



COMUNE DI MUGGIA
Provincia di Trieste

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Ufficio Edilizia Privata e Pianificazione

Prot. n. _____
Rif. prot. 21330
da citare sempre nella risposta

Muggia, 10 NOV. 2014



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

E.prot DVA-2014-0037217 del 12/11/2014

Oggetto: Procedura di VIA integrata VAS del Piano Regolatore del Porto di Trieste. Invio
parere di competenza sulla documentazione prot. 21330 dd. 05.09.2014



**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE**

Direzione generale per le valutazioni ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

Direzione centrale ambiente ed energia
Servizio Valutazioni ambientali
ambiente@certregione.fvg.it

e p.c.

AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE

Direzione tecnica
pec@cert.porto.trieste.it

COMUNE DI TRIESTE

Servizio ambiente ed energia
comune.trieste@certgov.fvg.it

**COMUNE DI SAN DORLIGO DELLA VALLE
OBČINA DOLINA**

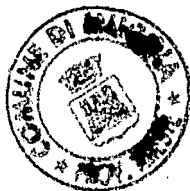
[comune-obcina.sandorligodellavalle-
dolina@certgov.fvg.it](mailto:comune-obcina.sandorligodellavalle-dolina@certgov.fvg.it)

PROVINCIA DI TRIESTE
U.O. ambiente
provincia.trieste@certgov.fvg.it

Con riferimento alla documentazione inviata dall'Autorità Portuale di Trieste con nota prot. 9114/P dd. 04.09.2014 nostro prot. 21330 dd. 05.09.2014 relativa alla procedura statale di Valutazione d'Impatto Ambientale integrata a Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del Porto di Trieste di cui al D.Lgs 152/06 s.m.i. e considerata la richiesta di parere prot. DVA-2014-0028819 dd. 10.09.2014 nostro prot. 21830 dd. 10.10.2014 da parte del Regione Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con la presente si trasmette un estratto della Deliberazione del Consiglio Comunale 72 dd. 06.11.2014 relativa al parere richiesto ed i relativi pareri tecnici emessi parte integrante della Deliberazione.

Con successiva nota si provvederà a trasmettere copia completa della Deliberazione del Consiglio Comunale.

Cordiali saluti,



Il Responsabile del Servizio
Geom. Marino BALDAS

Resp. Proc.: Geom. Marino Baldas
Resp. Istr.: dott. Alberto Menegante
tel. 040.3360442 - fax 040.9279056
p.e. alberto.menegante@comunemuggia.ts.it

Estratto della DCC 72 dd. 06.11.2014

(omissis)

IL CONSIGLIO COMUNALE

(omissis)

APPROVA

La proposta di deliberazione nel dispositivo che segue:

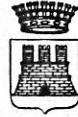
1. di prendere atto - facendole proprie - delle analisi, delle considerazioni e delle prescrizioni espresse dal Servizio LL.PP., Sviluppo Energetico Ecologia Ambientale e dal Servizio Pianificazione Territoriale contenuti nei pareri allegati quale parte integrante della presente deliberazione e di voler evidenziare nei punti seguenti alcuni degli aspetti più significativi;
2. Considerato che i pareri degli Uffici tecnici comunali evidenziano la carenza ed in alcuni casi l'assenza delle integrazioni richieste con la DCC 55 dd. 05.11.2013 e considerato che, qualora le opere di mitigazione proposte non fossero possibili o efficaci, non si prende in considerazione la possibilità di revisione delle opere previste, in particolare per quanto concerne l'intervento di realizzazione del molo VIII, si esprime:
 - a. parere favorevole in merito ai contenuti del Piano Regolatore del Porto di Trieste che insistono sul territorio del Comune di Muggia, a condizione che, per quanto attiene la viabilità a servizio del Terminal Ro-Ro:
 - 1) siano previsti 2 ingressi/uscite di cui:
 - I. il principale, verso Nord e verso la grande viabilità, realizzato in modo tale da non intralciare il traffico in ingresso/uscita dal Comune di Muggia;
 - II. quello secondario, interno alle aree Teseco, verso la Valle delle Noghère che potrà essere utilizzato solo in casi di emergenza, per motivi di sicurezza o disposizioni della Protezione Civile;
 - 2) siano realizzati il By-pass di Aquilinia e le infrastrutture ferroviarie a servizio del Terminal (in quanto si rileva che la progettazione dell'accesso Nord non le prevede), considerato che già le Norme Tecniche di Attuazione del Piano medesimo prevedono l'impegno dell'Autorità Portuale a costruire un tavolo tecnico per la progettazione di tale accesso al quale dovranno partecipare le Amministrazioni interessate ed in particolare i Comuni di Muggia e di Trieste e l'EZIT che ha competenza su questo ambito retro portuale;
 - b. parere non favorevole sull'intervento relativo alla realizzazione del molo VIII così come previsto negli elaborati di Piano, per le considerazioni espresse in premessa e contenute nei pareri allegati;
3. Considerato che dopo l'aggiornamento del Piano portuale dalla lettura delle Norme Tecniche non appare di immediata lettura l'esclusione della possibilità di realizzazione dell'impianto di rigassificazione a Zaule, come richiamato negli elaborati valutativi, si ritiene che negli elaborati progettuali del Piano venga esplicitamente esclusa la possibilità di realizzazione di qualsiasi impianto di rigassificazione a terra o a mare, in superficie o interrato, nelle aree di competenza dell'Autorità Portuale di Trieste e normate con il Piano in parola. Di escludere inoltre la possibilità di realizzare depositi GPL interrati o in superficie e di impianti di produzione energetica funzionanti con combustibili fossili. Di richiedere inoltre venga esclusa la possibilità di realizzare impianti a rischio di incidente rilevante sulle medesime aree;
4. Di comunicare immediatamente il parere espresso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ed alla Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale Ambiente e Lavori Pubblici - Servizio Valutazione Impatto Ambientale - e di inoltrare copia della presente deliberazione ai Comuni coinvolti nel procedimento.

(omissis)

Pec Direzione

Da: comune.muggia@certgov.fvg.it
Inviato: lunedì 10 novembre 2014 17:09
A: DGSALVAGUARDIA.AMBIENTALE@PEC.MINAMBIENTE.IT
Oggetto: PROCEDURA DI VIA INTEGRATA VAS DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE. INIVO PARERE DI COMPETENZA SULLA DOCUMENTAZIONE PROT. 21330 DD. 05.09.2014.
Allegati: NOTA_VIA-VAS-PRPTRIESTE_COM-MUGGIA.PDF; ALL_1_PARERE_PIANIFICAZIONE_20141022.PDF; ALL_2_PARERE_LLPP-AMB.PDF; NotificaPecUscita.pdf

Muggia, 22 ottobre 2014



COMUNE DI MUGGIA
Provincia di Trieste

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
 Ufficio Edilizia Privata e Pianificazione

**Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6, C. 3 ter del D.Lgs 152/06 s.m.i.
 relativa al Piano Regolatore Portuale di Trieste**

Parere di competenza

CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente parere si pone in continuità con quello già rilasciato in data 22.10.2013 a riguardo della documentazione già adottata dall'Autorità portuale e considerato l'ampiezza della documentazione presentata, si concentra sugli aspetti segnalati nel 2013, al fine di verificare se essi sono stati approfonditi e risolti come precedentemente indicato, considerato che lo stesso Ministero dell'Ambiente, con propria nota prot. DVA-2014-0010057 dd. 09.04.2014 al punto 14 chiedeva all'Autorità Portuale di fornire riscontro alle indicazioni e richieste evidenziate dal Comune di Muggia.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il Piano del Porto è stato aggiornato in alcuni contenuti normativi, ma sostanzialmente la sua struttura ricalca quella già oggetto della valutazione effettuata nel 2013.

Per quanto riguarda le aree ricadenti nel Comune di Muggia, il Piano si concentra sulla realizzazione del Terminal Ro - Ro nell'area ex Aquila, proponendo delle soluzioni per l'accessibilità e richiamando le intese con il Comune di Muggia del 2009.

In merito alle altre aree di competenza dell'Autorità portuale, che ricadono nell'ambito comunale muggesano, le NTA del Piano portuale rimandano alle Norme dell'adottata Variante 31 consentendo di fatto un raccordo tra i due Piani, posto che la Variante 31 per le aree del Terminal Ro - Ro rimanda invece al Piano del Porto.

Si rileva che l'aggiornamento del Piano portuale non prevede la realizzazione dell'impianto di Rigassificazione di Zaule, come richiamato negli elaborati valutativi, sebbene dalle Norme Tecniche del Piano non appare di immediata lettura questa sua esclusione.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E STRATEGICO

Si rileva che il quadro di riferimento programmatico è stato aggiornato alla Variante 31 al PRGC e che i due strumenti urbanistici risultano conformi.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Viabilità

Si prende atto che nelle Norme Tecniche d'Attuazione sono stati ripresi i contenuti delle Intese sottoscritte tra il Comune di Muggia e l'Autorità Portuale, specificando che il collegamento del terminal Ro - Ro alla viabilità avverrà attraverso la via Flavia e indicando il varco verso la Valle delle Noghère come collegamento di emergenza.

Per quanto concerne gli accessi al Terminal Ro-Ro, il Piano in oggetto è accompagnato dal Progetto dell'accesso Nord (opera 16) e dell'accesso Sud (opera 17).

Si rileva che la progettazione dell'accesso Nord non tiene conto della realizzazione del Bypass di Aquilinia e della realizzazione delle infrastrutture ferroviarie a servizio del terminal. A riguardo si ricorda che le Norme Tecniche di Attuazione del Piano medesimo prevedono l'impegno dell'Autorità Portuale a costituire un tavolo tecnico per la progettazione di tale accesso al quale dovranno partecipare le Amministrazioni interessate ed in particolare il Comuni di Muggia e di Trieste e l'Ente Zona Industriale che ha competenza su questo ambito retroportuale.

In merito al progetto dell'accesso Sud, che si ricorda che tale accesso dovrà essere necessariamente di sola emergenza per essere coerente con le Intese raggiunte. Si rileva che non è stato tenuto conto della presenza dei percorsi ciclabili d'interesse regionale che scendono lungo la Strada Provinciale. Inoltre viene prevista la riqualificazione della Strada delle saline, di proprietà dell'EZIT, senza tener conto della previsione del Centro Commerciale Valle delle Noghère di cui al Piano Attuativo, già approvato e convenzionato, che prevede la realizzazione di 48.000 mq di Superficie di Vendita (con il relativo carico insediativo che questo comporterà) con la realizzazione di una rotonda d'innesto proprio lungo la Strada delle Saline (come desumibile anche dagli elaborati di Piano).

Paesaggio

L'aggiornamento dello Studi d'Impatto Ambientale ha approfondito l'analisi e la valutazione dell'impatto paesaggistico delle opere previste individuando 5 punti di vista in fase d'analisi (2 Muggia Vecchia, 3 Porticciolo di Muggia, 4 Bagno San Rocco, 5 Porto San Rocco, 6 Cimitero) e sviluppando però soltanto una simulazione della fase progettuale (2 Muggia Vecchia) che non consente di apprezzare l'effettivo impatto specie della fase di lungo periodo con la realizzazione del Molo VIII dalla prospettiva a mare.

Lo Studio riconosce l'elevato valore paesaggistico della costa muggesana, ferma restando la presenza di elementi detrattori quali la Ferriera o più in lontananza il canale navigabile.

Nella parte valutativa lo Studio evidenzia come l'impatto previsto, soprattutto a carico del Comune di Muggia sarà significativo forte.

Si confermano pertanto i timori già espressi sia in fase preliminare, sia dal parere espresso dalla Commissione Locale per il Paesaggio nel 2013.

La realizzazione del Molo VIII comporterà una trasformazione radicale e irreversibile del paesaggio di Muggia.

Le mitigazioni proposte, che parlano di eventuali barriere vegetazionali o di Norme che prevedano particolari cautele in fase di progettazione non possono nascondere l'evidenza degli impatti negativi che si determineranno nei confronti del territorio muggesano.

La perdurante assenza di un'analisi dell'inquinamento luminoso che si andrebbe a determinare, rappresenta inoltre un'ulteriore motivo di preoccupazione sugli effetti che la realizzazione nel lungo periodo del Piano, per quanto riguarda gli interventi relativi al Molo VII ed al Molo VIII, potranno determinarsi rispetto al Comune di Muggia.

VALUTAZIONE COMPLESSIVA

Dall'esame della documentazione presentata si ritiene di esprimere un parere favorevole per quanto concerne l'impatto delle opere relative al territorio di Muggia, con la raccomandazione che sia rispettato l'obbligo di individuare verso Nord la direttrice di entrata - uscita al Terminal Ro - Ro, con anche il potenziamento della rete ferroviaria che consenta di limitare le fonti di inquinamento atmosferico. In questo senso le proposte progettuali presentate dovranno essere necessariamente ridiscusse con gli enti competenti in un tavolo comune che

consenta anche di giungere a soluzioni condivise. All'attività di monitoraggio dovrà essere conseguente un programma di interventi di mitigazione, qualora si rilevassero problemi dovuti alle diverse componenti ambientali interessate.

Per quanto riguarda l'impatto paesaggistico delle opere di allungamento del molo VII e di realizzazione del molo VIII nella loro completa realizzazione nel lungo periodo, viste le considerazioni contenute nello Studio d'Impatto Ambientale, si esprime un parere non favorevole, in quanto tali opere andranno a penalizzare in maniera determinante la qualità paesaggistica del Comune di Muggia portando impatti irreversibili e di difficile mitigazione.

Il Responsabile del Servizio
Geom. Marino BALDAS



Resp. Proc.: Geom. Marino Baldas
Resp. Istr.: dott. Alberto Menegante
tel. 040.3360442 - fax 040.9279056
p.e. alberto.menegante@comunedimuggia.ts.it



COMUNE DI MUGGIA
PROVINCIA DI TRIESTE
Servizio LL.PP., Sviluppo Energetico
Ecologia Ambientale
Ufficio Sviluppo Energetico
Ecologia Ambientale

MUGGIA 21 OTTOBRE 2014

Prot: _____

Al Servizio Pianificazione
Territoriale
Ufficio Edilizia privata
E Pianificazione
c.a. geom. Baldas
SEDE

E p.c. Al Sindaco di Muggia
Dott. Nesladek
SEDE

All'Assessore
Sig. Longo
SEDE

1

Oggetto: Piano regolatore del Porto di Trieste: procedura integrata VIA-VAS. Parere di Competenza sugli elaborati relativi alla revisione del SAI ed agli aggiornamenti progettuali 2014

In riscontro alla documentazione pervenuta al Comune da parte dell'Autorità Portuale di Trieste - prot.com.21330 dd.05.09.2014, come trasmessa su supporto digitale dal Servizio Pianificazione territoriale con nota dd.12.09.2014, in merito all'espressione di un parere congiunto degli Uffici preposti nell'ambito del procedimento definito di concerto tra Autorità Portuale ed il Ministero dell'Ambiente, si esplicita quanto al seguito

Si premette analogamente a quanto già precisato nel precedente parere che, la corposità della documentazione in argomento, comprendente, sia gli aspetti progettuali del Piano corredati dai relativi studi specialistici, che gli elaborati riferiti agli approfondimenti, di maggiore valenza ambientale, non consentono allo scrivente ufficio, alla luce delle tempistiche ristrette per l'espressione del parere e vista la molteplicità dei temi affrontati, taluni di contenuto tecnico alquanto specifico, di considerare nel dettaglio le opere e l'assetto del Piano valutandone congiuntamente in modo esaustivo gli effetti indotti sulle componenti ambientali e quant'altro di competenza.

Ciò detto, si possono tuttavia rilevare alcuni aspetti di massima che, anche a seguito delle specifiche documentali contenute nell'aggiornamento del Piano, continuano a ritenersi importanti, *in primis* l'impatto collegato alla realizzazione degli interventi nel loro addivenire, considerate le diverse tipologie di opere e le tempistiche di lungo termine ipotizzabili per la fase preliminare di predisposizione delle stesse, ancorché di loro realizzazione vera e propria, tenuto conto anche delle attività di dragaggio imposte dai grandi banchinamenti dei moli in espansione con la relativa gestione dei sedimenti (la maggior parte ricadenti in ambito SIN), ma anche delle terre e rocce legate ai processi d'infrastrutturazione ed alla costruzione delle opere accessorie e dell'indotto a terra, che vedono un'attività di cantiere protratta nel tempo ed aperta su fronti multipli (basti pensare al Molo VIII come opera di lungo periodo con ultimazione prevista nel 2030 e vicina piattaforma logistica, quale opera già in procinto di essere realizzata), con scenari estremamente articolati, che allo stato attuale risultano difficilmente definibili e quantificabili a breve e lungo termine e che certamente, destano preoccupazione, nonostante si cerchi di sottolineare le ripercussioni positive o non peggiorative di talune lavorazioni e/o attività connesse, nei confronti di tutte le componenti ambientali. Perplexità che non vengono meno a seguito dell'analisi degli impatti in fase di esercizio delle opere portuali che, sia nel breve che nel lungo periodo, producono effetti ambientali comunque sfavorevoli, determinando impatti peggiorativi della situazione *ante-operam*, come si evidenzia nella tabella di sintesi del processo di valutazione delle varie componenti all'uopo dedicato, che porta a concludere l'insorgere di impatti negativi anche "*significativo forte*". Si rileva a tal proposito come le idonee misure di mitigazione previste dal Proponente spesso si riducano ad un monitoraggio visivo e strumentale del sistema ambiente, che comunque dovuto ed assolutamente imprescindibile, non può assicurare nei confronti di possibili limitazioni/arginamenti dei fenomeni più salienti o nel circoscrivere determinati effetti peggiorativi, in quanto lo stesso costituisce principalmente ed ovviamente, attività di controllo e tutela. Basti pensare alla necessità di monitorare gli effetti determinati dalla costruzione delle estese opere a mare sulla circolazione meteo marina tenuto conto anche del regime di marea, della risultante vento-corrente, di possibili fenomeni di sversamento legati al traffico marittimo e delle potenziali ripercussioni nell'ambiente acquatico e sulla fauna ed in considerazione della morfologia e batimetria del Golfo di Trieste che presenta una ridotta circolazione idrica ed uno scarso ricambio d'acqua (sebbene in merito all'idrodinamica costiera ed alla qualità delle acque risultino dalle simulazioni effettuate e dai dati presi in considerazione, impatti trascurabili a breve e lungo termine). Tuttavia un siffatto Piano di controllo non influisce direttamente sul miglioramento del sistema. Un esempio fra tutti lo ritroviamo nell'analisi della componente atmosfera che rileva già in fase *ante-operam* una situazione di locale criticità della qualità dell'aria proprio relativamente al litorale nord di Muggia ed in particolare all'area del porto turistico di San Rocco ed al centro della baia dove gli effetti indotti dall'aumentato traffico veicolare seppur nelle categorie meno emissive ma soprattutto dei traffici navali in ingresso dal Canale Sud determinano come evidenziato nelle relative simulazioni, concentrazioni superiori

ai limiti previsti da normativa vigente, in particolare per quanto concerne le medie giornaliere di PM 10 sia a breve che a lungo periodo, ma anche relativamente ai biossidi di Azoto e di Zolfo. In tali zone quindi si prevede di introdurre punti di controllo specifici implementando la rete di rilevamento ARPA FVG proprio in considerazione della densità di abitazione e della presenza di recettori sensibili, quale misura mitigativa/compensativa. A tal proposito si rende noto che diversamente da quanto riportato nella documentazione del Sai alla voce componente atmosfera, proprio a Porto San Rocco esiste la centralina di rilevamento della qualità dell'aria facente parte della rete di monitoraggio ARPA che è stata spostata dall'originale collocazione nei pressi del Molo Balota in ingresso a Muggia nel corso del 2013, in quanto la zona del comprensorio di Porto San rocco risulta già interessata, in presenza di determinate condizioni meteo, dall'inquinamento prodotto dalla ferriera di Servola. In ogni caso, l'aumento di PM10, nel comune di Muggia si è già rilevato negli anni non trascurabile, raggiungendo saltuariamente, anche picchi di criticità e tale condizione peraltro risultava sottolineata proprio all'interno della prima versione del Piano e del SAI relativamente alla sintesi degli impatti in fase di cantiere, sia nello scenario di breve periodo che a lungo termine rilevando l'impatto negativo indotto dalla concentrazione di polveri sottili a causa degli incrementi emissivi localizzati nell'area portuale. La preoccupazione per la situazione di fatto e per gli aspetti peggiorativi della qualità dell'aria inevitabilmente collegati alla trasformazione ed all'estensione delle prospettate attività portuali e dell'indotto collegato, che non consentono allo stato attuale di prevedere margini di miglioramento a riguardo degli impatti negativi sulla componente atmosfera, non può quindi che permanere e rafforzarsi ulteriormente con le previsioni progettuali esaminate.

3

Si riscontra inoltre che, pur non risultando previsto all'interno della revisione del Piano regolatore Portuale 2014 ampio spazio è dedicato comunque all'interno del Quadro progettuale all'impianto del Rigassificatore di Zaule quale importante progetto che insiste nell'ambito d'interesse del Porto di Trieste. A tal proposito si ribadisce come già espresso nei pregressi pareri d'ufficio, che la scrivente Amministrazione risulta contraria alla previsione di ulteriori poli energetici ad alto impatto ambientale. Rispetto inoltre i rischi connessi alla problematiche indotte dalla presenza di impianti a rischio d'incidente rilevante si ricorda la necessità di continuare a mantenere alta l'attenzione sulla valutazione complessiva relativa all'influenza reciproca indotta dalla presenza delle varie strutture previste soprattutto in fase d'esercizio e relative attività connesse.

Trascurato negli attuali elaborati d'aggiornamento e rimandato ad un successivo stato di approfondimento documentale (riguardante peraltro, la progettazione delle sistemazioni delle opere a terra), risulta l'importante aspetto ambientale del potenziale disturbo arrecato dal funzionamento degli apparati illuminanti a servizio delle attività svolte sui moli, data la loro notevole presunta altezza ed estensione a mare ed a fronte dell'abitato di Muggia, in quanto nella attuale revisione del Sai ed a completamento dell'aggiornamento 2014 del Piano, sono

stati predisposti inizialmente i progetti delle opere marittime di grande infrastrutturazione. Fermo restando che l'illuminazione esterna sulle nuove superfici per lo stoccaggio e per la movimentazione delle merci, dei cantieri, di quelle interne destinate al trasporto ma anche lungo la normale viabilità dell'indotto portuale potrà generare importanti impatti luminosi per l'ambiente, in realtà era proprio su taluni ampliamenti quali quelli previsti dall'estensione a mare del molo VII e del molo VIII di certo impatto visivo per il litorale muggesano che si chiedeva di verificare tale problematica, fermo restando l'auspicata valutazione anche dell'indotto terrestre. L'intrusione ottica rilevante, determinata dalle suddette opere portuali con modifiche sostanziali al paesaggio del golfo, che non permette di conservare le caratteristiche proprie ed identificative della baia di Muggia con modifica radicale dei rapporti spaziali attuali, determinando infatti un impatto valutato come negativo "significativo forte". Continua peraltro a destare forte perplessità visto che l'abitato di Muggia risulta collocato a distanza molto ridotta dalle previste strutture di banchinamento a mare con destinazione commerciale e che l'impatto visivo, seppur variabile in funzione della vicinanza delle varie opere di sviluppo portuale ai vari tratti del litorale, nonché della destinazione funzionale dello stesso, come fatto rilevare dal Proponente, che siano stati presi in considerazione indicazioni e criteri progettuali finalizzati a garantire un adeguato inserimento delle nuove opere nel contesto paesaggistico per tutelare il paesaggio costiero di Trieste per i settori portuali 4-5, tenuto conto della trasformabilità del Piano e della valenza panoramica che li caratterizza rispetto al settore portuale 6 che identifica il Litorale di Muggia. Appare ancora in contrasto l'asserzione che "in un contesto francamente monotono sotto il profilo della variabilità biologica come può essere un'insenatura portuale quale il vallone di Muggia -pur con le sue particolarità (- -)" e la ricchezza riscontrata nella nicchia ecologica che ha portato ad una proposta di SIC a mare nella località Punta Sottile di cui peraltro si è tenuto conto nella redazione degli elaborati.

4

Non trascurabile in tutte le fasi di attività pre e post attuazione del Piano, risulta la produzione di torbidità legata sia alle attività di dragaggio preliminari nello scenario di cantierizzazione, ma in particolar modo relazionata all'aumentato traffico navale in fase di esercizio con l'effetto cumulativo determinato da navi contemporaneamente in transito nell'area portuale, ognuna in grado di generare una nuvola di torbida paragonabile a quella del dragaggio (localizzato diversamente, in un preciso punto, e di natura temporanea soprattutto utilizzando tecnologie avanzate), con successivo trasporto del sedimento fino da parte delle correnti che non si rideposita prevedibilmente necessariamente in vicinanza delle zone di manovra, rivela, all'analisi delle componenti ambientali interessate, che a lungo termine vi possa essere un lieve impatto per quanto riguarda la qualità dell'acque ed il loro stato ecologico, sia nei confronti delle comunità bentoniche che relativamente a possibili perturbazioni delle specie marine, con valenza in quest'ultimo caso, anche di tipo transfrontaliero. Relativamente a possibili ripercussioni negative nei confronti della vicina Repubblica di Slovenia non sono state condotte particolari valutazioni, sia dal punto di vista

prettamente ambientale che rispetto la realtà urbanistica e di sviluppo pianificatorio del paese confinante, non considerando ad esempio sufficientemente approfondita e quindi oggettivamente confrontabile, la documentazione ad oggi disponibile relativamente alla proposta d'ampliamento e riorganizzazione dei traffici del porto di Capodistria. Si ricorda tuttavia che proprio relativamente al rapporto ambientale redatto dalla Società Acquarius nel 2009 e presentato dalla Luka Koper nel 2011, risultava come l'interno del Golfo di Capodistria fosse estremamente influenzato dalle condizioni di circolazione dell'area più vasta del Golfo di Trieste. Pertanto aldilà di un'analisi dei processi idrodinamici principali che caratterizzano il Golfo stesso risulterebbe importante lo studio delle microaree di circolazione che s'influenzano reciprocamente.

In relazione allo spostamento dei sedimenti dovuto come visto principalmente al movimento delle imbarcazioni, ma associato anche alla presenza di strutture nell'acqua bassa vicino alla costa, si verifica potenzialmente che, in fase di costruzione, tenuto conto del conseguente trasporto determinato dai flussi marini e dalle onde e dell'interazione di queste con le correnti marine nell'area più vasta, si possano originare direttamente fenomeni di erosione del fondale, anche se temporanei, che richiedono un attento controllo in fase di esecuzione con ispezioni ed attenti monitoraggi. Problematica poi appare la gestione dei sedimenti dragati con particolare riferimento a quelli che dopo le caratterizzazioni volte a stabilire ad ogni effetto la loro idoneità ad essere successivamente impiegati o gestiti ai sensi delle disposizioni di cui all'art.5 commi 11-ter e seguenti della L 84/1994 risultino materiali pericolosi ossia manifestino valori superiori a quelli indicati nell'allegato D parte IV D.Lgs 152/06 e s.m.i. come normato dal DM 7 novembre 2008 che disciplina le operazioni di dragaggio nei siti di bonifica d'interesse nazionale (S.I.N.). Infatti come si evince dai contenuti del Piano generale di gestione, se è vero che le previste casse di colmata (in particolare la Piattaforma Logistica e l'area Ex Esso) riusciranno ad ospitare il materiale di refluito data la stima della loro capacità sia a breve termine che per le opere di lungo periodo a tutt'oggi non si è di fatto in grado di valutare la quota parte di materiale classificato come pericoloso da conferire a discarica specializzata, potendolo stimare una volumetria di circa 21.400 mc che di fatto viene "estrapolata" dai risultati della caratterizzazione della Piattaforma Logistica già espletata estesi a tutta l'area portuale. Si fa notare che anche in caso di corretta stima della cubatura, appare comunque alquanto rilevante la necessità di conferire ad apposito impianto, una siffatta volumetria. Non esistono infatti valutazioni/indicazioni sulla localizzazione della "discarica" atta ad accettare tali materiali di natura "pericolosa" secondo le tempistiche previste dallo sviluppo del Piano, laddove possibili gestioni alternative vengono ipotizzate e diversificate, tenendo conto della qualità dei sedimenti risultante dalle analisi di caratterizzazione, di fatto per la maggior parte, ancora inattesi, ma anche delle caratteristiche geotecniche che deriveranno da una fase successiva d'indagine geognostica con l'avvio di campagne puntuali che, come ben specificato nelle relazioni generali di supporto del quadro

progettuale, dovranno essere tarate sulla tipologia delle opere previste e di cui risulta difficile allo stato attuale, prevedere le tempistiche di effettiva attuazione. Data inoltre la variabilità delle merci movimentate su navi, non si può escludere fenomeni d'inquinamento con particolare riferimento agli idrocarburi (carburanti, vernici, lubrificanti ecc.), fermo restando le accertate contaminazioni presenti nei sedimenti della rada portuale a carico anche di metalli pesanti e dei citati composti organici. Tenendo conto che nella proposta di piano di gestione viene chiarito che "non si dispone allo stato attuale di informazioni sulla quantità della contaminazione e sulla sua distribuzione spaziale in profondità in corrispondenza dell'impronta delle nuove infrastrutture" e quindi, conseguentemente di precise informazioni sui volumi di sedimento contaminato (che in ogni caso anche stimati non appaiono irrilevanti), si conferma l'indeterminatezza di alcuni presupposti di base per le ipotesi più plausibili di gestione dei sedimenti dragati e quindi tempi incerti per stabilire in maniera approfondita lo stato qualitativo dei sedimenti ed i volumi di eventuale bonifica, considerando anche i relativi procedimenti autorizzativi in campo agli Enti di competenza, anche questi non definibili a priori.

Alla luce di quanto sopra esplicitato *si ritiene di esprimere, sui contenuti della documentazione visionata, un parere favorevole condizionato ai necessari approfondimenti sugli aspetti ambientali come sopra esplicitati.*

Il Responsabile del Servizio
Arch. P. Lusin



6

Referenti per l'istruttoria:
dott.ssa D. Del Core tel.0403360405

Responsabile del Procedimento: arch. P. Lusin
tel. 040-3360413
mail: paolo.lusin@comunedimuggia.ts.it

S:\SERV_TERRITORIALE_AMBIENTE\AMBIENTE_CIMITERI\ALBERO INFORMATICO\AMBIENTE\PROCEDURE AMBIENTALI\V.A.S\2014\Piano Del Porto Ts Via Int VAS\Ddpareeok PORT-TS-14.Doc