



PROVINCIA
di **TRIESTE**

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

c.f. 80011310325
partita Iva 00715530325

prot. n. _____ 09.07/
da citare sempre nella risposta
data

vs. rif.



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

Spettabile **E. prot DVA - 2015 - 0013622 del 21/05/2015**

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Autorità Portuale di Trieste
Via Karl Ludwing von Bruck, 3
34143 Trieste
pec@cert.porto.trieste.it

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale ambiente, energia e
politiche per la montagna
Servizio valutazioni ambientali
via Giulia 75/1, Trieste
ambiente@certregione.fvg.it

oggetto: Istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (DLGS 152/2006 art.20) per il progetto definitivo relativo al prolungamento del Molo VII del porto di Trieste. Espressione del parere.

Si invia il testo dell'allegato parere espresso dalla Giunta provinciale con deliberazione n.41 dd.19 maggio 2015.

Distinti saluti.

IL RESPONSABILE
(P.Plossi)

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i., del D.P.R. 445/2000 e s.m.i. e norme collegate

AREA AMBIENTE E MOBILITÀ
UO Ambiente

Responsabile del procedimento: Paolo Plossi, tel 040 3798516, e-mail: paolo.plossi@provincisa.trieste.it



**AREA AMBIENTE E MOBILITA' - U.O. Ambiente
RELAZIONE dd. 07.05.2015**

**Porto di Trieste – Allungamento Molo VII
Procedura di assoggettabilità a VIA del progetto definitivo**

A - Premesse

Con nota del 30.03.2015, l'Autorità Portuale di Trieste ha presentato istanza ministeriale di verifica di assoggettabilità a VIA (DLGS 152/2006 art.20, v. allegato) per il progetto definitivo relativo al prolungamento del Molo VII del porto di Trieste, trasmettendo anche il rapporto ambientale preliminare di VIA (RAP).

Il termine per l'espressione di osservazioni è di 45 giorni dalla pubblicazione sulla GU e quindi posto al 18.05.2015.

B – Scopo del progetto

Il nuovo Piano Regolatore del Porto (PRP) è stato sottoposto a VIA-VAS integrata dal 2013 ed attualmente è in attesa del parere ministeriale.

Il ridimensionamento del Molo VII con prolungamento per complessivi 800 m è previsto nel nuovo PRP sin dal 2009, ad iniziare dal breve periodo.

Un tanto poiché l'aumento del traffico container tra Europa e Far East dà notevoli opportunità di sviluppo per il porto e l'indotto, ma soffre della competizione dei porti sloveni e croati.

Perciò vi è la necessità di allungare la banchina di 100 m (per ora) e conseguente ampliamento dei piazzali di 40.000 mq, per consentire al concessionario TMT l'attracco simultaneo di due grandi navi con capacità 14.000 TEU. I fondali hanno già la necessaria profondità (18 m).

L'iter di approvazione dell'opera è stato avviato nelle more dell'approvazione del nuovo PRP a lucro di tempo e perciò l'AP l'ha sottoposto a procedura nazionale di verifica di assoggettabilità a VIA (DLGS 152/2006 art.20).

Oltre al prolungamento della banchina, sono previsti:

- riqualificazione della banchina esistente, con rifacimento degli impianti;
- riorganizzazione delle aree di stoccaggio dei container;
- adeguamento dei sistemi di caricamento (gru);
- adeguamento dei sistemi di trattamento delle acque.

C – Stato di fatto

Il molo VIII ha superficie 340.000 mq e 1.800 m di banchina; movimentata 0,5 M TEU/a, con impiego di 7 gru e collegamenti sia ferroviario che stradale.

Il traffico container 2003-2013 è cresciuto 118.000-458.000 TEU/a, approssimandosi alla saturazione, da ultimo con ca. 700 toccate/a di navi fino a 9.000 TEU.

D – Caratteristiche del progetto

Per la costruzione il Proponente precisa che sarà mantenuto lo schema strutturale attuale, di impalcato su pali trivellati (aggiunta di 462) infissi per oltre 20 m di profondità nello strato di sedimenti portuali fini (peliti 85%, flysch 15%). Si opera all'interno del Sito di Interesse Nazionale) e si renderà necessario asportare ca. 30.000 mc di sedimenti, che saranno depositati in cassa di colmata (piattaforma logistica).

Per la realizzazione dell'opera i dati esistenti relativi agli aspetti geotecnici, stratigrafici, batimetrici, meteo-marini, ambientali e sedimentologici (progetto di nuovo PRP) saranno integrati da ulteriori indagini in situ.

L'adeguamento delle opere di drenaggio e impianti di trattamento delle acque di dilavamento interverrà su tutta la portata prodotta e non solo sulle acque di prima pioggia (come previsto dal nuovo Piano Regionale di Tutela delle Acque). Si costruirà una rete di canali di scolo (per drenare ca. 1.200 l/s) servita da tre vasche con disoleatori a coalescenza, in grado di gestire anche eventuali sversamenti.

Il sistema di illuminazione basato su proiettori al Sodio sarà adeguato alla Legge Regionale 18/06/2007, n.105 sulla tutela dall'inquinamento luminoso.

Sono previsti circa 750 giorni di cantiere, con lavorazioni sia a mare che a terra, sulla base del crono programma descritto.

La gestione dei sedimenti inquinati (già caratterizzati e classificabili come "rifiuti non pericolosi") derivanti dalla trivellazione dei pali prevede il loro trasporto alle vasche di deposito della cassa di colmata, loro analisi di dettaglio e deposizione finale.

I rifiuti inerti derivanti dalle opere di demolizione saranno recuperati e riutilizzati in cantiere (29.000 mc) ed in parte smaltiti a discarica (9.500 mc).

Il consumo di materie prime è notevole, anche al netto dell'inerte riutilizzato, trattandosi di ca. 89.000 mc di CLS per i getti e di altri 21.000 mc di materiali da costruzione vari.

E – Descrizione degli effetti ambientali delle opere in progetto

Nel RAP, il Proponente svolge le analisi e descrizioni sotto riportate.

In termini generali:

- La qualità ambientale è "bassa" nell'area portuale (area d'intervento).
- Durante le sole fasi di realizzazione si potranno manifestare alcuni impatti temporanei a carico delle diverse componenti ambientali.
- Gli impatti ambientali in fase di esercizio saranno del tutto trascurabili.
- Il proposto intervento non interferisce con ambienti naturali sensibili.

Relativamente agli aspetti di dettaglio il Proponente precisa quanto segue.

- L'intervento non comporterà incremento dei transiti navali e del traffico indotto (veicolare e ferroviario). La possibilità di accostare navi di dimensioni maggiori comporta un numero minore di toccate delle navi madri.
- Lo stato attuale della qualità dell'aria per la città di Trieste è sensibilmente compromesso, come descritto dal Piano Regionale relativo (PRMQA, 2010). Il traffico di cantiere (h 24) comporterà un aumento ritenuto trascurabile. L'emissione delle polveri è dovuta alle operazioni di demolizione e deposito temporaneo dei sedimenti marini e dei materiali di risulta.
- Relativamente al rumore, si evidenzia che il Comune di Trieste non ha ancora approvato la classificazione acustica. Comunque le emissioni di cantiere non daranno criticità in quanto distanti da recettori sensibili.
- Durante la fase di lavorazione, si potranno determinare limitate penalizzazioni della qualità delle acque marine (in fase di cantiere: dispersione di solidi in sospensione durante il dragaggio e bonifica dei fondali; in fase di esercizio: la diminuzione dell'ossigeno disciolto) senza pregiudicare la loro capacità di rigenerazione. La movimentazione di sedimenti marini è riferita alla rimozione del materiale dall'interno delle camicie a perdere in acciaio, posate in opera per la costruzione dei pali di fondazione. L'attività avviene in un ambito confinato per cui gli impatti possono essere considerati scarsamente significativi.
- Relativamente agli impatti sugli ecosistemi marini, la costruzione di opere a mare comporta la sottrazione permanente di superfici bentoniche; tuttavia la bibliografia specialistica esclude la presenza di habitat significativi nel sito d'intervento. Il degrado di habitat (fitobenthos) è dovuto alla deposizione di solidi sul fondo da risospensione a seguito di trivellazioni; il fenomeno è ritenuto poco significativo in relazione alla bassa qualità delle

"comunità portuali" presenti. Analogamente per le specie faunistiche e per l'impatto a loro carico dovuto al rumore subacqueo.

F - Valutazione degli effetti ambientali delle opere in progetto

Per la valutazione degli impatti, il Proponente impiega un metodo basato su matrici con parametri "gravità", "irreversibilità" e "durata" e le applica alla sola fase di costruzione, ritenendo ininfluenti gli impatti in fase di esercizio.

Da tutti i casi descritti, esso non rileva situazioni di gravità.

G - Osservazioni

Il progetto e lo studio ambientale allegato (redazione Nov.2014-Feb.2015) sono costituiti da decine di documenti e non sono di facile lettura, mancando inoltre una sintesi non tecnica del RAP.

Il DLGS 152/2006 art.20 prevede però che questa verifica sia svolta a livello di progetto preliminare, quindi la versione presentato ha un dettaglio superiore.

Trascurando valutazioni sulla parte ingegneristica, osserviamo comunque che la qualità degli elaborati è da ritenersi buona e consente un'adeguata valutazione del progetto e del RAP.

Lo scopo dell'opera è conforme con le previsioni del nuovo PRP, ma non a quelle dello strumento vigente (PRP del 1957), per cui la sua conformità agli elementi di piano sarà formalmente completa solo a seguito dell'approvazione del PRP.

In fase di progettazione del nuovo PRP la nuova costruzione è già stata descritta ed anzi costituisce solo una parte dell'opera complessiva di raddoppio del Molo VII (futuro "Settore 3"). L'esame dello studio di VIA-VAS del PRP è in corso presso il Ministero dell'Ambiente, ma la descrizione del progetto di PRP e delle sue conseguenze ambientali ha un livello di dettaglio inferiore del presente RAP; perciò molte delle valutazioni espresse nel RAP meritano una verifica più approfondita, come di seguito descritto.

Alcuni impatti (es. aumento di traffico in fase di cantiere o effetti sugli ecosistemi marini) sono descritti come scarsi incrementi di situazioni già in essere (es. traffico sulla GVT) o incidenti su situazioni ambientalmente già compromesse o di valore scadente (es. ambiente marino in ambito portuale). Riteniamo che queste valutazioni del Proponente siano solo parzialmente condivisibili, poiché descrivono situazioni oggettivamente degradate, per le quali sarebbero invece necessarie maggiori cautele.

Similmente per la qualità dell'aria e l'entità delle emissioni in ambito portuale, per le quali l'inventario INEMAR elaborato nel 2010 da ARPA-FVG su nostro incarico ha segnalato una situazione di potenziale criticità, che merita monitoraggio approfondito e probabilmente misure di prevenzione e risanamento.

Riteniamo in accordo col Proponente che la gestione dei sedimenti inquinati sia ragionevolmente sicura con l'adozione scrupolosa delle misure di prevenzione descritte e la loro deposizione in cassa di colmata della piattaforma logistica: qui sarà necessario avere cura dei tempi, in modo che il sito di deposito sia pronto prima dell'inizio dei lavori in Molo VII.

Per quanto argomentato riteniamo pertanto che le opere in progetto siano state già sottoposte a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nella VIA-VAS del PRP, seppure in termini più generici e con minore dettaglio. Qualora tale procedimento si chiudesse per tempo, non reputiamo che esse richiedano l'applicazione di una VIA dedicata, mentre sarà necessario che il progetto esecutivo (successivo alla presente fase di progettazione definitiva) comprenda tutte le misure di monitoraggio e mitigazione atte a prevenire gli effetti ambientali qui descritti.

Ove detta procedura non abbia esito positivo ci si riserva ogni ulteriore valutazione.

IL DIRIGENTE
(Cefla)



Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOOME: FABIO CELLA

CODICE FISCALE: CLLFBA64C23A794P

DATA FIRMA: 18/05/2015 13:43:45

IMPRONTA: 36CAAECBAC341A674467BBC3FCF8BB91D598319A4887197A7AFDE11B8BDB974
1D598319A4887197A7AFDE11B8BDB9743C2C71EF15078F6509643599F41B8EC8
3C2C71EF15078F6509643599F41B8EC848F237A58DDA1ED9CF2D4D42E63564CD
48F237A58DDA1ED9CF2D4D42E63564CD07B8FC5BAE20D6D047D6D9FB91F83B7A

LA GIUNTA PROVINCIALE

Richiamata la deliberazione consiliare n. 67 dd. 19/12/2014, avente ad oggetto "Relazione Previsionale e Programmatica 2015-2017, Bilancio Pluriennale 2015-2017, Bilancio di Previsione 2015 - Approvazione", esecutiva ai termini di legge;

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

Vista la nota pervenuta in data 31/03/2015, ns.prot.n.000012211, con cui l'Autorità Portuale di Trieste ha presentato, al competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (DLGS 152/2006 art.20) per il progetto definitivo relativo al prolungamento del Molo VII del porto di Trieste, trasmettendo anche il rapporto ambientale preliminare di VIA (RAP), ed ha specificato che eventuali osservazioni possono essere presentate entro 45 giorni dalla pubblicazione sulla G.U.R.I. avvenuta il 2 aprile 2015 ;

Considerato che il nuovo Piano Regolatore del Porto (PRP) è stato sottoposto a VIA-VAS integrata dal 2011 ed attualmente è in attesa del parere ministeriale e che esso prevede il ridimensionamento del Molo VII con prolungamento per complessivi 800 m;

Richiamate le deliberazioni, consiliare n. 37 dd.18/11/2013 e giunta n.134 dd.05/11/2014, con cui l'Amministrazione provinciale ha espresso le proprie osservazioni al Piano Regolatore del Porto di Trieste e relativo Rapporto Ambientale;

Preso atto dei contenuti del progetto e dei suoi effetti sull'ambiente, così come descritti nella corposa e dettagliata documentazione tecnica trasmessa dal Proponente in allegato alla citata istanza di assoggettabilità;

Atteso che l'aumento del traffico container tra Europa ed Estremo Oriente dà notevoli opportunità di sviluppo per il porto di Trieste e l'indotto, ma soffre della competizione degli altri porti del Nord Adriatico;

Considerato che da ciò ne consegue la necessità di allungare nel breve-medio termine la banchina del Molo VII di 100 m e conseguentemente ampliare i piazzali di 40.000 mq ed eseguire ulteriori opere accessorie, per consentire al concessionario Trieste Marine Terminal S.p.A. (TMT) l'attracco simultaneo di due grandi navi porta-container con capacità 14.000 TEU;

Viste le analisi e valutazioni degli Uffici riportate nella relazione tecnica istruttoria dd. 14.05.2015, agli atti, che si riporta in allegato e facente parte integrante della presente Deliberazione;

Considerato che da essa risulta in particolare che:

- gli effetti ambientali delle opere previste incideranno su situazioni oggettivamente degradate, per le quali sarebbero necessarie misure cautelative;
- la qualità dell'aria e l'entità delle emissioni in ambito portuale, per le quali l'inventario INEMAR elaborato nel 2010 da ARPA-FVG su incarico della Provincia ha segnalato una

situazione di potenziale criticità, che merita monitoraggio approfondito e misure di prevenzione e risanamento;

Riconosciuta la necessità ed urgenza dell'opera ai fini dello sviluppo portuale di Trieste;

delibera

1. di prendere atto dei contenuti del progetto e dei suoi effetti sull'ambiente, così come descritti nella corposa e dettagliata documentazione tecnica trasmessa in allegato alla citata istanza di assoggettabilità;
2. di riconoscere la necessità ed urgenza dell'opera ai fini dello sviluppo portuale di Trieste;
3. di fare proprie le analisi e valutazioni degli Uffici riportate nella relazione tecnica istruttoria dd. 14.05.2015, che si riporta in allegato e facente parte integrante della presente Deliberazione;
4. di ritenere che le opere in progetto siano state già sottoposte a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nella VIA-VAS del nuovo Piano Regolatore Portuale, seppure in termini più generici e con minore dettaglio; pertanto qualora tale procedimento si chiudesse per tempo, esse non richiedono l'applicazione di una VIA dedicata, mentre sarà necessario che il progetto esecutivo (successivo alla presente fase di progettazione definitiva) comprenda tutte le misure di monitoraggio e mitigazione atte a prevenire gli effetti ambientali;
5. di riservarsi ogni ulteriore opportuna valutazione qualora non abbia esito positivo la conclusione della procedura di VIA/VAS nazionale per il nuovo Piano Regolatore Portuale;
6. di dare atto che la presente non comporta impegno di spesa

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1.19 della L.R. 21/2003, come sostituito da art. 17.12 a), b) L.R. 17 dd. 24.05.2004.

Pec Direzione

Da: provincia.trieste@certgov.fvg.it
Inviato: mercoledì 20 maggio 2015 12:46
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it; pec@cert.porto.trieste.it;
ambiente@certregione.fvg.it
Oggetto: Protocollo nr: 19708 - del 20/05/2015 - PTS - Provincia di Trieste Istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (DLGS 152/2006 art.20) per il progetto definitivo relativo al prolungamento del Molo VII del porto di Trieste. Espressione del parere.
Allegati: 452467_125-REG-1432118713963-lett_trasm_oss screen_moloVII[1].pdf.p7m; PTS.REGISTRO UFFICIALE.2015.0019708.pdf; molovii.rtf; alelgatodelibera.pdf; Segnatura.xml

Invio di documento protocollato

Oggetto: Istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (DLGS 152/2006 art.20) per il progetto definitivo relativo al prolungamento del Molo VII del porto di Trieste. Espressione del parere.

Data protocollo: 20/05/2015

Protocollato da: PTS - Provincia di Trieste

Allegati: 5