



PROVINCIA
di TRIESTE

34132 Trieste
Piazza Vittorio Veneto, 4
tel. +39 040 37981
fax +39 040 3798 233

c.f. 80011310325
partita Iva 00715530325

prot. n. _____
da citare sempre nella risposta
data

09.07.03

vs. rif.



Spettabile

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

Ministero dell'ambiente e della tutela del
territorio e del mare
Direzione per le valutazioni ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@PEC.minambiente.it

E prot DVA - 2014 - 0036926 del 11/11/2014

Commissione Tecnica VIA/VAS
ctva@minambiente.it

Ministero per i beni e le attività culturali -
Direzione generale per il paesaggio, le
belle arti, l'architettura e l'arte
Contemporanee
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale ambiente ed energia
ambiente@certregione.fvg.it

Autorità Portuale di Trieste
pec@cert.porto.trieste.it

Oggetto: Trasmissione deliberazione giunta n. 134 dd. 5/11/2014 avente come oggetto
"Procedura VIA/VAS per il nuovo PRG del Porto di Trieste - parere sulle
integrazioni".

Con la presente si trasmette la deliberazione giunta n. 134 dd. 5/11/2014 relativa
all'oggetto.

Si rimane a Vostra disposizione per eventuali informazioni e/o chiarimenti

Distinti saluti

AREA AMBIENTE E MOBILITA'
UO AMBIENTE
ecologia@provincia.trieste.it

IL DIRIGENTE
(Cella)



PEC DVA

Da: Per conto di: provincia.trieste@certgov.fvg.it <posta-certificata@telecompost.it>
Inviato: venerdì 7 novembre 2014 14:08
A: dgsalvanguardia.ambientale@PEC.minambiente.it; ctva@pec.minambiente.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it; ambiente@certregione.fvg.it; pec@cert.porto.trieste.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Protocollo nr: 46948 - del 07/11/2014 - PTS - Provincia di Trieste Trasmissione deliberazione giunta n. 134 dd. 5/11/2014 avente come oggetto "Procedura VIA/VAS per il nuovo PRG del Porto di Trieste - parere sulle integrazioni".
Allegati: postacert.eml (1,36 MB); daticert.xml

Messaggio di posta certificata

Il giorno 07/11/2014 alle ore 14:08:12 (+0100) il messaggio

"Protocollo nr: 46948 - del 07/11/2014 - PTS - Provincia di Trieste Trasmissione deliberazione giunta n. 134 dd. 5/11/2014 avente come oggetto "Procedura VIA/VAS per il nuovo PRG del Porto di Trieste - parere sulle integrazioni"." è stato inviato da "provincia.trieste@certgov.fvg.it"

indirizzato a:

pec@cert.porto.trieste.it

ambiente@certregione.fvg.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

ctva@pec.minambiente.it

dgsalvanguardia.ambientale@PEC.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 5584BA45-2C9B-FE5D-DE48-E43C74E1832A@telecompost.it

Verbale di deliberazione della Giunta Provinciale – seduta n. 46

Deliberazione di Giunta N. 134

OGGETTO: procedura VIA/VAS per il nuovo PRG del Porto di Trieste- parere sulle integrazioni

Allegati: \

L'anno **2014**, il giorno 05, del mese di novembre, alle ore 15:00, nel Palazzo della Provincia di Trieste, piazza Vittorio Veneto 4, si è riunita la Giunta presso Sala della Giunta

Risultano:

		Presente/Assente
Bassa Poropat Maria Teresa	Presidente della Giunta	Presente
Dolenc Igor	Vice Presidente della Giunta	Presente
Magistri Mariella	Componente della Giunta	Presente
Pino Adele	Componente della Giunta	Presente
Tarlao Roberta	Componente della Giunta	Presente
Zollia Vittorio	Componente della Giunta	Presente

Partecipa il Segretario Generale Lugarà Gabriella.

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza la sig.ra Bassa Poropat Maria Teresa nella qualità di Presidente della Giunta ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi la Giunta, con voti unanimi espressi a scrutinio palese ed accertati nelle forme di legge e sempre all'unanimità dichiarata immediatamente eseguibile, adotta la seguente deliberazione:

LA GIUNTA PROVINCIALE

Richiamata la Deliberazione Consiliare n. 49 dd. 19.12.2013 avente ad oggetto: “Relazione Previsionale e Programmatica 2014-2016, Bilancio Pluriennale 2014-2016, Bilancio di Previsione 2014 – Approvazione”, esecutiva a termini di legge;

Visto il D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in particolare la parte II “Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la valutazione dell’Impatto Ambientale (VIA) e per l’Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC)”;

Viste le note pervenute in data 05/09/2014, ns.prot.n.0037511 dd.10/09/2014, e via PEC in data 08/09/2014 ns.prot.n.37208, con cui l’Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso documentazione integrativa relativa alla procedura di VIA integrata VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste (PRPT), prodotta a seguito della richiesta di integrazioni della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, comunicando inoltre che l’Amministrazione provinciale può rendere le proprie determinazioni entro 60 giorni dalla pubblicazione sulla GU avvenuta in data 09/09/2014.

Vista la Deliberazione n.5 dd. 12/01/2012 con cui la Giunta provinciale ha espresso osservazioni allo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) nella fase di consultazione preliminare della procedura VIA-VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste;

Vista la Deliberazione consiliare n. 37 dd.18/11/2013, con cui il Consiglio provinciale ha espresso le proprie osservazioni al Rapporto Ambientale ed al PRPT.

Considerato che il Piano individua obiettivi consistenti nell’espansione degli spazi portuali, nello sviluppo delle attività portuali commerciali e industriali e del settore delle crociere e prevede azioni consistenti nelle destinazioni d’uso e nella realizzazione di opere di grande infrastrutturazione;

Considerato che lo specchio acqueo portuale e parte delle aree a terra in cui è prevista la realizzazione di opere necessarie alle attività portuali ricadono all’interno del Sito di Interesse Nazionale;

Preso atto che il nuovo Studio Trasportistico presentato dall’Autorità Portuale:

- presenta le risposte alle questioni complessivamente poste dalla Amministrazione Provinciale con gli atti di osservazioni sopra citati
- non modificando le previsioni di Piano Regolatore Portuale, specifica gli indicatori che si utilizzeranno per verificare gli impatti ambientali Strategici ;
- si sofferma e illustra l’analisi del traffico marittimo futuro che interesserà in particolare il Canale Sud del Porto di Trieste, aggiorna le previsioni di movimentazione navale con la precisazione che “dal flusso di traffico navale è stata eliminata la componente gasiere, stante l’eliminazione del terminal di rigassificazione LNG dalla configurazione di Piano, come da più recenti disposizioni”, concludendo che le previsioni di Piano comporteranno un forte incremento dei traffici tale che il funzionamento dei canali di navigazione, in particolare del canale Sud, sarà al limite della saturazione accettabile

Vista la relazione tecnica elaborata dagli Uffici dell’UO Ambiente nella quale, dopo un raffronto tra quanto richiesto in sede preliminare ed i riscontri dell’Autorità Portuale, vengono formulate le osservazioni riportate di seguito:

- *Si ricorda che la gestione degli scambi tra sedimenti potenzialmente inquinati sversati nelle casse di colmata e acque marine dovrà essere tale da impedire la possibilità di contaminazione di queste ultime (deve essere compatibile con la normativa del settore ambientale).*

- *Si sottolinea che i progetti delle previste opere di banchinamento dovranno sempre tener conto delle problematiche ambientali dei siti da bonificare, dovranno quindi coordinarsi con le attività di bonifica dei terreni e della falda.*
- *Si ribadisce la necessità di monitoraggio PAH e di altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta, in quanto composti potenzialmente cancerogeni.*
- Si osserva che il consistente aumento di traffico portuale previsto alla completa realizzazione del Piano (raddoppio del traffico RoRo e aumento di nove volte del traffico TEU rispetto ai valori 2007) determinerà un proporzionale aumento di impatti in termini di traffico terrestre ed emissioni in atmosfera. L'efficacia complessiva delle opere di piano è comunque legata alla parallela realizzazione a livello regionale delle infrastrutture viarie e ferroviarie necessarie alla veicolazione delle merci scaricate.

Rilevato la competenza di questa Giunta in quanto, come sopra riportato le integrazioni qui giunte forniscono le risposte alle questioni complessivamente poste dalla Amministrazione Provinciale con gli atti di osservazioni sopra citati e non modificando le previsioni di Piano Regolatore Portuale, specificano gli indicatori che si utilizzeranno per verificare gli impatti ambientali Strategici

Ritenuto tuttavia di informare del contenuto della presente il Consiglio nella prima seduta utile;

Ritenuto di far proprie le osservazioni espresse;

DELIBERA

- di esprimere le seguenti osservazioni:
 - a. Si ricorda che la gestione degli scambi tra sedimenti potenzialmente inquinati sversati nelle casse di colmata e acque marine dovrà essere tale da impedire la possibilità di contaminazione di queste ultime (deve essere compatibile con la normativa del settore ambientale)
 - b. Si sottolinea che i progetti delle previste opere di banchinamento dovranno sempre tener conto delle problematiche ambientali dei siti da bonificare, dovranno quindi coordinarsi con le attività di bonifica dei terreni e della falda
 - c. Si ribadisce la necessità di monitoraggio PAH e di altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta, in quanto composti potenzialmente cancerogeni.
 - d. Si ribadisce che il consistente aumento di traffico portuale previsto alla completa realizzazione del Piano (raddoppio del traffico RoRo e aumento di nove volte del traffico TEU rispetto ai valori 2007) determinerà un proporzionale aumento di impatti in termini di traffico terrestre ed emissioni in atmosfera. L'efficacia complessiva delle opere di piano è comunque legata alla parallela realizzazione a livello regionale delle infrastrutture viarie e ferroviarie necessarie alla veicolazione delle merci scaricate.
 - e. Si prende atto che il nuovo Studio Trasportistico 2014 presentato dall'Autorità Portuale illustra l'analisi del traffico marittimo futuro che interesserà in particolare il Canale Sud del Porto di Trieste, aggiorna le previsioni di movimentazione navale con la precisazione che "dal flusso di traffico navale è stata eliminata la componente gasiere, stante l'eliminazione del terminal LNG dalla configurazione di Piano, come da più recenti disposizioni", concludendo che le previsioni di Piano comporteranno un forte incremento dei traffici tale che il funzionamento dei canali di navigazione, in particolare del canale Sud, sarà al limite della saturazione accettabile
 - f. di informare del contenuto della presente il Consiglio nella prima seduta utile

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 134 del 05/11/2014

3

Oggetto : procedura VIA/VAS per il nuovo PRG del Porto di Trieste- parere sulle integrazioni

- di dare atto che il presente provvedimento non comporta spese da parte dell'Amministrazione;
- di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile;
- di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1.19 della L.R. 21/2003, come sostituito da art. 17.12 a), b) L.R. 17 dd. 24.05.2004.

AREA AMBIENTE E MOBILITA'

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA: *procedura VIA/VAS per il nuovo PRG derl Porto di Triete- parere sulle integrazioni*

Proposta nr. 150 del 05/11/2014

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 267/2000, si esprime parere favorevole alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione.

Trieste, 05/11/2014

IL RESPONSABILE
DOTT. FABIO CELLA

AREA AMBIENTE E MOBILITA'

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE : *procedura VIA/VAS per il nuovo PRG derl Porto di Triete- parere sulle integrazioni*

PROPOSTA NR. 150 Del05/11/2014

Preso nota

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE

Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 267/2000, si esprime parere favorevole alla regolarità contabile della proposta di deliberazione.

Trieste, 05/11/2014

IL DIRIGENTE
(DOTT. FULVIO DELLA VEDOVA)

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Presidente
Bassa Poropat Maria Teresa

Il Segretario Generale
Lugarà Gabriella



AREA AMBIENTE E MOBILITA'
U.O. Ambiente

RELAZIONE n. /ECO dd. 04.11.2014

Procedura di VIA integrata VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste – Integrazioni al Piano 2014

A - Premesse

Con note pervenute in data 05/09/2014, ns.prot.n.0037511 dd.10/09/2014, e via PEC in data 08/09/2014 ns.prot.n.37208, l'Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso documentazione integrativa sul Piano Regolatore del Porto di Trieste (PRPT) ed il relativo Studio Ambientale Integrato (SAI), comunicando che l'Amministrazione provinciale può rendere le proprie determinazioni entro 60 giorni dalla pubblicazione sulla GU avvenuta in data 09/09/2014.

Con Deliberazione giuntale n.5 del 12/01/2012 la Provincia aveva fornito contributi/osservazioni sul Rapporto Ambientale Preliminare nella fase di consultazione preliminare e successivamente, con Deliberazione consiliare n. 37 dd.18/11/2013, aveva espresso le proprie osservazioni al Rapporto Ambientale ed al Piano.

La presente relazione è relativa alla recente documentazione dello SAI e viene redatta sulla base della precedenti relazioni degli Uffici dell'U.O. Ambiente.

B – Documentazione Integrativa

A seguito della richiesta di integrazioni della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente, l'Autorità Portuale ha aggiornato la documentazione relativa al Piano Portuale e alla sua Valutazione Ambientale Strategica.

L'Aggiornamento 2014 riguarda:

1. la revisione dello studio del traffico portuale, marittimo e terrestre, stato attuale e previsioni di sviluppo, relativamente al lungo ed al breve periodo;
2. l'allineamento del Piano Regolatore del Porto di Trieste agli strumenti di pianificazione territoriale vigenti o in corso di approvazione con particolare riferimento a quelli regionali;
3. il recepimento delle prescrizioni contenute nelle Intese con i Comuni di Trieste e Muggia, finalizzato all'ottenimento del parere di conformità con gli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti e/o in corso di approvazione;
4. la revisione del sistema degli obiettivi infrastrutturali del Piano, introduzione degli obiettivi ambientali, definizione delle azioni di piano con riferimento al complesso di opere previste ai fini della trasformazione del Porto.

C – Osservazioni al Rapporto Ambientale in deliberazione consiliare n. 37 dd.18/11/2013

Si riportano di seguito le osservazioni espresse in delibera provinciale ai fini della verifica dell'UO Ambiente del loro recepimento nella versione definitiva di PRGC:

- a. I dragaggi previsti per l'approfondimento del Canale Industriale e del canale di accesso nella Valle delle Noghère ricadono nello specchio acqueo del porto ricompreso nel Sito di Interesse Nazionale. Si ritiene pertanto opportuno che nel Piano siano indicate le procedure da adottare per tali operazioni con riferimento alla normativa tecnica di settore vigente.
- b. Le volumetrie di materiale da destinare alle casse di colmata, stimate nel Piano, sono inferiori alla capacità totale delle casse stesse. Si ritiene opportuno siano specificate le previsioni per completare il riempimento delle casse e la provenienza dei materiali, valutando la possibilità di attività sinergiche con la bonifica dello specchio acqueo in SIN.

- c. Siano maggiormente specificati i sistemi di sicurezza e di verifica per le opere in cui verranno refluiti sedimenti potenzialmente inquinati, atti ad impedire possibilità di scambio tra sedimenti e acque marine e quindi ad impedire possibilità di contaminazione di queste ultime.
- d. Nell'ambito delle opere di banchinamento previste nelle zone le cui aree a terra rientrano in SIN, si ritiene utile siano specificati gli interventi che impediranno lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinata.
- e. Considerato il notevole aumento di traffico navale previsto e che la quantità di materiale potenzialmente messa in sospensione dal transito di una imbarcazione possa essere dello stesso ordine di grandezza di quello associato al dragaggio, si ritiene che debbano essere approfondite le analisi dei possibili impatti sugli ecosistemi marini legati a questo aspetto.
- f. Si ribadisce l'utilità che siano valutati anche i PAH ed in particolare il benzo(a)pirene, considerato che è un composto cancerogeno prodotto, tra gli altri, dai processi di combustione e che nella zona portuale sono stati rilevati valori superiori al valore obiettivo previsto da normativa.
- g. Ai fini del controllo della qualità dell'aria, si ritiene inoltre utile il monitoraggio ante e post operam con bioindicatori, che risentono particolarmente della presenza di SO₂, NO_x e polveri, da concordare con ARPA.
- h. Come indicato nella documentazione progettuale, per ridurre le emissioni in ambito portuale delle navi ormeggiate, si valuti la possibilità che il porto si doti di sistemi di fornitura energetica a terra con l'elettificazione delle banchine.
- i. Si ritiene utile che siano effettuati confronti tra le stime dei flussi emissivi relative alle fasi di attuazione del Piano e i dati dell'INEMAR.
- j. Di richiedere che a tutti gli effetti, per quanto concerne le modalità di accesso e uscita a servizio del terminal Ro-Ro, si prenda atto delle indicazioni poste nell'allegato parere della U.O. Viabilità.
- k. Di ribadire che la realizzazione dell'impianto di rigassificazione e del collegamento con Metanodotto fra Trieste –Grado – Villesse, sia incompatibile con la domanda di trasporto Portuale configurata dal Piano qui in valutazione e con le conseguenti scelte di infrastrutturazione che il Piano prevede.
- l. Di prevedere nell'ambito della zona individuata quale "polo energetico" l'apposizione del vincolo sull'impossibilità di realizzare in zona impianti rientranti tra quelli a rischio rilevante.

D – Verifica documentazione del PRPT 2014 trasmessa dall'Autorità Portuale

a. L'Autorità Portuale riferisce che le procedure proposte per il dragaggio e la gestione dei sedimenti provenienti dal SIN sono definite ai sensi dell'art.5bis della L 84/94 e del DM del 7 nov 2008 e smi (DM04/08/2010) che sono descritte nel documento "Piano Generale di Gestione dei Sedimenti" - MI026S-RS03-PRP.

b. L'Autorità Portuale risponde che "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 ..."
Dagli elaborati di Piano la capacità delle casse di colmata risulta aumentata da 3.650.000 mc a 5.189.600 mc. Nella Relazione Generale sono calcolati i volumi dei fanghi prodotti dai dragaggi dei canali e dalla bonifica da eseguire contestualmente alla realizzazione delle opere (bonifica dell'impronta delle opere) che complessivamente sono pari a 3.531.050 mc.
(Quindi le casse di colmata saranno utilizzate per il 68% della loro capacità complessiva).

c. Nel Quadro Progettuale sono descritte genericamente le caratteristiche che avranno le casse di colmata.
Si ricorda che la gestione degli scambi tra sedimenti potenzialmente inquinati sversati nelle casse di colmata e acque marine dovrà essere tale da impedire la possibilità di contaminazione di queste ultime (deve essere compatibile con la normativa del settore ambientale).

d. Nelle risposte predisposte dall'AP, sono considerate le infrastrutture viarie quelle opere che interferiscono con la falda, non viene fatto riferimento alle opere di banchinamento.

Nella Relazione generale e nello Studio Ambientale Integrato viene specificato che la realizzazione delle opere marittime, in alcune zone del Porto (es nel Settore 5 - Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle Delle Noghere), è funzionale anche al conseguimento dell'obiettivo della conterminazione dell'area a terra retrostante che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Trieste, al fine di evitare lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinanti.

Il Piano in queste zone prevede nuovi banchinamenti; la struttura impiegata per la loro realizzazione sarà costituita da casse di colmata per poter conferire eventuali materiali di dragaggio. Nel Quadro Progettuale sono previste due tipologie di casse di colmata in cui verranno refluiti sedimenti potenzialmente inquinati. Per una di esse viene specificato che è previsto un sistema drenante, stante la necessità di intercettare le acque di falda a monte; per l'altra tipologia non sono date ulteriori specifiche.

Sottolineiamo che i progetti delle previste opere di banchinamento dovranno comunque tener conto delle problematiche ambientali dei siti da bonificare, dovranno quindi coordinarsi con le attività di bonifica dei terreni e della falda.

e. Nel Rapporto Ambientale viene ribadito che la risospensione può avvenire principalmente nelle fasi di transito delle navi lungo il Canale Sud e nelle fasi di attracco delle navi alle banchine interessando gli immediati dintorni della nave e della scia. Pertanto, nel RA viene ritenuto che l'area di interesse di questo fenomeno sia il bacino portuale non andando ad interessare le aree sensibili del Golfo di Trieste e della Baia di Muggia. Viene stimata "...l'intensità dell'impatto come negativa bassa, ovvero che può comportare una variazione di classe di qualità rispetto allo stato attuale, poiché, mentre il dragaggio si localizza in un unico punto ed è temporaneo, non è escluso che ci sia un effetto cumulativo prodotto da diverse imbarcazioni di vario genere che transitano nell'area portuale, ognuna di esse in grado di generare una nuvola di torbida paragonabile a quella del dragaggio...".

Nel RA viene ritenuto "...necessario un monitoraggio della qualità delle acque nella Baia di Muggia al fine di approfondire lo studio dello stato ante operam e verificare le eventuali variazioni del contesto naturalistico indotte dalla presenza dell'aumentato traffico, in modo da permettere l'immediata adozione di azioni di prevenzione/mitigazione. Le attività di controllo dovranno proseguire anche in corso e post operam, per la conferma degli impatti stimati nello studio ambientale e la valutazione di eventuali ulteriori misure preventive e/o mitigative".

Nel Piano di monitoraggio sono descritte tali attività. Il proponente riferisce che il piano dovrà essere validato e approvato da ARPA-FVG, in particolare in merito all'estensione dell'area di indagine, che dovrà comprendere i bersagli e le aree sensibili significativi individuati, e gli adeguati bioindicatori da analizzare (fanerogame, comunità bentoniche, ecc.).

f. – g. Non sono fornite valutazioni sui PAH. L'A.P. riferisce di aver effettuato la valutazione della qualità dell'aria considerando gli NO₂, SO₂, PM₁₀ e PM_{2,5} secondo quanto condiviso con il Ministero dell'Ambiente.

Dalle valutazioni effettuate degli impatti sulla componente atmosfera dovuta all'aumento del traffico navale atteso e di quello veicolare indotto risulta un incremento della pressione ambientale (incrementi di NO₂ e PM₁₀). Risultano situazioni di criticità per il Litorale di Muggia per cui l'AP ha proposto l'installazione di centraline fisse di rilevamento della qualità dell'aria in luogo delle postazioni di misura temporanee per i siti di S. Rocco e dell'area a Nord Est del Canale industriale.

Inoltre nel RA è proposta l'implementazione di uno studio di ricerca coordinato da ARPA FVG, con supervisione scientifica di un istituto universitario ed in collaborazione con la società di consulenza che ha redatto lo SIA, finalizzato ad una analisi diagnostica e prognostica della qualità dell'aria in termini di inquinamento secondario.

Si ribadisce la necessità di monitoraggio PAH e di altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta, in quanto composti potenzialmente cancerogeni.

h. Considerato che l'aumento del traffico navale atteso e di quello veicolare indotto comporta un incremento della pressione ambientale delle aree attualmente sotto pressione (Riva Traiana e porto di S. Rocco), l'AP ha valutato la misura di mitigazione consistente nell'elettrificazione delle banchine dal Molo Bersaglieri fino al Molo VI; le simulazioni effettuate, tuttavia, hanno restituito esiti non apprezzabili.

L'AP propone di rimandare una verifica definitiva dei contributi immissivi, tramite misurazioni avanzate per mezzo di traccianti, alla fase di monitoraggio ante operam, prevista dal Piano di Monitoraggio Integrato. Se a conclusione di tale suddetta attività si dovessero manifestare fenomeni diffusivi differenti da quelli simulati, nel RA è specificato che si procederà con un riesame delle stime previsionali rivalutando l'effettiva efficacia dell'elettrificazione di diversi pattern di aree di attracco al fine di ottimizzare l'efficacia complessiva della misura.

i. Per le emissioni diffuse sono stati adottati i valori raccolti nell'Inventario Regionale delle Emissioni-INEMAR utilizzando i dati pubblicati nella fase di revisione dell'anno 2010.

k.-l. Il nuovo Studio Trasportistico “*Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020*” illustra l'analisi del traffico marittimo che interesserà in particolare il Canale Sud del Porto di Trieste al 2020 e aggiorna le previsioni di movimentazione navale (elaborate in un documento del 2009).

Nello studio viene precisato che “*dal flusso di traffico navale è stata eliminata la componente gassiera, stante l'eliminazione del terminal LNG dalla configurazione di Piano, come da più recenti disposizioni*”

Lo studio è suddiviso in due sezioni: l'aggiornamento dello stato attuale; la formulazione del quadro previsionale, articolato su due orizzonti temporali: breve periodo (2020) e lungo periodo – orizzonte di Piano (scenario che prevede la completa realizzazione del Piano).

La struttura della domanda ipotizzata nel PRPT per il 2020 prevede un forte incremento dei traffici del Canale sud rispetto a quanto registrato nell'anno 2011. Si passa da 573 navi del 2011 a 2.909 navi previste nel 2020.

Le toccate previste nel 2020 comportano un incremento molto rilevante del traffico attraverso il Canale Sud. Con una movimentazione di circa 67 milioni di tonnellate di merci (di cui circa 7 milioni in container - 700.000 TEU) nel breve periodo, e di circa 93 (di cui circa 3 milioni in container – 2.5 milioni di TEU) nel lungo periodo, lo studio sottolinea:

- l'opportunità di realizzare, con priorità, nuovi terminali al servizio in particolare delle *handling* Ro Ro e *Container*
- l'accettabile capacità residua delle reti stradali, una volta realizzati i collegamenti dedicati al nuovo Molo VIII e al nuovo terminal Ro Ro delle Noghere, nella parte orientale del porto (completamente svincolata dalla viabilità urbana);
- l'accettabile margine di capacità della rete ferroviaria, se e solo se opportunamente potenziata, con la realizzazione del Corridoio V – Corridoio Adriatico;
- **il funzionamento al limite della saturazione accettabile, dei canali di navigazione, in particolare del canale Sud.**

Per completezza si riporta che l'area ex Esso, in cui era prevista la realizzazione del Rigassificatore, è stata zonizzata **L.I2 Portuale industriale - Prodotti petroliferi o energetici.**

Nelle Norme Tecniche di Attuazione non vi sono apposizioni di vincoli né riferimenti per impianti a rischio di incidente rilevante.

Considerazioni sullo sviluppo del traffico navale

Si riportano di seguito la tabella 1 ricavata dal Rapporto Preliminare del Piano nella quale è riportato lo scenario di previsione del Porto al 2020 (superato dalle nuove valutazioni), rispetto agli anni 2003 e 2007 e la tabella 9-1 ricavata dalla nuova documentazione in cui sono evidenziate le previsioni di traffico portuale per il breve periodo al 2020 e per il lungo periodo

Tabella 1

Tipo di <i>handling</i>	[unità di misura]	Anno		
		2003	2007	2020
Merce convenzionale	[Mt]	0,4	0,35	0,9
Merce in container	[Mt] (TEU)	1,4 (120.000)	2,8 (270.000)	7,0 (670.000)
Ro-Ro + Ferry	[Mt] (veicoli merci)	5,8 (230.000)	6,1 (230.000)	11,8 (450.000)
Rinfuse solide	[Mt]	2,6	2,1	3,5
Rinfuse liquide (escluso grezzo)	[Mt]	0,9	1,2	1,5
Traffico merci totale (escluso grezzo)	[Mt]	11,1	12,55	24,7
Petrolio grezzo	[Mt]	35,0	33,6	35,0
Traffico merci totale	[Mt]	46,1	46,15	59,7

TABELLA 9-1 – PREVISIONI DI TRAFFICO PER PORTO DI TRIESTE – ANNO 2020

Tipo di <i>handling</i>	[unità di misura]	2020	Orizzonte di Piano
Merce convenzionale	[Mt]	0,9	1,5
Merce in container	[Mt] (TEU)	7 (670.000)	30 (2.500.000)
Ro-Ro + Ferry	[Mt] (veicoli merci)	9,0 (340.000)	11,8 (450.000)
Rinfuse solide	[Mt]	3,5	3,5
Rinfuse liquide (escluso grezzo)	[Mt]	1,5	1,5
Traffico merci totale (escluso grezzo)	[Mt]	21,9	48,3
Petrolio grezzo	[Mt]	45,0	45,0
Traffico merci totale	[Mt]	66,9	93,3

Rileviamo che lo studio trasportistico valuta come sostenibili per la rete stradale e ferroviaria un aumento veicolare di traffico RoRo e container con raddoppio nel primo caso e di circa 8-9 volte nel secondo (calcolando l'aumento dal 2007 alla completa realizzazione delle opere di Piano). L'aumento di traffico è ritenuto sostenibile nel caso in cui siano realizzate specifiche infrastrutture tra cui i collegamenti dedicati al nuovo Molo VIII e al nuovo terminal Ro Ro delle Noghère, nella parte orientale del porto (completamente svincolata dalla viabilità urbana) e nel caso in cui sia potenziata la capacità della rete ferroviaria con la realizzazione del Corridoio V – Corridoio Adriatico.

Osserviamo che un tale aumento di traffico portuale determinerà un conseguente aumento di impatti in termini di traffico terrestre ed emissioni in atmosfera.

E – Conclusioni

- Si ricorda che la gestione degli scambi tra sedimenti potenzialmente inquinati sversati nelle casse di colmata e acque marine dovrà essere tale da impedire la possibilità di contaminazione di queste ultime (deve essere compatibile con la normativa del settore ambientale).
- Si sottolinea che i progetti delle previste opere di banchinamento dovranno sempre tener conto delle problematiche ambientali dei siti da bonificare, dovranno quindi coordinarsi con le attività di bonifica dei terreni e della falda.
- Si ribadisce la necessità di monitoraggio PAH e di altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta, in quanto composti potenzialmente cancerogeni.

- d. Si prende atto che il nuovo Studio Trasportistico presentato dall'Autorità Portuale illustra l'analisi del traffico marittimo futuro che interesserà in particolare il Canale Sud del Porto di Trieste, aggiorna le previsioni di movimentazione navale con la precisazione che *“dal flusso di traffico navale è stata eliminata la componente gassiera, stante l'eliminazione del terminal LNG dalla configurazione di Piano, come da più recenti disposizioni”*, concludendo che le previsioni di Piano comporteranno un forte incremento dei traffici tale che il funzionamento dei canali di navigazione, in particolare del canale Sud, sarà al limite della saturazione accettabile.
- e. Si osserva che il consistente aumento di traffico portuale previsto alla completa realizzazione del Piano (raddoppio del traffico RoRo e aumento di nove volte del traffico TEU rispetto ai valori 2007) determinerà un proporzionale aumento di impatti in termini di traffico terrestre ed emissioni in atmosfera. L'efficacia complessiva delle opere di piano è comunque legata alla parallela realizzazione a livello regionale delle infrastrutture viarie e ferroviarie necessarie alla veicolazione delle merci scaricate.

Il Relatore

(A.Panza)



Visto: IL RESPONSABILE

(P.Plossi)

