



Comune di Trieste
piazza dell'Unità d'Italia, 4
34121 Trieste
040 6751
www.comune.trieste.it
partita iva 00210240321

**AREA CITTA' TERRITORIO ED AMBIENTE
SERVIZIO AMBIENTE ED ENERGIA**

Responsabile del procedimento: dott. ing. G.P. Saccucci Di Napoli
Incaricato dell'istruttoria: dott. ing. G.P. Saccucci Di Napoli
Passo Costanzi n. 2 (5° piano) tel. : 040.6754372

Prot. corr. 14- /68/11/7
Prot. gen.

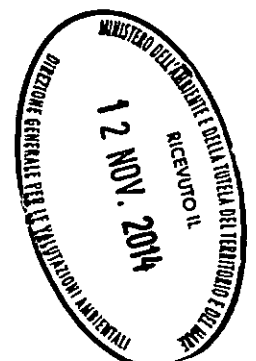
Trasmessa via PEC

OGGETTO: Parere sulla Valutazione Integrata Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste. ID_VIP: 2046

Al Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 - ROMA
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Alla Regione Autonoma F.V.G.
Direzione Centrale Ambiente ed Energia
Servizio Valutazioni Ambientali
Via Giulia 75/1
34125 - TRIESTE
ambiente@certregione.fvg.it

All'Autorità Portuale di Trieste
Direzione Tecnica
Via K. Von Bruck, 3
34143 – TRIESTE
pec@cert.porto.trieste.it



Trieste, vedi data firma digitale

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2014 - 0037373 del 13/11/2014

Facendo seguito alla precedente nota PEC del 7.11.2014 inerente l'oggetto si trasmette la deliberazione consiliare n. 49 del 6.11.2014, con i relativi allegati sub I e sub A, recante il parere del Comune di Trieste in merito al procedimento in esame.

Distinti saluti

IL RESPONSABILE DI P.O.
(dott. ing. G. P. Saccucci Di Napoli)
(documento firmato digitalmente)

Allegati:

- DC n. 49 del 6.11.2014
- Allegato "I"
- Allegato A)

Pec Direzione

Da: comune.trieste@certgov.fvg.it
Inviato: mercoledì 12 novembre 2014 08:59
A: DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: TRASMISSIONE PARERE SULLA VALUTAZIONE AMBIENTALE INTEGRATA DALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA SUL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE
Allegati: ALL_1_VERBALEDC 49_2014.PDF; ALL_A_DC 49_2014.PDF; DC 49_2014.PDF; TRASMISSIONE DC.PDF.P7M; NotificaPecUscita.pdf

ALLEGATO "1"

**EMENDAMENTI ACCOLTI
E PARERE TECNICO EX ART. 49 TUEL**

Delibera consiliare n. 49/2014

*referita al numero d'ordine 134
del verbale di seduta*

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione consiliare avente ad oggetto:

"Parere sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3, comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste."

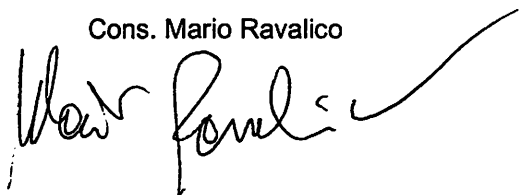
A pag. 10 , 4° capoverso, sostituire le parole:

...."per 60 giorni dal 9.9.2014 al 7.11.2014, mediante Avviso al Pubblico pubblicato all'Albo on line del Comune di Trieste,".....

con le seguenti parole:

...."per 60 giorni dalla pubblicazione all'Albo on line del Comune di Trieste dell'Avviso al Pubblico, avvenuta il 9.9.2014 e pertanto sino al 8.11.2014,"....

Cons. Mario Ravalico



TS, 5/11/2014

COMUNE DI TRIESTE
SEGRETARIATO GENERALE

Ricevuto il 5.11.2014 ore 12.49

L'IMPIEGATO RESPONSABILE



MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Proposta di emendamento n.

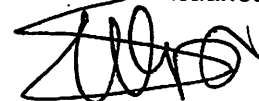
Oggetto: Proposta di deliberazione "Parere sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3 comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste."

Si propone di eliminare la parola "integrale" nel secondo paragrafo a pag. 18 della Delibera, nelle premesse, e di aggiungere alle PRESCRIZIONI nel deliberato il seguente testo:

"alla luce della risposta contenuta nel punto 14 del documento di risposta ai 63 quesiti della CTVIA, in riferimento alla prescrizione c) contenuta nella deliberazione consiliare n. 61 del 02.12.2013, ritenendo che l'analisi del rischio indotto come esternalità dagli stabilimenti a rischio rilevante ex D.Lgs. 334/99 e s.m.i. non possa escludere gli impianti analizzati solo perché non incidenti su suolo demaniale, si chiede di integrare l'analisi condotta inserendo la Linde Gas e l'ex Lucchini, viste le possibili ricadute degli effetti nell'ambito demaniale stesso;"

Trieste, 6 novembre 2014


Stefano Patuanelli



COMUNE DI TRIESTE
SECRETARIATO GENERALE

Ricevuto il 6.11.2014 ore 10.20

L'IMPIEGATO RESPONSABILE




Proposta di emendamento n.

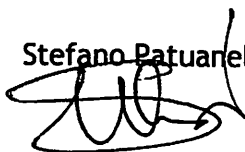
Oggetto: Proposta di deliberazione "Parere sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3 comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste."

Si propone di eliminare la parola "integrale" nel secondo paragrafo a pag. 18 della Delibera, nelle premesse, e di aggiungere alle PRESCRIZIONI nel deliberato il seguente testo:

"alla luce della manifesta contrarietà dell'Autorità Portuale di Trieste all'installazione in area demaniale del rigassificatore proposto per l'area ex Esso a Zaule, inserire nelle norme tecniche di attuazione del PRP l'esclusione degli impianti di rigassificazione tra quelli ammessi;"

Trieste, 6 novembre 2014

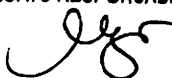
Stefano Patuanelli



COMUNE DI TRIESTE
SECRETARIATO GENERALE

Ricevuto il 6.11.14 ore 10.20

L'IMPIEGATO RESPONSABILE



Proposta Deliberazione consiliare prot. Corr. 14-33473/68/11/7

PROPOSTA DELIBERATIVA AD OGGETTO: "Parere sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3, comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste"

PARERI EX ART. 49 DEL D.Lgs. 267/2000 in ordine alla REGOLARITA' TECNICA ed alla REGOLARITA' CONTABILE

EM. n.°	PROPONENTE	OGGETTO	PARERE DI REGOLARITA' TECNICA	Parere esteso	PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE	Parere esteso	NOTE
2	RAVALICO	Modifica tecnica del 4° capoverso a pag. 10 della premessa di delibera	FAVOREVOLE	/			
3	PATUANELLI	Modifica del 2° paragrafo a pag.18 della premessa di delibera e aggiunta di una prescrizione nel dispositivo di delibera	FAVOREVOLE	/			
4	PATUANELLI	Modifica del 2° paragrafo a pag.18 della premessa di delibera e aggiunta di una prescrizione nel dispositivo di delibera	FAVOREVOLE	/			

DATA:6.11.2014

F.to: IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO AMBIENTE ED ENERGIA, dott. Ing. Gianfranco Caputi



comune di trieste
piazza Unità d'Italia 4
34121 Trieste
tel. 040 6751
www.comune.trieste.it
partita iva 00210240321

AREA CITTA' TERRITORIO ED AMBIENTE
SERVIZIO AMBIENTE ED ENERGIA

ALLEGATO A)

OGGETTO: Parere sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3, comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste.

PRESCRIZIONI TECNICHE D'UFFICIO

- A) con riferimento alle norme tecniche di attuazione (elaborato denominato "Norme Attuative") necessita rettificare l'elaborato come segue:
1. art 23 a pag. 66 zona D1
Da: min. 10,00 m ~~fatta eccezione per le opere esistenti~~
 2. a pag. 67 zona S6
Dc: min. 5,00 m. ~~E' ammessa l'edificazione in aderenza o al confine~~
- B) a pag. 22 dell'elaborato "Relazione Generale" del PRP vengono evidenziate delle "difformità tra il Piano Infraregionale dell'EZIT e il Piano Regolatore del Porto sulle aree D1, superabili con l'approvazione della variante I al Piano Infraregionale ora in itinere"; tale conflitto tuttavia non sussiste poiché il PRP ha carattere prescrittivo per le sole D1 site all'interno della circoscrizione portuale e quindi non interessate dal Piano dell'EZIT;
- C) nell'elaborato denominato "Tav 0.b PRP - Reti stradali e ferroviaria di area vasta - Stato attuale" va esplicitato/chiarito quale è il nodo stradale evidenziato per il territorio di Trieste;
- D) nell'elaborato denominato "Tav 3 PRP - Azionamento funzionale - Assetto di piano", pur assodato che il PRP non ha carattere prescrittivo per le zone D1 ricadenti fuori dalla circoscrizione portuale, va rettificato l'elaborato stralciando l'area D1, posta sul Canale Navigabile, per la parte esterna alla circoscrizione portuale;
- E) nell'elaborato denominato "Tav 6 PRP - Suddivisione dell'ambito portuale in settori ed aree omogenee - assetto di piano" va rettificato l'elaborato escludendo le aree patrimoniali oltre GVT dal settore V;
- F) nell'elaborato denominato "Volume B – il Porto Operativo" vanno aggiornati gli elaborati di pagina 57 (limite ambito funzionale) e pagina 59 (riferimento a tavole di zonizzazione);
- G) nell'elaborato denominato "Volume C – Studio dei Traffici" a pag. 61 si evidenzia che la GVT è stata già realizzata (anche il tratto Padriciano-Cattinara);
- H) nell'elaborato denominato "Volume D – Le Interazioni Porto-Territorio" a pag. 2-53 lo scalo Gaslini non è H2 da PRGC (il vigente PRGC zonizza come H1) e non è destinata a MIPO (mercato ingrosso prodotti ortofrutticoli), a pag. 2-60 il riferimento al PRGC 66 è superato

da Direttive 2011 e dall'adozione del nuovo PRGC (aprile 2014), a pag. 2-74 viene riportato il Piano EZIT 2001 ma il medesimo va aggiornato con il recente Piano approvato dell'EZIT ed è in itinere la Variante I), a pag. 3-113 si richiama il PTR superato, e pertanto va aggiornato;

- I) nell'elaborato denominato "Rapporto Integrato sulla Sicurezza Portuale" il riferimento al PRGC del Comune di Trieste non è corretto in quanto la variante 118 non è mai stata approvata. Il riferimento corretto è il vigente PRGC Var. n. 66 (e successive varianti), nonché il nuovo PRGC adottato con Delibera consiliare n. 15 del 16.4.2014;
- J) nell'elaborato denominato "Tav02 – Nuovo Piano Regolatore Portuale. Azzonamento funzionale. Assetto di piano" il riferimento alla zonizzazione del PRP non risulta aggiornato;
- K) nell'elaborato denominato "Tav03 – Aspetti territoriali, strutture ed attività del porto. Elementi territoriali urbani vulnerabili e aree di danno. Comuni di Trieste e Muggia – scala 1: 5.000", come per il punto I) il riferimento al PRGC del Comune di Trieste non è corretto in quanto la Variante 118 non è mai stata approvata. Il riferimento corretto risulta essere il vigente PRGC Var. n. 66 (e successive varianti), nonché le direttive per la redazione del nuovo PRGC (novembre 2011);
- L) nell'elaborato denominato "Tav04 – Aspetti territoriali, strutture ed attività del porto. Elementi territoriali portuali vulnerabili e aree di danno – scala 1: 5.000" il riferimento alla zonizzazione del PRP non risulta aggiornato;
- M) nell'elaborato denominato "Quadro di Riferimento Strategico" a pag. 45 si chiede di correggere il riferimento al PGU del Comune di Trieste, in quanto non più in itinere ma già approvato. Tale indicazione vale anche per l'elaborato denominato "Quadro di Riferimento Programmatico" a pag. 27;
- N) nell'elaborato denominato "Quadro di Riferimento Progettuale - Allegato I - Sviluppo Edilizio dell'ambito Portuale" va esplicitato che l'elaborato non riveste carattere prescrittivo;
- O) in merito al Servizio Idrico Integrato si sottolinea la mancanza di una adeguata indicazione delle previsioni di collegamento con le reti acqua e fognatura; nello specifico si chiede di indicare i punti di presa per l'adduzione idrica, di indicare i punti in cui far confluire le acque reflue e di quantificare la portata delle acque nere;
- P) in relazione al Servizio Energia Elettrica e Pubblica Illuminazione, si chiede l'integrazione dei dati mancanti relativi al fabbisogno energetico da soddisfare e l'individuazione di opportune previsioni e azioni di pianificazione per lo sviluppo delle reti, rendendo maggiormente evidente l'obbligo di connessione di terzi agli impianti dei soggetti territorialmente competenti, in primis, il soggetto concessionario per l'ambito territoriale del Comune di Trieste ai sensi del D.Lgs. 79/1999 e s.m.i. (AcegasApsAmga S.p.A.).

Q.



AREA CITTA' TERRITORIO E AMBIENTE
SERVIZIO AMBIENTE ED ENERGIA

Prot. corr. 14- 33473/68/11/7

Allegati: 1+1

OGGETTO: Parere sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3, comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste.

Compongono il Consiglio Comunale i signori:

PRES.		PRES.	
ANDOLINA Marino	-	GERIN Daniela	si
ANTONIONE Roberto	-	GIACOMELLI Claudio	-
BANDELLI Franco	-	GRILLI Carlo	-
BARBO Giovanni	si	KARLSEN Patrick	si
BASSI Paolo	si	LEPORE Loredana	si
BERTOLI Everest	-	LOBIANCO Michele	-
BRANDOLISIO Andrea	si	MENIS Paolo	si
BUCCI Maurizio	-	MOZZI Anna Maria	si
CAMBER Piero	si	MUZZI Aureo	si
CANNATARO Alfredo	-	PATUANELLI Stefano	si
CARMI Alessandro	si	PETROSSI Fabio	si
CETIN Cesare	si	RAVALICO Mario	si
CIMOLINO Tiziana	-	REALI Mario	si
COSOLINI Roberto	-	ROSOLEN Alessia	si
CURRELI Salvatore Angelo	si	ROVIS Paolo	-
D'ADAMO Angelo Michele	si	SOSSI Marino	si
de GIOIA Roberto	-	SVAB Igor	si
DECARLI Roberto	si	TONCELLI Marco	si
DECLICH Manuela	-	TRUGLIO Sebastiano	si
FERRARA Maurizio	si	ZERJUL Manuel	si
FURLANIČ Iztok	-		

Sono presenti **26** consiglieri / sono assenti **15** consiglieri

Assessori

DAPRETTO Andrea	-	MARCHIGIANI Elena	si
FAMULARI Laura	si	MARTINI Fabiana	si
GRIM Antonella	-	MONTESANO Matteo	si
KRAUS Edi	-	TASSINARI Paolo	si
LAURENI Umberto	si	TREU Roberto	-

riferito al n. ord.: 134/2014

Presiede il Vice Presidente dott. Alessandro **CARMI**

Partecipa il Segretario Generale dott.ssa Filomena **FALABELLA**

ATTESTAZIONI ai fini dell'art. 1 della L.R. n. 21/2003 e successive modificazioni e integrazioni
l'atto viene pubblicato all'Albo informatico dall'11.11.2014 al 26.11.2014

Su proposta dell'Assessore all'Ambiente, Energia, Riqualificazione ambientale dei siti inquinati, Agricoltura e Pesca, Tutela ed Educazione zoofilo ambientale, dott. ing. Umberto Laurenzi:

Premesso:

che l'Autorità Portuale di Trieste, con nota prot. gen. 14060/P del 12.12.2011, pervenuta al Comune di Trieste in data 20.12.2011 (prot. gen. 205680), comunica l'avvio della fase di consultazioni preliminari inerenti lo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) riferito alla V.I.A. integrata V.A.S., ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., riportando nel testo della nota medesima una sintesi dei fatti salienti che caratterizzano l'iter di approvazione del Piano Regolatore Portuale ed allegando sia gli elaborati relativi allo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) che quelli relativi al Piano Regolatore Portuale;

che l'Autorità Portuale di Trieste con la medesima nota precisa che il Ministero dell'Ambiente in precedenza (nota del 10.11.2011) aveva invitato l'Autorità Portuale a trasmettere il SAPI ai soggetti competenti in materia ambientale, tra cui il Comune di Trieste, per l'acquisizione di eventuali osservazioni nel termine di 30 giorni;

che il Comune di Trieste, con deliberazione giunta n. 11 del 16.1.2012 avente ad oggetto *"Piano Regolatore Portuale di Trieste. Osservazioni sulla fase di consultazione preliminare, inerenti lo Studio Preliminare Integrato di V.I.A. integrata V.A.S., ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste."* esprime in merito una serie di Osservazioni, in relazione alla fase di consultazione preliminare del SAPI;

che l'Autorità Portuale di Trieste trasmette la nota prot. 9525/P del 18.9.2013, allegando su supporto informatico copia del Piano Regolatore Portuale di Trieste, lo Studio Ambientale Integrato e la Sintesi non tecnica, chiedendo agli Enti destinatari, tra i quali il Comune di Trieste, di rendere le proprie determinazioni, ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., entro 60 giorni dalla pubblicazione della G.U., indicata per il giorno 18.9.2013;

che il Comune di Trieste, con deliberazione consiliare n. 61 del 2.12.2013, così come emendata, avente ad oggetto: *"Parere sulla Valutazione Integrata Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste."*, ha espresso in merito parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni;

che il Consiglio comunale, con la citata deliberazione n. 61 del 2.12.2013 come emendata, in particolare ha stabilito ai primi due punti del dispositivo:

"1. di esprimere, ai sensi dell'art. 6 comma 3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., parere favorevole allo Studio Ambientale Integrato ed ai correlati atti ed elaborati relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, presentati con nota prot. 9525/P del 18.9.2013 dall'Autorità Portuale di Trieste, con le seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni, nonché con le Prescrizioni Tecniche d'Ufficio di cui all'allegato A) costituente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

PRESCRIZIONI

- a) inclusione e relativa valutazione all'interno dell'Allegato 2 - Valutazione di Incidenza Ambientale - del S.A.I. del Sito di Importanza Comunitaria IT3340007 "Area Marina di Miramare", individuato con D.G.R. 17 giugno 2011 n. 1151, nonché con Decisione 2013/23/EU del 16 Novembre 2012 che ha designato il sito quale SIC, incluso nel sesto elenco aggiornato dei SIC continentali pubblicato sulla G.U.E. del 26.01.2013;
- b) inclusione e relativa valutazione all'interno dell'Allegato 5 - Aspetti socio economici: Analisi costi benefici – del S.A.I. delle esternalità ambientali, in particolare quelle relative alle emissioni atmosferiche provenienti dal flusso marittimo, nonché dell'inquinamento marittimo dei fondali in ambito portuale;
- c) integrare l'analisi degli stabilimenti a rischio rilevante, ex D.Lgs. 334/99 e s.m.i., relativi a Linde Gas e Lucchini;
- d) la priorità degli interventi di natura infrastrutturale stradale e ferroviaria va indirizzata alla realizzazione della viabilità di collegamento della zona del Molo VIII con lo svincolo di via Errera della Grande Viabilità Triestina (G.V.T.), alla realizzazione della viabilità interna al Porto Vecchio e relative connessioni delineata dalla Variante al Porto Franco Vecchio che sono essenziali per l'integrazione porto-città ed alla incentivazione del traffico portuale sulla rete ferroviaria; la realizzazione di tali infrastrutture viarie e ferroviarie riveste ruolo strategico sia per la mobilità specifica delle strutture/funzioni portuali che per la mobilità cittadina;
- e) in generale lo sviluppo dell'attività portuale dovrà avvenire usufruendo per i trasporti su gomma della rete di collegamenti extraurbana (GVT e raccordo Lacotisce – Rabuiese) senza interessare con il traffico pesante la rete viaria locale, anche per non aggravare i costi della gestione del patrimonio stradale comunale; in questo senso si ritengono prioritari ed indispensabili il collegamento Molo VIII svincolo Errera della GVT ed il collegamento dell'Area ex Aquila dalla zona Noghère;
- f) si rimarca la necessità di non gravare con traffico pesante le Rive cittadine nella scelta delle funzioni ammesse nel Porto Franco Vecchio e nello sviluppo del Terminal crociere;
- g) individuare aree ove si possano installare impianti tecnologici destinati alla produzione di energie rinnovabili, con particolare riguardo agli impianti fotovoltaici;
- h) la principale funzione urbana è riconosciuta alle Rive (lungomare urbano e pedonale, avvenuta ristrutturazione viabilità rive, promozione turistica e ricreativa, parcheggi interrati, ecc.) ed in tale ottica si osserva che nulla viene previsto per la componente mobilità ciclabile di cui è noto l'interesse che riveste per l'Amministrazione Comunale; in tal senso si reputa essenziale che il P.R.P., che va a trattare un ambito importante per la città, preveda espressamente sul lato mare a confine con l'ambito comunale l'itinerario di una pista ciclabile come da Intesa, approvata con Deliberazione Consiliare n. 36 dd. 27.4.09 e sulla base dello studio di fattibilità "Fascia di ingombro dell'itinerario ciclabile in zona demaniale marittima" - allegato C dell'Intesa medesima; in tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì importante che il P.R.P., che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc. afferenti la promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria;
- i) formalizzare in modo univoco che il rigassificatore di Zaule non rientra tra le opere previste dal Piano Regolatore Portuale né sul breve né sul lungo periodo;
- j) integrare ed ampliare l'analisi relativa agli stabilimenti della Lucchini (cd. "Ferriera di Servola") e delle relative emissioni inquinanti, approfondendo in particolare gli scarichi a mare, valutando nel merito anche i recenti studi inerenti i dati ambientali dell'area triestina (quale, a titolo esemplificativo, il "Rapporto sullo Stato dell'Ambiente 2012" di ARPA FVG);
- k) inserire nel SAI la valutazione e la comparazione con alternative progettuali e non solo, come previsto nei documenti in analisi, con l'alternativa di non intervento;

OSSERVAZIONI / RACCOMANDAZIONI

a) l'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria con la via Flavia in corrispondenza del by-pass di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; in linea generale è preferibile privilegiare l'accessibilità del comprensorio dalla zona della Valle delle Noghere e quindi dal/per il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la G.V.T.;

b) visti i limiti di capacità nell'ora di punta che avrebbe la G.V.T. (tratto svincolo via Caboto - svincolo via Castelliere) qualora si verificasse l'ipotesi di un eventuale raddoppio del traffico container con la massima espansione del Molo VIII e la sua intera destinazione a traffico container, si reputa teorica e di difficile praticabilità l'ipotesi progettuale di un potenziamento della G.V.T. o la sua integrazione con nuove infrastrutture; appare più logico prevedere politiche di forte recupero di competitività del modo ferro rispetto al trasporto su gomma, l'articolazione e flessibilità dei trasporti su gomma privilegiando gli orari di morbida ecc.;

c) si ritiene che sotto il profilo della pianificazione della mobilità legata ad uno scenario di lungo periodo nei documenti del P.R.P. debba essere fatta menzione ad una infrastruttura viaria che colleghi il Porto Vecchio con la zona del Porto Nuovo e che abbia una funzione sia portuale che urbana in quanto l'asse viario a raso delle Rive recentemente ristrutturato ha una capacità limitata e con scarse riserve; appare corretto e logico che negli strumenti di pianificazione (P.R.G.C. e P.R.P.) sia pure a livello di "piano struttura", si prospettino infrastrutture deputate a garantire sul territorio collegamenti efficienti con un elevato livello di servizio";

2) di subordinare il parere favorevole di cui al punto 1 della presente Delibera all'accoglimento di tutte le prescrizioni previste;
(omissis)";

che la Direzione Generale per la Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nell'ambito del proprio procedimento autorizzatorio, trasmette all'Autorità Portuale di Trieste, con lettera U prot. DVA-2014-0010057 del 9.4.2014, la nota di richiesta integrazioni U prot. CTVA-2014-0001074 del 28.3.2014 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (di seguito CTVIA), in particolare chiedendo all'Autorità medesima di fornire la documentazione integrativa di VIA, richiesta dalla CTVIA, entro 60 giorni dal ricevimento della nota medesima;

che la CTVIA con la citata nota del 28.3.2014 chiede, per il prosieguo dell'istruttoria, integrazioni, chiarimenti ed approfondimenti su specifici 63 punti, articolati per singoli ambiti e così suddivisi:

Documenti di Piano:	punti dal n. 1 al n. 14;
Quadro strategico:	punti dal n. 15 al n. 16;
Quadro programmatico:	punti dal n. 17 al n. 18;
Quadro progettuale:	punti dal n. 19 al n. 26;
Quadro ambientale:	punti dal n. 27 al n. 28;
Atmosfera:	punti dal n. 29 al n. 38;
Ambiente idrico-acque marino costiere:	punti dal n. 39 al n. 43;
Sedimenti marini:	punti dal n. 44 al n. 45;
Vegetazione flora, fauna ed ecosistemi:	punti dal n. 46 al n. 51;
Rumore:	punti dal n. 52 al n. 55;

Campi Elettromagnetici:	punto n. 56;
Rifiuti:	punto n. 57;
Paesaggio:	punti dal n. 58 al n. 60;
Attività di monitoraggio ambientale:	punti dal n. 61 al n. 62;
Richiesta perfezionamento atti contributo 0.5 per mille:	punto n. 63;

che il contenuto dei suddetti punti/quesiti è riportato nell'elaborato denominato: "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") e lo stesso viene di seguito sinteticamente riassunto, distinto per singolo punto/quesito:

- 1) fornire gli elaborati del progetto definitivo del PRP;
- 2) chiarire se il PRP è corrispondente a quanto adottato dal Comitato Portuale del 19.5.2009 e a quanto valutato dal Consiglio Superiore dei LLPP in data 21.5.2010 e darne evidenza;
- 3) chiarire quali prescrizioni del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. Del 21.5.2010 sono state recepite e in che modo;
- 4) fornire gli atti di intesa dei Comuni interessati, ovvero i Nulla Osta di conformità urbanistica;
- 5) 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";
- 6) aggiornare lo studio del traffico secondo il documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" adottato dal Comitato Portuale nel Gennaio 2013 e consegnato al Ministero dell'Ambiente in data 22.2.2013, per la valutazione dell'effettiva compatibilità tra progetto del rigassificatore di Zaule e le previsioni di sviluppo di traffico marittimo nel Porto di Trieste;
- 7) specificare ed approfondire la corrispondenza e correlazione tra gli obiettivi di Piano e le Previsioni/Azioni di Piano/Infrastrutture illustrate nella Relazione di Piano e nelle Norme tecniche;
- 8) la distribuzione per superficie delle diverse funzioni dell'ambito portuale indicata nella Relazione generale di Piano e quella indicata nel Quadro Progettuale risulta diversa, chiarire le motivazioni, specificando i diversi sottocomparti (in particolare per la Portualità allargata e quella commerciale);
- 9) chiarire scopi e attività ammesse nella funzione portuale produttiva e nella funzione emporiale indicate nel Quadro strategico e nei documenti di piano;
- 10) chiarire nella Relazione e nelle Norme tecniche la localizzazione e la funzione per la pesca professionale;
- 11) disporre una Tabella di relazione tra richieste, osservazioni e pareri in fase di 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 dell'attuazione delle varie fasi di attuazione del PRP e dei singoli progetti;
- 12) chiarire se e come siano individuate le aree oggetto di pianificazione attuativa;
- 13) 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, chiarire come se ne è tenuto conto nel SAI ai fini della valutazione degli impatti complessivi del PRP;

- 14) 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 (n.d.r. ovvero nei successivi punti/quesiti);
- 15) 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 prevedere modalità gestionali e d'uso delle attività portuali, risorse ambientali utilizzate, azioni orientate a principi di sostenibilità e di tutela ambientale, nonché relative al patrimonio architettonico, storico e culturale legato al Porto vecchio, paesaggio architettonico e urbano, inquinamento luminoso;
- 16) fornire una revisione dei Quadri di Riferimento Strategico e Programmatico mediante coerenza interna ed esterna con altri Piani sovraordinati, in materia di riduzione dei gas climalteranti, di aumento delle fonti rinnovabili, di mobilità delle merci, dei rifiuti;
- 17) 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;
- 18) 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, realizzazione del nuovo stadio di trattamento biologico; tubazione di troppo pieno del depuratore di Zaule; oleodotto SIOT esistente; Piattaforma Logistica in progetto);
- 19) specificare la correlazione tra le previsioni di sviluppo di traffico navale e le infrastrutture previste, sulla base di dati aggiornati di traffico navale, di tipologie di merci e relativi modelli di calcolo;
- 20) alla luce dell'attuale sfruttamento medio degli accosti indicare a quale capacità ricettiva si perverrebbe con la semplice ottimizzazione degli accosti esistenti, indicando quali azioni si intende intraprendere per aumentarne la ricettività;
- 21) fornire adeguato cronoprogramma di realizzazione delle opere di Piano, indicando le soluzioni gestionali reali e non quelle ottimistiche;
- 22) approfondire l'analisi di alternative pianificatorie e progettuali richieste in fase di Scoping (n.d.r.: l'analisi preliminare, detta anche *scoping*, ha la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali si elaborerà la valutazione ambientale). 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*". 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 e se ne chiede pertanto le relative ragioni;
- 23) 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 dalla normativa, anche con riferimento alla cantierizzazione delle opere medesime ed idonei a consentire la valutazione degli impatti di dette opere su tutte le componenti ambientali;
- 24) risolvere il contrasto tra Piano Regolatore Portuale oggetto della presente procedura con la concessione pluriennale rilasciata dall'Autorità Portuale di Trieste alla TESECO S.p.A. per la realizzazione di un terminal Ro-Ro in misura prevalente e multipurpose (multiscopo), alla luce del fatto che al di sotto del terminal Ro-Ro in zona

Noghere, il Piano prevede la realizzazione di una cassa di colmata di un milione di metri cubi derivanti dai dragaggi;

25) presentare, ai fini della relativa autorizzazione, il Piano di utilizzo delle terre, ai sensi del D.M. 161/2012, relativamente alle operazioni di movimentazione delle terre per la realizzazione di tutte le opere a terra previste dal PRP;

26) alla luce del voto n. 150 del 21/05/2010 del Consiglio Superiore dei LL.PP. con il quale "... 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 ed alle compensazioni ambientali proposte;

27) per tutte le componenti ambientali devono essere considerati anche gli effetti della realizzazione delle opere del Porto Vecchio che ha già ricevuto un giudizio di compatibilità ambientale;

28) fornire chiarimenti in merito al Metodo di valutazione degli impatti sul territorio e sull'ambiente marino;

29) 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;

30) in relazione alle emissioni stradali, fornire opportune specificazioni in relazione alle emissioni stimate, in modo da renderle confrontabili con l'inventario delle emissioni INEMAR (n.d.r. INEMAR (INventario EMissioni ARia), è un database progettato per realizzare l'inventario delle emissioni in atmosfera);

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 FVG. Fornire pertanto opportune specificazioni in relazione alle emissioni stimate, in modo da renderle confrontabili con l'inventario delle emissioni INEMAR;

32) fornire una stima degli impatti delle attività portuali (ante operam e post operam) sia in termini di particolato primario che secondario, in particolare allo scopo di stimare il contributo all'inquinamento atmosferico derivante, nell'area triestina, dal settore navale;

33) elaborare 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;

34) analizzare gli impatti di uno scenario di picco del traffico navale e del traffico stradale per le fasi ante-operam e post-operam;

35) 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;

36) per tutti gli scenari elaborati ante, in e post-operam evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali ricettori e la quantificazione dei superamenti emersi;

37) chiarire se e come nelle simulazioni con il modello AERMOD è stato considerato anche il vento proveniente da Nord Ovest;

38) integrare la documentazione con una stima separata dei costi e dei benefici derivanti dall'elettificazione dei moli, 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 Ministero dell'Ambiente;

39) considerare, in sede di valutazione degli impatti nell'area di Punta Sottile, che è stato individuato nell'Atlante dei geositi del Friuli Venezia Giulia (2009) come un geosito di interesse nazionale "*Piattaforma sommersa di Punta Sottile*" con caratteristiche morfologiche e paesaggistiche subacquee uniche nell'Adriatico;

40) fornire un raffronto attraverso simulazioni della modifica della linea di costa per il futuro con e senza progetto;

41) integrare la documentazione relativa alle acque marine con simulazioni di idrodinamica, ricambio idrico, ossigeno disciolto, solidi sospesi; chiarire l'impatto derivante dalle modifiche della linea di costa sul tempo di ricambio idrico in particolare con riferimento alla Baia di Muggia;

42) fornire approfondimenti in relazione agli impatti del traffico navale sull'ecosistema marino e sulle attività di allevamento ittico e di mitilicoltura, per un adeguato intorno lungo le rotte di transito dentro e fuori le dighe;

43) come richiesto anche dalla nota del Comune di Trieste 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;

44) verificare la possibilità di utilizzare i dati disponibili del Piano di caratterizzazione relativi ai fondali marini del SIN (Sito di Interesse Nazionale di Trieste) approvato dalla Conferenza di Servizi Nazionale del 6.8.2012 e dei dati derivanti dal Piano di caratterizzazione per il metanodotto Trieste-Grado-Villesse, aggiornando le opportune valutazioni circa le modalità di refluento o smaltimento dei fanghi derivanti dalle operazioni di dragaggio;

45) sviluppare adeguate stime, opportunamente circostanziate, sulla quantità 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, gli interventi di mitigazione degli impatti in fase di dragaggio, la loro gestione ed il relativo smaltimento, individuando il sito di destinazione finale, con capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e rete viaria utilizzata;

46) fornire informazioni integrative sulla situazione dei popolamenti ittici, planctonici e bentonici della baia di Muggia entro e fuori le dighe, indicando caratteristiche ecologiche e chimico-fisiche e possibili interferenze/impatti con le attività portuali e relative misure di mitigazione/compensazione da mettere in atto;

47) fornire un maggior approfondimento sulla 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;

48) relativamente alle acque di zavorra approfondire l'aspetto su come concretamente si possano 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;

49) approfondire l'utilizzo del dispositivo Repecet (Real Time Plotting of Cetaceans), che consente di avvisare tempestivamente gli equipaggi della presenza di cetacei osservati da altre imbarcazioni;

50) fornire i riferimenti a supporto del giudizio positivo sulla comunità fouling (n.d.r. : accumulo e deposito di organismi viventi, animali e vegetali sia unicellulari che

pluricellulari (biofouling), o di altre sostanze non-viventi organiche o inorganiche), sulle superfici delle opere realizzate nello scenario di breve periodo ;

51) nell'ambito della VINCA (n.d.r.: Valutazione di Incidenza Ambientale) descrivere 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;

52) 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;

53) specificare le sorgenti considerate per la simulazione dei livelli di rumore, per quanto concerne la tipologia delle stesse, le fonti dei dati, 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;

54) 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;

55) relativamente alle emissioni rumorose per le attività di cantiere evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali recettori e la quantificazione dei superamenti emersi;

56) integrare i documenti di Piano con la valutazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti ai sensi della L. 36 del 22.2.2001, del D.P.C.M. 8.7.2003 e del D.M. 29.5.2008;

57) 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 quelli 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 nell'aggiornamento in corso del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico redatto nel 2004 dall'A.P.T., ai sensi del D.Lgs. 182/2013 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;

58) 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;

59) indicare le volumetrie degli edifici previsti, come ingombri massimi consentiti, per tutto l'ambito del PRP e integrare le fotosimulazioni con tali ingombri;

60) 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;

61) integrare il Quadro di Riferimento Ambientale con le misure previste in merito al Piano di monitoraggio, così come stabilito dall'art.18, comma 1 del D.Lgs. 152/2006. Il Piano di monitoraggio deve inoltre contenere gli strumenti per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dal PRP;

62) fornire controdeduzioni e riscontri alle note del WWF Italia e Legambiente del 18.11.2013, prot. 117.F.16. e prot. 2013/184 e alle eventuali ulteriori osservazioni del pubblico pervenute;

63) ai fini delle attività di verifica del contributo dello 0,5 per mille si chiedono ulteriori informazioni aggiornate relativamente al computo metrico, al Quadro Economico generale nonché la dichiarazione sostitutiva di atto notorio dichiarante, tra l'altro, il valore complessivo degli interventi;

che l'Autorità Portuale di Trieste, in risposta alla richiesta ministeriale del 9.4.2014, trasmette, in formato informatico, con nota PEC prot. 9114/P del 4.9.2014 pervenuta al Comune di Trieste in data 5.9.2014 (prot. gen. 142892), lo Studio Ambientale Integrato ed i correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano regolatore del Porto di Trieste, chiedendo agli Enti destinatari di rendere le proprie determinazioni, ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., entro 60 giorni dalla pubblicazione dello specifico avviso sulla Gazzetta Ufficiale, indicata per il giorno 9.9.2014 e pertanto entro il giorno 8.11.2014;

che ai sensi dell'art. 23, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il Servizio Ambiente ed Energia dà corso alla pubblica consultazione della documentazione integrativa a seguito del parere della commissione VIA VAS n. CTVA 2014-1074 del 28.3.2014, per 60 giorni dal 9.9.2014 al 7.11.2014, mediante Avviso al Pubblico pubblicato all'Albo on line del Comune di Trieste, indicando che gli elaborati sono consultabili presso la Rete Civica, nonché presso gli uffici del Servizio, evidenziando altresì che le osservazioni del pubblico vanno trasmesse al Ministero dell'Ambiente;

che il Ministero dell'Ambiente trasmette con PEC del 11.9.2014 (prot. gen. 145800) la nota U prot. DVA-2014-0028819 del 10.9.2014 con la quale comunica di rimanere in attesa degli esiti istruttori da parte dei soggetti deputati a trasmettere parere in merito;

che oggetto di detto Studio Ambientale Integrato è il nuovo Piano Regolatore del Porto, presentato nel 2008 ed approvato dal Consiglio dei Lavori Pubblici nel 2010 (pag. 24 del Piano Regolatore del Porto di Trieste – Studio Ambientale Integrato - Quadro di Riferimento Ambientale-Volume I);

che il Piano Regolatore Portuale individua due scenari attuativi temporali, di breve periodo e di lungo periodo e che tali scenari prevedono specifiche opere infrastrutturali (pagg. 24 e 25 del del Piano Regolatore del Porto di Trieste – Studio Ambientale Integrato - Quadro di Riferimento Ambientale-Volume I);

OPERE DI BREVE PERIODO

- Molo VII - prolungamento parziale;
- Molo V - prolungamento;
- Molo VI - prolungamento;
- Molo Bersaglieri - prolungamento e ampliamento della stazione marittima;
- Canale industriale - dragaggio;
- Canale industriale - ampliamento delle banchine;
- Terminal Ro-Ro Noghère - dragaggio del canale di accesso;
- Terminal Ro-Ro Noghère - banchinamento parziale;

OPERE DI LUNGO PERIODO

- Molo V-Molo VI – banchinamento (cassa colmata);
- Molo V-Molo VI - chiusura dei moli;
- Molo VI-Molo VII – banchinamento (cassa colmata);
- Molo VII - completamento;
- Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - demolizione del pontile Silone;
- Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - completamento del banchinamento (cassacolmata);
- Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT attraverso Via Flavia e Via Malaspina;
- Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con la Lacotisce-Rabuiese;
- Centro Operativo Servizi;
- Arsenale San Marco;
- Porto Lido;
- Darsena Sant'Andrea;
- Molo VIII;
- Molo VIII - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT;
- Risistemazione della costa di Muggia;

che la documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità Portuale, con la nota prot. 9114/P del 4.9.2014, è composta sinteticamente dai seguenti elaborati:

Documentazione relativa all'aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste

- Relazione generale
- Elaborati grafici
- Norme attuative
- Studi specialistici
- Documenti amministrativi
- Allegati
- Integrazioni

Documentazione relativa alla Revisione I - Settembre 2014 dello Studio Ambientale Integrato del Piano Regolatore del Porto di Trieste

- Quadro di Riferimento Strategico
- Quadro di Riferimento Programmatico
- Quadro di Riferimento Progettuale
- Quadro di Riferimento Ambientale
- Piano di Monitoraggio Integrato

Documentazione a corredo alla Revisione I - Settembre 2014 dello Studio Ambientale Integrato del Piano Regolatore del Porto di Trieste

- Sintesi non Tecnica

Documentazione di completamento all'aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ed alla Revisione I - Settembre 2014 dello Studio Ambientale Integrato

- Relazioni generali
- Elaborati grafici generali
- Opera 1 - Prolungamento parziale Molo VII
- Opera 2 - Prolungamento Molo V

- Opera 3 - Prolungamento Molo VI
- Opera 4 - Prolungamento Molo Bersaglieri
- Opera 5 - Banchinamento tra Molo VI e Molo VII
- Opera 6 - Dragaggio Canale Industriale
- Opera 7 - Dragaggio Canale di Accesso
- Opera 8 - Ampliamento Banchine Canale Industriale
- Opera 9 - Banchinamento parziale Terminal Ro-Ro Noghere
- Opera 10 - Banchinamento tra Molo V e Molo VI
- Opera 11 - Completamento Banchinamento Molo VII
- Opera 13 - Ampliamento Banchine Arsenale San Marco
- Opera 14 - Completamento banchinamento Terminal Ro-Ro Noghere
- Opera 15 - Banchinamento Molo VIII

Altre Opere

Opere Marittime

- Opera 12 – Pontili ormeggio Centro Operativo Servizi

Infrastrutture stradali

- Relazione Generale
- Opera 16 – Collegamento stradale Terminal Noghere nord
- Opera 17 – Collegamento stradale Terminal Noghere sud
- Opera 18 – Collegamento stradale molo VIII

che i vari uffici comunali, a seguito di specifiche richieste di parere del 8.9.2014 e del 9.9.2014, in merito alla documentazione presentata, si sono così espressi con le note a lato indicate, conservate in atti:

- Area di Polizia Locale e Sicurezza – Ufficio Comunale di Protezione Civile con nota email del 30.9.2014:

“... si ritiene di poter esprimere parere favorevole all'integrazione del P.R.P.”;

- Consulta d'Ambito Territoriale Ottimale - Orientale Triestino con nota e-mail del 13.10.2014:

1. Servizio Idrico Integrato

in riferimento a quanto descritto nel Quadro Progettuale al paragrafo 8.1 Stima del fabbisogno idrico giornaliero, si constata la quantificazione del fabbisogno idrico oggetto della precedente richiesta di integrazioni. Si sottolinea la mancanza di un'adeguata indicazione delle previsioni di collegamento con le reti acqua e fognatura; nello specifico si richiede:

- *indicazione dei punti di presa per l'adduzione idrica;*
- *indicazione dei punti in cui far confluire le acque reflue;*
- *quantificazione della portata delle acque nere.*

2. Servizio Gas

Non è stata rilevata alcuna previsione di allacciamento infrastrutturale alle reti di distribuzione primaria o secondaria dell'impianto gestito da AcegasApsAmga per cui non ci sono osservazioni in tal senso.

3. Servizio Energia Elettrica e Pubblica Illuminazione

- Alla luce delle iniziative di efficientamento energetico e alla elettrificazione della banchine, riportate negli elaborati di Piano, si evidenzia la mancanza di dettaglio in merito ad idonee azioni di pianificazione per lo sviluppo delle reti di distribuzione pubblica di energia elettrica nelle aree in esame.

- Non si evincono informazioni necessarie a definire le prospettive di fabbisogno energetico da soddisfare a seguito dell'attuazione del piano attraverso le reti di cui sopra.

Si auspica dunque l'integrazione dei dati mancanti e l'individuazione di opportune previsioni e azioni di pianificazione per lo sviluppo delle reti, rendendo maggiormente evidente l'obbligo di connessione di terzi agli impianti dei soggetti territorialmente competenti, in primis, il soggetto concessionario per l'ambito territoriale del comune di Trieste ai sensi del D.Lgs. 79/99 (AcegasApsAmga).

- Non sono stati individuati elementi utili a definire le previsioni del piano in materia di Illuminazione Stradale che potrebbe trovare opportuna integrazione con i piani complessivi sviluppati da AcegasApsAmga, nell'ambito del circostante territorio del Comune di Trieste, in ottica di progettazione integrata e di sistema per l'adozione di soluzioni innovative e performanti per tale tipo di impianti”;

- Area Città Territorio e Ambiente - Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica Mobilità e Traffico con nota prot. SU-2014 10/4 36/1 del 7.10.2014, per quanto attiene alla Mobilità e Traffico:

“... richiamati tutti i precedenti pareri rilasciati da questo Ufficio ed in particolare quello dd. 29.1.2009 che ha preceduto l'adozione del P.R.P. di Trieste da parte del Comitato Portuale in data 19.5.2009, giusta deliberazione n. 7/2009;

richiamato il parere rilasciato da questo Ufficio in data 8.10.2013 sulla procedura preliminare di V.I.A. integrata V.A.S. sul medesimo Piano;

tutto ciò premesso questo Ufficio ribadisce i contenuti tecnici nonché le osservazioni/considerazioni dei pareri emessi in linea di viabilità e sopra richiamati, evidenziando alcuni punti che rivestono un'importanza particolare per gli aspetti viabilistici e la sostenibilità in termini di carichi veicolari sulla rete viaria cittadina:

a) considerato che la nuova viabilità portuale Molo VIII – zona via Errera/GVT si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo delle vie Errera e Caboto si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (dalper la città) e di Caboto/Malaspina (dalper l'esterno) e che tale soluzione comporterà un notevole aggravio di traffico sul tronco stradale di via Caboto, si ritiene che il medesimo asse viario, utilizzato per innestarsi sullo svincolo Caboto/Malaspina, non sia del tutto adeguato sotto il profilo infrastrutturale, per cui sarebbe opportuno un suo potenziamento oppure prevedere che la nuova viabilità portuale si innesti direttamente sulla GVT;

b) l'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria (rotatoria) con la via Flavia in corrispondenza dell'abitato di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; in linea generale è preferibile privilegiare l'accessibilità del comprensorio dalla zona della valle delle Noghere e quindi dalper il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la GVT;

c) si reputa essenziale che il P.R.P., che va a trattare un ambito importante per la città, preveda espressamente sul lato mare a confine con l'ambito comunale l'itinerario di una pista ciclabile di cui è noto l'interesse che tale infrastruttura ha per l'Amministrazione Comunale; in tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì importante che il P.R.P., che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc. afferenti la promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria”;

l.

- Area Città Territorio e Ambiente - Servizio Pianificazione Urbana con nota prot. 1/9-132/2002 del 24.9.2014:

"In relazione alla Vs. richiesta del 08.09.14, come già avuto modo di evidenziare con ns dd. 10.10.2013, si ricorda che il PRP in argomento è stato oggetto di Intesa con deliberazione consiliare n° 36 dd 27 aprile 2009 volta ad armonizzare i contenuti del nuovo Piano Regolatore del Porto con il Piano Regolatore Generale Comunale.

Per quanto concerne la conformità urbanistica al PRGC del PRP si richiama ns nota dd 13.09.2014 inviata all'Autorità Portuale e parte del PRP in "SAI 2" allegato "L PRP Nulla osta Comune Trieste".

In relazione agli elaborati da ultimo modificati, a seguito delle Integrazioni relative al procedimento VIA-VAS al Piano Regolatore Portuale, si osserva che, con riferimento alle norme tecniche di attuazione (PRP_TRIESTE_Norme Attuative), necessita rettificare l'elaborato, come specificato nella ns nota dd 13.09.2014 allegato del PRP "L PRP Nulla osta Comune Trieste", come segue:

1. art 23 a pag. 66 zona D1

Da: min. 10,00 m ~~fatta eccezione per le opere esistenti~~

2. a pag. 67 zona S6

Dc: min. 5,00 m. ~~E' ammessa l'edificazione in aderenza o al confine~~

Ulteriori osservazioni ad alcuni elaborati:

SAI 2

PRP_TRIESTE_Relazione Generale

- a pag. 22 vengono evidenziate delle "differenze tra il Piano Infraregionale dell'EZIT e il Piano Regolatore del Porto sulle aree D1, superabili con l'approvazione della variante 1 al Piano Infraregionale ora in itinere": tale conflitto tuttavia non sussiste poiché il PRP ha carattere prescrittivo per le sole D1 site all'interno della circoscrizione portuale e quindi non interessate dal Piano dell'EZIT;

- Tav 0.b PRP- Reti stradali e ferroviaria di area vasta - Stato attuale- andrebbe esplicitato/chiarito quale è il nodo stradale evidenziato per il territorio di Trieste;

- Tav 3 PRP - Azionamento funzionale - Assetto di piano - pur assodato che il PRP non ha carattere prescrittivo per le zone D1 ricadenti fuori dalla circoscrizione portuale, si ritiene corretto rettificare l'elaborato stralciando l'area D1, posta sul Canale Navigabile, per la parte esterna alla circoscrizione portuale;

- Tav 6 PRP - Suddivisione dell'ambito portuale in settori ed aree omogenee - assetto di piano - rettificare l'elaborato escludendo le aree patrimoniali oltre GVT dal settore V;

- PRP_TRIESTE_studi spec_vol B - vanno aggiornati gli elaborati di pagina 57 (limite ambito funzionale) e pagina 59 (riferimento a tavole di zonizzazione);

- PRP_TRIESTE_studi spec_vol C pag. 61 - si evidenzia che la GVT è realizzata (anche il tratto Padriciano-Cattinara);

-PRP_TRIESTE_studi spec_vol D pag. 2-53 scalo Gaslini - non è H2 da PRGC (il vigente PRGC zonizza come H1), non è destinata a MIPO (mercato ingrosso prodotti ortofruttili), a pag. 2-60 il riferimento al PRGC 66 è superato da Direttive 2011 e dall'adozione del nuovo PRGC (aprile 2014), a pag. 2-74 si riporta il Piano EZIT 2001, lo stesso va aggiornato con il recente Piano approvato dell'EZIT e in itinere la Variante 1), a pag. 3-113 si richiama il PTR superato, va aggiornato;

- *Rapporto Integrato sulla Sicurezza Portuale Relazione.pdf* - Il riferimento al PRGC del Comune di Trieste non è corretto, la variante 118 non è mai stata approvata, il riferimento corretto è il vigente PRGC Var. n. 66 (e successive varianti), nonché il nuovo PRGC adottato con Delibera consiliare n. 15 dd 16.4.2014;

- *Tav02 – Nuovo Piano Regolatore Portuale. Azzonamento funzionale. Assetto di piano* - il riferimento alla zonizzazione del PRP non è aggiornato;

- *Tav03 – Aspetti territoriali, strutture ed attività del porto. Elementi territoriali urbani vulnerabili e aree di danno. Comuni di Trieste e Muggia – scala 1: 5.000* - Il riferimento al PRGC del Comune di Trieste non è corretto, la variante 118 non è mai stata approvata; il riferimento corretto è il vigente PRGC Var. n. 66 (e successive varianti), nonché le direttive per la redazione del nuovo PRGC (novembre 2011);

- *Tav04 – Aspetti territoriali, strutture ed attività del porto. Elementi territoriali portuali vulnerabili e aree di danno – scala 1: 5.000* - il riferimento alla zonizzazione del PRP non è aggiornato;

SAI 3

MI026S-STRT020-I-SAI - Quadro di Riferimento Strategico pag. 45 - correggere il riferimento al PGTU del Comune di Trieste, non più in itinere ma approvato;

MI026S-STRT021-I-SAI - Quadro di Riferimento Programmatico pag. 27 - correggere il riferimento al PGTU del Comune di Trieste, non più in itinere ma approvato;

MI026S-STDS022-I-SAI – Allegato 1 - Sviluppo edilizio dell'ambito portuale - sarebbe opportuno esplicitare che l'elaborato non riveste carattere prescrittivo”;

- Area Città Territorio e Ambiente - Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica Mobilità e Traffico, con nota e-mail del 16.9.2014, per quanto attiene all'Edilizia Privata:

“... l'intervento proposto di VIA e VAS non ha risvolti edilizi, pertanto nulla da osservare in merito”;

- Area Lavori Pubblici - Servizio Strade – Ufficio Fognature, con nota prot. corr. N-2014/12/1/3 96/1 del 22.9.2014:

“... si esprime parere favorevole di massima per quanto di competenza.

Si segnala che prima dello scarico a mare delle acque meteoriche e di eventuali acque reflue, dovranno venir predisposti adeguati sistemi di depurazione delle stesse ai sensi del D.Lgs. 152/06.

Si evidenzia che per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue in pubblica fognatura la competenza è demandata all'Azienda AcegasAps SpA, quale Gestore ai sensi della Convenzione per la Gestione del Servizio Idrico Integrato Rep. 6209 dd. 29.8.2013”;

- Area Servizi di Amministrazione - Servizio Gestione e Controllo Demanio e Patrimonio Immobiliare, con nota email del 1.10.2014:

“... in merito al Piano Regolatore Portuale si fa presente che il Servizio Immobiliare ha esaminato solo le proprietà comunali strettamente limitrofe al perimetro di piano, poiché all'interno dell'area portuale non disponiamo di proprietà.

Sono stati esaminati gli allegati grafici

Tav.0-PRP-Vigente-Stato attuale.pdf

Tav.02-PRP-Regime delle aree-Stato attuale.pdf

Tav.03-PRP-Azzonamento funzionale-Assetto di piano.pdf

Tav.07-PRP-Sovr attuale PRP proposto.pdf.

Per quanto riguarda la competenza del Servizio Demanio e Patrimonio Immobiliare, in merito alle proprietà del Comune di Trieste si constata che:

- l'ex Pescheria (Salone Incanti) - Acquario e l'area ex Piscina (Piazzale Straulino) risultano esclusi dal perimetro del PRP, come pure l'area ex Meccanografico FFSS;
- la Piscina Acquamarina e il Bagno Comunale Lanterna sono inclusi nel PRP, in quanto immobili del Comune di Trieste su Concessione di Demanio Marittimo rilasciate dall'AP;
- gli interventi del Park Audace, parte in area Portuale parte in area Comunale, sono già regolati da accordi tra i due soggetti;
- non si rilevano interferenze tra il perimetro portuale e proprietà comunali in Via von Bruck;
- l'area di servizio a lato GVT in zona Monte San Pantaleone non è di proprietà comunale;
- l'area del Depuratore di Servola e del Depuratore di Zaule sono esterne al perimetro portuale;
- sono esterne al perimetro portuale anche le aree di proprietà comunale del comprensorio dell'inceneritore di Via Errera;
- l'impianto di incenerimento di Via Errera, e le altre aree di pertinenza dell'impianto non di proprietà comunale, sono concessioni di Demanio Marittimo rilasciate dall'AP.

Per quanto sopra riportato non si esprimono prescrizioni a riguardo”;

rilevato che all'art. 26 - *Tutela della risorsa idrica* del “Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative” (pag. 72) vengono riportate alcune specifiche atte alla tutela della risorsa idrica in ambito portuale, si chiede, in aggiunta a quanto già disposto, di assicurare l'invarianza idraulica attraverso l'impiego di sistemi per la raccolta, depurazione e riuso delle acque piovane o delle acque grigie, per le aree di nuova edificazione e/o impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni;

evidenziato che all'art. 31 – *Riduzione della produzione di rifiuti* del “Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative”(pag. 76) vengono specificati alcuni interventi atti alla riduzione della produzione di rifiuti in ambito portuale, in particolare tramite l'adozione di uno specifico regolamento in materia di rifiuti portuali, si propone, al fine di ottimizzare le modalità e le specifiche della raccolta e trattamento dei rifiuti negli interi ambiti territoriali comunali e portuali, di curare l'elaborazione di tale regolamento da parte degli uffici portuali, in collaborazione con quelli dei comuni interessati;

rammentato che il parere favorevole espresso con la precitata deliberazione consiliare n. 61 del 2.12.2013, come emendata, è subordinato, come indicato al punto 2. del dispositivo, “*all'accoglimento di tutte le prescrizioni previste*”, ovvero a quelle elencate dalla lettera a) alla lettera k);

rilevato che tali prescrizioni rientrano nell'ambito del citato punto/quesito n. 14), di seguito riportato:

“14. 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”;

che a tale punto/quesito l'Autorità Portuale di Trieste ha fornito puntuale riscontro, ad eccezione della prescrizione g), nell'elaborato denominato “Piano Regolatore del Porto di Trieste- Studio Ambientale Integrato - 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", che di seguito si riporta:

"... 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.

Quindi, relativamente alla nota in oggetto:

- La Valutazione di Incidenza Ambientale della Revisione I 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 ante operam della componente atmosfera sulla base delle quale sarà verificata la validità delle valutazioni effettuate nell'ambito della Revisione I 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 I 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 I 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 I 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;*
- L'Aggiornamento 2014 del Piano comprende la previsione di un asse viario di collegamento tra il Porto Vecchio ed il Porto Nuovo";*

che la prescrizione g), che qui si riporta per immediata evidenza: "... g) individuare aree ove si possano installare impianti tecnologici destinati alla produzione di energie rinnovabili, con particolare riguardo agli impianti fotovoltaici", viene invece affrontata al capitolo 11.2 - Le attività sviluppate o pianificate dall'Autorità Portuale del "Piano Regolatore del Porto di Trieste – Studio Ambientale Integrato - Quadro di Riferimento Progettuale" (pagg. 324/328 -326/328), ove si specifica che "l'Autorità Portuale di Trieste ha provveduto alla sostituzione dei tetti in amianto di alcuni edifici portuali con sistemi fotovoltaici ed ha in progetto l'estensione del parco fotovoltaico. L'intervento ha previsto l'installazione di pannelli

fotovoltaici sulle coperture dei fabbricati dell'area del Porto Nuovo di Trieste, individuati dai numeri 49 – 50 – 51 – 53 – 55 – 57 – 58 – 60 – 65 - 66 – 69 – 70 – 71 – 72, come riportato in Figura 11-5”;

che dalle verifiche su riportate emerge pertanto l'integrale accoglimento, nelle integrazioni documentali trasmesse, delle prescrizioni elencate dalla lettera a) alla lettera k) al punto I. del dispositivo della citata deliberazione consiliare n. 61 del 2.12.2013;

che la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia –Direzione Centrale Ambiente ed Energia - Servizio Valutazioni Ambientali, con nota prot. 26089-P del 18.9.2014, pervenuta via PEC in pari data (P.G. 150689), invita il Comune di Trieste a fornire il parere previsto dall'art. 3 comma 4 della L.R. 43/1990 e s.m.i. entro la scadenza di 30 giorni dal ricevimento della nota medesima e pertanto entro il giorno 18.10.2014;

che la I Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/1/9-4/2-2014 (46862) del 27.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: *“Si comunica che, nella seduta dd. 23.10.2014, il Consiglio della I Circoscrizione, ha espresso il parere favorevole alla proposta di deliberazione consiliare indicata in oggetto”;*

che la II Circoscrizione comunale con nota prot. corr. CA2-3/5/2/4-44/2-2014 (47372) del 29.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: *“Il Consiglio circoscrizionale, riunito in seduta il 28.10.2014, valutata la documentazione pervenuta in merito all'argomento meglio specificato in oggetto esprime parere favorevole”;*

che la III Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/3/4-101/2-2014 (47393) del 29.10.2014, conservata in atti, *“...ha espresso PARERE FAVOREVOLE con la raccomandazione di procedere nel tempo più breve possibile ai successivi adempimenti per l'approvazione e l'entrata in vigore del nuovo Piano Regolatore Portuale”;*

che la IV Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/4/4-21/2-2014 (47577) del 30.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: *“Il Consiglio della IV Circoscrizione ha votato, nel corso della seduta dd. 30.10.2014 PARERE FAVOREVOLE alla delibera consiliare di cui all'oggetto”;*

che la V Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5-5/9-2/2-2014 del 27.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: *“Si comunica che il Consiglio della V Circoscrizione, ai sensi dell'art. 24 del Regolamento per il funzionamento delle Circoscrizioni di decentramento, nella seduta di data 27 ottobre 2014, ha espresso PARERE FAVOREVOLE all'argomento in oggetto”;*

che la VI Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 04-3/5/6/4-39/2-2014 (47392) del 29.10.2014, conservata in atti, *“...ha espresso PARERE FAVOREVOLE ...”;*

che la VII Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/7/4-40/4-2014 (47413) del 30.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: *“Il Consiglio della VII Circoscrizione ha votato, nel corso della seduta dd. 29.10.2014 PARERE FAVOREVOLE alla delibera in oggetto con le seguenti osservazioni:*

*venga precisato che il Rigassificatore non verrà costruito
la prescrizione al punto d) venga considerata osservazione/raccomandazione e non prescrizione*

J

la prescrizione al punto e) deve essere imperativa in quanto il traffico non deve transitare per la via Flavia”;

che si prende atto del contenuto della raccomandazione della Circostrizione III, con l'impegno a procedere nel tempo più breve possibile sugli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale;

che per quanto attiene le osservazioni formulate dalla Circostrizione VII si evidenzia quanto segue:

- in relazione al Rigassificatore, l'Autorità Portuale di Trieste ha formalmente dichiarato a pag. 13 dell'elaborato denominato “Piano Regolatore del Porto di Trieste-Studio Ambientale Integrato - 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” che “...L'Aggiornamento 2014 del Piano non contiene la previsione del Rigassificatore di Zaule”;
- in merito alla trasformazione della prescrizione di cui al punto d) in osservazione, la stessa non può trovare accoglimento in quanto la realizzazione delle infrastrutture viarie ivi indicate rivestono carattere rilevante sia per la mobilità indotta dalle strutture/funzioni portuali che per la mobilità cittadina, al fine di evitare un notevole aggravio di traffico veicolare sul tronco stradale di via Caboto, come esplicitamente indicato nella prescrizione medesima;
- per quanto concerne la richiesta di imporre, nell'ambito della prescrizione di cui al punto e), che il traffico veicolare non debba transitare lungo la via Flavia, si evidenzia che tale imposizione non può trovare accoglimento in quanto per raggiungere il suddetto obiettivo sarebbe necessario porre delle prescrizioni su tratti viari (via Trieste (SP 14)) ricompresi nel territorio comunale di Muggia e quindi al di fuori delle competenze territoriali del Comune di Trieste;

tutto ciò premesso e considerato, proponendo l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, così come richiesto dall'Autorità Portuale di Trieste con la nota del 4.9.2014, nonché dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia -Servizio Valutazioni Ambientali con nota del 18.9.2014, in premessa citate, tenuto conto della normativa vigente in argomento;

acquisiti i pareri ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 e s.m.i., sulla proposta della deliberazione in oggetto, come sotto riportati:

IL CONSIGLIO COMUNALE

DELIBERA

1. di esprimere, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3, comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i., parere favorevole sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, presentati con nota prot. 9114/P del 4.9.2014 dall'Autorità Portuale di Trieste, con le seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni, nonché con le Prescrizioni Tecniche d'Ufficio di cui all'allegato A), costituente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

PRESCRIZIONI

- a) alla luce delle iniziative di efficientamento energetico e alla elettrificazione delle banchine, pianificare lo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica e di pubblica illuminazione nelle aree in esame;
- b) definire le prospettive di fabbisogno energetico da soddisfare, a seguito dell'attuazione del piano di cui al punto a);
- c) trovare opportuna integrazione con i piani complessivi sviluppati da AcegasApsAmga S.p.A., nell'ambito del circostante territorio del Comune di Trieste, in ottica di progettazione integrata e di sistema per l'adozione di soluzioni innovative e performanti per gli impianti di cui al punto a);
- d) considerato che la nuova viabilità portuale Molo VIII – zona via Errera/GVT si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo delle vie Errera e Caboto si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (da/per la città) e di Caboto/Malaspina (da/per l'esterno) e che tale soluzione comporterà un notevole aggravio di traffico sul tronco stradale di via Caboto, si ritiene che detto asse viario, utilizzato per innestarsi sullo svincolo Caboto/Malaspina, non sia del tutto adeguato sotto il profilo infrastrutturale, è pertanto necessario un suo potenziamento o, in alternativa, prevedere che la nuova viabilità portuale si innesti direttamente sulla GVT;
- e) l'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria (rotatoria) con la via Flavia in corrispondenza dell'abitato di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; va privilegiata l'accessibilità del comprensorio dalla zona della valle delle Noghere e quindi da/per il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la GVT;
- f) nelle aree interessate dal Piano Regolatore Portuale, prima dello scarico a mare delle acque meteoriche e di eventuali acque reflue, dovranno venir predisposti adeguati sistemi di depurazione delle stesse ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- g) rilevato che all'art. 26 - Tutela della risorsa idrica del "Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative" (pag. 72) vengono riportate alcune specifiche atte alla tutela della risorsa idrica in ambito portuale, si chiede, in aggiunta a quanto già disposto, di assicurare l'invarianza idraulica attraverso l'impiego di sistemi per la raccolta, depurazione e riuso delle acque piovane o delle acque grigie, per le aree di nuova edificazione e/o impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni.

OSSERVAZIONI / RACCOMANDAZIONI

- a) evidenziato che all'art. 31 – Riduzione della produzione di rifiuti del "Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative"(pag. 76) vengono specificati alcuni interventi atti alla riduzione della produzione di rifiuti in ambito portuale, in particolare tramite l'adozione di uno specifico regolamento in materia di rifiuti portuali, si propone, al fine di ottimizzare le modalità e le specifiche della raccolta e trattamento dei rifiuti negli interi ambiti territoriali comunali e portuali, di curare l'elaborazione di tale regolamento da parte degli uffici portuali, in collaborazione con quelli dei comuni interessati;
- b) per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue in pubblica fognatura, si evidenzia che la competenza è demandata all'Azienda AcegasApsAmga S.p.A., quale Gestore ai sensi della Convenzione per la Gestione del Servizio Idrico Integrato Rep. 6209 del 29.8.2013;

Q.

c) si rimarca inoltre l'importanza che le previsioni già contenute nel P.R.P. contemplino espressamente la realizzazione di una pista ciclabile sul lato mare delle rive (in coerenza con le intese sottoscritte con l'Amministrazione Comunale di Trieste nel 2009); in tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì rilevante che il P.R.P., che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc. afferenti la promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria;

2. di trasmettere il presente provvedimento deliberativo ai seguenti Enti interessati dal procedimento:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale - Roma;
- Autorità Portuale di Trieste - Direzione Tecnica - Trieste;
- Regione Autonoma F.V.G. - Direzione Centrale Ambiente ed Energia - Servizio Valutazioni Ambientali - Trieste;

3. di approvare l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, così come richiesto dall'Autorità Portuale di Trieste con la nota del 4.9.2014, nonché dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Servizio Valutazioni Ambientali con nota del 18.9.2014, in premessa citate, tenuto conto della normativa vigente in argomento;

4. di prendere atto che il presente provvedimento non comporta spesa o riduzione d'entrata.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA ai sensi dell'art. 49 del D.Lvo 18.08.2000 n. 267e s.m.i.,

Favorevole

Contrario per i seguenti motivi _____

NB: Barrare quando ne ricorrano i presupposti

Il presente provvedimento è ritenuto privo di riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria o sul patrimonio dell'Ente

Il presente provvedimento comporta riflessi diretti sulla situazione economico finanziaria dell'Ente e determina :

- spesa
- riduzione di entrata

Il presente provvedimento comporta riflessi diretti e/o indiretti sulla situazione economico finanziaria dell'Ente o sul patrimonio dell'Ente:

- vengono stimati in Euro _____
- di cui non è possibile la quantificazione.

Data 14/10/2014 31/10/2014

Il Direttore di Servizio
F.TO **IL DIRIGENTE DI SERVIZIO**
dott. ing. Gianfranco CAPUTI

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE ai sensi dell'art. 49 del D.Lvo 18.08.2000 n. 267 e s.m.i.,

Favorevole

Contrario per i seguenti motivi _____

Non dovuto in quanto non ha riflessi contabili presenti o futuri

Data 17 OTT. 2014

Il Direttore
F.to dott. Vincenzo Di Maggio

Il Vice Presidente Carmi pone in trattazione la proposta deliberativa avente ad oggetto: <<Parere sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3, comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste>>, licenziata dalla competente Commissione consiliare con discussione in Aula, e ricorda che sulla stessa sono state presentate 5 proposte d'emendamento (conservate agli atti unitamente ai pareri di regolarità tecnica espressi dagli uffici ex. art. 49 D.Lgs. 267/2000).

Per il resoconto di quanto detto in Aula si rimanda al numero d'ordine 134 del verbale di seduta n. 128 del 6 novembre 2014.
Ai sensi della Legge n. 241/1990 la registrazione degli interventi costituisce documento amministrativo ed è contenuta
nel file audio **141106.mp3** da **00.45.24** a **03.23.00**

[nel corso della trattazione della proposta deliberativa la seduta è stata presieduta dal Consigliere Anziano Svab dalle ore 22.14 alle ore 22.20]

Si dà atto che sono stati accolti gli emendamenti n. 2, 3 e 4 (allegati al presente verbale sub "1" unitamente ai pareri di regolarità tecnica ex. art. 49 D.Lgs. 267/2000).

Si dà atto che sulle proposte emendative presentate non sono stati espressi i pareri di regolarità contabile ex. art. 49 D.Lgs. 267/2000.

Il Vice Presidente, terminate le dichiarazioni di voto, pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta di deliberazione in oggetto, così come emendata ed il cui testo definitivo risulta essere il seguente:

<<Su proposta dell'Assessore all'Ambiente, Energia, Riqualificazione ambientale dei siti inquinati, Agricoltura e Pesca, Tutela ed Educazione zoofilo ambientale, dott. ing. Umberto Laurenzi:

Premesso:

che l'Autorità Portuale di Trieste, con nota prot. gen. 14060/P del 12.12.2011, pervenuta al Comune di Trieste in data 20.12.2011 (prot. gen. 205680), comunica l'avvio della fase di consultazioni preliminari inerenti lo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) riferito alla V.I.A. integrata V.A.S., ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., riportando nel testo della nota medesima una sintesi dei fatti salienti che caratterizzano l'iter di approvazione del Piano Regolatore Portuale ed allegando sia gli elaborati relativi allo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) che quelli relativi al Piano Regolatore Portuale;

che l'Autorità Portuale di Trieste con la medesima nota precisa che il Ministero dell'Ambiente in precedenza (nota del 10.11.2011) aveva invitato l'Autorità Portuale a trasmettere il SAPI ai soggetti competenti in materia ambientale, tra cui il Comune di Trieste, per l'acquisizione di eventuali osservazioni nel termine di 30 giorni;

che il Comune di Trieste, con deliberazione giunta n. 11 del 16.1.2012 avente ad oggetto *"Piano Regolatore Portuale di Trieste. Osservazioni sulla fase di consultazione preliminare, inerenti lo Studio Preliminare Integrato di V.I.A. integrata V.A.S., ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste."* esprime in merito una serie di Osservazioni, in relazione alla fase di consultazione preliminare del SAPI;

che l'Autorità Portuale di Trieste trasmette la nota prot. 9525/P del 18.9.2013, allegando su supporto informatico copia del Piano Regolatore Portuale di Trieste, lo Studio Ambientale Integrato e la Sintesi non tecnica, chiedendo agli Enti destinatari, tra i quali il Comune di Trieste, di rendere le proprie determinazioni, ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., entro 60 giorni dalla pubblicazione della G.U., indicata per il giorno 18.9.2013;

che il Comune di Trieste, con deliberazione consiliare n. 61 del 2.12.2013, così come emendata, avente ad oggetto: *"Parere sulla Valutazione Integrata Ambientale integrata dalla Valutazione Ambientale Strategica sul Piano Regolatore del Porto di Trieste, ai sensi dell'art. 6, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. Proponente: Autorità Portuale di Trieste."*, ha espresso in merito parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni;

che il Consiglio comunale, con la citata deliberazione n. 61 del 2.12.2013 come emendata, in particolare ha stabilito ai primi due punti del dispositivo:

"1. di esprimere, ai sensi dell'art. 6 comma 3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., parere favorevole allo Studio Ambientale Integrato ed ai correlati atti ed elaborati relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, presentati con nota prot. 9525/P del 18.9.2013 dall'Autorità Portuale di Trieste, con le seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni, nonché con le Prescrizioni Tecniche d'Ufficio di cui all'allegato A) costituente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

PRESCRIZIONI

a) inclusione e relativa valutazione all'interno dell'Allegato 2 - Valutazione di Incidenza Ambientale - del S.A.I. del Sito di Importanza Comunitaria IT3340007 "Area Marina di Miramare", individuato con D.G.R. 17 giugno 2011 n. 1151, nonché con Decisione 2013/23/EU del 16 Novembre 2012 che ha designato il sito quale SIC, incluso nel sesto elenco aggiornato dei SIC continentali pubblicato sulla G.U.E. del 26.01.2013;

b) inclusione e relativa valutazione all'interno dell'Allegato 5 - Aspetti socio economici: Analisi costi benefici – del S.A.I. delle esternalità ambientali, in particolare quelle relative alle emissioni atmosferiche provenienti dal flusso marittimo, nonché dell'inquinamento marittimo dei fondali in ambito portuale;

c) integrare l'analisi degli stabilimenti a rischio rilevante, ex D.Lgs. 334/99 e s.m.i., relativi a Linde Gas e Lucchini;

d) la priorità degli interventi di natura infrastrutturale stradale e ferroviaria va indirizzata alla realizzazione della viabilità di collegamento della zona del Molo VIII con lo svincolo di via Errera della Grande Viabilità Triestina (G.V.T.), alla realizzazione della viabilità interna al Porto Vecchio e relative connessioni delineata dalla Variante al Porto Franco Vecchio che sono essenziali per l'integrazione porto-città ed alla incentivazione del traffico portuale sulla rete ferroviaria; la realizzazione di tali infrastrutture viarie e ferroviarie riveste ruolo strategico sia per la mobilità specifica delle strutture/funzioni portuali che per la mobilità cittadina;

- e) in generale lo sviluppo dell'attività portuale dovrà avvenire usufruendo per i trasporti su gomma della rete di collegamenti extraurbana (GVT e raccordo Lacotisce – Rabuiese) senza interessare con il traffico pesante la rete viaria locale, anche per non aggravare i costi della gestione del patrimonio stradale comunale; in questo senso si ritengono prioritari ed indispensabili il collegamento Molo VIII svincolo Errera della GVT ed il collegamento dell'Area ex Aquila dalla zona Noghere;
- f) si rimarca la necessità di non gravare con traffico pesante le Rive cittadine nella scelta delle funzioni ammesse nel Porto Franco Vecchio e nello sviluppo del Terminal crociere;
- g) individuare aree ove si possano installare impianti tecnologici destinati alla produzione di energie rinnovabili, con particolare riguardo agli impianti fotovoltaici;
- h) la principale funzione urbana è riconosciuta alle Rive (lungomare urbano e pedonale, avvenuta ristrutturazione viabilità rive, promozione turistica e ricreativa, parcheggi interrati, ecc.) ed in tale ottica si osserva che nulla viene previsto per la componente mobilità ciclabile di cui è noto l'interesse che riveste per l'Amministrazione Comunale; in tal senso si reputa essenziale che il P.R.P., che va a trattare un ambito importante per la città, preveda espressamente sul lato mare a confine con l'ambito comunale l'itinerario di una pista ciclabile come da Intesa, approvata con Deliberazione Consiliare n. 36 dd. 27.4.09 e sulla base dello studio di fattibilità "Fascia di ingombro dell'itinerario ciclabile in zona demaniale marittima" - allegato C dell'Intesa medesima; in tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì importante che il P.R.P., che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc. afferenti la promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria;
- i) formalizzare in modo univoco che il rigassificatore di Zaule non rientra tra le opere previste dal Piano Regolatore Portuale né sul breve né sul lungo periodo;
- j) integrare ed ampliare l'analisi relativa agli stabilimenti della Lucchini (cd. "Ferriera di Servola") e delle relative emissioni inquinanti, approfondendo in particolare gli scarichi a mare, valutando nel merito anche i recenti studi inerenti i dati ambientali dell'area triestina (quale, a titolo esemplificativo, il "Rapporto sullo Stato dell'Ambiente 2012" di ARPA FVG);
- k) inserire nel SAI la valutazione e la comparazione con alternative progettuali e non solo, come previsto nei documenti in analisi, con l'alternativa di non intervento;

OSSERVAZIONI / RACCOMANDAZIONI

- a) l'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria con la via Flavia in corrispondenza del by-pass di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; in linea generale è preferibile privilegiare l'accessibilità del comprensorio dalla zona della Valle delle Noghere e quindi dal/per il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la G.V.T.;
- b) visti i limiti di capacità nell'ora di punta che avrebbe la G.V.T. (tratto svincolo via Caboto - svincolo via Castelliere) qualora si verificasse l'ipotesi di un eventuale raddoppio del traffico container con la massima espansione del Molo VIII e la sua intera destinazione a traffico container, si reputa teorica e di difficile praticabilità l'ipotesi progettuale di un potenziamento della G.V.T. o la sua integrazione con nuove infrastrutture; appare più logico prevedere politiche di forte recupero di competitività del modo ferro rispetto al trasporto su gomma, l'articolazione e flessibilità dei trasporti su gomma privilegiando gli orari di morbida ecc.;
- c) si ritiene che sotto il profilo della pianificazione della mobilità legata ad uno scenario di lungo periodo nei documenti del P.R.P. debba essere fatta menzione ad una infrastruttura viaria che colleghi il Porto Vecchio con la zona del Porto Nuovo e che abbia una funzione sia portuale che urbana in quanto l'asse viario a raso delle Rive recentemente ristrutturato ha una capacità limitata e con scarse riserve; appare corretto e logico che negli strumenti di pianificazione (P.R.G.C. e P.R.P.) sia pure a livello di "piano struttura", si prospettino infrastrutture deputate a garantire sul territorio collegamenti efficienti con un elevato livello di servizio";

2) di subordinare il parere favorevole di cui al punto 1. della presente Delibera all'accoglimento di tutte le prescrizioni previste;
(omissis)";

che la Direzione Generale per la Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nell'ambito del proprio procedimento autorizzatorio, trasmette all'Autorità Portuale di Trieste, con lettera U prot. DVA-2014-0010057 del 9.4.2014, la nota di richiesta integrazioni U prot. CTVA-2014-0001074 del 28.3.2014 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (di seguito CTVIA), in particolare chiedendo all'Autorità medesima di fornire la documentazione integrativa di VIA, richiesta dalla CTVIA, entro 60 giorni dal ricevimento della nota medesima;

che la CTVIA con la citata nota del 28.3.2014 chiede, per il prosieguo dell'istruttoria, integrazioni, chiarimenti ed approfondimenti su specifici 63 punti, articolati per singoli ambiti e così suddivisi:

Documenti di Piano:	punti dal n. 1 al n. 14;
Quadro strategico:	punti dal n. 15 al n. 16;
Quadro programmatico:	punti dal n. 17 al n. 18;
Quadro progettuale:	punti dal n. 19 al n. 26;
Quadro ambientale:	punti dal n. 27 al n. 28;
Atmosfera:	punti dal n. 29 al n. 38;
Ambiente idrico-acque marino costiere:	punti dal n. 39 al n. 43;
Sedimenti marini:	punti dal n. 44 al n. 45;
Vegetazione flora, fauna ed ecosistemi:	punti dal n. 46 al n. 51;
Rumore:	punti dal n. 52 al n. 55;
Campi Elettromagnetici:	punto n. 56;
Rifiuti:	punto n. 57;
Paesaggio:	punti dal n. 58 al n. 60;
Attività di monitoraggio ambientale:	punti dal n. 61 al n. 62;
Richiesta perfezionamento atti contributo 0.5 per mille:	punto n. 63;

che il contenuto dei suddetti punti/quesiti è riportato nell'elaborato denominato: "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") e lo stesso viene di seguito sinteticamente riassunto, distinto per singolo punto/quesito:

- 1) fornire gli elaborati del progetto definitivo del PRP;
- 2) chiarire se il PRP è corrispondente a quanto adottato dal Comitato Portuale del 19.5.2009 e a quanto valutato dal Consiglio Superiore dei LLPP in data 21.5.2010 e darne evidenza;
- 3) chiarire quali prescrizioni del parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. Del 21.5.2010 sono state recepite e in che modo;
- 4) fornire gli atti di intesa dei Comuni interessati, ovvero i Nulla Osta di conformità urbanistica;
- 5) 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";
- 6) aggiornare lo studio del traffico secondo il documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" adottato dal Comitato Portuale nel Gennaio 2013 e consegnato al Ministero dell'Ambiente in data 22.2.2013, per la valutazione dell'effettiva compatibilità tra progetto del rigassificatore di Zaule e le previsioni di sviluppo di traffico marittimo nel Porto di Trieste;

- 7) specificare ed approfondire la corrispondenza e correlazione tra gli obiettivi di Piano e le Previsioni/Azioni di Piano/Infrastrutture illustrate nella Relazione di Piano e nelle Norme tecniche;
- 8) la distribuzione per superficie delle diverse funzioni dell'ambito portuale indicata nella Relazione generale di Piano e quella indicata nel Quadro Progettuale risulta diversa, chiarire le motivazioni, specificando i diversi sottocomparti (in particolare per la Portualità allargata e quella commerciale);
- 9) chiarire scopi e attività ammesse nella funzione portuale produttiva e nella funzione emporiale indicate nel Quadro strategico e nei documenti di piano;
- 10) chiarire nella Relazione e nelle Norme tecniche la localizzazione e la funzione per la pesca professionale;
- 11) disporre una Tabella di relazione tra richieste, osservazioni e pareri in fase di 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 dell'attuazione delle varie fasi di attuazione del PRP e dei singoli progetti;
- 12) chiarire se e come siano individuate le aree oggetto di pianificazione attuativa;
- 13) 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, chiarire come se ne è tenuto conto nel SAI ai fini della valutazione degli impatti complessivi del PRP;
- 14) 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 (n.d.r. ovvero nei successivi punti/quesiti);
- 15) 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 prevedere modalità gestionali e d'uso delle attività portuali, risorse ambientali utilizzate, azioni orientate a principi di sostenibilità e di tutela ambientale, nonché relative al patrimonio architettonico, storico e culturale legato al Porto vecchio, paesaggio architettonico e urbano, inquinamento luminoso;
- 16) fornire una revisione dei Quadri di Riferimento Strategico e Programmatico mediante coerenza interna ed esterna con altri Piani sovraordinati, in materia di riduzione dei gas climalteranti, di aumento delle fonti rinnovabili, di mobilità delle merci, dei rifiuti;
- 17) 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;
- 18) 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, realizzazione del nuovo stadio di trattamento biologico; tubazione di troppo pieno del depuratore di Zaule; oleodotto SIOT esistente; Piattaforma Logistica in progetto);
- 19) specificare la correlazione tra le previsioni di sviluppo di traffico navale e le infrastrutture previste, sulla base di dati aggiornati di traffico navale, di tipologie di merci e relativi modelli di calcolo;
- 20) alla luce dell'attuale sfruttamento medio degli accosti indicare a quale capacità ricettiva si porrebbe con la semplice ottimizzazione degli accosti esistenti, indicando quali azioni si intende intraprendere per aumentarne la ricettività;

- 21) fornire adeguato cronoprogramma di realizzazione delle opere di Piano, indicando le soluzioni gestionali reali e non quelle ottimistiche;
- 22) approfondire l'analisi di alternative pianificatorie e progettuali richieste in fase di Scoping (n.d.r.: l'analisi preliminare, detta anche *scoping*, ha la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali si elaborerà la valutazione ambientale). 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*". 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 e se ne chiede pertanto le relative ragioni;
- 23) 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 dalla normativa, anche con riferimento alla cantierizzazione delle opere medesime ed idonei a consentire la valutazione degli impatti di dette opere su tutte le componenti ambientali;
- 24) risolvere il contrasto tra Piano Regolatore Portuale oggetto della presente procedura con la concessione pluriennale rilasciata dall'Autorità Portuale di Trieste alla TESECO S.p.A. per la realizzazione di un terminal Ro-Ro in misura prevalente e multipurpose (multiscopo), 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 di un milione di metri cubi derivanti dai dragaggi;
- 25) presentare, ai fini della relativa autorizzazione, il Piano di utilizzo delle terre, ai sensi del D.M. 161/2012, relativamente alle operazioni di movimentazione delle terre per la realizzazione di tutte le opere a terra previste dal PRP;
- 26) alla luce del voto n. 150 del 21/05/2010 del Consiglio Superiore dei LL.PP. con il quale "*... 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 ed alle compensazioni ambientali proposte;
- 27) per tutte le componenti ambientali devono essere considerati anche gli effetti della realizzazione delle opere del Porto Vecchio che ha già ricevuto un giudizio di compatibilità ambientale;
- 28) fornire chiarimenti in merito al Metodo di valutazione degli impatti sul territorio e sull'ambiente marino;
- 29) 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;
- 30) in relazione alle emissioni stradali, fornire opportune specificazioni in relazione alle emissioni stimate, in modo da renderle confrontabili con l'inventario delle emissioni INEMAR (n.d.r. INEMAR (INventario EMissioni ARia), è un database progettato per realizzare l'inventario delle emissioni in atmosfera);
- 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 FVG. Fornire pertanto opportune specificazioni in relazione alle emissioni stimate, in modo da renderle confrontabili con l'inventario delle emissioni INEMAR;
- 32) fornire una stima degli impatti delle attività portuali (ante operam e post operam) sia in termini di particolato primario che secondario, in particolare allo scopo di stimare il contributo all'inquinamento atmosferico derivante, nell'area triestina, dal settore navale;
- 33) elaborare 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;

- 34) analizzare gli impatti di uno scenario di picco del traffico navale e del traffico stradale per le fasi ante-operam e post-operam;
- 35) 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;
- 36) per tutti gli scenari elaborati ante, in e post-operam evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali ricettori e la quantificazione dei superamenti emersi;
- 37) chiarire se e come nelle simulazioni con il modello AERMOD è stato considerato anche il vento proveniente da Nord Ovest;
- 38) integrare la documentazione con una stima separata dei costi e dei benefici derivanti dall'elettrificazione dei moli, 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 Ministero dell'Ambiente;
- 39) considerare, in sede di valutazione degli impatti nell'area di Punta Sottile, che è stato individuato nell'Atlante dei geositi del Friuli Venezia Giulia (2009) come un geosito di interesse nazionale "*Piattaforma sommersa di Punta Sottile*" con caratteristiche morfologiche e paesaggistiche subacquee uniche nell'Adriatico;
- 40) fornire un raffronto attraverso simulazioni della modifica della linea di costa per il futuro con e senza progetto;
- 41) integrare la documentazione relativa alle acque marine con simulazioni di idrodinamica, ricambio idrico, ossigeno disciolto, solidi sospesi; chiarire l'impatto derivante dalle modifiche della linea di costa sul tempo di ricambio idrico in particolare con riferimento alla Baia di Muggia;
- 42) fornire approfondimenti in relazione agli impatti del traffico navale sull'ecosistema marino e sulle attività di allevamento ittico e di mitilicoltura, per un adeguato intorno lungo le rotte di transito dentro e fuori le dighe;
- 43) come richiesto anche dalla nota del Comune di Trieste 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;
- 44) verificare la possibilità di utilizzare i dati disponibili del Piano di caratterizzazione relativi ai fondali marini del SIN (Sito di Interesse Nazionale di Trieste) approvato dalla Conferenza di Servizi Nazionale del 6.8.2012 e dei dati derivanti dal Piano di caratterizzazione per il metanodotto Trieste-Grado-Villesse, aggiornando le opportune valutazioni circa le modalità di refluento o smaltimento dei fanghi derivanti dalle operazioni di dragaggio;
- 45) sviluppare adeguate stime, opportunamente circostanziate, sulla quantità 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, gli interventi di mitigazione degli impatti in fase di dragaggio, la loro gestione ed il relativo smaltimento, individuando il sito di destinazione finale, con capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e rete viaria utilizzata;
- 46) fornire informazioni integrative sulla situazione dei popolamenti ittici, planctonici e bentonici della baia di Muggia entro e fuori le dighe, indicando caratteristiche ecologiche e chimico-fisiche e possibili interferenze/impatti con le attività portuali e relative misure di mitigazione/compensazione da mettere in atto;

- 47) fornire un maggior approfondimento sulla 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;
- 48) relativamente alle acque di zavorra approfondire l'aspetto su come concretamente si possano 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;
- 49) 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;
- 50) fornire i riferimenti a supporto del giudizio positivo sulla comunità fouling (n.d.r. : accumulo e deposito di organismi viventi, animali e vegetali sia unicellulari che pluricellulari (biofouling), o di altre sostanze non-viventi organiche o inorganiche), sulle superfici delle opere realizzate nello scenario di breve periodo ;
- 51) nell'ambito della VINCA (n.d.r.: Valutazione di Incidenza Ambientale) descrivere 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;
- 52) 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;
- 53) specificare le sorgenti considerate per la simulazione dei livelli di rumore, per quanto concerne la tipologia delle stesse, le fonti dei dati, 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;
- 54) 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;
- 55) relativamente alle emissioni rumorose per le attività di cantiere evidenziare i recettori reali di riferimento e quelli sensibili, i risultati delle simulazioni effettuate presso tali recettori e la quantificazione dei superamenti emersi;
- 56) integrare i documenti di Piano con la valutazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti ai sensi della L. 36 del 22.2.2001, del D.P.C.M. 8.7.2003 e del D.M. 29.5.2008;
- 57) 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 quelli 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 nell'aggiornamento in corso del Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico redatto nel 2004 dall'A.P.T., ai sensi del D.Lgs. 182/2013 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;
- 58) 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;
- 59) indicare le volumetrie degli edifici previsti, come ingombri massimi consentiti, per tutto l'ambito del PRP e integrare le fotosimulazioni con tali ingombri;

60) 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;

61) integrare il Quadro di Riferimento Ambientale con le misure previste in merito al Piano di monitoraggio, così come stabilito dall'art.18, comma 1 del D.Lgs. 152/2006. Il Piano di monitoraggio deve inoltre contenere gli strumenti per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dal PRP;

62) fornire controdeduzioni e riscontri alle note del WWF Italia e Legambiente del 18.11.2013, prot. 117.F.16. e prot. 2013/184 e alle eventuali ulteriori osservazioni del pubblico pervenute;

63) ai fini delle attività di verifica del contributo dello 0,5 per mille si chiedono ulteriori informazioni aggiornate relativamente al computo metrico, al Quadro Economico generale nonché la dichiarazione sostitutiva di atto notorio dichiarante, tra l'altro, il valore complessivo degli interventi;

che l'Autorità Portuale di Trieste, in risposta alla richiesta ministeriale del 9.4.2014, trasmette, in formato informatico, con nota PEC prot. 9114/P del 4.9.2014 pervenuta al Comune di Trieste in data 5.9.2014 (prot. gen. 142892), lo Studio Ambientale Integrato ed i correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano regolatore del Porto di Trieste, chiedendo agli Enti destinatari di rendere le proprie determinazioni, ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., entro 60 giorni dalla pubblicazione dello specifico avviso sulla Gazzetta Ufficiale, indicata per il giorno 9.9.2014 e pertanto entro il giorno 8.11.2014;

che ai sensi dell'art. 23, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il Servizio Ambiente ed Energia dà corso alla pubblica consultazione della documentazione integrativa a seguito del parere della commissione VIA VAS n. CTVA 2014-1074 del 28.3.2014, per 60 giorni dalla pubblicazione all'Albo on line del Comune di Trieste dell'Avviso al Pubblico, avvenuta il 9.9.2014 e pertanto sino al 8.11.2014, indicando che gli elaborati sono consultabili presso la Rete Civica, nonché presso gli uffici del Servizio, evidenziando altresì che le osservazioni del pubblico vanno trasmesse al Ministero dell'Ambiente;

che il Ministero dell'Ambiente trasmette con PEC del 11.9.2014 (prot. gen. 145800) la nota U prot. DVA-2014-0028819 del 10.9.2014 con la quale comunica di rimanere in attesa degli esiti istruttori da parte dei soggetti deputati a trasmettere parere in merito;

che oggetto di detto Studio Ambientale Integrato è il nuovo Piano Regolatore del Porto, presentato nel 2008 ed approvato dal Consiglio dei Lavori Pubblici nel 2010 (pag. 24 del Piano Regolatore del Porto di Trieste – Studio Ambientale Integrato - Quadro di Riferimento Ambientale-Volume I);

che il Piano Regolatore Portuale individua due scenari attuativi temporali, di breve periodo e di lungo periodo e che tali scenari prevedono specifici opere infrastrutturali (pagg. 24 e 25 del Piano Regolatore del Porto di Trieste – Studio Ambientale Integrato - Quadro di Riferimento Ambientale-Volume I);

OPERE DI BREVE PERIODO

- Molo VII - prolungamento parziale;
- Molo V - prolungamento;
- Molo VI - prolungamento;
- Molo Bersaglieri - prolungamento e ampliamento della stazione marittima;

- Canale industriale - dragaggio;
 - Canale industriale - ampliamento delle banchine;
 - Terminal Ro-Ro Noghère - dragaggio del canale di accesso;
- Terminal Ro-Ro Noghère - banchinamento parziale;
- OPERE DI LUNGO PERIODO**
- Molo V-Molo VI – banchinamento (cassa colmata);
 - Molo V-Molo VI - chiusura dei moli;
 - Molo VI-Molo VII – banchinamento (cassa colmata);
 - Molo VII - completamento;
 - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - demolizione del pontile Silone;
 - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - completamento del banchinamento (cassacolmata);
 - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT attraverso Via Flavia e Via Malaspina;
 - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con la Lacotisce-Rabuiese;
 - Centro Operativo Servizi;
 - Arsenale San Marco;
 - Porto Lido;
 - Darsena Sant'Andrea;
 - Molo VIII;
 - Molo VIII - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT;
 - Risistemazione della costa di Muggia;

che la documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità Portuale, con la nota prot. 9114/P del 4.9.2014, è composta sinteticamente dai seguenti elaborati:

Documentazione relativa all'aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste

- Relazione generale
- Elaborati grafici
- Norme attuative
- Studi specialistici
- Documenti amministrativi
- Allegati
- Integrazioni

Documentazione relativa alla Revisione I - Settembre 2014 dello Studio Ambientale Integrato del Piano Regolatore del Porto di Trieste

- Quadro di Riferimento Strategico
- Quadro di Riferimento Programmatico
- Quadro di Riferimento Progettuale
- Quadro di Riferimento Ambientale
- Piano di Monitoraggio Integrato

Documentazione a corredo alla Revisione I - Settembre 2014 dello Studio Ambientale Integrato del Piano Regolatore del Porto di Trieste

- Sintesi non Tecnica

Documentazione di completamento all'aggiornamento Giugno 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste ed alla Revisione I - Settembre 2014 dello Studio Ambientale Integrato

- Relazioni generali

- Elaborati grafici generali
- Opera 1 - Prolungamento parziale Molo VII
- Opera 2 - Prolungamento Molo V
- Opera 3 - Prolungamento Molo VI
- Opera 4 - Prolungamento Molo Bersaglieri
- Opera 5 - Banchinamento tra Molo VI e Molo VII
- Opera 6 - Dragaggio Canale Industriale
- Opera 7 - Dragaggio Canale di Accesso
- Opera 8 - Ampliamento Banchine Canale Industriale
- Opera 9 - Banchinamento parziale Terminal Ro-Ro Noghere
- Opera 10 - Banchinamento tra Molo V e Molo VI
- Opera 11 - Completamento Banchinamento Molo VII
- Opera 13 - Ampliamento Banchine Arsenale San Marco
- Opera 14 - Completamento banchinamento Terminal Ro-Ro Noghere
- Opera 15 - Banchinamento Molo VIII

Altre Opere

Opere Marittime

- Opera 12 – Pontili ormeggio Centro Operativo Servizi

Infrastrutture stradali

- Relazione Generale
- Opera 16 – Collegamento stradale Terminal Noghere nord
- Opera 17 – Collegamento stradale Terminal Noghere sud
- Opera 18 – Collegamento stradale molo VIII

che i vari uffici comunali, a seguito di specifiche richieste di parere del 8.9.2014 e del 9.9.2014, in merito alla documentazione presentata, si sono così espressi con le note a lato indicate, conservate in atti:

- Area di Polizia Locale e Sicurezza – Ufficio Comunale di Protezione Civile con nota email del 30.9.2014:

“... si ritiene di poter esprimere parere favorevole all'integrazione del P.R.P.”;

- Consulta d'Ambito Territoriale Ottimale - Orientale Triestino con nota e-mail del 13.10.2014:

“1. Servizio Idrico Integrato

in riferimento a quanto descritto nel Quadro Progettuale al paragrafo 8.1 Stima del fabbisogno idrico giornaliero, si constata la quantificazione del fabbisogno idrico oggetto della precedente richiesta di integrazioni. Si sottolinea la mancanza di un'adeguata indicazione delle previsioni di collegamento con le reti acqua e fognatura; nello specifico si richiede:

- indicazione dei punti di presa per l'adduzione idrica;*
- indicazione dei punti in cui far confluire le acque reflue;*
- quantificazione della portata delle acque nere.*

2. Servizio Gas

Non è stata rilevata alcuna previsione di allacciamento infrastrutturale alle reti di distribuzione primaria o secondaria dell'impianto gestito da AcegasApsAmga per cui non ci sono osservazioni in tal senso.

3. Servizio Energia Elettrica e Pubblica Illuminazione

- Alla luce delle iniziative di efficientamento energetico e alla elettrificazione della banchine, riportate negli elaborati di Piano, si evidenzia la mancanza di dettaglio in merito ad idonee azioni di pianificazione per lo sviluppo delle reti di distribuzione pubblica di energia elettrica nelle aree in esame.

- Non si evincono informazioni necessarie a definire le prospettive di fabbisogno energetico da soddisfare a seguito dell'attuazione del piano attraverso le reti di cui sopra.

Si auspica dunque l'integrazione dei dati mancanti e l'individuazione di opportune previsioni e azioni di pianificazione per lo sviluppo delle reti, rendendo maggiormente evidente l'obbligo di connessione di terzi agli impianti dei soggetti territorialmente competenti, in primis, il soggetto concessionario per l'ambito territoriale del comune di Trieste ai sensi del D.Lgs. 79/99 (AcegasApsAmga).

- Non sono stati individuati elementi utili a definire le previsioni del piano in materia di Illuminazione Stradale che potrebbe trovare opportuna integrazione con i piani complessivi sviluppati da AcegasApsAmga, nell'ambito del circostante territorio del Comune di Trieste, in ottica di progettazione integrata e di sistema per l'adozione di soluzioni innovative e performanti per tale tipo di impianti”;

- Area Città Territorio e Ambiente - Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica Mobilità e Traffico con nota prot. SU-2014 10/4 36/1 del 7.10.2014, per quanto attiene alla Mobilità e Traffico:

“... richiamati tutti i precedenti pareri rilasciati da questo Ufficio ed in particolare quello dd. 29.1.2009 che ha preceduto l'adozione del P.R.P. di Trieste da parte del Comitato Portuale in data 19.5.2009, giusta deliberazione n. 7/2009;

richiamato il parere rilasciato da questo Ufficio in data 8.10.2013 sulla procedura preliminare di V.I.A. integrata V.A.S. sul medesimo Piano;

tutto ciò premesso questo Ufficio ribadisce i contenuti tecnici nonché le osservazioni/considerazioni dei pareri emessi in linea di viabilità e sopra richiamati, evidenziando alcuni punti che rivestono un'importanza particolare per gli aspetti viabilistici e la sostenibilità in termini di carichi veicolari sulla rete viaria cittadina:

a) considerato che la nuova viabilità portuale Molo VIII – zona via Errera/GVT si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo delle vie Errera e Caboto si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (dal/per la città) e di Caboto/Malaspina (dal/per l'esterno) e che tale soluzione comporterà un notevole aggravio di traffico sul tronco stradale di via Caboto, si ritiene che il medesimo asse viario, utilizzato per innestarsi sullo svincolo Caboto/Malaspina, non sia del tutto adeguato sotto il profilo infrastrutturale, per cui sarebbe opportuno un suo potenziamento oppure prevedere che la nuova viabilità portuale si innesti direttamente sulla GVT;

b) l'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria (rotatoria) con la via Flavia in corrispondenza dell'abitato di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; in linea generale è preferibile privilegiare l'accessibilità del comprensorio dalla zona della valle delle Noghère e quindi dal/per il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la GVT;

c) si reputa essenziale che il P.R.P., che va a trattare un ambito importante per la città, preveda espressamente sul lato mare a confine con l'ambito comunale l'itinerario di una pista ciclabile di cui è noto l'interesse che tale infrastruttura ha per l'Amministrazione Comunale; in tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì importante che il P.R.P., che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc. afferenti la promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria”;

- Area Città Territorio e Ambiente - Servizio Pianificazione Urbana con nota prot. I/9-132/2002 del 24.9.2014:

“In relazione alla Vs. richiesta del 08.09.14, come già avuto modo di evidenziare con ns dd. 10.10.2013, si ricorda che il PRP in argomento è stato oggetto di Intesa con deliberazione consiliare n° 36 dd 27 aprile 2009 volta ad armonizzare i contenuti del nuovo Piano Regolatore del Porto con il Piano Regolatore Generale Comunale.

Per quanto concerne la conformità urbanistica al PRGC del PRP si richiama ns nota dd 13.09.2014 inviata all'Autorità Portuale e parte del PRP in “SAI 2” allegato “L PRP Nulla osta Comune Trieste”.

In relazione agli elaborati da ultimo modificati, a seguito delle Integrazioni relative al procedimento VIA-VAS al Piano Regolatore Portuale, si osserva che, con riferimento alle norme tecniche di attuazione (PRP_TRIESTE_Norme Attuative), necessita rettificare l'elaborato, come specificato nella ns nota dd 13.09.2014 allegato del PRP “L PRP Nulla osta Comune Trieste”, come segue:

1. art 23 a pag. 66 zona D I

Da: min. 10,00 m ~~fatta eccezione per le opere esistenti~~

2. a pag. 67 zona S6

Dc: min. 5,00 m. ~~E' ammessa l'edificazione in aderenza o al confine~~

Ulteriori osservazioni ad alcuni elaborati:

SAI 2

PRP_TRIESTE_Relazione Generale

- a pag. 22 vengono evidenziate delle “difficoltà tra il Piano Infraregionale dell'EZIT e il Piano Regolatore del Porto sulle aree D I, superabili con l'approvazione della variante I al Piano Infraregionale ora in itinere”: tale conflitto tuttavia non sussiste poiché il PRP ha carattere prescrittivo per le sole D I site all'interno della circoscrizione portuale e quindi non interessate dal Piano dell'EZIT;

- Tav 0.b PRP- Reti stradali e ferroviaria di area vasta - Stato attuale- andrebbe esplicitato/chiarito quale è il nodo stradale evidenziato per il territorio di Trieste;

- Tav 3 PRP - Azionamento funzionale - Assetto di piano - pur assodato che il PRP non ha carattere prescrittivo per le zone D I ricadenti fuori dalla circoscrizione portuale, si ritiene corretto rettificare l'elaborato stralciando l'area D I, posta sul Canale Navigabile, per la parte esterna alla circoscrizione portuale;

- Tav 6 PRP - Suddivisione dell'ambito portuale in settori ed aree omogenee - assetto di piano - rettificare l'elaborato escludendo le aree patrimoniali oltre GVT dal settore V;

- PRP_TRIESTE_studi spec_vol B - vanno aggiornati gli elaborati di pagina 57 (limite ambito funzionale) e pagina 59 (riferimento a tavole di zonizzazione);

- PRP_TRIESTE_studi spec_vol C pag. 61 - si evidenzia che la GVT è realizzata (anche il tratto Padriciano-Cattinara);

-PRP_TRIESTE_studi spec_vol D pag. 2-53 scalo Gaslini - non è H2 da PRGC (il vigente PRGC zonizza come H1), non è destinata a MIPO (mercato ingrosso prodotti ortofrutticoli), a pag. 2-60 il riferimento al PRGC 66 è superato da Direttive 2011 e dall'adozione del nuovo PRGC (aprile 2014), a pag. 2-74 si riporta il Piano EZIT 2001, lo stesso va aggiornato con il recente Piano approvato dell'EZIT e in itinere la Variante I), a pag. 3-113 si richiama il PTR superato, va aggiornato;

- Rapporto Integrato sulla Sicurezza Portuale Relazione.pdf - Il riferimento al PRGC del Comune di Trieste non è corretto, la variante 118 non è mai stata approvata, il riferimento corretto è il vigente PRGC Var. n. 66 (e successive varianti), nonché il nuovo PRGC adottato con Delibera consiliare n. 15 dd 16.4.2014;

- Tav02 – Nuovo Piano Regolatore Portuale. Azionamento funzionale. Assetto di piano - il riferimento alla zonizzazione del PRP non è aggiornato;

- Tav03 – Aspetti territoriali, strutture ed attività del porto. Elementi territoriali urbani vulnerabili e aree di danno. Comuni di Trieste e Muggia – scala 1: 5.000 - Il riferimento al PRGC del Comune di Trieste non è corretto, la variante 118 non è mai stata approvata; il riferimento corretto è il vigente PRGC Var. n. 66 (e successive varianti), nonché le direttive per la redazione del nuovo PRGC (novembre 2011);

- Tav04 – Aspetti territoriali, strutture ed attività del porto. Elementi territoriali portuali vulnerabili e aree di danno – scala 1: 5.000 - il riferimento alla zonizzazione del PRP non è aggiornato;

SAI 3

MI026S-STRTO20-1-SAI - Quadro di Riferimento Strategico pag. 45 - correggere il riferimento al PGU del Comune di Trieste, non più in itinere ma approvato;

MI026S-STRTO21-1-SAI - Quadro di Riferimento Programmatico pag. 27 - correggere il riferimento al PGU del Comune di Trieste, non più in itinere ma approvato;

MI026S-STDS022-1-SAI – Allegato 1 - Sviluppo edilizio dell'ambito portuale - sarebbe opportuno esplicitare che l'elaborato non riveste carattere prescrittivo”;

- Area Città Territorio e Ambiente - Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica Mobilità e Traffico, con nota e-mail del 16.9.2014, per quanto attiene all'Edilizia Privata: “... l'intervento proposto di VIA e VAS non ha risvolti edilizi, pertanto nulla da osservare in merito”;

- Area Lavori Pubblici - Servizio Strade – Ufficio Fognature, con nota prot. corr. N-2014/12/1/3 96/1 del 22.9.2014:

“... si esprime parere favorevole di massima per quanto di competenza.

Si segnala che prima dello scarico a mare delle acque meteoriche e di eventuali acque reflue, dovranno venir predisposti adeguati sistemi di depurazione delle stesse ai sensi del D.Lgs. 152/06.

Si evidenzia che per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue in pubblica fognatura la competenza è demandata all'Azienda AcegasAps SpA, quale Gestore ai sensi della Convenzione per la Gestione del Servizio Idrico Integrato Rep. 6209 dd. 29.8.2013”;

- Area Servizi di Amministrazione - Servizio Gestione e Controllo Demanio e Patrimonio Immobiliare, con nota email del 1.10.2014:

“... in merito al Piano Regolatore Portuale si fa presente che il Servizio Immobiliare ha esaminato solo le proprietà comunali strettamente limitrofe al perimetro di piano, poiché all'interno dell'area portuale non disponiamo di proprietà.

Sono stati esaminati gli allegati grafici

Tav.0-PRP-Vigente-Stato attuale.pdf

Tav.02-PRP-Regime delle aree-Stato attuale.pdf

Tav.03-PRP-Azzonamento funzionale-Assetto di piano.pdf

Tav.07-PRP-Sovr attuale PRP proposto.pdf.

Per quanto riguarda la competenza del Servizio Demanio e Patrimonio Immobiliare, in merito alle proprietà del Comune di Trieste si constata che:

- l'ex Pescheria(Salone Incanti) - Acquario e l'area ex Piscina (Piazzale Straulino) risultano esclusi dal perimetro del PRP, come pure l'area ex Meccanografico FFSS;

- la Piscina Acquamarina e il Bagno Comunale Lanterna sono inclusi nel PRP, in quanto immobili del Comune di Trieste su Concessione di Demanio Marittimo rilasciate dall'AP;

- gli interventi del Park Audace, parte in area Portuale parte in area Comunale, sono già regolati da accordi tra i due soggetti;

- non si rilevano interferenze tra il perimetro portuale e proprietà comunali in Via von Bruck;

- l'area di servizio a lato GVT in zona Monte San Pantaleone non è di proprietà comunale;

- l'area del Depuratore di Servola e del Depuratore di Zaule sono esterne al perimetro portuale;

- sono esterne al perimetro portuale anche le aree di proprietà comunale del comprensorio dell'inceneritore di Via Errera;
 - l'impianto di incenerimento di Via Errera, e le altre aree di pertinenza dell'impianto non di proprietà comunale, sono concessioni di Demanio Marittimo rilasciate dall'AP.
- Per quanto sopra riportato non si esprimono prescrizioni a riguardo”;

rilevato che all'art. 26 - *Tutela della risorsa idrica* del “Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative” (pag. 72) vengono riportate alcune specifiche atte alla tutela della risorsa idrica in ambito portuale, si chiede, in aggiunta a quanto già disposto, di assicurare l'invarianza idraulica attraverso l'impiego di sistemi per la raccolta, depurazione e riuso delle acque piovane o delle acque grigie, per le aree di nuova edificazione e/o impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni;

evidenziato che all'art. 31 – *Riduzione della produzione di rifiuti* del “Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative”(pag. 76) vengono specificati alcuni interventi atti alla riduzione della produzione di rifiuti in ambito portuale, in particolare tramite l'adozione di uno specifico regolamento in materia di rifiuti portuali, si propone, al fine di ottimizzare le modalità e le specifiche della raccolta e trattamento dei rifiuti negli interi ambiti territoriali comunali e portuali, di curare l'elaborazione di tale regolamento da parte degli uffici portuali, in collaborazione con quelli dei comuni interessati;

rammentato che il parere favorevole espresso con la precitata deliberazione consiliare n. 61 del 2.12.2013, come emendata, è subordinato, come indicato al punto 2. del dispositivo, “all'accoglimento di tutte le prescrizioni previste”, ovvero a quelle elencate dalla lettera a) alla lettera k);

rilevato che tali prescrizioni rientrano nell'ambito del citato punto/quesito n. 14), di seguito riportato:

“14. 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”;

che a tale punto/quesito l'Autorità Portuale di Trieste ha fornito puntuale riscontro, ad eccezione della prescrizione g), nell'elaborato denominato “Piano Regolatore del Porto di Trieste- Studio Ambientale Integrato - 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”, che di seguito si riporta:

“... 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.

Quindi, relativamente alla nota in oggetto:

- *La Valutazione di Incidenza Ambientale della Revisione I 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 ante operam della componente atmosfera sulla base delle quale sarà verificata la validità delle valutazioni effettuate nell'ambito della Revisione I 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 I 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 I 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 I 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;
- L'Aggiornamento 2014 del Piano comprende la previsione di un asse viario di collegamento tra il Porto Vecchio ed il Porto Nuovo”;

che la prescrizione g), che qui si riporta per immediata evidenza:“... g) individuare aree ove si possano installare impianti tecnologici destinati alla produzione di energie rinnovabili, con particolare riguardo agli impianti fotovoltaici”, viene invece affrontata al capitolo 11.2 - Le attività sviluppate o pianificate dall'Autorità Portuale del “Piano Regolatore del Porto di Trieste – Studio Ambientale Integrato - Quadro di Riferimento Progettuale” (pagg. 324/328 -326/328), ove si specifica che “l'Autorità Portuale di Trieste ha provveduto alla sostituzione dei tetti in amianto di alcuni edifici portuali con sistemi fotovoltaici ed ha in progetto l'estensione del parco fotovoltaico. L'intervento ha previsto l'installazione di pannelli fotovoltaici sulle coperture dei fabbricati dell'area del Porto Nuovo di Trieste, individuati dai numeri 49 – 50 – 51 – 53 – 55 – 57 – 58 – 60 – 65 - 66 – 69 – 70 – 71 – 72, come riportato in Figura 11-5”;

che dalle verifiche su riportate emerge pertanto l'accoglimento, nelle integrazioni documentali trasmesse, delle prescrizioni elencate dalla lettera a) alla lettera k) al punto I. del dispositivo della citata deliberazione consiliare n. 61 del 2.12.2013;

che la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia –Direzione Centrale Ambiente ed Energia - Servizio Valutazioni Ambientali, con nota prot. 26089-P del 18.9.2014, pervenuta via PEC in pari data (P.G. 150689), invita il Comune di Trieste a fornire il parere previsto dall'art. 3 comma 4 della L.R. 43/1990 e s.m.i. entro la scadenza di 30 giorni dal ricevimento della nota medesima e pertanto entro il giorno 18.10.2014;

che la I Circostrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/1/9-4/2-2014 (46862) del 27.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: “Si comunica che, nella seduta dd.

23.10.2014, il Consiglio della I Circoscrizione, ha espresso il parere favorevole alla proposta di deliberazione consiliare indicata in oggetto”;

che la II Circoscrizione comunale con nota prot. corr. CA2-3/5/2/4-44/2-2014 (47372) del 29.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: “Il Consiglio circoscrizionale, riunito in seduta il 28.10.2014, valutata la documentazione pervenuta in merito all'argomento meglio specificato in oggetto esprime parere favorevole”;

che la III Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/3/4-101/2-2014 (47393) del 29.10.2014, conservata in atti, “...ha espresso PARERE FAVOREVOLE con la raccomandazione di procedere nel tempo più breve possibile ai successivi adempimenti per l'approvazione e l'entrata in vigore del nuovo Piano Regolatore Portuale”;

che la IV Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/4/4-21/2-2014 (47577) del 30.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: “Il Consiglio della IV Circoscrizione ha votato, nel corso della seduta dd. 30.10.2014 PARERE FAVOREVOLE alla delibera consiliare di cui all'oggetto”;

che la V Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5-5/9-2/2-2014 del 27.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: “Si comunica che il Consiglio della V Circoscrizione, ai sensi dell'art. 24 del Regolamento per il funzionamento delle Circoscrizioni di decentramento, nella seduta di data 27 ottobre 2014, ha espresso PARERE FAVOREVOLE all'argomento in oggetto”;

che la VI Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 04-3/5/6/4-39/2-2014 (47392) del 29.10.2014, conservata in atti, “...ha espresso PARERE FAVOREVOLE ...”;

che la VII Circoscrizione comunale con nota prot. corr. 4°-3/5/7/4-40/4-2014 (47413) del 30.10.2014, conservata in atti, ha trasmesso il seguente parere: “Il Consiglio della VII Circoscrizione ha votato, nel corso della seduta dd. 29.10.2014 PARERE FAVOREVOLE alla delibera in oggetto con le seguenti osservazioni:

venga precisato che il Rigassificatore non verrà costruito

la prescrizione al punto d) venga considerata osservazione/raccomandazione e non prescrizione

la prescrizione al punto e) deve essere imperativa in quanto il traffico non deve transitare per la via Flavia”;

che si prende atto del contenuto della raccomandazione della Circoscrizione III, con l'impegno a procedere nel tempo più breve possibile sugli adempimenti di competenza dell'Amministrazione comunale;

che per quanto attiene le osservazioni formulate dalla Circoscrizione VII si evidenzia quanto segue:

– in relazione al Rigassificatore, l'Autorità Portuale di Trieste ha formalmente dichiarato a pag. 13 dell'elaborato denominato “Piano Regolatore del Porto di Trieste- Studio Ambientale Integrato - 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” che “...L'Aggiornamento 2014 del Piano non contiene la previsione del Rigassificatore di Zaule”;

- in merito alla trasformazione della prescrizione di cui al punto d) in osservazione, la stessa non può trovare accoglimento in quanto la realizzazione delle infrastrutture viarie ivi indicate rivestono carattere rilevante sia per la mobilità indotta dalle strutture/funzioni portuali che per la mobilità cittadina, al fine di evitare un notevole aggravio di traffico veicolare sul tronco stradale di via Caboto, come esplicitamente indicato nella prescrizione medesima;
- per quanto concerne la richiesta di imporre, nell'ambito della prescrizione di cui al punto e), che il traffico veicolare non debba transitare lungo la via Flavia, si evidenzia che tale imposizione non può trovare accoglimento in quanto per raggiungere il suddetto obiettivo sarebbe necessario porre delle prescrizioni su tratti viari (via Trieste (SP 14)) ricompresi nel territorio comunale di Muggia e quindi al di fuori delle competenze territoriali del Comune di Trieste;

tutto ciò premesso e considerato, proponendo l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, così come richiesto dall'Autorità Portuale di Trieste con la nota del 4.9.2014, nonché dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia -Servizio Valutazioni Ambientali con nota del 18.9.2014, in premessa citate, tenuto conto della normativa vigente in argomento;

acquisiti i pareri ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 e s.m.i., sulla proposta della deliberazione in oggetto, come sotto riportati:

IL CONSIGLIO COMUNALE

DELIBERA

I. di esprimere, ai sensi dell'art. 6, comma 3 e dell'art. 25, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 3, comma 4 della L.R. 43/1990 e loro s.m.i., parere favorevole sullo Studio Ambientale Integrato e sui correlati atti ed elaborati integrativi relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore del Porto di Trieste, presentati con nota prot. 9114/P del 4.9.2014 dall'Autorità Portuale di Trieste, con le seguenti Prescrizioni ed Osservazioni/Raccomandazioni, nonché con le Prescrizioni Tecniche d'Ufficio di cui all'allegato A), costituente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

PRESCRIZIONI

- a) alla luce delle iniziative di efficientamento energetico e alla elettrificazione delle banchine, pianificare lo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica e di pubblica illuminazione nelle aree in esame;
- b) definire le prospettive di fabbisogno energetico da soddisfare, a seguito dell'attuazione del piano di cui al punto a);
- c) trovare opportuna integrazione con i piani complessivi sviluppati da AcegasApsAmga S.p.A., nell'ambito del circostante territorio del Comune di Trieste, in ottica di progettazione integrata e di sistema per l'adozione di soluzioni innovative e performanti per gli impianti di cui al punto a);
- d) considerato che la nuova viabilità portuale Molo VIII – zona via Errera/GVT si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo delle vie Errera e Caboto si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (da/per la città) e di Caboto/Malaspina (da/per l'esterno) e che tale soluzione comporterà un notevole aggravio di traffico sul tronco stradale di via Caboto, si ritiene che detto asse viario, utilizzato per innestarsi sullo svincolo Caboto/Malaspina, non sia

- del tutto adeguato sotto il profilo infrastrutturale, è pertanto necessario un suo potenziamento o, in alternativa, prevedere che la nuova viabilità portuale si innesti direttamente sulla GVT;
- e) l'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria (rotatoria) con la via Flavia in corrispondenza dell'abitato di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; va privilegiata l'accessibilità del comprensorio dalla zona della valle delle Noghere e quindi da/per il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la GVT;
 - f) nelle aree interessate dal Piano Regolatore Portuale, prima dello scarico a mare delle acque meteoriche e di eventuali acque reflue, dovranno venir predisposti adeguati sistemi di depurazione delle stesse ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
 - g) rilevato che all'art. 26 - Tutela della risorsa idrica del "Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative" (pag. 72) vengono riportate alcune specifiche atte alla tutela della risorsa idrica in ambito portuale, si chiede, in aggiunta a quanto già disposto, di assicurare l'invarianza idraulica attraverso l'impiego di sistemi per la raccolta, depurazione e riuso delle acque piovane o delle acque grigie, per le aree di nuova edificazione e/o impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni;
 - h) alla luce della risposta contenuta nel punto 14 del documento di risposta ai 63 quesiti della CTVA, in riferimento alla prescrizione c) contenuta nella deliberazione consiliare n. 61 del 02.12.2013, ritenendo che l'analisi del rischio indotto come esternalità dagli stabilimenti a rischio rilevante ex D.Lgs. 334/99 e s.m.i. non possa escludere gli impianti analizzati solo perché non incidenti su suolo demaniale, si chiede di integrare l'analisi condotta inserendo la Linde Gas e l'ex Lucchini, viste le possibili ricadute degli effetti nell'ambito demaniale stesso;
 - i) alla luce della manifesta contrarietà dell'Autorità Portuale di Trieste all'installazione in area demaniale del rigassificatore proposto per l'area ex Esso a Zaule, inserire nelle norme tecniche di attuazione del PRP l'esclusione degli impianti di rigassificazione tra quelli ammessi;

OSSERVAZIONI / RACCOMANDAZIONI

- a) evidenziato che all'art. 31 – Riduzione della produzione di rifiuti del "Piano Regolatore del Porto di Trieste – Relazione Generale - Norme Attuative"(pag. 76) vengono specificati alcuni interventi atti alla riduzione della produzione di rifiuti in ambito portuale, in particolare tramite l'adozione di uno specifico regolamento in materia di rifiuti portuali, si propone, al fine di ottimizzare le modalità e le specifiche della raccolta e trattamento dei rifiuti negli interi ambiti territoriali comunali e portuali, di curare l'elaborazione di tale regolamento da parte degli uffici portuali, in collaborazione con quelli dei comuni interessati;
- b) per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue in pubblica fognatura, si evidenzia che la competenza è demandata all'Azienda AcegasApsAmga S.p.A., quale Gestore ai sensi della Convenzione per la Gestione del Servizio Idrico Integrato Rep. 6209 del 29.8.2013;
- c) si rimarca inoltre l'importanza che le previsioni già contenute nel P.R.P. contemplino espressamente la realizzazione di una pista ciclabile sul lato mare delle rive (in coerenza con le intese sottoscritte con l'Amministrazione Comunale di Trieste nel 2009); in tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì rilevante che il P.R.P., che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc. afferenti la promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria;

2. di trasmettere il presente provvedimento deliberativo ai seguenti Enti interessati dal procedimento:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale - Roma;
- Autorità Portuale di Trieste - Direzione Tecnica - Trieste;
- Regione Autonoma F.V.G. - Direzione Centrale Ambiente ed Energia - Servizio Valutazioni Ambientali - Trieste;

3. di approvare l'immediata eseguibilità del presente provvedimento deliberativo in relazione ai ristretti termini per la resa del parere, così come richiesto dall'Autorità Portuale di Trieste con la nota del 4.9.2014, nonché dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Servizio Valutazioni Ambientali con nota del 18.9.2014, in premessa citate, tenuto conto della normativa vigente in argomento;

4. di prendere atto che il presente provvedimento non comporta spesa o riduzione d'entrata.>>

A votazione ultimata, il Vice Presidente accerta e proclama il seguente esito: presenti 34, favorevoli 31, astenuti 3. [vedasi tabulato n. 1]

Pone poi in votazione palese la proposta di immediata eseguibilità del provvedimento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 19 della L.R. 21/2003 s.m.i.

A votazione ultimata accerta e proclama il seguente esito: presenti 34, favorevoli 34. [vedasi tabulato n. 2]

Sulla base delle predette votazioni,
la delibera è **APPROVATA**, dichiarata **IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE**
ed assume il numero 49.

Verbale fatto e sottoscritto.

IL VICE PRESIDENTE
Alessandro Carmi

IL SEGRETARIO GENERALE
Filomena Falabella

IL CONSIGLIERE ANZIANO
Igor Svab

BB-MP/d

Consiglio comunale del 06-11-2014

Votazione n. 4.004 alle ore 23:46

Atto: 1.

Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....34

Partecipanti alla votazione.....34

Di cui

Favorevoli.....31

Contrari..... 0

Astenuti..... 3

Non partecipanti alla votazione..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [31]

BANDELLI , BARBO , BUCCI , CAMBER , CARMÌ , CETIN , CIMOLINO , COSOLINI ,
CURRELI , D'ADAMO , DE GIOIA , DECARLI , DECLICH , FERRARA , GERIN ,
GIACOMELLI , GRILLI , KARLSEN , LEPORE , MOZZI , MUZZI , PETROSSI , RAVALICO ,
REALI , ROSOLEN , ROVIS , SOSSI , SVAB , TONCELLI , TRUGLIO , ZERJUL

CONTRARI [0]

ASTENUTI [3]

BASSI , MENIS , PATUANELLI

NON VOTANTI [0]

 Consiglio comunale del 06-11-2014

Votazione n. 4.005 alle ore 23:46

Atto: 1.

Oggetto: IMM. ESEG.

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....34

Partecipanti alla votazione.....34

Di cui

Favorevoli.....34

Contrari..... 0

Astenuti..... 0

Non partecipanti alla votazione..... 0

 ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [34]

BANDELLI , BARBO , BASSI , BUCCI , CAMBER , CARMÌ , CETIN , CIMOLINO , COSOLINI ,
 CURRELI , D'ADAMO , DE GIOIA , DECARLI , DECLICH , FERRARA , GERIN ,
 GIACOMELLI , GRILLI , KARLSEN , LEPORE , MENIS , MOZZI , MUZZI , PATUANELLI ,
 PETROSSI , RAVALICO , REALI , ROSOLEN , ROVIS , SOSSI , SVAB , TONCELLI ,
 TRUGLIO , ZERJUL

CONTRARI [0]

ASTENUTI [0]

NON VOTANTI [0]

Notifica invio comunicazione tramite pec:

- Il documento è stato inviato ai seguenti destinatari:
 - MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE -
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI ROMA /
DGSalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
- Data invio: 12/11/2014
- Amministrazione mittente: Comune di Trieste - COMUNE DI TRIESTE - AOO COMUNE DI TRIESTE (aoo1424/c_1424)
- Protocollo in uscita: aoo1424/2014/0184393
- Oggetto: TRASMISSIONE PARERE SULLA VALUTAZIONE AMBIENTALE INTEGRATA DALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA SUL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE
- Documenti allegati:
 - ALL_1_VERBALEDC 49_2014.PDF
 - ALL_A_DC 49_2014.PDF
 - DC 49_2014.PDF
 - TRASMISSIONE DC.PDF.P7M
- Impronta: 43E99539B3099867B6241E52FCA3EE5DC65FF042