aria a spese dell'Autorità Portuale. E' stata proposta, quindi, l'effettuazione di un monitoraggio <i>ante-operam</i> sulla base del quale sarà verificata la validità della valutazione di impatto di cui alla Componente Atmosfera dello SAI. Qualora poi, a seguito di tale monitoraggio, la valutazione di impatto dello SAI risultasse confermata, si procederà con la verifica del contributo alla riduzione dell'impatto prodotto dall'elettrificazione delle banchine. Tenuto conto del fatto che gli esiti della valutazione effettuata, considerando elettrificate solo alcune banchine, non ha prodotto risultati soddisfacenti in quanto il contributo emissivo delle navi in stazionamento è decisamente inferiore a quello delle navi in transito, sarà definita, successivamente, una adeguata misura compensativa (opere a verde).</p> <p>g. Vedi punto f;</p> <p>h. Vedi punto f;</p> <p>i. Tale osservazione è stata recepita nell'ambito della Revisione della Componente atmosfera effettuata secondo quanto richiesto da ARPA FVG.</p> <p><i>Comune di Muggia - nota prot. 29515 dd. 7 novembre 2013</i></p> <p>La Scrivente, ritiene innanzi tutto, di dover sottolineare il recepimento per il Settore 6-Litorale di Muggia, delle previsioni della Variante Generale Urbanistica n° 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n° 33 del 30/06/2014. Con nota n° 0006663/A del 03/07/2014, il Comune di Muggia ha restituito il nulla osta (conformità urbanistica) per l'Aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste.</p> <p>Quindi, con riferimento alla nota in oggetto:</p>

<p><i>RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014</i></p>	<p><i>RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI</i></p>	<p><i>RISPOSTE</i></p>
		<ul style="list-style-type: none"> - Per quanto riguarda gli aspetti legati al traffico ed alla viabilità si rimanda alle Norme Attuative dell'Aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste nell'ambito della quali sono state recepite i contenuti dell'Intesa 2009. - La valutazione del disturbo eventualmente recato dagli apparati illuminanti utilizzati è rimandata ad una successiva sede di progettazione delle sistemazioni delle opere a terra essendo stati predisposti, a completamento dell'Aggiornamento 2014 del Piano e della Revisione 1 dello SAI i progetti delle opere marittime di grande infrastrutturazione. - Per quanto riguarda la valutazione dell'impatto sull'inquinamento prodotto dal Molo VIII e dal nuovo Terminal Ro-Ro Noghère sulle Componenti Atmosfera e Rumore si è proceduto come richiesto dal ARPA FVG e, conseguentemente, sono stati rivisti gli aspetti riguardanti gli interventi di mitigazione e compensazione. - La valutazione della presenza dei resti archeologici del porto romane nell'area di Stramare sarà effettuata prima dell'avvio della seconda fase di realizzazione del Terminal Ro-Ro Noghère; - Relativamente agli impatti paesaggistici la Scrivente ribadisce che l'Ampliamento del Molo VII e, soprattutto, del Molo VIII, strategici ai fini dello sviluppo del Porto, interessano una zona portuale, quale quella del Settore 4, ad elevata trasformabilità, sia per la scarsa presenza di infrastrutture, sia per l'esigenza di riqualificazione e recupero che la caratterizza. L'impatto visivo conseguente alla realizzazione di tali opere è relativo alla sottrazione di specchio acqueo ed alla presenza delle attrezzature, quali ad esempio le gru per il carico/scarico dei contenitori. Gli edifici portuali previsti contribuiscono in misura decisamente inferiore alla determinazione dell'impatto visivo, sia per la ridotta previsione di nuove volumetrie, tipica delle realtà portuali, sia per il fatto che tendono a confondersi con lo sfondo. <p>L'impatto visivo prodotto dall'Ampliamento del Molo VII e dalla realizzazione del Molo VIII interessa l'intero litorale di Muggia con differente intensità in relazione ai diversi tratti in cui lo stesso è articolabile, ossia al tratto Est, compreso tra il confine comunale e l'abitato di Muggia, il tratto Centrale – compreso tra l'abitato di Muggia e il Porto turistico di San Rocco ed, infine, il Tratto Ovest – compreso tra il Porto di San Rocco e Punto Ronco. L'intensità dell'impatto, infatti, risulta variabile in funzione della vicinanza delle opere ai vari tratti di litorale nonché della destinazione funzionale degli stesso.</p> <p>Al fine di tutelare il paesaggio costiero di Trieste, nelle Norme Attuative dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste sono stati introdotti, per i Settori portuali 4 e 5, tenuto conto dell'elevato livello di trasformabilità ad essi riconosciuto dal Piano stesso e della valenza panoramica che li caratterizza rispetto al Litorale di Muggia (Settore portuale 6), indicazioni e criteri progettuali finalizzati a garantire in adeguato inserimento delle nuove opere nel contesto paesaggistico.</p> <p>Inoltre, a parziale compensazione di tale impatto, potrebbe contribuire la destinazione a verde di ulteriori aree portuali. In questa ottica si rammenta che l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha recepito la destinazione a "Siti riproduttivi e corridoi ecologici" di una porzione dell'area ex Esso.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non è stato possibile valutare gli impatti cumulati relativi alle previsioni di sviluppo dei Porti di Trieste e Capodistria per il differente livello di approfondimento che caratterizza la documentazione dei rispettivi Piano Regolatori Ambientali; - Nello SAI sono stati approfonditi gli impatti permanenti cumulati relativi alla fase di esercizio delle opere e valutati gli impatti relativi alle fasi di cantiere; - La Revisione 1 dello SAI contiene il Piano di Monitoraggio Integrato VIA/VAS (PMI) che monitora gli effetti sull'ambiente prodotti dall'attuazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano. <p><i>Comune di Trieste con nota prot. 195937 del 6 dicembre 2013</i></p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
		<p>La Scrivente premette che l'Aggiornamento 2014 del Piano ha ottenuto il parere di conformità urbanistica con il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste adottato con Deliberazione Consiliare n°15 del 16/04/2014 (Comune di Trieste, Servizio Pianificazione Urbana, nota prot. gen. 2014-0130255 dell'08/08/2014) che fa proprie le Intese 2009.</p> <p>Quindi, relativamente alla nota in oggetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Valutazione di Incidenza Ambientale della Revisione 1 dello SAI comprende il Sito di Importanza Comunitaria IT3340007 "Area Marina di Miramare"; - La valutazione delle esternalità ambientali sarà effettuata successivamente allo svolgimento della campagna di monitoraggio <i>ante operam</i> della componente atmosfera sulla base delle quale sarà verificata la validità delle valutazioni effettuate nell'ambito della Revisione 1 dello SAI. Qualora, infatti, le stesse risultassero verificate, si procederà con la valutazione del potenziale contributo alla riduzione dell'impatto atmosferico derivante all'elettrificazione di alcune banchine – tenuto conto degli insoddisfacenti risultati ottenuti con le simulazioni effettuate in questa sede – ed, eventualmente con la definizione di opportuna opera di compensazione (aree verdi); - Gli stabilimenti Linde Gas e Lucchini sono esterni al demanio marittimo ed all'ambito portuale, pertanto non si è proceduto con un aggiornamento dell'analisi che li comprenda; - L'Aggiornamento 2014 del Piano riconosce priorità agli interventi di natura infrastrutturale stradale e ferroviaria (nuova viabilità di connessione del Molo VIII e viabilità interna al Porto Vecchio); la Revisione 1 dello SAI ne valuta gli impatti ambientali; - L'Aggiornamento 2014 del Piano indirizza lo sviluppo portuale verso l'utilizzo, per i trasporti su gomma, della rete di collegamenti extra-urbana; - L'Aggiornamento 2014 del Piano promuove soluzioni volte a non gravare con traffico pesante le Rive cittadine, relativamente alle funzioni ammesse per il Porto Vecchio e per il Molo Bersaglieri; - L'Aggiornamento 2014 del Piano contiene la previsione della realizzazione di una pista ciclabile lungo le Rive; - L'Aggiornamento 2014 del Piano non contiene la previsione del Rigassificatore di Zaule; - La Componente Atmosfera della Revisione 1 dello SAI tiene conto delle emissioni della Lucchini in quanto i dati di partenza provengono dalle stazioni di rilevamento della qualità dell'aria dell'ARPA FVG; - Nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale della Revisione 1 dello SAI è stato approfondito il tema delle alternative di Piano; - Secondo l'Aggiornamento 2014 del Piano il nuovo Terminal Ro-Ro Noghère sarà accessibile da Nord (Comune di Trieste) e da Sud – in emergenza – (Comune di Muggia); - L'Aggiornamento 2014 del Piano comprende una politica di sviluppo del Porto fortemente indirizzata all'impiego del trasporto su ferro, alla luce della dotazione infrastrutturale del Porto e del contesto di riferimento; <p>L'Aggiornamento 2014 del Piano comprende la previsione di un asse viario di collegamento tra il Porto Vecchio ed il Porto Nuovo.</p>
	Quadro Strategico	
15	<p><i>Ai fini di puntualizzare gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PRP rispetto agli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale definiti da piani e programmi ambientali sovraordinati, si ritiene necessario, alla luce anche delle richieste effettuate in sede di scoping, che:</i></p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita come di seguito indicato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste sono stati riformulati gli obiettivi infrastrutturali generali e specifici ed introdotti gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Tali obiettivi sono esplicitati nella Relazione Generale e nella terza parte delle Norme Attuative "Disciplina di carattere ambientale". 2. Nell'ambito della Revisione del Quadro di Riferimento Strategico è stata svolta nuovamente l'analisi della coerenza tenendo conto del

<p>RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014</p>	<p><i>RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI</i></p>	<p><i>RISPOSTE</i></p>
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Il Piano si ponga obiettivi di sostenibilità ambientale, ovvero obiettivi espliciti circa modalità gestionali delle attività portuali e modalità d'uso, quantità e qualità delle risorse ambientali utilizzate, ecc. da inserire tra gli obiettivi generali e specifici del piano in oggetto, al fine di aumentare il livello di coerenza e la sostenibilità del piano stesso;</i> - <i>Nell' analisi di coerenza sia verificato che gli obiettivi del Piano prendono in considerazione le questioni ambientali rilevate come critiche nel Quadro ambientale (coerenza interna) e gli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale definiti dai piani e programmi sovra ed equordinati (coerenza esterna);</i> - <i>Sia altresì fornita una valutazione di come le strategie, le scelte gestionali ed i progetti (modalità progettuali e di esercizio) contribuiscono agli obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale valutati come prioritari per il territorio regionale. Qualora gli obiettivi del Piano risultino non coerenti o comportino impatti negativi, si invita ad evidenziare eventuali motivazioni, e le altre scelte strategiche e progettuali e le misure di mitigazione/compensazione.</i> <p><i>Tra le tematiche ambientali che si ritengono pertinenti al Piano si segnala:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Cambiamenti climatici: uso delle fonti energetiche non fossili, riduzione delle emissioni di gas climalteranti;</i> - <i>Aria ambiente: (aspetti particolarmente critici nell'area di competenza del Piano) contenimento delle fonti di immissione di inquinanti PM 10 e NO;</i> - <i>Acque marine costiere e Biodiversità: contenimento del degrado di habitat costieri e marini, controllo specie alloctone;</i> - <i>Consumo di suolo: riduzione del consumo mediante l'introduzione di meccanismi compensativi incentivanti ecc.;</i> - <i>Gestione dei rifiuti: riduzione della produzione dei rifiuti intervenendo sui cicli produttivi industriali,</i> 	<p>sistema di obiettivi infrastrutturali ed ambientali delineato.</p> <p>3. Nel Piano di Monitoraggio Integrato (PMI) VIA-VAS sono stati individuati gli obiettivi di sostenibilità ambientale, riferiti al contesto, ossia al territorio della Regione Friuli-Venezia Giulia. Tali obiettivi sono correlati ai potenziali impatti prodotti dall'attuazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano.</p> <p>4. Gli obiettivi di sostenibilità ambientale introdotti nell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste sono:</p> <p>OG.3 - Tutela dell'ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> OS.3.1 - Tutela dall'inquinamento acustico; OS.3.2 - Tutela della risorsa idrica; OS.3.3 – Tutela dell'ambiente marino; OS.3.4 – Tutela del suolo; OS.3.5 – Tutela del paesaggio e dei beni culturali; OS.3.6 - Tutela dell'aria e del cambiamento climatico; OS.3.7 – Gestione sostenibile dei rifiuti. <p>A ciascuno dei suddetti obiettivi corrispondono determinate azioni che, in sostanza, costituiscono i criteri da assumere nell'ambito della progettazione delle opere/trasformazioni previste dall'Aggiornamento 2014 del Piano.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<p>recupero/riutilizzo, bonifica;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inquinamento acustico: promozione della zonizzazione acustica e successivi interventi di risanamento - Patrimonio architettonico, storico e culturale legato al settore Porto Vecchio, paesaggio architettonico e urbano, inquinamento luminoso. <p>Si ritengono pertanto molti e importanti i settori in cui poter prevedere già da questo livello di pianificazione e progettazione nelle Norme di attuazione indicazioni urbanistiche, modalità gestionali ed azioni orientate a principi di sostenibilità e di tutela ambientale. Nel Quadro progettuale al capitolo 10 pag.288 sono illustrate le possibili opportunità per la realizzazione di tecnologie di risparmio energetico, in linea con le indicazioni soprafornite. Si ritiene che tali indicazioni generiche dovrebbero trovare un adeguato sviluppo nelle Norme attuative del Piano ad es. in relazione ai Criteri di progettazione;</p>	
16	<p>Per quanto riguarda i piani considerati nel QRS e nel QRP, si fa ancora riferimento a piani non vigenti o superati perché in fase di revisione (ad es. Piano territoriale regionale, Piano della viabilità, Piano energetico regionale (PER) del 2007). In particolare sulle tematiche relative a cambiamenti climatici ed energia si ritiene necessario che il Piano affronti il problema in relazione alle direttive europee e nazionali su riduzione dei gas climalteranti e aumento delle fonti rinnovabili. Si segnala anche il VII programma comunitario di Azione in materia di ambiente. In particolare va aggiornato il quadro pianificatorio regionale con riferimento al Piano del Governo del Territorio (PGT), approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 084/Pres del 16 aprile 2013. Inoltre con la pubblicazione sul BUR m dd. 4.01.2012 del DPGR n. 300 di approvazione definitiva del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica sono state abrogate le norme e le disposizioni nel settore della viabilità contenute nella variante al PURG, approvata con DPR n. 167 dd. 6.4.1989 (Piano della Viabilità). In relazione al settore rifiuti non si riscontra la verifica con i Programmi provinciali.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>La revisione del Quadro di Riferimento Strategico e del Quadro di Riferimento Programmatico ha riguardato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La verifica della coerenza interna, essendo stati rivisti gli obiettivi infrastrutturali, nell'Aggiornamento 2014 del Piano, ed introdotti gli obiettivi ambientali; - La verifica della coerenza esterna verticale, avendo rivolto l'attenzione anche ai seguenti strumenti di programmazione e pianificazione: il Piano Territoriale Regionale ed il Piano di Gestione del Territorio, il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani ed, infine, il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione Rifiuti Speciali non Pericolosi, Rifiuti Speciali Pericolosi, nonché Rifiuti Urbani Pericolosi a livello regionale; il Programma Provinciale di attuazione del suddetto Piano dei Rifiuti a livello provinciale. In questo contesto sono state analizzate anche le principali direttive europee e nazionali in tema di riduzione dei gas climalteranti ed aumento delle fonti rinnovabili di energia. - La verifica della coerenza esterna orizzontale, avendo rivolto l'attenzione, in particolare, ai seguenti strumenti: il nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste e la Variante urbanistica generale n. 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia.

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	Quadro Programmatico	
17	<p>Verificare e risolvere le questioni e i contrasti sollevati dai comuni in sede di intesa, come da parere del Consiglio Superiore dei LLPP n. 150/2009; verificare anche la coerenza del PRP rispetto agli obiettivi delle Direttive adottate per le nuove varianti generali dei comuni in fase di predisposizione, fortemente orientate a obiettivi di sostenibilità.</p>	<p>Tale richiesta di chiarimenti ed integrazioni è stata recepita.</p> <p>L'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ha ottenuto il parere di conformità urbanistica con il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste adottato con Deliberazione Consiliare n°15 del 16/04/2014 (Comune di Trieste, Servizio Pianificazione Urbana, nota prot. gen. 2014-0130255 dell'08/08/2014) che fa proprie le Intese 2009 e con la Variante Generale Urbanistica n° 31 del Piano Regolatore Generale Comunale di Muggia adottata con Deliberazione del Consiglio Comunale n° 33 del 30/06/2014 (Comune di Muggia, nota n° 0006663/A del 03/07/2014). In merito al parere di conformità urbanistica del Comune di Trieste la Scrivente dichiara il recepimento, nelle Norme Attuative dell'Aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste consegnato a Settembre, delle precisazioni indicate dal Servizio di Pianificazione Urbana nella suddetta nota.</p> <p>Le note citate sono allegate allo SAI.</p>
18	<p>La trattazione del Quadro programmatico dovrà essere integrata con le possibili interferenze tra le opere previste dal PRP e quelle già realizzate o previste di nuova realizzazione, derivanti da altri piani/progetti (es. esistente condotta a servizio del depuratore di Servola. Adiacente tubazione di troppo pieno e realizzazione del nuovo stadio di trattamento biologico; tubazione di troppo pieno del depuratore di Zaule; oleodotto SIOT esistente; piattaforma logistica in progetto).</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico la Scrivente ha trattato il tema delle interferenze tra le opere previste dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste e le seguenti opere esistenti o approvate sotto il profilo progettuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il Depuratore di Servola; - L'Oleodotto Transalpino SIOT; - La Piattaforma Logistica. <p>Il Depuratore di Zaule ricade nel territorio dell'EZIT e l'Autorità Portuale non ha evidenza di concessioni demaniali rilasciate per tubi di scarica nell'ambito portuale; non sono riscontrabili, dunque, interferenze con le opere di Piano previste.</p> <p>Per completezza della trattazione, inoltre, sono state valutate anche le interferenze con il Metanodotto Trieste-Grado-Villesse.</p>
	Quadro Progettuale	
19	<p>Specificare la correlazione tra le previsioni di sviluppo di traffico navale e le infrastrutture previste, sulla base di dati aggiornati di traffico navale, evidenziando in che modo le infrastrutture previste soddisfano le esigenze di sviluppo e la metodologia adottata per la stima delle previsioni. Aggiornare i dati relativi al traffico portuale al 2011/2012 e aggiornare le previsioni di traffico stimate secondo il documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" adottato dal Comitato Portuale nel Gennaio 2013, evidenziando come si modificano a seguito dell'aggiornamento.</p> <p>Giustificare adeguatamente le previsioni di sviluppo per le singole tipologie di merce, indicando quali sono i parametri oggetto di valutazione, quali le modalità di calcolo e soprattutto quali parametri determinano la scelta nel giustificare una crescita lineare, piuttosto che esponenziale, piuttosto che stabile.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale.</p> <p>Come concordato nell'ambito della riunione tenutasi presso il MATTM il giorno 27 febbraio 2013 lo studio dei traffici del PRP, Allegato, C, è stato aggiornato introducendo relativamente alla previsione del numero di tocche/anno quanto già riportato nel documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020".</p> <p>Per quanto concerne i dati di traffico dello stato attuale, posti a base del Piano, si è proceduto con l'aggiornamento degli stessi all'anno 2011.</p> <p>E' stata eseguita una revisione del Volume C sul traffico portuale allegato al PRP. L'aggiornamento dello Studio dei traffici del PRP ha comportato una modifica sostanziale da apportare al documento di Piano.</p> <p>Le previsioni di traffico marittimo, espresse in volumi di merce movimentata all'anno in corrispondenza di diversi scenari temporali sono state sviluppate, a partire dagli Studi Propedeutici al PRP, con l'ausilio di un modello di traffico plurimodale a scala europea. Le successive integrazioni del Piano hanno aggiornato il quadro previsionale in funzione dei trend effettivamente riscontrati per le cinque handling category considerate: Container, Ro Ro, General Cargo, Dry Bulk, Liquid Bulk. Al quadro previsionale fanno riscontro quindi gli Obiettivi di Piano, formulati e approvati dall'Autorità Portuale con il coinvolgimento dei maggiori portatori di interesse presenti nel porto, enti pubblici e soggetti privati.</p> <p>I contenuti del Quadro Progettuale sono stati aggiornati per soddisfare le integrazioni richieste.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
20	<p>Alla luce dell'attuale sfruttamento medio degli accosti (38-40%), indicare a quale capacità ricettiva si perverrebbe con la semplice ottimizzazione degli accosti esistenti, indicando quali azioni si intende intraprendere per aumentarne la ricettività, posto che già al momento risultano sotto utilizzati in carenza di domanda, correlando le previsioni di sviluppo del traffico portuale con la capacità ricettiva delle infrastrutture previste nel Piano che sembrerebbe superiore rispetto alle previsioni.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale.</p> <p>Si sottolinea tuttavia che incrementi di efficienza e margini di capacità nella situazione attuale dipendono strettamente dall'organizzazione e dalla gestione del terminal, dalla tipologia e impiego dell'equipment per le attività terminalistiche - in primis carico e scarico navi-, dal Piano Industriale dei concessionari. Più o meno recenti dispositivi di tipo ITS, primo fra tutti il cosiddetto "single window", garantirebbero un indubbio recupero di efficienza.</p> <p>La semplice ottimizzazione degli accosti è dunque questione tutt'altro che semplice, ed esula dalla redazione di uno strumento di pianificazione a lungo termine quale il PRP.</p> <p>Inoltre coefficienti di occupazione degli accosti dell'ordine del 40% (soprattutto se stimati includendo la disponibilità del turno notturno) NON garantiscono automaticamente margini effettivi di capacità, che vanno altresì stimati valutando stocasticamente gli arrivi delle navi (funzioni di Poisson – Erlang), e attentamente differenziati per tipologia di handling. Ad esempio navi portacontainer di ultima generazione sono contraddistinte da controscallie – e da volatilità - tali da rendere estremamente rischioso l'innalzamento del tasso di occupazione, pena la probabile perdita del traffico, considerando l'alta competitività – e l'alta disponibilità di alternative – che caratterizza il cluster portuale dell'alto Adriatico.</p>
21	<p>Fornire adeguato cronoprogramma di realizzazione delle opere, indicando le soluzioni gestionali reali, e non quelle ottimistiche, indicando quali lavorazioni potranno essere eseguite contemporaneamente e qual è il termine per il completamento dello scenario di breve periodo e di lungo periodo raffrontandolo con le previsioni di sviluppo del traffico navale per tale data. Tale cronoprogramma dovrà rendere coerenti i tempi di realizzazione delle singole infrastrutture con gli scenari di domanda indicati dalle previsioni di sviluppo dimostrando come la realizzazione delle opere venga a supporto della crescita dei traffici portuali. Dovranno, quindi, essere aggiornate le previsioni di Piano a livello temporale. Gli sviluppi di traffico sono previsti al 2020 mentre gli scenari di breve periodo e di lungo periodo non sembrano essere coerenti con la data del 2020. Rendere coerenti le tempistiche di previsione di sviluppo con tali scenari e con i tempi di realizzazione delle opere.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>I progetti di approfondimento delle opere previste dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, infatti, comprendono il cronoprogramma delle opere.</p> <p>La Revisione 1 dello Studio Specialistico Volume C "Il traffico portuale" allegato all'Aggiornamento 2014 del Piano stima la crescita della domanda di traffico relativa al Porto di Trieste nel lungo e nel breve periodo cui è riferita la previsione delle opere di Piano.</p>
22	<p>Approfondire l'analisi di alternative pianificatorie e progettuali richieste in fase di Scoping.</p> <p>Nel Quadro Progettuale sono sviluppate 3 alternative di Piano per la sola funzione commerciale "allo scopo di individuare la conformazione ottimale dal punto di vista tecnico- operativo".</p> <p>Il Quadro ambientale specifica che "Tali alternative rappresentavano esclusivamente strumenti di lavoro utilizzati per</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale.</p> <p>L'iter del PRP di Trieste è stato molto complesso e si è protratto per un lungo periodo di tempo. La configurazione di Piano, così come si ricava dagli elaborati finali, trova solido fondamento negli Studi Preparatori. L'attività di studio delle alternative ha contemplato numerose opzioni per ognuna delle prevalenti handling category dello scalo multipurpose triestino. Le alternative sono state valutate con il supporto tecnico di un team poli professionale, prendendo in considerazione aspetti diversificati (marittimi, logistici, urbanistici, ambientali etc.), mediante l'elaborazione di una matrice multicriteria, sottoposta al vaglio dell'Autorità Portuale e dei maggiori stake holders, in un periodo di</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<p><i>facilitare le discussioni con i portatori di interesse e giungere alla soluzione finale e come tali non sono mai state sviluppate ad un livello di dettaglio paragonabile a quello del Piano stesso e conseguentemente non vengono più considerate nell'ambito del presente documento" (pag. 30 Quadro ambientale). Si evidenzia che l'alternativa di Piano adottata come soluzione finale non coincide con nessuna delle 3 alternative descritte e di conseguenza non viene motivata la sua scelta. Si invita inoltre a dare evidenza del confronto finalizzato alla loro valutazione con i portatori di interesse come dichiarato a pag. 93 Q progettuale). Alla luce del voto n. 150 di data 21 maggio 2010 del CSLLPP in cui si esprimeva che "In definitiva, pertanto l'Assemblea è dell'avviso che, nell'ambito della procedura di VAS per quanto concerne le previsioni del PRP, nonché nella successiva fase di progettazione preliminare dei moli, debba essere effettuato un confronto comparato tra ipotesi progettuali alternative sotto il profilo dimensionale, tipologico, costruttivo, logistico, funzionale, gestionale ed economico-finanziario" e alla luce del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale- VIA e VAS n. 897 di data 23 marzo 2012 in cui si richiedeva che "Si rileva che la normativa ambientale non può essere derogata da un'intesa tra il Proponente e la Regione, ma solo da una espressa previsione di legge (art. 3-bis, comma 3). Pertanto, il SAI deve contenere la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste", dare evidenza delle alternative progettuali, compresa l'alternativa "zero", con la sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate, una descrizione di come è stata fatta la valutazione, nonché eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste, sotto il profilo dimensionale, ambientale, tipologico, costruttivo, logistico, funzionale, gestionale ed economico-finanziario.</i></p>	<p>circa un anno. Lo studio delle alternative presentato nello SAI è stato integrato riportando parte degli studi a tal proposito effettuati nell'ambito delle attività propedeutiche alla stesura del Piano. L'approfondimento dell'analisi delle alternative pianificatorie e progettuali, non essendo sufficiente quanto contenuto nel PRP, ha consistito in una modifica sostanziale da apportare al documento di Piano (si veda lo Studio delle Alternative allegato al Quadro di Riferimento Progettuale della Revisione 1 dello SAI).</p>
23	<p><i>Per ognuna delle opere previste, siano esse di grande infrastrutturazione o siano opere funzionalmente connesse quali la rete viaria e ferroviaria in progetto, presentare dei progetti rispondenti a quanto disposto da normativa e idonei a consentire la</i></p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. In linea con quanto scritto in relazione alla richiesta di integrazioni n.1 di cui al presente documento, a completamento dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste e dello SAI, la Scrivente ha proceduto con la stesura dei progetti delle opere a mare o "opere di grande infrastrutturazione" ai sensi dell'art. 5, comma 8 e 9, della L. 84/94 e più precisamente:</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<p>valutazione degli impatti delle opere su tutte le componenti ambientali. Tali progetti dovranno essere funzionalmente collegati alla dimostrata necessità delle opere, richiesta al punto precedente, e dovranno essere caratterizzati da tavole grafiche di dettaglio adeguato alla definizione univoca delle opere, nella loro forma e dimensione, dai criteri realizzativi, dai materiali utilizzati, dall'individuazione delle tempistiche e modalità di cantiere e dalle soluzioni progettuali mirate alla mitigazione degli impatti arrecati dalla fase di cantiere e in fase di esercizio. In particolare dovranno essere presentati i progetti definitivi di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opere di grande infrastrutturazione e relative opere connesse; - rete viaria di progetto, risolvendo la potenziale contrastanza legata alla viabilità prevista con le attività attualmente in corso, e di probabile mantenimento nel futuro, nella zona di Servola, sviluppando e potenziando ulteriormente l'intermodalità e la competitività del trasporto su ferro alla luce del potenziale superamento dei limiti di capacità della rete viaria nello scenario di Piano, con particolare riferimento alla Grande Viabilità Triestina; - opere idrauliche relative allo sbocco a mare del Torrente Rosandra, il quale sfocia esattamente in corrispondenza dell'inizio della nuova banchinatura del terminal Ro- Ro Noghère, dando evidenza dell'immutato regime idraulico rispetto all'attuale 	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento Molo Bersaglieri; - Unione Moli V e VI; - Ampliamento Molo VII; - Realizzazione della Piattaforma a Nord del Molo VII; - Realizzazione del nuovo Molo VIII; - Banchinamento delle sponde del Canale Industriale; - Realizzazione del Terminal Ro-Ro Noghère. <p>L'attività di progettazione ha riguardato anche la progettazione delle infrastrutture stradali (rete viaria di progetto), non appartenenti alla categoria delle "opere di grande infrastrutturazione", ma delle quali costituiscono un necessario completamento/integrazione. Senza i collegamenti stradali, infatti, le opere marittime non sono in grado di svolgere il loro ruolo funzionale.</p> <p>Gli elaborati progettuali redatti sono caratterizzati da un livello di approfondimento tale da consentire la valutazione dei potenziali impatti sull'ambiente connessi alla realizzazione e all'esercizio delle opere citate. Essi, pertanto, definiscono in maniera univoca le opere, nella loro forma e dimensione, forniscono precise indicazioni circa i criteri realizzativi, i materiali da utilizzare, la definizione delle tempistiche e delle modalità di cantiere. Le soluzioni progettuali mirate alla mitigazione degli impatti arrecati dalla fase di cantiere e in fase di esercizio sono invece riportate nel Quadro di Riferimento Ambientale dello SAI, con riferimento a ciascuna componente ambientale valutata ed impattata.</p>
24	<p>Risolvere il contrasto tra Piano Regolatore Portuale oggetto della presente procedura con la concessione pluriennale rilasciata dall'Autorità Portuale di Trieste alla TESECO S.pA per la realizzazione di un terminal Ro - Ro in misura prevalente e multipurpose, alla luce del fatto che al di sotto del terminal Ro- Ro in zona Noghère, il Piano prevede la realizzazione di una cassa di colmata per il conferimento di 1'000'000 m³ (cfr tav. a - elaborati grafici) derivanti dai dragaggi previsti dalle azioni di Piano.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale, infatti, è stata effettuata la valutazione della capacità delle casse di colmata disponibili nel Porto di Trieste secondo quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente, e relative varianti, e secondo quanto previsto dall'Aggiornamento 2014 del Piano stesso. Per quanto riguarda il nuovo Terminal Ro-Ro di Noghère la Scrivente sottolinea che la cassa di colmata è relativa unicamente alla seconda fase realizzativa dell'opera (ulteriore ampliamento) – Cassa di colmata "E" - previsto dall'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste consistente in 1.369.600,00 m³ e non, dunque, alla prima fase realizzativa già approvata come variante al Piano Regolatore Portuale vigente.</p>
25	<p>Al di fuori delle ipotesi disciplinate dall'articolo 109 del D. Lgs. 152/2006, e successive modificazioni, occorre presentare, ai fini della relativa autorizzazione, il Piano di utilizzo delle terre, ai sensi del DM n. 161/2012, relativamente alle operazioni di movimentazione delle terre per la realizzazione di tutte le opere a terra previste dal PRP.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Le modalità di gestione dei terreni di scavo finalizzate al corretto invio a discarica o al riutilizzo sono descritte nel dettaglio nella relazione del Piano di Utilizzo, che accompagna il progetto di collegamento stradale del Molo VIII nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore Portuale.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
26	<p>Alla luce del voto n. 150 del 21/05/2010 del CSLPP in cui si esprimeva che "Si ribadisce la necessità di prevedere già in fase di pianificazione portuale (per quanto consentito dal livello di definizione di un piano), oltre che in fase di progettazione delle relative opere infrastrutturali, adeguati interventi di mitigazione e compensazione ambientale ed idonei sistemi e procedure di monitoraggio ambientale" fornire specifica ed esaustiva indicazione di quali sono gli interventi mirati all'ottemperanza di tale prescrizione, in relazione alle mitigazioni e compensazioni ambientali proposte.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale la Scrivente ha riportato le mitigazioni e compensazioni individuate in seguito alla Valutazione dell'Impatto Ambientale derivato dall'attuazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, come di seguito rappresentato.</p> <p><i>Fase di cantiere</i> Atmosfera – Contenimento velocità di transito dei mezzi, pavimentazione piste di cantiere, bagnatura piste di cantiere, bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli automezzi, protezione dei cumuli di inerti dal vento mediante barriere fisiche (reti antipolvere, new jersey e pannelli), cannoni per sparare acqua nebulizzata e postazioni mobili per il lavaggio delle ruote degli automezzi. Rumore – Utilizzo da parte dei mezzi del percorso più lontano dall'abitato, dislocazione delle macchine rumorose lontano dalle abitazioni, installazione di pannelli fonoassorbenti nel caso di vicinanza agli edifici inferiore a 100 m. Acque marine-costiere – Installazione di barriere antitorbidità e organizzazione delle attività di dragaggio in modo da non interferire con la stagione balneare.</p> <p><i>Fase di esercizio</i> Rumore – Realizzazione di una barriera fonoassorbente nel tratto urbano della linea ferroviaria dallo Scalo Campo Marzio a Villa Opicina Paesaggio – Predisposizione di barriere a verde in alcune aree di confine tra l'area di competenza dell'Autorità Portuale e del Comune di Trieste Vegetazione, flora, fauna ed ecosistema acquatico – acque di zavorra, introduzione specie alloctone: messa a punto di piani di trattamento ed inertizzazione delle acque; effettuare quanto più possibile lavorazioni a terra laddove presente la Cymodocea nodosa, individuare corridoi di accesso a mare dove non presenti le praterie. Utilizzo di sistemi di contenimento delle torbide e di benne del tipo Ecograb, utilizzo di spilli per l'ancoraggio dei pontoni. Per la problematica della collisione con i cetacei, le misure consistono nella definizione di rotte preferenziali per l'avvicinamento al Porto, nella riduzione della velocità, nella presenza di osservatori esperti a bordo delle navi nei tratti di maggior rischio ed infine nell'implementazione del dispositivo REPCET.</p> <p><i>Monitoraggio ambientale</i> Nell'ambito della Revisione 1 dello SAI è stato predisposto il Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI) che delinea, a livello preliminare, l'attività di monitoraggio da svolgere successivamente all'approvazione dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, articolata in monitoraggio del contesto ambientale e monitoraggio di Piano. Il monitoraggio del contesto ambientale riguarda le seguenti componenti ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atmosfera; - Ambiente idrico-Acque sotterranee; - Ambiente idrico-Acque marine-costiere; - Ambiente terrestre-Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi; - Ambiente marino-costiero-Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi; - Rumore.
27	<p>Quadro Ambientale Per tutte le componenti ambientali devono essere considerati anche</p>	<p>A tal proposito la Scrivente sottolinea che il contributo della realizzazione del Porto Vecchio era già stato considerato nell'ambito della</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	gli effetti della realizzazione delle opere del Porto Vecchio che ha già ricevuto un giudizio di compatibilità ambientale.	valutazione degli impatti eseguita nella Revisione 0 del Quadro di Riferimento Ambientale dello SAI; la Revisione 1 dello SAI, rispetto a tale tema, è rimasta invariata.
28	<p>In relazione al Metodo di valutazione degli impatti si segnala che in considerazione delle caratteristiche territoriali e localizzative del Porto di Trieste e del relativo territorio comunale le classi di giudizio relative alla estensione dell'impatto come descritte a pag. 43 del Quadro di riferimento ambientale non risultano propriamente adeguate. Infatti già la classe E2 - comunale (5 Km² - 100 Km²) risulta verso il limite superiore sovracomunale o addirittura transfrontaliera.</p> <p>La situazione è diversa a seconda che si considerino gli impatti sul territorio o sull'ambiente marino</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale la Scrivente ha aggiornato il metodo di valutazione degli impatti adottato (Riferimento: Capitolo 2.4 del Quadro Ambientale - Volume I).</p>
	Atmosfera	
29	<p>Confrontare lo stato della qualità dell'aria nella zona di Trieste riportato nel SAI con lo stato della qualità dell'aria riportato nella relazione annuale redatta da Arpa FVG; in considerazione della necessità di rielaborare le modellazioni sulla base dei nuovi dati di traffico, valutare anche la necessità di calibrare il modello AERMOD utilizzando i valori desumibili dalla stazione di qualità dell'aria di via Tor Bandena a Trieste o i valori di fondo forniti per tutti i principali inquinanti da Arpa FVG (richiedendoli all'indirizzo di posta elettronica: cmla@arpa.fvg.it), in quanto, secondo quanto evidenziato dalla Regione, la stazione di monitoraggio di Piazza Libertà a Trieste non risulta rappresentativa dell'effettiva qualità dell'aria sulla città di Trieste e la stazione di monitoraggio posta in via Carpineto (di tipo suburbano-industriale), ha avuto dei problemi di rappresentatività della qualità dell'aria per gli ossidi di azoto nell'anno 2012.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera.</p> <p>Lo stato ante operam della qualità dell'aria è stato confrontato con l'ultimo stato dell'aria riportato nella relazione annuale redatta da ARPA FVG ed è stato trovato coerente. Il modello AERMOD è stato tarato sui valori della centralina di via Tor Bandena come richiesto e il confronto con questa centralina e quella di Muggia, menzionata nella relazione ARPA FVG e particolarmente rappresentativa per le dinamiche emerse nelle simulazioni, ha dato riscontri positivi. Una sintesi di questo lavoro è riportata nel paragrafo del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera.</p>
30	<p>In relazione alle emissioni stradali, fornire opportune specificazioni in relazione alle emissioni stimate, in modo da renderle confrontabili con l'inventario delle emissioni INEMAR, precisando se i flussi di traffico stimati si riferiscono agli effettivi flussi medi orari o ai flussi di picco ed effettuando una stima delle emissioni complessive annue associate agli archi stradali in questione. Dare evidenza del calcolo/elaborazione che soggiace all'ipotesi di completo assorbimento dell'aumento delle emissioni</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera.</p> <p>Nel paragrafo dedicato alla definizione delle emissioni stradali è stato illustrato, nel dettaglio, ogni passaggio del lavoro svolto in modo che lo stesso possa essere interamente ripercorso dal lettore. Sono state omesse, per dimensioni e difficoltà di rappresentazione, unicamente le tabelle di disaggregazione dell'ACI ed i relativi calcoli per arrivare alle percentuali per ogni tipo di veicolo, per ogni carburante, per ogni classe di emissioni. Le stesse, tuttavia, sono accessibili in quanto pubblicate come autoritratto dell'ACI.</p> <p>In particolare sono stati aggiunti gli andamenti previsionali stimati sulla base dei dati disponibili degli ultimi anni e le tabelle con le nuove previsioni che sono state ricalcolate, rispetto alla versione precedente, sulla base dei dati più aggiornati.</p> <p>Sono state riportate le tabelle con i calcoli aggiornati secondo l'ultima valutazione dei traffici ed è stato specificato che si tratta di flussi di</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	generato dall'incremento del 40% del traffico veicolare mediante il rinnovo del parco auto, in quanto la stessa viene semplicemente descritta come "ottenuta a partire dai trend ricostruiti per lo stato attuale" (pag. 140 QRA).	picco. E' stato riportato infatti il profilo giornaliero medio applicato per la modulazione delle sorgenti stradali. Sulla base dell'andamento medio del suddetto profilo sono state calcolate le emissioni annuali e comparate con quelle dell'inventario INEMAR 2010. Le emissioni dello stato attuale sono state tarate (per eccesso) sulla base di quanto riportato nell'inventario ed è stata inserita una tabella riepilogativa di confronto delle emissioni totali tra l'inventario INEMAR e i tre scenari di esercizio stimati.
31	Nel SAI le emissioni associate alla movimentazione e stazionamento delle navi all'interno del Porto di Trieste paiono molto inferiori alle medesime stimate nell'inventario delle emissioni in atmosfera redatto da Arpa FVG (INEMAR) per conto della Regione Friuli Venezia Giulia. Queste ultime sono coerenti con le emissioni stimate, negli stessi anni, dall'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera redatto da ISPRA per conto del MATTM e dal sistema di scenari GAINS, predisposto da ENEA e ISPRA per conto del MATTM, e che la metodica adottata per effettuare la stima delle emissioni in atmosfera è la stessa (Trozzi e Vaccaro) per tutti e quattro i lavori citati. Ciò considerato, si ritiene che la documentazione presentata debba essere integrata con l'indicazione dei fattori di emissione per i principali inquinanti (NOx, SO2, PM) associati alle diverse tipologie di navi congiuntamente al periodo di stazionamento e movimentazione, eventualmente medio, e con ogni altra informazione che consenta di rielaborare le stime fatte dal Proponente nel riprodurre il calcolo delle emissioni complessive annue associate al Porto di Trieste, sia ante che post operam, al fine di individuare l'origine delle discrepanze osservate rispetto all'inventario INEMAR riportato nel SAI	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera. Dovendo aggiornare tutte le sorgenti emissive stante la revisione dello studio del traffico portuale effettuata nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste si è proceduto con un calcolo ex-novo basato sulla medesima metodologia condivisa con ARPA (Trozzi e Vaccaro). La nuova stima è stata calibrata sulla base dei dati dell'inventario INEMAR in modo da essere certi di poter utilizzare una baseline condivisa per le simulazione. A conclusione del paragrafo relativo agli scenari di progetto a lungo termine è stata riportata una tabella comparativa tra le emissioni dell'inventario e quelle di tutti gli scenari simulati.
32	Il modello utilizzato nelle simulazioni numeriche riportate nel SAI è puramente dispersivo. Considerato che una parte rilevante del materiale particolato è di origine secondaria, si forma cioè a seguito delle reazioni chimiche che avvengono tra i diversi inquinanti rilasciati in atmosfera (e.g., nitrati, solfati e ossidi di azoto) risulta necessario che il Proponente fornisca una stima degli impatti delle attività portuali (ante operam e post operam) sia in termini di particolato primario che secondario. Inoltre, al fine di isolare il contributo delle emissioni attribuibili alla sola componente portuale si evidenzia la necessità di elaborare, per ciascun parametro inquinante considerato (NOx, SO2 e PM10), degli ulteriori scenari mediante modellistica	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera. In relazione alla prima parte della richiesta va sottolineato, tuttavia, che la frazione di polveri secondarie è preponderante sul totale delle polveri presenti in atmosfera, con percentuali indicativamente tra il 60% e l'80% a seconda del contesto territoriale ma che esistono notevoli difficoltà nella simulazione a scala locale dei processi di formazione di tale frazione più fine. Infatti i fenomeni di trasporto sulle polveri hanno un effetto molto maggiore che sugli ossidi di azoto, considerabili invece come "inquinante locale". A seconda del processo di formazione, le particelle che compongono le polveri secondarie possono variare sia in termini dimensionali sia di composizione chimica. A questo va aggiunto che il livello di dettaglio di informazione sulle specie chimiche emesse per applicare adeguatamente modelli chimici di formazione secondaria va oltre quello normalmente disponibile. Pertanto l'applicazione di modelli fotochimici avanzati (ad es. CAMx) risulterebbe inadeguata per risoluzione spaziale e per incertezza delle informazioni in ingresso al modello. Incertezze che si aggiungono a quelle intrinseche di questo tipo di modelli. Dall'altro canto l'applicazione di modelli secondari estremamente semplificati (ad es. il modulo interno a CALPUFF per part. secondario) non aumenterebbero in modo significativo l'accuratezza delle stime, soprattutto in ambito regulatory rispetto all'assunzione di una frazione fissa di PM2,5/PM2,5 secondo un

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<p>diffusionale (nelle varie fasi ante operam, in opera e post operam per i due scenari di Breve Periodo e Lungo Periodo) delle emissioni causate solamente dalle sorgenti attinenti alle attività portuali. Tali integrazioni si rendono necessarie per stimare, in termini percentuali, il contributo all'inquinamento atmosferico nell'area triestina derivante dal settore navale e dalle altre sorgenti riconducibili all'ambito del PRP in esame, al netto delle sorgenti esterne, quali il traffico veicolare locale.</p>	<p>criterio conservativo.</p> <p>Si ritiene pertanto che l'applicazione di modelli fotochimici secondari e modelli meteorologici avanzati che valutino un dominio 3D dei parametri di dinamica atmosferica sia più opportuno per risultati e risorse impegnate ad uno specifico programma di ricerca.</p> <p>Nel presente studio, la stima degli impatti delle attività portuali (ante operam e post operam) a livello di particolato secondario è stata effettuata valutando la concentrazione di PM 2,5 con la metodica esposta nel paragrafo 1.2.2.</p> <p>Inoltre sono stati isolati i contributi delle sorgenti portuali e riportati come mappe di isoconcentrazione (tutte le mappe prodotte si trovano nell'allegato grafico)</p> <p>Gli indicatori concordati rimangono l'NO₂, PM₁₀ e SO₂ a cui si aggiunge il PM_{2,5}.</p>
33	<p>Considerato che la valutazione della significatività dell'impatto stesso viene determinata in base all'intensità dell'impatto stesso considerata come variazione dello stato rispetto all'ante operam, si ritiene opportuno che vengano elaborate le mappe degli impatti calcolati come differenza tra lo stato stimato negli scenari post operam e lo stato stimato nell'ante operam, con una risoluzione tale da evidenziare l'estensione delle aree di maggior impatto ed individuare l'eventuale popolazione esposta.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera.</p> <p>Sono state prodotte mappe di isoconcentrazione che restituiscono la differenza tra gli scenari ante operam e quelli post operam per il breve e per il lungo termine per tutti gli inquinanti considerati. Tutte le mappe sono raccolte nell'allegato grafico e le più significative sono state commentate nei paragrafi dedicati.</p>
34	<p>Analizzare comunque gli impatti di uno scenario di picco del traffico navale e del traffico stradale per le fasi ante operam e post operam.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera.</p> <p>Già nella Revisione 0 dello SAI erano stati considerati gli scenari di picco, sia per il traffico navale che per quello stradale. Infatti in entrambi i casi i massimi flussi stimati sono stati considerati costanti senza tener conto di nessun tipo di periodicità (al di fuori di quella giornaliera per il traffico stradale).</p>
35	<p>Ai fini dell'analisi degli impatti durante le attività di cantiere occorre individuare uno scenario di picco della realizzazione delle opere che possano essere effettivamente realizzate contemporaneamente, descrivere i macchinari utilizzati e le relative emissioni ed effettuare le simulazioni modellistiche per tutti gli inquinanti atmosferici per l'area di cantiere e per il traffico indotto; riconsiderare e documentare pertanto il numero dei mezzi navali utilizzati per tale scenario durante le attività di cantiere, che nel SAI è stato stimato come equivalente ad una nave da carico (rinfuse solide) alla settimana.</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera.</p> <p>La valutazione delle emissioni dei cantieri è stata calcolata ex-novo sulla scorta dei maggiori dettagli progettuali sviluppati. I mezzi coinvolti in ciascun cantiere sono stati riportati in una chiara tabella comparativa con quantità, tipologia e modalità operativa.</p> <p>Come per gli scenari di esercizio, anche per il cantiere sono stati considerati possibili scenari di picco considerando i cantieri attivi 365 giorni l'anno, tutti i cantieri attivi contemporaneamente, tutti i mezzi attivi nel cantiere contemporaneamente.</p>
36	<p>Per tutti gli scenari elaborati, ante operam, durante le attività di cantiere, scenario di picco e post operam, occorre evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali ricettori e la quantificazione dei</p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera.</p> <p>Sono stati individuati 30 recettori sensibili distribuiti su tutto il territorio interessato, scelti sulla base della massima rappresentatività spaziale.</p> <p>Sono state riportate 12 tabelle comparative di tutti gli scenari di esercizio e di cantiere, con i relativi limiti di legge, per ciascun inquinante e la relativa media temporale di riferimento. Sulla base di questi valori numerici sono stati effettuati i calcoli per la valutazione degli impatti.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<i>superamenti emersi, indicando in una Tabella i risultati principali e i superamenti e il periodo di mediazione rispetto ai limiti normativi.</i>	
37	<i>Chiarire se e come nelle simulazioni con il modello AERMOD è stato considerato anche il vento dal Nord-Ovest.</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera. E' stata condotta un'analisi meteorologica ampiamente documentata relativamente alla serie storica di dati annuali, che fosse rappresentativa del sito. Tutte le simulazioni sono state effettuate su questa base meteorologica e quindi hanno tenuto conto di tutti i venti osservati durante l'arco annuale, compreso quello da Nord-Ovest.
38	<i>La documentazione presentata deve essere integrata con una stima separata dei costi e dei benefici derivanti dall'elettrificazione dei moli, indicata dal Piano in oggetto, insieme ad altre tecniche di mitigazione degli impatti associati alle emissioni delle navi attraccate, come tecnologia da valutarsi nel possibile sviluppo futuro, in particolare nello scenario di lungo periodo, facendo riferimento allo studio condotto da Teche Consulting per conto del MATTM, al quale è possibile far richiesta di consultazione.</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Atmosfera. E' stato valutato preliminarmente l'effetto, in termini di riduzione delle emissioni, della possibile elettrificazione di alcune banchine, quelle prossime alla città, nello scenario di lungo termine. L'esito delle simulazioni è stato sorprendentemente negativo. Pertanto si è deciso di rimandare ad una verifica sul campo, attraverso una "importante" campagna di monitoraggio <i>ante operam</i> , finalizzata alla verifica delle dinamiche previste dal modello. In questa maniera si evita di "scartare" a priori una soluzione giudicata dal Proponente compatibile con l'operatività portuale.
	Ambiente idrico- Acque marino costiere	
39	<i>Considerare, in sede di valutazione degli impatti che nell'area di Punta Sottile, che è stato individuato nell'Atlante dei geositi del Friuli Venezia Giulia (2009) un geosito di interesse nazionale "Piattaforma sommersa di Punta Sottile" con caratteristiche morfologiche e paesaggistiche subacquee uniche nell'Adriatico.</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale - Volume I -, nel "Paragrafo 3.3.3.- Altre aree di pregio ambientale", è fornita la descrizione del geosito Piattaforma sommersa di Punta Sottile. L'area del geosito è stata considerata come sensibile nella valutazione degli impatti per le diverse matrici considerate. In particolare, nelle analisi riguardanti gli effetti dovuti alla dispersione dei sedimenti messi in sospensione dalle attività di dragaggio, oltre alle mappe con la distribuzione della concentrazione dei sedimenti in sospensione, è stato predisposto uno specifico punto di controllo dove è stato simulato l'andamento temporale (Paragrafo 7.3. Analisi degli impatti in fase di cantiere – Acque marine-costiere, Volume II del Quadro di Riferimento Ambientale). Dalle analisi effettuate, si può desumere che la significatività degli effetti indotti dalla realizzazione delle azioni di Piano che prevedono movimentazione di materiale dai fondali sulle area può essere considerata trascurabile (concentrazioni sempre inferiori a 0,5 □g/l), poiché il materiale messo in sospensione sedimenta in tempi rapidi nelle vicinanze della zona di rilasciare non è in grado di raggiungere o comunque di influenzare l'area.
40	<i>Fornire un raffronto attraverso simulazioni della modifica della linea di costa per il futuro con e senza progetto.</i>	L'evoluzione storica della linea di costa del Porto di Trieste è analizzata nel Paragrafo 5.1.3 del Quadro di Riferimento Ambientale Volume I. A tale proposito la Scrivente sottolinea che lungo l'arco costiero sono insediati i complessi urbani di Trieste e Muggia con le rispettive aree industriali e portuali, e spesso la linea di costa e le zone retrostanti hanno subito pesanti interventi antropici che ne hanno modificato la morfologia. Dal punto di vista morfologico, il tratto di litorale compreso tra gli abitati di Muggia e Duino è caratterizzato da coste alte e rocciose; le spiagge presenti, sono riconducibili a terreni di abrasione di rocce affioranti. La costa, laddove non antropizzata, presenta una natura prevalentemente rocciosa con l'isobata -10 m s.l.m.m. posta a soli 150-200 m dalla linea di riva. Per valutare l'eventualità dell'instaurarsi di fenomeni erosivi delle coste o dei fondali sono stati analizzati i risultati delle simulazioni idrodinamiche con riferimento ad aumenti localizzati della velocità della corrente rispetto ai valori presenti nella situazione attuale. In termini generali è stato possibile verificare che le variazioni di velocità dovute alla presenza delle opere di Piano sono molto modeste e nell'ordine di qualche cm/s. Data la natura del materiale formante le spiagge e la forte antropizzazione del litorale, queste variazioni modeste

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
41	<p><i>Integrare la documentazione con:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - una scheda del modello idrodinamico DELF3D utilizzato per le simulazioni delle acque marino-costiere, in cui vengano descritti sinteticamente i moduli utilizzati per le diverse simulazioni di idrodinamica, ricambio idrico, ossigeno disciolto, solidi sospesi; - un'argomentazione relativa alla scelta della durata di sole 24 ore per la realizzazione degli scenari di tutte le simulazioni; - le specifiche del modello/modulo i cui parametri sono riportati nel capitolo relativo alla torbidità (pag. 327 QRA). - chiarimento sull'impatto derivante dalle modifiche della linea di costa per le nuove infrastrutture sul tempo di ricambio classificato positivo (pag.346 QRA); - indicazione delle conoscenze scientifiche alla base delle quali le variazioni del tempo di ricambio del 5% sono valutate non significative nella Baia di Muggia; - valutazione della qualità dello stato chimico fisico ed ecologico delle acque marine all'interno della Baia di Muggia. 	<p>fanno escludere l'instaurarsi di fenomeni erosivi delle coste o dei fondali.</p> <p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita come di seguito indicato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Una descrizione sintetica della suite di modelli Delft3D e dei vari moduli utilizzati per le simulazioni delle acque marino-costiere è presentata nell'Allegato 2 (Modello DELFT3D) al Quadro di Riferimento Ambientale. Una descrizione completa dei moduli, processi e formulazioni utilizzate sono disponibili all'indirizzo: http://oss.deltares.nl/web/delft3d/manuals. 2. Tutte le simulazioni idrodinamiche hanno avuto una durata di 5 giorni (10 cicli di marea), in modo tale da consentire il corretto avviamento del sistema. Le diverse condizioni di vento considerate sono state applicate uniformemente su tutto il dominio di calcolo per la durata di 24 h, nell'ultimo giorno di simulazione. I risultati idrodinamici presentati si riferiscono sempre all'ultimo ciclo di marea (sistema in condizioni di ciclo-stazionarietà). Per ogni scenario idrodinamico considerato, inoltre, nel corso dell'ultimo ciclo di marea, sono stati registrati tutti i parametri idrodinamici calcolati per il successivo utilizzo con i diversi moduli per le analisi di qualità delle acque. Durante queste simulazioni il ciclo viene ripetuto più volte per assicurare che il processo si sviluppi completamente. Le simulazioni effettuate per il calcolo del tempo di ricambio e dei parametri di qualità delle acque hanno avuto una durata di 3 settimane. 3. Una descrizione sintetica del modello Delft3D-SED è presentata sempre nell'Allegato 2 (Modello DELFT3D) al Quadro di Riferimento Ambientale. Una descrizione completa dei processi, parametri e formulazioni utilizzate sono disponibili all'indirizzo: http://oss.deltares.nl/web/delft3d/manuals. 4. Il tempo di ricambio delle acque è una grandezza caratteristica del bacino ed è variabile in funzione del punto considerato. Dalle analisi con il modello idrodinamico e dispersivo risulta che il tempo di ricambio nella configurazione con tutti gli interventi realizzati come da PRP, tende a diminuire. In questa configurazione, infatti, le modifiche del bacino dovute alla realizzazione delle nuove banchine e dei nuovi moli, determinano una riduzione complessiva (sebbene modesta) del volume di acqua invasato all'interno della rada portuale rispetto allo stato attuale, anche se si considera l'aumento di profondità in alcune zone dovuto al dragaggio. Poiché ad ogni ciclo di marea, il volume scambiato tra la zona portuale e il mare aperto rimane sostanzialmente invariato ne consegue una riduzione del tempo di ricambio. 5. I risultati di un modello matematico è necessariamente affetto da un'incertezza che deriva (oltre che da considerazioni di tipo prettamente numerico) anche dalle inevitabili imprecisioni presenti nei dati di ingresso (batimetria, linea di terra, ecc.), e delle approssimazioni necessarie in fase di impostazione del modello (risoluzione della griglia di calcolo, interpolazione dei dati batimetrici sulla griglia, ecc.). Le grandezze idrodinamiche come le portate e i volumi di scambio sono usualmente valutate con una precisione stimabili attorno al 5-10%. Una variazione del tempo di ricambio inferiore al 5% è da considerarsi non significativa in quanto rientra nell'intervallo di incertezza/approssimazioni delle valutazioni effettuate. 6. La componente marina è stata integrata con la valutazione dello stato chimico ed ecologico delle acque, in particolare si è tenuto conto nella valutazione degli impatti delle attività di monitoraggio svolte nel corpo idrico CA35 denominato "Muggia" da parte di ARPA-FVG.
42	<p><i>La valutazione degli impatti in fase di esercizio sulla qualità delle acque marine costiere e, di conseguenza, sull'ecosistema marino derivante dal maggior traffico in transito nell'area portuale (pag.358) viene stimato trascurabile, considerando gli interventi di bonifica dei tratti interessati dalle opere. Poiché l'area di passaggio delle navi non riguarderà solo i fondali interessati dalle</i></p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale, la valutazione degli impatti in fase di esercizio sulla qualità delle acque marine costiere è stata aggiornata in relazione alla base conoscitiva fornita dai dati di caratterizzazione del Piano operativo di indagini conoscitive del SIN di Trieste del 2013 e dei dati di monitoraggio ARPA-FVG dei corpi idrici esterni alle dighe foranee CA31 e CA32. L'effetto della propagazione dei solidi sospesi verso le aree sensibili presenti nella Baia di Muggia (impianti di mitilicoltura ed aree di balneazione) è stato valutato predisponendo un modello matematico di dispersione dei solidi sospesi, Delft3D SED.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<i>opere e dalla bonifica, si ritiene che tali conclusioni non siano giustificate da dati tecnico scientifici e siano necessari approfondimenti in relazione anche agli impatti sulle attività di allevamento ittico e di mitilicoltura, per un adeguato intorno lungo le rotte di transito dentro e fuori le dighe. Qualora non siano disponibili adeguate informazioni, si ritiene debba valere un approccio valutativo più cautelativo in applicazione del principio di precauzione.</i>	Nel documento sono indicate attività di monitoraggio da condurre ante, in corso e post operam, per la confermare degli impatti stimati nel presente studio ambientale e la valutazione di eventuali ulteriori misure preventive e/o mitigative.
43	<i>Come richiesto anche dalla nota del Comune di Trieste prot. n. 13-168/11/7 e dalla Consulta D'Ambito Territoriale Ottimale, si chiede di fornire: il fabbisogno idrico giornaliero e di punta per singoli "macroazzonamenti insediativi"; la necessità idrica per i sistemi antincendio; gli abitanti equivalenti (A.E.) generati dagli insediamenti per il calcolo del dimensionamento delle reti fognarie.</i>	Nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale è stato inserito un paragrafo intitolato "Stima del fabbisogno idrico giornaliero e di punta, criteri per la progettazione dei sistemi antincendio e fognario".
	<i>Sedimenti marini</i>	
44	<i>Ai fini della descrizione e valutazione delle criticità ambientali relative alla gestione dei sedimenti marini del SIN verificare la possibilità di utilizzare i dati che dovrebbero essere disponibili del Piano di caratterizzazione approvato dalla Conferenza di Servizi Nazionale del 6 agosto 2012 (Vedi Nota di ARPA allegata) e dei dati derivanti dal Piano di caratterizzazione per il metanodotto Trieste-Grado-Villesse, in caso fosse stato realizzato, aggiornando le opportune valutazioni circa le modalità di reflimento o smaltimento dei fanghi derivanti dalle operazioni di dragaggio.</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Infatti, nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale la Scrivente ha aggiornato le modalità di gestione dei sedimenti sulla base delle nuove informazioni sulla qualità dei sedimenti fornite dal Piano operativo di indagini conoscitive del SIN di Trieste del 2013. Il Piano di caratterizzazione per il metanodotto Trieste-Grado-Villesse, sulla base delle informazioni ricevute da APT, non risulta attualmente eseguito.
45	<i>Sviluppare adeguate stime, opportunamente circostanziate, circa la proporzione di fanghi dragati aventi concentrazioni di inquinanti tali da renderli rifiuti pericolosi e, quindi, necessari di smaltimento in apposita discarica, evidenziando le modalità di prelievo, interventi di mitigazione degli impatti in fase di dragaggio, gestione e smaltimento, individuando il sito di destinazione finale, con capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e rete viaria utilizzata. Qualora non disponibili informazioni dettagliate derivanti da indagini sperimentali, fornire differenti scenari con i quali si potrebbero gestire i fanghi di dragaggio, a seconda di quanto rilevato nelle successive fasi di caratterizzazione dei siti oggetto d'intervento, sviluppando opportune modalità di bonifica,</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale (Capitolo 7.3.3) e trattata nel dettaglio nella relazione specialistica, Piano di gestione dei sedimenti, degli elaborati progettuali che completano l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore Portuale.

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	qualora se ne ravvisi la necessità, per la realizzazione delle opere previste dal Piano.	
	Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi	
46	<p>Nello Studio sono descritti specie e popolamenti presenti nella Riserva Marina di Miramare. Non è fornito alcun dato su quella che è la situazione dei popolamenti ittici, planctonici e bentonici della Baia di Muggia entro e fuori le dighe, area direttamente interessata dal piano e dai relativi progetti se non un brevissimo accenno a pag. 435. Pur trattandosi di area portuale inquinata, caratterizzata da biocenosi con uno stato di conservazione degradato e non classificata corpo idrico, si ritiene necessario una descrizione più dettagliata dello stato e delle caratteristiche ecologiche e chimico fisiche, anche in relazione all'evoluzione avutasi nel corso dei decenni e delle possibili interferenze/impatti delle attività portuali e di misure di mitigazione/compensazione da mettere in atto. In particolare non risultano essere presi in considerazione i potenziali impatti sulle zone costiere del litorale di Muggia dove sono segnalate in corrispondenza di Punta Sottile aree a maggior valore ecologico per la presenza di Fanerogame e di comunità più strutturate rispetto le aree interne della Baia. Si ritiene utile pertanto la presentazione di una adeguata cartografia. In relazione alle considerazioni sulla sostenibilità ambientale del Quadro strategico, si ritiene che il piano dovrebbe porsi tra gli obiettivi ambientali il non peggioramento/recupero dello stato degli habitat interessati dalle azioni di piano.</p>	<p>Nella revisione del SAI – Quadro Ambientale è stato inserito un paragrafo apposito dedicato ad una disamina della situazione dei popolamenti fito- e zoo bentonici dei fondali del litorale di Muggia. Inoltre, si è inserita una proposta operativa per la realizzazione di una cartografia di dettaglio delle praterie di fanerogame marine attualmente presenti nei fondali dell'area qui considerata.</p>
47	<p>La documentazione risulta carente per quanto concerne la stima dei potenziali impatti ambientali ed economici sul settore ittico. In particolare necessita di maggior approfondimento la problematica relativa all'impatto della movimentazione dei sedimenti sui vivai di mitili ubicati lungo la costiera muggesana, prevedendo nel piano di monitoraggio un'apposita stazione.</p>	<p>Il quesito affronta il tema dei potenziali impatti ambientali ed economici sul settore ittico. A prescindere dagli aspetti economici di questi possibili effetti, altrove considerati, è ragionevole presupporre un eventuale effetto delle azioni di costruzione ed esercizio sugli allevamenti di mitili posti in fregio al litorale di Punta Sottile nel Muggesano. Sulla base della scarsa efficienza delle correnti di marea nel ricambio del Golfo e delle loro velocità, stimate nell'ordine dei 3-5 cm/secondo, sono state condotte simulazioni dell'effetto della propagazione di torbidità verso le diverse aree sensibili, predisponendo un modello matematico di dispersione dei solidi sospesi (Delft3D-SED), senza inserire cautelativamente l'impiego delle barriere antitorbidità come indicato nel PRP. In questo modo i risultati ottenuti sono rappresentativi del caso peggiore ragionevolmente previsto. Nelle simulazioni sono state quindi seguite le seguenti assunzioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizzo di una benna tipo "Ecograb"; 2. produzione giornaliera di 1000 m³/g (impiego di due benne contemporaneamente); 3. rilascio uniformemente distribuito nella colonna d'acqua di 1 Kg/s/m³ (1,5% della produzione giornaliera) 4. uno schema operativo di dragaggio di 10 ore continuative (dalle 8 alle 17) su 6 giorni alla settimana;

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
		<p>5. rilascio di materiale monogranulare dal diametro di 15 μm, corrispondente alla frazione limosa dei sedimenti.</p> <p>I risultati modellistici mostrano che in condizioni di calma di vento, il materiale in sospensione non viene trasportato molto lontano dalla zona di scavo e il pennacchio tende ad assumere una forma quasi circolare. Con vento da Nord-Est (Bora), invece, una parte del materiale in sospensione viene allontanata dalla zona di scavo; la concentrazione del pennacchio decade velocemente nella direzione della corrente e il pennacchio tende ad allungarsi in tale direzione. Quando le velocità della corrente sono più basse, il pennacchio tende a essere più corto. Complessivamente si osserva una limitata diffusione del materiale messo in sospensione, il quale sedimenta nell'arco di poche ore in prossimità dell'area di produzione e comunque a distanze non superiori a qualche centinaio di metri.</p> <p>Dalle analisi effettuate, si può quindi desumere che l'area investita dal possibile interessamento dei fenomeni di produzione ed export di torbide non giunga al litorale balneare di Trieste e a quello di Punta Sottile e quindi i livelli di attenzione riportati nel SAI e nella VINCA per le comunità ittiche e di fondo non vengono raggiunti. La significatività degli effetti indotti dalla realizzazione delle azioni di Piano che prevedono movimentazione di materiale dai fondali sulle aree protette e sulle aree balneabili può essere quindi considerata trascurabile (concentrazioni sempre inferiori a 0,5 μg/l), poiché il materiale messo in sospensione sedimenta in tempi rapidi e non è in grado di raggiungere o comunque di influenzare tali aree. Si è quindi ritenuto, in sede di valutazione, di poter considerare l'impatto sugli habitat comunitari come trascurabile.</p> <p>In fase di esercizio, soprattutto sul lungo periodo, si stima un incremento dell'ordine del 122 % rispetto allo stato di fatto e quindi una densità di traffico in grado di mobilizzare, in fase di attracco e disormeggio, notevoli quantità di materiali di fondo.</p> <p>Anche in questo caso, però, dalle analisi modellistiche sopra riportate emerge una limitata diffusione del materiale messo in sospensione, il quale sedimenta nell'arco di poche ore e comunque a distanze non superiori a qualche centinaio di metri. Pertanto la risospensione lungo le rotte può certamente interessare l'immediato intorno della nave e della scia, non andando a disperdersi fino alle aree sensibili in oggetto, anche nel caso esaminato di venti di nord-est e corrente di marea calante. Tale valutazione è stata espressa in sede di SAI anche per stimare i possibili effetti, sempre in fase di esercizio di lungo periodo, delle torbide sollevate dai mezzi navali sui ridotti battenti portuali, nei confronti degli impianti di mitili situati lungo la costa istriana e compresi tra l'abitato di Muggia e il confine sloveno.</p>
48	<p><i>Relativamente alle acque di zavorra approfondire l'aspetto su come concretamente l'Autorità Portuale, o altro organismo, possa attuare i protocolli di cui alla "IMO Ballast Water Management Convention" (IMO, 2004) al fine di prevenire la possibile diffusione di organismi attraverso le acque di zavorra, prevedendo la messa a punto di piani di trattamento ed inertizzazione delle acque come citato anche a pag 89 della Sintesi non tecnica dello Studio ambientale integrato.</i></p>	<p>E' stato redatto un Allegato al SAI – Quadro Ambientale, dedicato alle proposte per l'adozione nell'area portuale di Trieste di protocolli IMO per il trattamento e la gestione delle acque di zavorra.</p>
49	<p><i>Approfondire l'utilizzo del dispositivo Repcet (Real Time Plotting of Cetaceans), che consente di avvisare tempestivamente gli equipaggi della presenza di cetacei osservati da altre imbarcazioni (pag. 90 della medesima relazione).</i></p>	<p>E' stato redatto un Allegato (SAI – Quadro Ambientale) dedicato alla descrizione di dettaglio del dispositivo REPCET</p>
50	<p><i>In relazione al potenziale impatto conseguente allo sviluppo di</i></p>	<p>Nella generalità, l'insediamento della comunità fouling nelle aree costiere, regolato dalla natura dei substrati e dalle condizioni trofiche della</p>

<p>RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014</p>	<p>RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI</p>	<p>RISPOSTE</p>
	<p><i>comunità fouling sulle superfici delle opere realizzate nello scenario di breve periodo giudicato come positivo, di livello significativo forte (pag.456) fornire i riferimenti a supporto di quanto affermato a pag. 455 "tutto ciò sulla base di un confronto, in termini di superficie colonizzata, con comunità di similare professione biologica situate nel resto dell'area vasta".</i></p>	<p>massa idrica, è caratterizzato da tempi relativamente brevi e nel caso di ambienti eutrofici le biomasse che tali insediamenti possono raggiungere sono notevoli, con una composizione specifica di tutto rispetto. Illuminazione, presenza di particolato, vicinanza al fondo sono elementi che regolano in una direzione o nell'altra la struttura della comunità.</p> <p>In un contesto relativamente monotono – sotto il profilo della variabilità biologica - come può essere un litorale limoso o sabbioso o in uno francamente monotono come può essere un'insenatura portuale quale il Vallone di Muggia – pur con le sue particolarità - la presenza di strutture rigide artificiali costituisce un elemento chiave di variabilità dal momento che tali strutture risultano le uniche in grado di permettere la colonizzazione di organismi incrostanti – vegetali, se la radiazione luminosa lo permette, o solo animali - che svolgono la funzione di filtratori e sospensivori, elevando la qualità della comunità biotica ed apportando un valore ambientale positivo. Va tenuto conto, per altro verso, che l'incremento della superficie di potenziale insediamento della comunità fouling offre maggior substrato disponibile per la colonizzazione da parte di propaguli e spore recapitate nell'area da parte di vettori nautici di provenienza alloctona – sia attraverso il versamento di acque di zavorra sia per semplice distacco di materiale biologico concrezionato sulle chiglie – e quindi rappresenta un sistema di potenziale diffusione di specie alloctone, questione già affrontata in un'apposita sezione dello studio.</p> <p>Il potenziale impatto, positivo in ipotesi, dell'incremento di fauna e vegetazione incrostante, conseguente all'aumento di superficie biologicamente ricettiva di cui alle palificazioni previste dalle azioni di Piano viene analizzato, tenendo conto del possibile aumento del numero di specie, della incrementata biomassa, dell'azione filtrante e sospensivora espletata dalla comunità fouling, tutto ciò sulla base di un confronto, in termini di superficie colonizzata, dinamiche e caratteristiche di insediamento, con comunità di similare professione biologica situate nel resto dell'area vasta.</p> <p>Infatti, per quanto riguarda l'impatto conseguente allo sviluppo di comunità incrostanti sulle superfici di neoformazione, corrispondenti alle palificazioni previste dalle azioni di Piano, si giudica tale effetto, nella globalità, come positivo e lo si compara – in quanto a magnitudine e in parte a quadro specifico di insediamento - con le superfici rigide dei massi frangiflutti o altri substrati disposti lungo alcuni tratti del litorale del Vallone, specie sul lato di Muggia e a Punta Sottile. In questi tratti sono individuabili sia popolamenti su substrati rocciosi naturali, prevalentemente di fondo con ridotto battente, caratterizzati da un quadro specifico composto da specie algali fotofile, sia popolamenti su substrati artificiali – anche se oramai storici e più o meno “naturalizzati”, quali massi di protezione e frangiflutti. In entrambi i casi, vuoi per la competizione delle specie algali, vuoi per i gradienti ecologici presenti e la conseguente ricchezza di nicchie ecologiche, questi popolamenti vincono con ogni probabilità la sfida in termini di ricchezza specifica, come è testimoniato dalla lista algale riportata nella proposta di creazione del SIC di Muggia e Punta Sottile. Ma per la presenza di sedimento di fondo, per la limitatezza dei battenti e per la stessa competizione degli organismi algali, essi non sono in grado di sviluppare spessori di insediamento quali quelli prevedibili sulle superfici naturali dei pali di fondazione dei diversi moli portuali previsti. Si tratta sicuramente, nel secondo caso, di insediamenti con un certo grado di banalità, ma con notevole capacità di sequestrare e fissare materia organica promuovendo un'azione di richiamo e protezione per la fauna vagile e ittica di passo.</p> <p>L'effetto schermante offerto dalle strutture portanti dei moli nei confronti dei pali, inoltre, enfatizza lo sviluppo di specie bentoniche sciafile e specialmente di zoobentoni sessili particolarmente adattati a substrati riparati e ombreggiati.</p> <p>La superficie potenzialmente disponibile, a conclusione delle opere, raggiunge inoltre una notevole ampiezza, costituita com'è da pali da installare con elevata densità, su battenti che raggiungono e superano anche i dieci metri di profondità. Ci si riferisce soprattutto alle palificazioni previste per i Moli V, VI e VII e in subordine per i diversi banchinamenti, nuovi o di raccordo previsti.</p> <p>Anche nello scenario d'esercizio di lungo periodo (in primo ordine le superficie di cui alle palificazioni del Molo VIII) tale effetto viene giudicato, nella globalità, come positivo. Questo dal momento che le azioni qui da considerare prevedono opere di notevole consistenza e</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
		<p>dunque il potenziale colonizzativo è sicuramente elevato. In questo senso, lo scenario di lungo periodo corrisponde alla fase di massimo sviluppo insediativo raggiunto. Per questo motivo si giudica che la comunità fouling, in questo contesto temporale, potrà apportare ad un incremento in termini di biodiversità rispetto allo stato di fatto, unitamente ad un'azione filtratrice e sospensivora, nei termini sopra indicati.</p> <p>L'impatto è soprattutto caratterizzato da probabilità pressoché totale di insediamento, intensità elevata e costante sviluppo. Si tratta quindi di comunità che raggiungono un livello di insediamento stabile dopo alcuni anni in ragione della luminosità, della correntometria, della disponibilità di nutrienti e dell'occorrenza di sedimento sospeso. In particolare si ritiene che la comunità fouling, già con la prima stagione di insediamento, potrà apportare ad un deciso pur se modesto incremento di biodiversità rispetto allo stato di fatto, unitamente ad un'azione filtratrice e sospensivora. I valori medi di insediamento fouling per un'area discretamente eutrofica come quella in esame possono arrivare a diversi chilogrammi di biomassa fresca per metro quadro annui, rappresentati principalmente da molluschi bivalvi, tunicati ascidiacei, briozoi, idroidi.</p> <p>Le stime sopra riportate sono comunque abbisognavoli di uno studio dell'area ed attività di rilievo puntuali, indirizzate alla valutazione delle capacità trofiche dei diversi punti del Vallone, sia per disporre di un preciso quadro dello stato attuale, sia per seguire lo sviluppo degli insediamenti artificiali delle palificazioni ed altre strutture di neoformazione comparandoli con quelli – naturali e non – presenti nel Vallone.</p>
51	<p><i>Nell'ambito della VINCA descrivere con una breve relazione, e non solo con schemi e matrici, le considerazioni effettuate per l'analisi della diffusione degli inquinanti atmosferici verso i siti Natura 2000, nonché eventuali disturbi sulle matrici ambientali Rumore e vibrazioni, inquinamento luminoso e ambiente idrico, verso habitat e specie sensibili ed ecosistemi di pregio.</i></p>	<p>La versione rivista della VINCA, come peraltro anche la precedente, analizza in oltre 50 pagine di testi, tabelle e apparati grafici l'analisi della possibile incidenza delle attività previste su habitat e specie di interesse comunitario. Nell'attuale versione, a differenza della precedente, è stato considerato nell'analisi anche il SIC IT334007 "Area Marina Protetta di Miramare".</p>
	Rumore	
52	<p><i>Approfondire ed indicare la programmazione di una tempistica per la realizzazione delle barriere antirumore sulla linea ferroviaria Trieste-Opicina quale misura di mitigazione complessiva degli impatti derivanti dall'incremento globale del traffico merci generato dall'insieme di interventi previsti dal PRP</i></p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, nel paragrafo dedicato alla Componente Rumore, la Scrivente ha approfondito l'analisi acustica condotta nello SAI 2013 presso i ricettori ubicati lungo la linea ferroviaria estesa dallo scalo Campo Marzio a Villa Opicina. Nella Tavola dedicata ed allegata, fogli 1, 2, 3, 4, 5 e 6, sono riportati la fascia di pertinenza acustica A ai sensi D.P.R 459/98, i ricettori R individuati per la valutazione numerica con il codice di calcolo, in rosso i recettori annoverabili alla Classe I ai sensi della tabella A dell'allegato al D.P.C.M. 14/11/97 e in verde i recettori abitativi più prossimi all'infrastruttura. Sempre nella stessa tavola, oltre al tracciato della linea ferrata in ambito urbano, la Scrivente ha predisposto il dimensionamento di massima delle opere di difesa acustica, adottando una barriera rettilinea sottile, per uno sviluppo in lunghezza dei tratti determinato dall'adozione di un cautelativo angolo di vista di 60 gradi dai bordi esterni dei fabbricati.</p> <p>In apposita tabella, poi, la Scrivente ha proposto la comparazione dei livelli di rumore restituiti ai recettori ubicati lungo la linea ferroviaria Trieste Campo Marzio – Villa Opicina dal codice di calcolo, per i vari stati di esercizio di breve e lungo periodo.</p> <p>Lo scenario di esercizio nel breve periodo evidenzia sostanzialmente il clima acustico immutato rispetto alla situazione dello Stato Attuale. Lo scenario di esercizio nel lungo periodo correla direttamente l'aumento del numero di convogli merci ferroviari all'aumento del livello di rumore in facciata ai recettori prossimi alla linea ferrata.</p> <p>Tale significativo impatto, dovrà essere oggetto, nella fase di progettazione esecutiva delle opere previste dall'Aggiornamento 2014 del Piano,</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
		<p>di specifica progettazione acustica, dimensionale e statica, dell'opera di bonifica da svolgere sulla base del dimensionamento preliminare effettuato in questa sede. La barriera anti rumore in oggetto, verificata su una sezione con il codice di calcolo nella fase di studio di impatto, comporta l'attenuazione dell'impatto prodotto dall'aumento del traffico, dunque, il rispetto dei valori limite del D.P.R. 459/98, riportando il clima acustico ad una situazione simile a quella attuale.</p> <p>Infine la Scrivente sottolinea che, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, le opere di difesa acustica dovranno essere realizzate prima dell'entrata in esercizio delle opere che l'Aggiornamento 2014 del Piano prevede di realizzare nel lungo periodo.</p>
53	<p><i>Specificare con maggiore dettaglio le sorgenti considerate per la simulazione dei livelli di rumore, per quanto concerne la tipologia delle stesse, le fonti dei dati (misure, bibliografia, ecc), e la collocazione sulle planimetrie ed integrare la documentazione con le previsioni modellistiche, nelle varie fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, per gli scenari di Breve e lungo Periodo, delle emissioni causate solamente dalle sorgenti attinenti alle attività portuali. Tali integrazioni si rendono necessarie per valutare l'impatto acustico prodotto dalle sole sorgenti attinenti al PRP in esame, al netto delle sorgenti esterne, quali il traffico veicolare locale.</i></p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita.</p> <p>Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, nel paragrafo dedicato alla Componente Rumore, la Scrivente ha fornito la specifica della caratterizzazione delle sorgenti utilizzate per la "sonorizzazione" dei modelli di simulazione, sulla base di misurazioni fonometriche effettuate in analoghi ambiti portuali e rilevando le stesse attività di movimentazione delle merci, della formazione dei convogli ferroviari, dell'imbarco e sbarco di mezzi e merci sui traghetti, dell'accosto e dell'allontanamento delle navi dalle banchine, ecc.</p> <p>La caratterizzazione acustica delle sorgenti relative al traffico veicolare e ferroviario è affidata al codice di calcolo utilizzato che restituisce, secondo la norma ISO 961, il livello di emissione in potenza sonora in funzione del numero di veicoli/ora in transito su ogni strada ed in relazione alle caratteristiche del manto stradale, della percentuale di veicoli pesanti, delle caratteristiche di flusso e della velocità di percorrenza. Per il traffico ferroviario il codice restituisce il livello di potenza sonora sulla base dei dati di ingresso corrispondenti al tipo di convoglio, in generale se merci o passeggeri, al loro numero ed alla velocità di transito.</p> <p>Per ogni tratto di strada e per ogni linea ferroviaria, i modelli di simulazione di tutti gli stati, inclusi quelli di cantierizzazione delle opere, sono stati caricati sulla base degli specifici dati forniti dallo studio trasportistico, nei loro valori massimi, al fine di restituire esclusivamente scenari di picco, relativi al massimo carico ambientale.</p> <p>Inoltre la Scrivente ha riportato i risultati delle simulazioni effettuate per la valutazione delle fasi attuali degli esercizi di breve, lungo periodo, e di cantierizzazione delle opere, in scenari in cui sono esclusivamente presenti le sole sorgenti connesse alle attività ed ai transiti su ferro, gomma e mare, direttamente collegate alle funzioni portuali. Tali sorgenti, oltre ad essere state caricate ciascuna con il massimo livello di emissione di rumore, risultano tutte contemporaneamente attive, al fine di rappresentare la peggior situazione di pressione ambientale possibile.</p> <p>I risultati ottenuti in termini di livello acustico in facciata ai ricettori riportati in apposite tabelle e relativi a tutti gli scenari, stato attuale, di esercizio di breve e lungo periodo e cantierizzazione delle opere, con le sole sorgenti portuali attivate, rafforzano maggiormente il quadro di riferimento ambientale per la componente rumore a cui le conclusioni del SAI 2013 erano giunte, ovvero che l'impatto acustico generale prodotto all'edificato urbano ed alla popolazione, risulta irrilevante ed ampiamente contenuto all'interno dei valori limite assoluti di immissione di cui ai D.P.C.M. 14/11/97, D.P.R. 142/04 e D.P.R. 459/98.</p> <p>Nello specifico, differiscono da tale stato esclusivamente l'esercizio di lungo periodo della linea ferroviaria Trieste Campo Marzio per Villa Opicina, oggetto di passate segnalazioni e di specifica progettazione preliminare delle opere di mitigazione acustica, ed il cantiere relativo all'ampliamento del Molo Bersaglieri il cui Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC) e la sua fase esecutiva, dovranno essere oggetto di adeguate progettazioni esecutive, nonché di specifiche azioni di contenimento della rumorosità.</p> <p>Si segnala infine che il Piano di Monitoraggio per la componente rumore, allegato al Piano di Monitoraggio Integrato VIA/VAS, prevede, presso l'immobile in facciata al Molo Bersaglieri, una specifica stazione in cui sarà installata una unità di monitoraggio per le campagne di rilevamento delle fasi di cantiere nel breve periodo.</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
54	<i>Analizzare gli impatti di uno scenario di picco del traffico navale e del traffico stradale per le fasi ante operam durante le attività di cantiere e post operam.</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, nel paragrafo dedicato alla Componente Rumore, la Scrivente sottolinea che sia la valutazione di impatto acustico effettuata nel 2013 che quella presente relativa agli scenari con attive le sole sorgenti portuali, corrispondono a scenari di picco, in quanto le sorgenti emissive sono state inserite ciascuna con il massimo livello di emissione di rumore oltre al fatto che risultano tutte contemporaneamente attive. In questo modo, dunque, è stata valutata la situazione di maggior pressione acustica sull'ambiente .
55	<i>Per tutti gli scenari elaborati, ante operam, durante le attività di cantiere, scenario di picco e post operam, occorre evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali recettori e la quantificazione dei superamenti emersi, indicando in una Tabella i risultati principali e i superamenti rispetto ai limiti normativi di emissione.</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, nel paragrafo dedicato alla Componente Rumore, le planimetrie degli scenari di calcolo che riportano i flussi veicolari di ogni tratto stradale, i livelli di potenza delle linee ferroviarie delle sorgenti fisse e lineari associate alla navigazione, alle navi in banchina ed alle movimentazioni merci portuali, associate ad apposite tabelle di restituzione dei risultati di previsione dei livelli in facciata ai recettori per ogni stato, nonché le tavole grafiche allegate, permettono l'identificazione dei recettori individuati nelle simulazioni acustiche degli scenari degli stati attuale di esercizio e di cantierizzazione e forniscono il livello di previsione ai vari piani di facciata, la destinazione d'uso prevalente, la fascia di pertinenza delle infrastrutture di trasporto in cui essi ricadono, il confronto con i valori limite assoluti di immissione in periodo diurno secondo la D.C.C. 49/03 di Trieste e zone di cui all'Art.6 DPCM 1/3/91, la classe acustica e valore limite assoluto di immissione in periodo diurno secondo una presumibile classificazione acustica, ai sensi del D.P.C.M. 14/11/97, nonché le differenze tra i livelli dei vari stati calcolati, ed infine le emergenze tramite la marcatura cromatica dei livelli che superano 65 dB(A) e 70 dB(A) e delle differenze di livello che superano 1 dB(A), 3 dB(A) e 5 dB(A).
	Campi Elettromagnetici	
56	<i>Integrare con la valutazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti ai sensi della L. n.36 del 22/02/2001, del D.P.C.M. 08/07/2003 e del D.M. 29/05/2008. A riguardo, si precisa che, ai sensi delle normative citate, la progettazione di nuovi elettrodotti e la progettazione di nuovi insediamenti in prossimità di elettrodotti esistenti deve tenere conto di fasce di rispetto che possono costituire un vincolo per quanto riguarda l'edificabilità e/o la destinazione d'uso delle aree interessate, e dunque vanno considerate nell'ambito delle pianificazioni del PRP</i>	Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Campi elettromagnetici, è stata effettuata la valutazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti esistenti ai sensi della L. n.36 del 22/02/2001, del D.P.C.M. 08/07/2003 e del D.M. 29/05/2008; l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste non prevede infatti la realizzazione di nuovi elettrodotti.
	Rifiuti	
57	<i>Integrare la documentazione con l'analisi dello stato di fatto relativamente alla produzione/gestione di tutte le tipologie di rifiuti associati all'ambito portuale (rifiuti derivanti dal servizio di pulizia e raccolta rifiuti e rifiuti prodotti dalle navi) in particolare con i dati relativi allo stato attuale, alla produzione ipotizzata nelle fasi di cantierizzazione, e con le stime delle produzioni future previste nel breve e nel lungo periodo e delle conseguenti potenzialità di gestione necessarie. Per quanto concerne i rifiuti prodotti dalle navi tali informazioni dovrebbero essere anche contenute</i>	Nell'ambito del Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Rifiuti, sono stati riportati i dati relativi alla produzione di rifiuti dell'ambito portuale in applicazione del D.Lgs. 182/2003 (Rifiuti e residui del carico prodotti dalle navi) sia relativamente allo stato attuale che in prospettiva. Le informazioni sono state desunte dall'Aggiornamento del Piano dei Rifiuti e dei Residui di Carico e dal relativo Rapporto Ambientale preliminare in corso di elaborazione.

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE
	<p><i>nell'aggiornamento in corso del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico redatto nel 2004, ai sensi del Dlgs 182/2013, dall'Autorità Portuale, approvato dalla Regione nel 2006 e ad oggi non attuato; in particolare dovranno essere aggiornate le valutazioni del fabbisogno di impianti portuali di raccolta, sulla base della stima delle produzioni future previste nel breve e nel lungo periodo del piano in oggetto, e l'indicazione delle aree portuali destinate a tale scopo</i></p>	
	Paesaggio	
58	<p><i>Integrare la documentazione relativa all'impatto paesaggistico, la quale individua alcuni punti di vista ritenuti significativi e propone delle elaborazioni digitali con l'inserimento delle grandi opere marittime, che si ritengono comunque parziali e non esaustivi, mentre mancano, totalmente, indicazioni sulle volumetrie degli edifici</i></p>	<p>Con riferimento al lavoro di revisione dello SAI effettuato in questa sede, si conferma la validità e significatività dei punti di vista panoramici assunti per l'analisi percettiva già svolta che, a parere della Scrivente, restituiscono un quadro complessivo, seppur non dettagliato, degli impatti prodotti dalle nuove opere di Piano. Si è proceduto, poi, con l'integrazione delle fotosimulazioni con gli ingombri massimi delle volumetrie degli edifici. Infatti l'Aggiornamento 2014 del Piano nel recepire la richiesta di integrazioni formulata dal MATTM e, nell'articolare l'ambito portuale "L" in zone territoriali omogenee sotto il profilo funzionale, come previsto dal PURG 1978 e dagli strumenti di pianificazione urbanistica dei Comuni di Trieste e Muggia vigenti ed in corso di approvazione, ha fornito per ciascuna zona territoriale omogenea individuata le relative quantità edificabili.</p>
59	<p><i>Indicare le volumetrie degli edifici previsti, come ingombri massimi consentiti, per tutto l'ambito del PRP e integrare le fotosimulazioni con tali ingombri.</i></p>	<p>Come scritto al punto precedente, tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Infatti, nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale, la Scrivente, sulla base delle previsioni di sviluppo del Porto di Trieste formulate dall'Aggiornamento 2014 del Piano, ha valutato gli ingombri massimi consentiti, integrando, conseguentemente, il Quadro di Riferimento Ambientale, Componente Paesaggio, relativamente alle fotosimulazioni.</p>
60	<p><i>Le norme attuative non tengono conto degli aspetti critici e dovranno essere adeguatamente riformulate al fine di disciplinare e salvaguardare la valenza panoramica ed identitaria in particolare di alcuni settori ed ambiti attraverso indicazioni e criteri progettuali</i></p>	<p>Tale prescrizione è stata recepita. Nell'ambito delle Norme Attuative dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste sono stati introdotti per i Settori portuali 4 e 5, tenuto conto dell'elevato livello di trasformabilità ad essi riconosciuto dal Piano stesso e della valenza panoramica che li caratterizza rispetto al Litorale di Muggia (Settore portuale 6), indicazioni e criteri progettuali finalizzati a garantire un adeguato inserimento delle nuove opere nel contesto paesaggistico.</p>
	Attività di monitoraggio ambientale	
61	<p><i>Relativamente alle attività di monitoraggio ai sensi degli artt 18 e 28 del D.Lgs.152/2006 e ss.mm ii. il Proponente si limita, per ogni matrice ambientale, ad elaborare "una sorta di linea guida" rimandando a Specifiche Tecniche da predisporre al termine della procedura, in modo da poter integrare eventuali prescrizioni e/o osservazioni che dovessero emergere nell'ambito della consultazione e da discutere e condividere con ARPA FVG. In particolare in relazione all'aspetto strategico, si ritiene che il QRA debba essere integrato con le misure previste in merito al</i></p>	<p>Tale richiesta di integrazioni è stata recepita. Nell'ambito dello SAI è stato redatto il Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI) ai sensi degli artt. 18, comma 1, e 28 del D.Lgs. 152/2006. Scopo del PMI è la definizione preliminare dell'attività di monitoraggio volta a verificare in che misura l'attuazione del Piano risulti coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale o, meglio, volta a descrivere il contributo del Piano a tali obiettivi, nonché la rispondenza degli effetti indotti dal Piano sull'ambiente rispetto a quanto previsto nello SAI. La versione definitiva del PMI sarà predisposta successivamente all'approvazione del Piano tenendo conto delle eventuali indicazioni fornite dall'Autorità competente e dai Soggetti coinvolti nella procedura. Il principale contributo del suddetto PMI, preliminare, dunque, consiste nella definizione della struttura dell'attività di monitoraggio, ossia degli indicatori di contesto, con riferimento agli obiettivi di sostenibilità ambientale assunti nello SAI, degli indicatori di processo e di</p>

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE		
	<p>monitoraggio come stabilito dall'art.18 comma 1 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. Il Piano di monitoraggio, deve inoltre contenere gli strumenti per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dal PRP..</p>	<p>contributo, con riferimento ai correlati obiettivi infrastrutturali ed ambientali ed alle azioni di Piano. Per quanto riguarda gli indicatori di processo e di contributo, si sottolinea che gli stessi sono stati definiti con riferimento alle seguenti fasi attuative del Piano: progettazione esecutiva, esecuzione dei lavori e gestione delle opere.</p> <p>L'attività di monitoraggio di cui al PMI presentato è articolata in due macro-ambiti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il monitoraggio del contesto, che restituisce l'evoluzione dello stato dell'ambiente durante l'attuazione del Piano; 2. Il monitoraggio di Piano, che restituisce l'attuazione del Piano nel tempo. <p>In entrambi i casi le informazioni ed i dati necessari allo svolgimento del monitoraggio potranno essere acquisiti sia da fonti esterne (banche dati e sistemi informativi territoriali di Regione, Provincia, Agenzie ambientali, dati socio-economici dell'ISTAT, relazioni sullo stato dell'ambiente, ecc.) sia tramite campagne di rilievo appositamente organizzate.</p> <p>Il monitoraggio del contesto di cui al presente PMI prevede, in particolare, lo svolgimento di attività di rilievo in situ per le seguenti componenti ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Atmosfera; - Ambiente idrico-Acque sotterranee; - Ambiente idrico-Acque marine-costiere; - Ambiente terrestre-Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi; - Ambiente marino-costiero-Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi; - Rumore. <p>Correlando gli esiti del monitoraggio di contesto con quelli del monitoraggio di Piano sarà possibile definire il contributo dell'attuazione del Piano agli obiettivi di sostenibilità. Tale correlazione, dunque, rappresenta il passaggio fondamentale dell'attività di monitoraggio in quanto da essa dipende la verifica della coerenza tra l'attuazione del Piano e gli obiettivi ambientali. Qualora, poi, fosse rilevata una incoerenza, sarebbe necessario procedere con il riorientamento delle azioni di Piano, a partire dall'introduzione di opere di mitigazione.</p> <p>Infine, il PMI contiene, in allegato, i piani di monitoraggio delle componenti Atmosfera e Rumore in quanto costituiscono parte integrante delle valutazioni ambientali effettuate e consentono il controllo della validità delle stesse.</p>		
62	<p>Fornire controdeduzioni e riscontri alle note del WWF Italia e Legambiente del 18 novembre 2013, prot. 117.F.16. e prot. 2013/184, e alle eventuali ulteriori osservazioni del pubblico pervenute.</p>	<p>WWF, MATTM, Area Marina Protetta di Miramare, nota Prot . n. 2013/184 del 18/11/2013</p>	<p>Si ritiene necessario l'utilizzo di barriere antitorbidità attorno alla draga per inglobare totalmente il sistema dragante (per le fasi di dragaggio di tipo stazionario e per la chiusura totale dell'area di scavo)</p>	<p>Tale attività sarà svolta nell'ambito del documento di gestione ambientale di cantiere predisposto in fase di progettazione esecutiva</p>
		<p>Si ritiene necessario l'istituzione di limitazioni temporanee d'uso dell'area (in concomitanza con maggiore presenza di fauna ittica)</p>	<p>Tale attività sarà svolta nell'ambito del documento di gestione ambientale di cantiere predisposto in fase di progettazione esecutiva</p>	
		<p>Si ritiene necessario l'adozione di un piano di</p>	<p>Il SAI è stato corredato dal Piano di Monitoraggio</p>	

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE		
			monitoraggio degli effetti delle attività di dragaggio e dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate, svolto in contraddittorio (come ipotizzato a pag. 358/702 del Quadro Ambientale)	Integrato VIA-VAS, nell'ambito del quale è previsto il monitoraggio della componente acque superficiali-marine costiere
			Si ritiene necessaria l'adozione di misure di mitigazione/compensazione degli effetti attesi o riscontrati	Nel Quadro Ambientale dello SAI sono state approfondite le misure di mitigazione/compensazione degli effetti attesi o riscontrati
			Si ritiene necessaria un'informazione costante e trasparente sulle attività intraprese sugli effetti attesi e su quelli riscontrati in base ai risultati forniti dal monitoraggio	Nell'ambito del Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS è prevista la partecipazione degli enti competenti e del pubblico
		WWF, Legambiente, nota prot. 117.F.1.6 del 18/11/2013	La ridefinizione delle dimensioni delle aree e delle relative destinazioni d'uso, rispetto a quanto attualmente previsto nella zonazione del PRP	Tale richiesta è stata recepita nell'ambito dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste
			L'aggiornamento delle intese con i Comuni di Trieste e Muggia per quanto concerne i nuovi PRGC in itinere	Tale attività è stata svolta nell'ambito della predisposizione dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste. Il Comune di Muggia si è espresso con n. 0006663/A del 03/07/2014
			L'aggiornamento e la revisione complessiva dei dati ambientali presenti nel SAI, eliminando le incongruenze e carenze riscontrabili	Tale attività è stata svolta nell'ambito della revisione del SAI
			La definizione e la valutazione degli interventi di bonifica del SIN, relativi sia alle opere a terra, sia a quelle a mare nel Vallone di Muggia, indicandone tempi, costi e modalità attuative	Tale attività è stata svolta con l'aggiornamento del Quadro Ambientale che ha approfondito la valutazione degli interventi di bonifica del SIN
			La revisione complessiva delle analisi e delle valutazioni riferite agli impatti sull'ambiente marino, con specifico riferimento ai dragaggi ed agli altri interventi – compreso il traffico navale previsto in forte aumento – che comportano la movimentazione dei sedimenti dai fondali marini	Tale attività è stata svolta nell'ambito dell'aggiornamento del Quadro Ambientale

RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014	RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI	RISPOSTE	
			<p>La revisione delle analisi e delle valutazioni degli impatti sull'atmosfera (specificatamente per ciò che concerne le emissioni inquinanti dalle navi)</p> <p>L'eliminazione della previsione del terminale GNL proposto da Gas Natural nel sito di Zaule e del connesso metanodotto Trieste-Grado-Villesse</p> <p>La revisione delle previsioni riferite all'impatto sulla rete ferroviaria dell'attività di esercizio del Porto nel lungo termine, assumendo scenari diversi rispetto a quello che dà per scontata la realizzazione della nuova linea AV/AC del cosiddetto "Corridoio V"</p> <p>La revisione ed implementazione dei previsti interventi di mitigazione e compensazione degli impatti riferiti a tutte le matrici ambientali, soprattutto per quanto riguarda l'atmosfera e l'ambiente marino</p>
	Richiesta perfezionamento atti per contributo 0,5 per mille		
63	<p>Ai fini delle attività di verifica del contributo dello 0.5 per mille si chiede la seguente documentazione aggiornata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Computo metrico estimativo, con elenco prezzi unitario, comprensivo di riepilogo delle categorie di lavorazione; - Quadro economico generale, distinto per lavori e spese generali, concorrenti alla determinazione del valore dell'opera, comprensivo di ogni eventuale onere di legge previsto e da assoggettare al calcolo del contributo 0.5 per mille; - La dichiarazione sostitutiva di atto notorio, rilasciata dal legale rappresentante del richiedente o dal professionista iscritto all'Albo responsabile del progetto e/o del relativo Studio di Impatto Ambientale, attestante il valore complessivo degli interventi, l'ammontare del relativo contributo dello 0.5 per mille e la tipologia delle opere da realizzare (pubblica o 	<p>In linea con le risposte alle richieste di integrazione n.1 e n. 23, a completamento dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste e dello SAI, la Scrivente ha proceduto con la stesura dei progetti delle opere a mare o "opere di grande infrastrutturazione" ai sensi dell'art. 5, comma 8 e 9, della L. 84/94, più precisamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento Molo Bersaglieri; - Unione Moli V e VI; - Ampliamento Molo VII; - Realizzazione della Piattaforma a Nord del Molo VII; - Realizzazione del nuovo Molo VIII; - Banchinamento delle sponde del Canale Industriale; - Realizzazione del Terminal Ro-Ro Noghere. <p>Gli elaborati progettuali redatti sono caratterizzati da un livello di approfondimento tale da consentire la valutazione dei potenziali impatti sull'ambiente connessi alla realizzazione e all'esercizio delle opere citate. Essi, pertanto, definiscono in maniera univoca le opere, nella loro forma e dimensione, forniscono precise indicazioni circa i criteri realizzativi, i materiali da utilizzare, la definizione delle tempistiche e delle modalità di cantiere. Le soluzioni progettuali mirate alla mitigazione degli impatti arrecati dalla fase di cantiere e in fase di esercizio sono invece riportate nel Quadro di Riferimento Ambientale dello SAI, con riferimento a ciascuna componente ambientale valutata ed impattata.</p>	

<i>RIF. CTVIA- 2014-1074 del 28/03/2014</i>	<i>RICHIESTE DI CHIARIMENTI ED INTEGRAZIONI</i>	<i>RISPOSTE</i>
	<i>privata).</i>	In questo contesto è stato redatto il computo metrico – estimativo a supporto e giustificazione dell'importo delle opere e, conseguentemente del contributo dello 0,5 per mille. Il computo è stato effettuato utilizzando, per analogia e uniformità, i prezzi già impiegati nella stima delle opere effettuata nell'ambito della versione originaria del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste.