



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

COMUNE DI MUGGIA

PROVINCIA DI TRIESTE

Servizio LL.PP., Sviluppo Energetico

Ecologia Ambientale

Ufficio Sviluppo Energetico

Ecologia Ambientale

E. prot. DVA - 2015 - 0014266 del 28/05/2015

MUGGIA 27 MAGGIO 2015

Prot: _____ si veda allegato di notifica
Da citare sempre nella risposta

A MEZZO PEC ai primi 2° indirizzi

Alla Regione Autonoma FVG
Direzione centrale Ambiente ed
Energia
Servizio valutazioni ambientali
Via Giulia 75/1
34126 Trieste
PEC: ambiente@certregione.fvg.it

E p.c. Al Ministero dell'Ambiente
E della Tutela del territorio e del
Mare
Direzione Generale per le
Valutazioni e le Autorizzazioni
Ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma
PEC: DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it



Al Servizio Pianificazione
Territoriale
SEDE

Al Servizio Cura e Tutela della
Città, Patrimonio, RSPP
SEDE

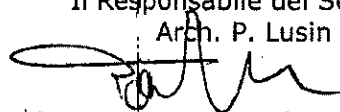
Oggetto: D.Lgs 152/06 e s.m.i. e L.R. 43/90. Procedura statale di verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto di allungamento di 100 metri del terminal container del Molo VII - Porto di Trieste. Rif. istanza prot.0011560/P dd.29.04.2015 (prot.com.9845 dd.29.04.2015). Espressione parere di competenza degli Uffici

In riscontro alla documentazione pervenuta al Comune da parte dell'Autorità Portuale di Trieste - prot.com.6920 dd.31.03.2015 in formato cartaceo e digitale, nonché pubblicata sul sito web del Ministero dell'Ambiente e per la Tutela del Territorio e del Mare che ha avviato l'iter di

valutazione in oggetto con nota prot.com.7721 dd.09.04.2015, si inoltrano in allegato, le osservazioni degli uffici comunali di competenza, con richiesta di tenere conto nell'ambito della predisposizione del parere regionale che codesto Ente intenderà esprimere per concorrente interesse al procedimento amministrativo reso manifesto nella DGR 706/2015, in relazione alla procedura di screening di VIA in argomento, considerato che le stesse, data anche la complessità degli elaborati e al corposità delle relazioni specialistiche da esaminare, risultano emesse nelle more delle tempistiche procedurali imposte da normativa e quindi non sono state precedentemente inviate all'attenzione del Dicastero citato (che legge per conoscenza), per la segnalazione di eventuali aspetti d'interesse, significativi ai fini della disamina del progetto nel merito dell'istanza avviata dal Proponente.

Cordiali saluti

Il Responsabile del Servizio
Arch. P. Lusin



Allegati sopra citati:

- *parere Servizio LL.PP, Sviluppo Energetico ed Ecologia Ambientale*
- *parere Servizio Pianificazione Urbanistica*
- *parere Servizio Cura e Tutela della Città-Patrimonio, Servizio prevenzione e protezione*

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

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

S:\SERV_TERRITORIALE_AMBIENTE\AMBIENTE_CIMITERI\ALBERO INFORMATICO\AMBIENTE\PROCEDURE AMBIENTALI\Screening\Autorità Portuale TS 2015\Allung Molo VII-15\Ddtrasmpareokallmolo VI-TS-15\Doc



COMUNE DI MUGGIA
PROVINCIA DI TRIESTE
Servizio LL.PP. Sviluppo Energetico
Ecologia Ambientale
Ufficio Sviluppo Energetico
Ecologia Ambientale
Ufficio LL.PP e Mobilità
Sostenibile

MUGGIA 25 MAGGIO 2015

Oggetto: Art.20 D.Lgs 152/2006 come modificato dal D.Lgs 4/2008, L.R.43/90- Verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA - Progetto di allungamento di 100 m del terminal container del Molo VII nel Comune di Trieste- Proponente Autorità Portuale di Trieste. Rif. documentazione prot.6920 dd.31.03.2015 - Parere del Servizio

Ufficio Sviluppo Energetico ed Ecologia Ambientale

Si premette che, il Comune di Muggia si è precedentemente espresso con Deliberazione Consiliare n.72 dd.06.11.2014 nei confronti della procedura di V.I.A. Integrata V.A.S, di cui all'art.6 c.3 ter del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., relativa al Piano Regolatore Portuale di Trieste proposto dall'Autorità Portuale, recependo e facendo propri i pareri espressi dagli uffici allegati e parte integrante all'atto citato, tra cui quello dello Scrivente Servizio dd.21.10.2014 che si esprimeva favorevolmente a condizione di approfondire taluni aspetti ambientali di piano che già considerava l'allungamento del molo VII all'interno del quadro progettuale di riferimento.

Esaminata ora la corposa documentazione pervenuta da parte dell'Autorità Portuale con prot. com.6920 dd.31.03.2015 relativamente alla verifica di screening di VIA ai sensi dell'art.20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. avviata dal Ministero competente di cui alla comunicazione prot.com.7721 dd.09.04.2015 nel merito del progetto definitivo di allungamento di 100 metri del terminal container afferente il molo VII, si rilevano sostanzialmente i seguenti aspetti d'interesse descritti ad ampio raggio data l'impossibilità di analizzare singolarmente tutti le complesse componenti progettuali d'intervento.

L'intenzione del Proponente vede la realizzazione di una nuova opera in accosto al molo già operante, unitamente alla previsione di riqualificazione dell'esistente, inteso come apparato funzionale e tecnologico connesso all'attività propria del terminal in relazione e per effetto delle necessarie esigenze d'adeguamento, sia infrastrutturali che legate propriamente allo sviluppo internazionale del commercio marittimo, per assicurare la piena concorrenzialità dell'indotto in ambito portuale considerata anche la posizione strategica del Golfo di Trieste rispetto ad altri scali presenti sia sul territorio italiano che nella vicina Repubblica di Slovenia, similmente operanti sul mercato del trasporto merci marittimo. Preso atto quindi della realtà industriale e commerciale esistente, il potenziamento del molo VII appare senz'altro quale intervento rispondente all'evoluzione funzionale-tecnica del comparto di specie. La scelta della tipologia costruttiva mediante banchina pensile in continuità con quella adottata nella realizzazione del molo risalente agli anni'80 con pàllificazioni profonde tali da assicurare l'intestazione dell'importante struttura di sostegno nel substrato in Flysch più integro che trovasi al di sotto di una copertura di spessore compreso tra 15-20m di terreni di proprietà geotecniche scadenti, appare efficace ed efficiente ed anche il previsto riutilizzo dei materiali di demolizione, direttamente reimpiegati nelle opere di pavimentazione risulta intervento apprezzabile nell'ottica di riduzione dei costi di smaltimento e di nuovi approvvigionamenti.

Tuttavia appare chiaro che un progetto di tale portata, seppur realizzato con l'impiego di tecnologie avanzate e materiali sostenibili, comporta una serie di problematiche diverse, non indifferenti, di natura costruttiva, logistica, ambientale che in primis in fase di cantierizzazione

ma poi certamente anche durante l'esercizio delle opere, vanno a ripercuotersi in un contesto industriale che, comunque prossimo agli insediamenti abitativi, risulta già di per sé gravato abitualmente dal persistere di alcune condizioni sfavorevoli legate in particolar modo alla rumorosità, all'emissione di polveri, al traffico terrestre e marittimo ed a molti altri aspetti critici condizionati anche dalla morfologia del golfo di Trieste, dalle condizioni climatiche e meteo marine (che a loro volta si riflettono anche sugli aspetti ecologici), dalla natura dei sedimenti inquinati presenti nei fondali ricadenti nel perimetro a mare del S.I.N. di Trieste, che determinano situazioni peculiari che devono essere opportunamente considerate e mai sottovalutate. Non può quindi ritenersi giustificativa l'asserzione più volte riscontrata nelle relazioni documentali in merito agli impatti di determinati fattori incidenti negativamente (ed ovviamente) dal punto di vista ambientale, che tuttavia non si ritengono rilevanti per il fatto d'inserirsi in un contesto in buona parte alterato non potendo conseguentemente costituire "criticità aggiunte". Si pensi quale esempio su tutti, all'indotto di automezzi circolanti sulla grande viabilità (per l'approvvigionamento di materiali, per il trasporto delle merci, per l'allontanamento dei rifiuti, per la gestione dei sedimenti marini da condurre verso l'area della piattaforma logistica per il refluento nelle casse di colmata ecc..) e l'impatto acustico generato nei confronti dei ricettori presenti nelle aree limitrofe. Importante sicuramente l'aggravio dell'inquinamento atmosferico (dovuto al traffico veicolare, alle emissioni di gas di scarico dei mezzi d'opera, alle demolizioni, agli interventi realizzativi di infrastrutturazione, ai depositi di materiali vari ecc., certo soprattutto in fase di esercizio), nei confronti di aree abitative dove già attualmente le centraline di rilevamento della qualità dell'aria dimostrano sforamenti frequenti di talune componenti con particolare riferimento alle polveri sottili ed al biossido di azoto. La sicura riduzione del bentos in occasione delle movimentazioni del fondale collegate alle attività di scavo con l'intorbidimento dell'acqua e rimescolamento dei sedimenti dei fondali, comporterà comunque una situazione di impoverimento ecologico indipendentemente dal fatto che nel testo del rapporto ambientale si faccia notare che trattasi di un ambiente già di per sé povero e monotono comunque compromesso da antropizzazione ampia con conseguente impatto di basso valore sugli ecosistemi marini. Aspetti quindi che seppur di varia entità e natura, richiedono ancora approfondimenti e attenzione.

D'interesse appaiono certamente le tempistiche di cantiere con un cronoprogramma dei lavori che interessa un biennio, durante il quale le ordinarie attività portuali dell'indotto commerciale non verranno meno con comprensibili difficoltà logistiche comportanti l'isolamento delle aree d'intervento rispetto alle zone di deposito materiali sia d'approvvigionamento che derivanti dagli interventi di demolizione, la realizzazione degli apprestamenti, le aree a circolazione ridotta, i nuovi allestimenti, le aree di stoccaggio dei container, la realizzazione degli impianti di servizio ecc.; situazioni operative che complessivamente richiederanno attenzioni particolari e revisioni continue del piano d'intervento in corso d'opera in base all'evoluzione del cantiere ed alle condizioni al contorno per assicurare sempre l'operatività in sicurezza di tutte le attività portuali. Da ultimo si pone l'attenzione sulle previste modalità di asporto, gestione, trasporto via terra e mare dei sedimenti risultati variamente inquinati a seguito del completamento della caratterizzazione ambientale dei fondali interessati dall'intervento di banchinamento (valutati in circa 30.000 mc) verso una cassa di colmata che, seppur individuata nell'area della vicina piattaforma logistica, non si è certi di quando verrà realizzata, contando alternativamente su accordi fra Autorità portuale e società incaricata della progettazione che prevedono l'affianco di una vasca di stoccaggio temporanea in accosto atta a contenere i volumi provenienti dal molo VII.

Da ultimo si vuole porre l'attenzione sull'attracco delle grandi navi reso possibile dalle prospettate opere di banchinamento in accosto al molo esistente, con la realizzazione come prospettato nel progetto, di adeguate infrastrutturazioni ed impiantistica con costi e limiti, comportanti grandi investimenti nei collegamenti stradali e ferroviari, che se da una parte limitano il numero di toccate e riducono i viaggi di trasporto da e verso il porto, si effettueranno sempre attraverso il canale navigabile di Muggia con prevedibili ripercussioni nei confronti dei mezzi normalmente operanti e presenti nel golfo, soprattutto a sfavore delle piccole unità diportistiche. Tali colossi del mare portano dietro di sé una serie di altre problematiche tra cui quella da tempo nota nei porti interessati dalla circolazione di portacontainer di ampia-stazza, legata alle acque di zavorra, con l'introduzione nel nostro ecosistema di organismi di diversa

origine comportanti implicazioni sanitarie ed ambientali richiedenti avanzate tecnologie di trattamento relativamente alle quali l'International Maritime Organization (IMO) si sta muovendo per proporre un accordo internazionale per il controllo e la gestione delle stesse in base ad un certo standard. Si ritiene inoltre importante la valutazione ed il confronto con il piano antiinquinamento delle navi previsto dalla Capitaneria di Porto recentemente aggiornato.

Tutte le considerazioni sopra esplicitate si ritengono importanti dato che l'opera si configura in realtà come stralcio di un intervento molto più importante dimensionalmente che porterà nelle intenzioni dell'Autorità Portuale come previsto nel nuovo PRP ancora oggetto di procedimento valutativo di VIA integrata VAS di competenza ministeriale, come anticipato in premessa, ad un allungamento complessivo di ben 400 m del banchinamento esistente. **Pertanto, le attenzioni ed il monitoraggio costante di talune situazioni delicate e critiche dal punto di vista della sostenibilità ambientale trovano estrema rilevanza proprio in quanto propedeutiche alla progettazione ed allo sviluppo futuro del porto di Trieste.**

Ufficio lavori pubblici e mobilità sostenibile

In relazione alla documentazione allegata alla richiesta prot. 9845 dd. 29.04.2015 della Direzione centrale Ambiente ed energia della Regione FVG, relativa all'allungamento di ml 100 del molo VII si esprime il seguente parere in relazione agli aspetti legati alla mobilità in genere.

Elaborati progettuali

Si fa riferimento alla documentazione progettuale allegata alla richiesta ed in particolare alla documentazione ed alle tav. 01001-01, 01313-00 e 01300-00 dalle quali si individuano gli aspetti principali legati alla mobilità indotta dall'opera proposta.

Indicazioni progettuali

Si osserva, in funzione dell'allungamento della banchina la modifica sostanziale della tipologia del vettore utilizzato passando da una imbarcazione da 1000 TEU ad una nave da 8000 TEU fino ad un massimo di 14.000 container a viaggio.

Dai dati forniti nell'arco temporale di 9 mesi si rileva un aumento di 10000 TEU rispetto l'anno precedente dal quale si può ipotizzare un aumento pari al 10/11% con un conseguente flusso medio di 1100 veicoli/mese che graveranno sulle arterie principali.

Ultima indicazione: il cantiere dovrebbe durare 752 giorni pari a più di due anni di attività realizzativa.

Considerazioni

Dallo studio preliminare ambientale, ed in particolar modo dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, si rileva a pag. 30 *"Parallelamente alla stima dell'evoluzione del traffico emergono le principali carenze e conseguenti necessità di infrastrutturazione di base del comprensorio portuale fra cui il potenziamento del molo VII"*.

Il progetto definitivo non approfondisce tale aspetto non indicando eventuali interventi infrastrutturali correlati all'opera principale; lo stesso dovrebbero fornire chiarezza in merito alle direttrici di traffico attualmente utilizzate dall'attività esistente e dal sovraccarico derivante dall'opera che, come indicato nel progetto, interessa la Grande Viabilità Triestina, la Strada statale 202 ed il raccordo autostradale Lacotisce-Rabuiese in territorio di Muggia.

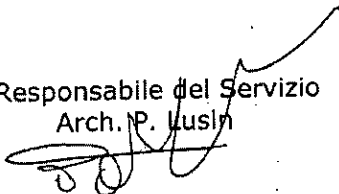
In seguito alle riflessioni espresse in precedenza, dando atto che la competenza in merito alla viabilità rimane in capo al rispettivo Comune di appartenenza (Trieste) in cui si sviluppa l'intervento, si ritiene suggerire che in merito al tema della mobilità, lo stesso debba essere approfondito sulla base di una attenta analisi delle infrastrutture viarie utilizzate, dei principali nodi interferenti tra traffico commerciale e cittadino, condividendo con l'amministrazione

proprietaria di tale infrastruttura (Anas) le eventuali opere di adeguamento del sistema esistente.

Si ritiene inoltre che dalle analisi sui dati di traffico per categorie d'utilizzo in transito sulla rete autostradale dovrà essere dimostrata la piena sostenibilità del sistema esistente a seguito dell'aumento del traffico in direzione del valico di Stato di Rabulese, tenuto conto dell'aumento del carico delle attività industriali (Pasta Zara), della pianificazione commerciale della Valle delle Noghere ancora in attesa di avvio e del traffico veicolare cittadino e turistico che utilizza il raccordo autostradale nei periodi e nelle ore critiche di maggior affluenza.

Alla luce di quanto esplicitato dagli Uffici sulla base delle rispettive competenze, si ritiene di esprimere parere favorevole nei confronti degli interventi prospettati, ritenendo che il procedimento possa concludersi con esito negativo nei confronti della verifica di assoggettabilità a VIA esclusivamente a condizione che il Proponente approfondisca gli aspetti di mobilità ed ambientali più critici già a Lui noti e monitori costantemente, secondo i tempi di sviluppo attesi per la realizzazione del progetto di potenziamento del molo, gli effetti che gli interventi infrastrutturali nel loro addivenire e complessivamente dell'indotto connesso all'implementato traffico di merci movimentate sia via terra che via mare anche attraverso le grandi navi portacontainer di nuova generazione, possano determinare a livello ambientale, in considerazione che gli insediamenti abitativi delle città di Trieste e Muggia si distribuiscono in prossimità della costa ed immediatamente a tergo dell'area portuale. In tal modo sarà possibile valutare costantemente l'adeguamento delle modalità d'intervento in corso d'opera contenendo per quanto possibile le criticità ambientali entro limiti giustificabili dal beneficio economico derivante dallo sviluppo del commercio marittimo.

Il Responsabile del Servizio
Arch. P. Lusin



Responsabile del procedimento: **arch. Paolo Lusin**
Tel: 040-3360413 E-mail: paolo.lusin@comunedimuggia.ts.it

Referenti per l'Istruttoria :
Aspetti Ambientali: dott.ssa Daniela Del Core - Tel: 040-3360405
Mobilità: geom. G. Frangini - Tel: 0403360430

S:\SERV_TERRITORIALE_AMBIENTE\AMBIENTE_CIMITERI\ALBERO INFORMATICO\AMBIENTE\PROCEDURE AMBIENTALI\Screening\Autorità Portuale TS 2015\Allung Molo VII-15\DD Parer Cong Serv All Molo VII.Doc

Muggia, 26 MAG. 2015



COMUNE DI MUGGIA
Provincia di Trieste

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Ufficio Edilizia Privata e Pianificazione

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

Oggetto: Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06 s.m.i. del "Progetto definitivo di allungamento di 100m del terminal container del Molo VII - Porto di Trieste".

**Ufficio Sviluppo Energetico ed Ecologia
Ambientale
SEDE**

Con la presente si esprime il proprio parere di competenza in merito al procedimento in oggetto, visti gli elaborati depositati dall'Autorità Portuale di Trieste in data 30.03.2015 prot. 6920e le successive note del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. 7721 dd. 09.04.2015 e del Servizio valutazioni ambientali della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia prot. 9845 dd. 29.04.2015.

Le opere oggetto dello screening di VIA costituiscono uno stralcio funzionale del più complesso Piano Regolatore del Porto (PRP) di Trieste, in corso di approvazione, e che prevede per il Molo VII un ampliamento complessivo di 800 metri di lunghezza della banchina.

In merito al PRP il Consiglio Comunale si è espresso sia con l'atto d'Intesa di cui alla DCC 35 dd. 30.04.2009 e più recentemente con la DCC 72 dd. 06.11.2014 in merito alla procedura di VIA Integrata a VAS sul PRP e le opere in esso previste, tra cui l'allungamento del Molo VII di 800 metri. A riguardo l'Amministrazione Comunale non ha espresso rilievi specifici in merito all'opera (diversamente dal previsto Molo VIII) formulando alcune osservazioni tecniche:

Per quanto di competenza, alla luce degli atti sopra richiamati e dell'ampliamento parziale dell'infrastruttura esistente si esprime un parere favorevole confermando le raccomandazioni già espresse dalla DCC 72 dd. 06.11.2014.

Richiamando quanto espresso dal Consiglio Superiore del LLPP nel 2010, come richiamato a pagina 5 del Rapporto Preliminare Ambientale, in un'ottica di verifica degli effetti delle opere, si suggerisce l'opportunità di determinare un monitoraggio degli effetti delle

nuove opere portuali sulla rete stradale/autostradale dell'area triestina, che a fronte di una caratterizzazione dello stato di fatto (anche relativo alla rete presente sul territorio muggesano) consenta di valutare gli effetti determinati dall'aumento di quantità e tipologia delle merci che dalle banchine portuali muovono verso il continente e che utilizzano le infrastrutture viarie esistenti e che potrebbero necessitare di eventuali adeguamenti.

Cordiali saluti,

Il Responsabile del Servizio
Geom. Marino BALDAS



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



COMUNE DI MUGGIA

Provincia di Trieste

Servizio Cura e Tutela della Città - Patrimonio,
Servizio Prevenzione e Protezione
Ufficio Cura e Tutela della Città,
Reti, Patrimonio ed Espropri

Muggia, 21/05/2015

Prot. n. \\
Da citare sempre nella risposta

Al
Servizio Lavori Pubblici, Sviluppo Energetico
e Ecologia Ambientale
SEDE

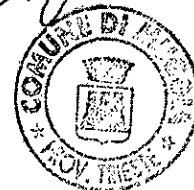
Oggetto: D.lgs. 152/2006 e s.m.i. L.R. 43/1990. Procedura statale di verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto di allungamento di 100 metri del terminale container del Molo VII - Porto di Trieste.

Con riferimento alla nota di pari oggetto (prot. 9845 dd. 29.04.2015) volta al rilascio di un parere da parte dell'Amministrazione Comunale, lo scrivente Servizio, esaminata per quanto di propria competenza parte della documentazione presente sul sito istituzionale del Ministero dell'Ambiente e per la Tutela del Territorio e del Mare, ritiene di porre l'attenzione unicamente sulla tematica dell'"inquinamento acustico", sulla base del presupposto che, seppur la realizzazione dell'intervento proposto avvenga in un sito già di per se gravato allo stato attuale da tale problematica, a maggior ragione si renda necessario un monitoraggio della situazione sia nella fase esecutiva dei lavori nonché ad avvenuto avvio dell'attività, al fine di accertare eventuali criticità in rapporto al Piano Comunale di Classificazione Acustica che nel frattempo è stato approvato con D.C.C. n. 23 dd. 29.04.2015.

Cordiali saluti

Il Responsabile del Servizio

Ing. Marco Serio



Responsabile del Procedimento: ing. Marco Serio
Tel. 040 3360306 - fax 040 273372 - mail: marco.serio@comunedimuggia.ts.it
Referente del provvedimento: geom. Paolo Kufersin
Tel. 040 3360426 - fax 040 273372 - mail: paolo.kufersin@comunedimuggia.ts.it

Notifica invio comunicazione tramite pec:

- Il documento è stato inviato ai seguenti destinatari:
 - MINISTERO AMBIENTE TUTELA TERRITORIO E MARE /
DGSALVAGUARDIA.AMBIENTALE@PEC.MINAMBIENTE.IT
- Data invio: 27/05/2015
- Amministrazione mittente: COMUNE DI MUGGIA - COMUNE DI MUGGIA - COMUNE DI MUGGIA (protgen/c_f795)
- Protocollo in uscita: protgen/2015/0012478
- Oggetto: D.Lgs 152/06 e s.m.i. e L.R. 43/90. Procedura statale di verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto di allungamento di 100 metri del terminal container del Molo VII -Porto di Trieste. Rif. istanza prot.0011560/P dd.29.04.2015 (prot.com.9845 dd.29.04.2015). Espressione parere di competenza degli Uffici
- Documenti allegati:
 - PARERI UFFICI SCREENING VIA POT MOLO VII-15.PDF
 - TRASMPAREREOKALLMOLOVII-TS-15.PDF
- Impronta: 4B1C4D50718032CDC7CE00B174BF9A9600F2EE91

Pec Direzione

Da: comune.muggia@certgov.fvg.it
Inviato: mercoledì 27 maggio 2015 12:12
A: DGSALVAGUARDIA.AMBIENTALE@PEC.MINAMBIENTE.IT
Oggetto: D.Lgs 152/06 e s.m.i. e L.R. 43/90. Procedura statale di verifica di Assoggettabilità a VIA per il progetto di allungamento di 100 metri del terminal container del Molo VII -Porto di Trieste. Rif. istanza prot.0011560/P dd.29.04.2015 (prot.com.9845 dd.29.
Allegati: TRASMPAREREOKALLMOLOVII-TS-15.PDF; PARERI UFFICI SCREENING VIA POT MOLO VII-15.PDF; NotificaPecUscita.pdf