



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

il Presidente

protocollo n. UR/1076

8 GIU. 2015



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

E.prot DVA – 2015 – 0015287 del 10/06/2015

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

e per conoscenza

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali
e del Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanea
Servizio IV - Tutela e qualità del paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 – ROMA



oggetto: D.Lgs. 152/2006- L.R. 43/1990 - Procedura statale di Valutazione impatto ambientale integrata con la Valutazione ambientale strategica del Piano Regolatore del Porto di Trieste – proponente: Autorità Portuale di Trieste - **Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.**

In relazione al procedimento di Valutazione impatto ambientale integrata con la Valutazione ambientale strategica del Piano in argomento presentato dall'Autorità Portuale di Trieste, su conforme deliberazione della Giunta regionale n. 808 dd. 30 aprile 2015, allegata alla presente, si comunica di esprimere parere favorevole nell'ambito della procedura integrata VIA-VAS per il Piano regolatore del Porto di Trieste, con le seguenti prescrizioni:

1. le NTA siano più possibile improntate a indirizzare lo sviluppo delle infrastrutture e delle attività portuali ad una progettazione e gestione in linea con gli obiettivi e secondo i principi dello sviluppo sostenibile prevedendo almeno che:
 - a. Sia introdotta una previsione di interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10 % delle aree a terra attualmente ricomprese all'interno del limite di competenza portuale, verificando la possibilità di introdurne anche all'interno delle aree attualmente edificate. Tali interventi dovranno essere completati entro la realizzazione delle opere di cui allo Scenario di Breve Periodo e

- dovranno progredire proporzionalmente alle superfici di nuova realizzazione. A tal fine dovrà essere redatto apposito progetto relativo al sistema delle aree verdi in ambito portuale. Esso dovrà garantire la continuità ecologica con il territorio circostante attraverso la definizione di criteri prestazionali e d'impianto di dettaglio (tipologie vegetazionali preferibilmente autoctone, densità e morfologia di impianto delle piantumazioni) in base alla loro funzione specifica (barriere visive, antirumore e antipolveri, di compensazione all'inquinamento, ecc.).
- b. Si ritiene necessario che sia mantenuto l'art. 10 comma 9 delle NTA per la quantificazione delle aree a verde, nonostante faccia riferimento all'abrogato art. 51 del PURG del 1978 e sia estesa l'applicazione anche al Settore 1 - Terrapieno di Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio (art. 19 delle NTA).
2. 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 l'impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni.
 3. Le previsioni già contenute nel PRP dovranno contemplare 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.
 4. Sulla base delle carenze progettuali individuate e consistenti, in particolare, nella genericità delle informazioni a disposizione, nella descrizione sommaria delle opere non adeguatamente circostanziata che avviene mediante schemi tipologici la cui definizione viene demandata ad una successiva fase di progettazione, nella carenza di informazioni circa la quantità e qualità dei sedimenti da dragare la cui definizione potrebbe stravolgere completamente il quadro progettuale dell'opera stessa, si ritiene indispensabile che venga effettuata una specifica e indipendente successiva verifica ambientale per ognuna delle opere di grande infrastrutturazione così come indicate nelle integrazioni presentate nel settembre 2014. La progettazione delle opere dovrà seguire più possibile criteri e "best practice" improntati agli obiettivi di sostenibilità ambientale (contenimento del consumo di risorse, della produzione di rifiuti ed emissioni, ecc.) che dovranno prevedere almeno le seguenti indicazioni progettuali e mitigative di massima:
 - a. Al fine di verificare la sussistenza della sostenibilità ambientale del singolo intervento, dovranno essere presentati i risultati del Piano di Monitoraggio Integrato realizzato fino ad allora con una verifica, sulla base dei dati a disposizione, dell'assenza di rischi per la salute umana e per l'ambiente in condizioni di progetto;
 - b. Per contenere gli effetti conseguenti alla produzione di torbide nell'ambito delle azioni di Piano relative a palificazioni, scavi e dragaggi, l'adozione di misure mitigative consisterà almeno in: utilizzo di draghe aspiranti e di barriere antitorbidità attorno alla draga per inglobare totalmente il sistema dragante; limitare le lavorazioni da mare per condurle invece da terra, dove gli impatti possono essere minori; circoscrivere a mare le attività dei pontoni e di altri mezzi nelle aree dove sono presenti le praterie a *Cymodocea nodosa*, soprattutto dove le profondità sono limitate; individuare a mare specifici corridoi di accesso dei mezzi dove non sono presenti praterie; limitare l'utilizzo di "spilli" per l'ancoraggio dei pontoni.
 - c. L'istituzione di limitazioni temporanee d'uso dell'area, in concomitanza con i periodi più sensibili e/o di maggiore presenza di fauna ittica.
 - d. L'adozione di un piano di monitoraggio degli effetti delle attività di dragaggio e dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

- e. La specificazione delle misure di mitigazione/compensazione degli effetti attesi o riscontrati.
 - f. Per mitigare gli impatti dovuti al rumore ed alle vibrazioni dovrà essere prevista la realizzazione di barriere antirumore lungo le ferrovie e le strade.
 - g. Dovrà essere approfondita la valutazione degli impatti delle opere previste relativamente agli aspetti più critici (aria ambiente, salute umana, acqua ed ecosistemi marini, paesaggio) emersi dal Piano ed in relazione allo stato ambientale aggiornato.
 - h. Dovranno essere previste, per il risparmio energetico, le migliori tecnologie disponibili in campo energetico e applicabili in ambito portuale per la produzione di energia da fonti alternative ed il risparmio energetico (illuminazione a LED, pannelli fotovoltaici e solari, utilizzo di mezzi elettrici, razionalizzazione, miglioramento dell'efficienza dei veicoli e uso di altri combustibili, elettrificazione delle banchine (cold ironing o OPS - Onshore Power Supply), utilizzo fonti alternative (energia eolica, geotermica, del moto ondoso, ecc.).
 - i. Dovrà essere posta attenzione alla realizzazione di eventuali vani sotterranei, a qualsiasi uso adibiti. Nelle zone allagabili per fenomeni di ingressione marina, la progettazione dovrà essere preceduta da un'attenta valutazione degli allagamenti attesi nell'area d'intervento. Gli accessi e tutte le aperture comunicanti, anche indirettamente, con l'esterno dei vani suddetti dovranno essere realizzate a quote di sicurezza, che prevedano il mantenimento di un franco di almeno 50 cm rispetto al più gravoso degli eventi ipotizzati, avente un tempo di ritorno non inferiore a 300 anni, che viene quantificato in metri 2.00 s l.m.m.
5. Al fine di contenimento degli impatti paesaggistici, si ritiene opportuno che i progetti definitivi vengano redatti secondo le seguenti indicazioni:
- a. con riferimento alle emergenze storico architettoniche (Punto Franco Vecchio, Torre del Lloyd, Arsenale, ecc.), il PRP dovrà garantire una progettualità, basata sulla valorizzazione, conservazione e consolidamento-ricostruzione delle aree, finalizzata a considerarle, ove possibile, in un sistema funzionale di connessione porto-città.
 - b. per quanto riguarda il settore 2 (Porto Doganale e Rive), è necessario, nella previsione della continuità di raccordo tra area portuale (Punto Franco Vecchio) ed area urbana, salvaguardare la valenza panoramica e identitaria del sito e la progettualità deve garantire la non interferenza e alterazione attraverso forme, dimensioni e materiali, della visione esistente e in particolare del rapporto esistente con la città e con il mare.
 - c. per i progetti delle opere nei settori 2 (Porto Doganale e Rive) e 6 (Litorale di Muggia) dovranno essere evitate alterazioni allo skyline dei siti, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi. In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti i progetti dovranno dimostrare il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento attraverso l'uso di fotosimulazioni di dettaglio.
 - d. per quanto riguarda l'ampliamento del Molo Bersaglieri, dovrà essere prevista un'accurata progettazione per uso dei materiali e dettagli costruttivi, che dovranno tener conto delle caratteristiche costruttive e delle finiture delle banchine e dei moli adiacenti.
 - e. i progetti delle opere da realizzare nell'ambito del porto operativo dovranno contenere al massimo gli impatti nei confronti delle visuali panoramiche sul mare e sulle aree di interesse paesaggistico, secondo indirizzi e criteri progettuali, basati sull'analisi dell'ambiente circostante tramite sezioni territoriali, che possano coniugare le funzioni specifiche delle opere con la migliore qualità territoriale e paesaggistica.
 - f. dovrà essere posta particolare cura per la tutela e la valorizzazione della zona denominata "L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali", possibilmente ampliata, quale elemento fondamentale di mitigazione e compensazione degli impatti.

6. Per quanto attiene la viabilità a servizio delle funzioni portuali, dovranno essere recepite le seguenti indicazioni:
 - a. Con riferimento alla viabilità a servizio del Terminal RO-RO siano previsti 2 ingressi/uscite di cui il principale, verso Nord e verso la grande viabilità, realizzato in modo tale da non intralciare il traffico in ingresso/uscita dal Comune di Muggia e quello secondario, interno alle aree Teseco, verso la Valle delle Noghere che potrà essere utilizzato solo in casi di emergenza, per motivi di sicurezza o disposizioni della Protezione Civile e siano realizzati il By-pass di Aquilinia e le infrastrutture ferroviarie a servizio del Terminal RO - RO.
 - b. In riferimento alla nuova viabilità portuale Molo VIII - zona via Errera/GVT che si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo delle vie Errera e Caboto e si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (da/per la città) e di Caboto/Malaspina (da/per l'esterno), si rileva 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.
 - c. 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.
7. Dovrà essere effettuata la verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 95 del D. Lgs. n. 163/2006 successive modifiche e integrazioni) con la conseguente redazione della "Carta del rischio archeologico" relativamente a tutte le aree interessate dal Piano.
8. Prima dell'inizio dei lavori della prima opera di grande infrastrutturazione, l'Autorità Portuale di Trieste istituisca un Tavolo permanente di coordinamento con i diversi Soggetti coinvolti dalla attuazione delle previsioni di Piano e nella gestione ambientale dell'area vasta, quali Autorità portuale, Regione FVG, Comune di Trieste, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo, Capitaneria di Porto, EZIT e ARPA per l'attuazione di misure di risposta e di mitigazione degli impatti relativi alla componente Qualità dell'aria ambiente e Qualità dell'acqua ed ecosistema marino.
9. Siano adottate tutte le misure possibili per la riduzione delle emissioni in atmosfera nell'ambito portuale tra le quali:
 - a. adozione di sistemi di gestione ambientale certificati da parte dell'Autorità Portuale che possano agire sulle future concessioni in termini significativi per la riduzione delle emissioni in atmosfera.
 - b. promozione all'utilizzo di combustibili di nuova generazione a contenute emissioni.
 - c. predisposizione all'elettificazione delle banchine o misure equivalenti.
 - d. utilizzo e promozione all'utilizzo di energie rinnovabili.
 - e. il contenimento delle emissioni della mobilità interna attraverso l'utilizzo di mezzi a basso impatto (ad es. uso di veicoli ibridi per la propria flotta terrestre, realizzazione di stazioni di rifornimento ad idrogeno, etanolo, GNL e biodiesel, uso di mezzi elettrici ed a cella combustibile per la movimentazione delle merci nell'area portuale; la gestione degli accessi solo ad autocarri che dimostrano di rispettare una serie di requisiti ambientali, l'adozione di politiche volte a favorire l'uso di tecnologie che consentono di spegnere i motori durante i momenti di inattività (sistemi automatici "arresto/avvio", batterie ausiliarie, generatori ausiliari ecc.) implementazione del sistema TSE (Truck-Stop-Electrification), ecc..
10. Al fine dell'elettificazione delle banchine dovrà essere pianificato lo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica e di pubblica illuminazione nelle aree in esame, definite le prospettive di fabbisogno energetico e trovate le opportune integrazioni con i piani

complessivi sviluppati da Acegas Aps Amga 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 ottimizzazione e risparmio energetico e di elettrificazione delle banchine.

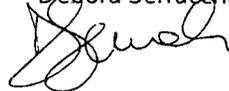
11. Per mitigare possibili impatti sulle varie specie di Chirotteri (Allegato IV della Direttiva Habitat) prima della realizzazione degli interventi riguardanti edifici vari, in particolare nel settore Porto vecchio dovranno essere eseguite verifiche preventive, condotte da zoologi esperti, sull'eventuale presenza di colonie riproduttive o di dormitori collettivi (roost) di Chirotteri negli edifici da abbattere, ristrutturare o comunque prossimi alle aree dove avverranno lavorazioni molto rumorose.
12. Al fine della riduzione del rischio di diffusione di specie alloctone deve essere prevista qualora già non in atto l'adozione dei protocolli di cui alla "IMO Ballast Water Management Convention" (IMO, 2004). L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o per lo meno al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo scenario a breve termine (circa 25%).
13. Al fine della tutela dei Cetacei, dei Cheloni e della fauna ittica dovranno essere seguite nella attuazione delle previsioni di piano relativamente alla realizzazione delle infrastrutture e della gestione delle attività portuali le indicazioni fornite nelle Linee guida per la riduzione dell'impatto del rumore di origine antropica sull'ambiente marino e sui mammiferi marini in particolare (Università degli Studi di Pavia - Centro interdisciplinare di bioacustica e ricerche ambientali, <http://www.unipv.it/cibra> <http://mammiferimarini.unipv.it>), 2006 o secondo Best Practice e documenti ufficiali più recenti. A tal scopo in fase di attuazione delle opere dovrà essere sentito l'Ente gestore della Riserva Marina di Miramare per concordare eventuali periodi di esecuzione dei lavori che determinano una elevata emissione acustica e al di fuori dei periodi più sensibili per tali specie marine.
14. Per quanto concerne la problematica delle collisioni con i cetacei e dei disturbi provocati nei confronti di quest'ultimi a causa della produzione di rumori e vibrazioni, dovranno, essere definite rotte preferenziali per l'avvicinamento al Porto, dovrà essere prevista una riduzione della velocità. L'Autorità Portuale dovrà promuovere l'utilizzo del sistema REPCET (REal time Plotting of CETaceans), che consente di avvisare tempestivamente gli equipaggi della presenza di altri Cetacei osservati da altre imbarcazioni. L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o comunque al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo Scenario di Breve Periodo.
15. Al fine di ridurre l'impatto nei confronti degli ecosistemi marini e degli impianti di mitilicoltura presenti lungo il litorale di Muggia, le navi in transito attraverso il Canale Sud del Porto di Trieste dovranno rimanere ad adeguata distanza dalla costa nei pressi di Punta Sottile.
16. Al fine di predisporre un adeguato ed approfondito piano di monitoraggio dello stato delle componenti ambientali direttamente ed indirettamente impattate si ritiene opportuno che:
 - a. il sistema di monitoraggio da sviluppare assicuri oltre al controllo degli impatti significativi, anche la verifica del grado di raggiungimento previsto a seguito dell'attuazione delle azioni del Piano, degli obiettivi di sostenibilità ambientale a cui esso si riferisce, a tal fine integrandolo opportunamente con il monitoraggio di attuazione del Piano.
 - b. esso individui le modalità di raccolta dei dati, gli indicatori necessari alla valutazione, i target di riferimento, la definizione di strumenti per riorientare le scelte di Programma nel caso di effetti negativi, le risorse finanziarie, i soggetti attuatori e le responsabilità per la gestione dello stesso.
 - c. esso dovrà essere organizzato a cadenza annuale.
 - d. il Piano dovrà indicare le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale.

17. Il Piano di monitoraggio ambientale del Piano regolatore del porto di Trieste, illustrato nel documento Piano di monitoraggio integrato VIA -VAS (PMI) Aggiornamento 2014, dovrà essere verificato e concordato con ARPA FVG, al fine di integrare anche un monitoraggio ante operam, e concordato con il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, per gli aspetti della biodiversità legati alla Valutazione di incidenza.
18. Le tematiche prioritariamente da seguire dovranno riguardare gli obiettivi relativi a:
 - a. qualità aria ambiente, salute umana e cambiamenti climatici.
 - b. qualità delle acque sia chimico-fisica che biologica e delle comunità bentoniche internamente alla Baia, in prossimità dei canali di transito e nelle aree sensibili (prateria a fanerogame lungo la costiera di Muggia) con particolare riguardo alla problematica della sospensione dei sedimenti.
 - c. qualità del paesaggio.
 - d. consumo risorse e produzione rifiuti.
19. Tale sistema di monitoraggio potrà essere integrato all'eventuale monitoraggio di altri strumenti di Pianificazione vigenti; è opportuno inoltre individuare modalità e strumenti per condividere il monitoraggio con gli enti e fornitori di dati e l'implementazione operativa delle banche dati e flussi informativi.
20. Il proponente dovrà garantire un'informazione costante e trasparente sulle attività intraprese, sugli effetti attesi e su quelli riscontrati in base ai risultati forniti dal monitoraggio.
21. Ai fini della sua governance il Piano di monitoraggio dovrà essere seguito da ARPA, che seguirà tutte le attività di monitoraggio al fine anche di un eventuale riorientamento del piano. I risultati in itinere dei monitoraggi dovranno costituire elemento vincolante per la progressiva realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.
22. Dovrà essere valutata l'opportunità di monitorare gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) e gli altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta, in quanto composti potenzialmente cancerogeni.
23. Quale compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS 3.6 Tutela dell'aria e cambiamenti climatici" e dell'"OS 3.5 Tutela del paesaggio", e in particolare al fine di mitigare gli impatti in fase di esercizio a breve e lungo periodo relativi alla salute umana ed al degrado della vegetazione e di compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto, si richiede di prevedere specifici interventi di recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o altri interventi infrastrutturali comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. Ai fini della approvazione finale da parte della Regione FVG del Piano dovrà essere stipulato un apposito accordo tra le varie Autorità interessate contenente almeno criteri, modalità e tempistiche per la definizione degli interventi. Dovrà essere predisposto un progetto di massima con l'individuazione delle aree potenzialmente idonee dal punto di vista ecologico, la loro destinazione (aree a bosco, aree aperte, piccoli invasi ecc.) e con la descrizione delle modalità di realizzazione operativa e finanziaria dei vari interventi.
24. Quale misura di compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS. 3.3 Tutela dell'ambiente marino" ed agli impatti sulla biodiversità marina si richiede la messa in atto di misure di tutela ufficiali della zona di S. Bartolomeo e Punta Sottile in Comune di Muggia o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. In tale zona sono presenti importanti praterie di Cymodocea. Nodosa. Si ricorda che tali comunità, costituiscono nel Golfo di Trieste con la loro estensione e la loro funzione di nursery, fondamentali serbatoi per la biodiversità e per le specie ittiche pescate del Golfo di Trieste. In considerazione anche della presenza nell'area del Geosito "Piattaforma sommersa di Punta Sottile" (Geositi del FVG, Regione FVG e Università degli studi di Trieste 2009), si ipotizza l'istituzione di un biotopo o parco comunale come previsto dalla LR 42/1996. Ai fini dell'attuazione, andrà previsto un

apposito accordo tra le Autorità interessate, Regione, Autorità portuale e Comune di Muggia al fine di definire le modalità, la tempistica e i costi.

Distinti saluti

Debora Serracchiani



Delibera n° 808

Estratto del processo verbale della seduta del
30 aprile 2015

oggetto:

DLGS 152/2006 - PARERE IN MERITO AL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE
NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA INTEGRATA VIA-VAS.

Debora SERRACCHIANI	<i>Presidente</i>	<i>presente</i>
Sergio BOLZONELLO	<i>Vice Presidente</i>	<i>presente</i>
Loredana PANARITI	<i>Assessore</i>	<i>assente</i>
Paolo PANONTIN	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Francesco PERONI	<i>Assessore</i>	<i>assente</i>
Mariagrazia SANTORO	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Maria Sandra TELESCA	<i>Assessore</i>	<i>assente</i>
Gianni TORRENTI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Sara VITO	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>

Daniele BERTUZZI Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Visto il D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni, parte seconda (Norme in materia ambientale);

Visto l'art. 5 della Legge 84/1994 e successive modifiche e integrazioni in materia portuale;

Viste la L.R. 11/2005 in materia di Valutazione ambientale strategica e la L.R. 43/1990 in materia di Valutazione di impatto ambientale;

Visto il DPR 8 settembre 1997, n. 357, recante il regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

Visto l'art. 6, comma 3 ter che stabilisce che *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."*

Visto l'art. 3 della L.R. 43/1990 secondo il quale la Regione esprime il parere di cui all'art. 25, comma 2, del D.lgs. 152/2006, sui progetti di opere o interventi di competenza statale di cui all'allegato II alla parte II del decreto legislativo medesimo, con decreto del Presidente della Regione, previa deliberazione della Giunta regionale;

Visto il documento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del settembre 2011, concernente "VIA-VAS proposta per il coordinamento e l'integrazione delle procedure", presentato al tavolo ministeriale di coordinamento VAS-Regioni-ISPRA del 14 luglio 2012;

Visto il decreto del Presidente della Regione 16 dicembre 2011 n. 300/Pres. con il quale è stato approvato il Piano regionale delle infrastrutture, di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica;

Viste le proprie deliberazioni n. 308 dd. 21 febbraio 2014 e n. 1195 dd. 26 giugno 2014, concernenti l'intesa generale quadro con il Governo per l'individuazione delle infrastrutture strategiche;

Vista l'istanza dell'Autorità portuale di Trieste di avvio della fase di consultazioni preliminari prot. n.gen 0014060 del 12 dicembre 2011 sui documenti del Piano regolatore del porto di Trieste adottato dal Comitato portuale in data 19 maggio 2009 e sullo Studio ambientale preliminare (SAPI);

Vista la propria deliberazione n. 60 di data 23 gennaio 2012 con la quale la Regione ha formulato le proprie osservazioni nell'ambito della predetta fase di consultazioni preliminari;

Visto il parere della Commissione VIA – VAS sulle consultazioni preliminari dd. 23 marzo 2012, trasmesso con nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. 8987 di data 16 aprile 2012, con il quale sono state date indicazioni all'Autorità portuale per la redazione dello Studio ambientale integrato;

Vista l'istanza dell'Autorità portuale di Trieste per l'avvio della procedura di VIA VAS integrata prot. n. 9526 dd. 18 settembre 2013, sui documenti di Piano e sullo Studio ambientale integrato, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana dd. 19 settembre 2013 e di cui all'avviso sui quotidiani dd. 11 settembre 2013;

Vista la nota del Servizio valutazioni ambientali prot. n. 31089 del 2 ottobre 2013 con la quale è stato dato avvio al procedimento regionale richiedendo parere agli enti locali interessati, alle strutture regionali competenti per materia e ad altre amministrazioni pubbliche per le materie di loro competenza;

Vista la nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. 22870 dd. 8 ottobre 2013 con la quale è stato comunicato l'avvio del procedimento VIA-VAS integrata di cui all'art. 6, comma 3 ter, del D.lgs. 152/2006;

Visti i seguenti pareri:

- Capitaneria di Porto di Trieste con nota prot. 35967 del 21 novembre 2013 – parere con osservazioni;
- Azienda per i Servizi Sanitari n. 1 "Triestina" con nota prot. n. 53132-13/GEN.IV.1.D del 8 novembre 2013 – assenza di competenze;
- Provincia di Trieste con deliberazione consiliare del 18 novembre 2013 – parere favorevole con prescrizioni;
- Comune di Trieste con deliberazione consiliare n. 61 del 2 dicembre 2013 – parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni;
- Comune di Muggia con deliberazione del Consiglio comunale n. 55 del 5 novembre 2013 – richiesta integrazioni;
- Servizio difesa del suolo della Direzione centrale ambiente ed energia con nota prot. 34382/P del 8 novembre 2013 – parere con considerazioni;

- Servizio geologico Direzione centrale ambiente ed energia con nota prot. 33710/P del 31 ottobre 2013 – parere con osservazioni;
- Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati Direzione centrale ambiente ed energia con nota del 22 novembre 2013 – osservazioni;
- Ufficio Opere Marittime Friuli Venezia Giulia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 6022 del 16 ottobre 2013 – parere favorevole;
- ARPA del Friuli Venezia Giulia con nota prot. n. 11877 del 14 novembre 2013 – nota di supporto tecnico-scientifico;
- Servizio pianificazione territoriale della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università, con nota prot. n. 29323/P del 12 novembre 2013 – parere con considerazioni;
- Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico della Direzione centrale ambiente ed energia con nota prot. n. 37940 del 13 dicembre 2013 – richiesta integrazioni;
- Servizio caccia e risorse ittiche della Direzione centrale attività produttive, commercio, cooperazione, risorse agricole e forestali con nota prot. n. SCRI/8.6/41768 del 18 dicembre 2013 – parere con considerazioni;
- Servizio mobilità, Servizio tutela del paesaggio e biodiversità. Servizio pianificazione territoriale con nota della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università prot. n. 33014 del 13 dicembre 2013 – richiesta integrazioni;

Viste le seguenti osservazioni:

- WWF AMP Miramare con nota prot. 184 del 18 novembre 2013;
- Legambiente con nota prot. 117 del 18 novembre 2013;

Vista la propria deliberazione prot. n. 338 dd. 21 febbraio 201, con la quale si è preso atto della necessità di chiedere integrazioni al proponente;

Vista la nota del Servizio valutazioni ambientali prot. n. SVA/5895/VIA/440 di data 24 febbraio 2014, con la quale sono state richieste integrazioni ai documenti presentati dall'Autorità portuale per il procedimento di VIA-VAS integrata;

Vista la nota del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio e del mare prot. n. 10057 di data 9 aprile 2014 con la quale sono stati richiesti al proponente integrazioni, chiarimenti e approfondimenti;

Vista la nota del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio e del mare prot. n. 19005 di data 16 giugno 2014 con la quale si comunicava l'accoglimento della proroga richiesta dall'Autorità Portuale di Trieste per la consegna delle integrazioni richieste;

Vista la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 8039 di data 7 agosto 2014 con la quale si anticipavano alcuni documenti integrativi richiesti dal Ministero dell'ambiente;

Vista la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 9114 di data 4 settembre 2014 con la quale sono state inviate le integrazioni richieste;

Vista la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 9357 di data 11 settembre 2014 con la quale sono stati trasmessi ulteriori dati di traffico navale relativi agli anni 2012 – 2013;

Viste le note del Servizio valutazioni ambientali prot. n. 26089 di data 18 settembre 2014 e prot. n. 26172 di data 19 settembre 2014 con le quali sono state inviate le ulteriori integrazioni ricevute a tutti i soggetti precedentemente coinvolti nella fase istruttoria;

Visti i seguenti pareri sulle integrazioni:

- Comune di Trieste con deliberazione consiliare n. 49 del 6 novembre 2014 – parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni;
- Provincia di Trieste con deliberazione giunta n. 134 del 5 novembre 2014 – osservazioni;
- Comune di Muggia con deliberazione del Consiglio comunale n. 72 del 6 novembre 2014 – parere complessivamente favorevole e contrario alla realizzazione del Molo VIII;
- Soprintendenza per i beni archeologici del Friuli Venezia Giulia con nota prot. n. 12710 del 17 dicembre 2014 – richiesta integrazioni;
- Direzione Centrale ambiente ed energia – Servizio geologico con nota prot. n. 26796/P del 29 settembre 2014 – considerazioni;
- Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste con nota prot. n. 79935 del 16 ottobre 2014 – considerazioni;
- Servizio pianificazione territoriale della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università, con nota prot. n. 32838/P del 25 novembre 2014 – considerazioni;

- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università con nota prot. n. 35718 del 22 dicembre 2014 – osservazioni e considerazioni;
- ARPA FVG con nota prot. 5407 di data 18 febbraio 2015 – supporto tecnico – scientifico;
- Presidenza della Regione – Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche e Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università – Servizio mobilità con nota prot. 3454 di data 17 marzo 2015 – parere favorevole;
- Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università – Servizio mobilità con nota prot. 7164 di data 18 marzo 2015 – parere favorevole.
- Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università – Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. 9559 di data 16 aprile 2015 – parere favorevole riguardo la VAS;
- Area Marina Protetta di Miramare con nota prot. 2015/005 di data 27 gennaio 2015 – osservazioni;
- Direzione Centrale ambiente ed energia – Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico con mail prot. in arrivo 10878 di data 23 aprile 2015 – parere favorevole con prescrizioni.

Vista la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 2875 di data 30 marzo 2015, con la quale sono stati inviati dei chiarimenti alla documentazione presentata sulla base di alcuni refusi presenti e delucidazione in merito ad alcuni aspetti strategici relativi alla determinazione del traffico merci previsto;

Vista la propria generalità n. 777 dd. 24 aprile 2015, con la quale vengono forniti indirizzi agli uffici;

Vista la deliberazione del Comitato portuale di Trieste n. 2 dd. 27 aprile 2015, con la quale è stato preso atto delle integrazioni apportate al Piano regolatore;

Vista la Relazione Istruttoria del Servizio valutazioni ambientali dd. 27 aprile 2015 predisposta tenendo conto delle informazioni acquisite e sulla base di tutte le integrazioni presentate e dei pareri pervenuti;

Preso atto che la citata relazione istruttoria evidenzia in particolare che:

“Nonostante molti degli aspetti negativi, a seguito della fase procedimentale di integrazione, risultino superati, rimangono presenti, tuttavia, alcune significative criticità.

Nei progetti presentati si rileva una sostanziale e diffusa carenza di informazioni progettuali necessarie per una valutazione esaustiva degli impatti ambientali indotti dalla singola opera di grande infrastrutturazione. L'Autorità Portuale stessa evidenzia, in più fasi, come le informazioni a disposizione risultino preliminari e necessarie di successivi approfondimenti e verifiche.

Mancano, di fatto, tutti i piani di caratterizzazione dei sedimenti delle opere previste e le soluzioni tecniche che potranno garantire l'impermeabilità delle casse di colmata previste al di sotto di alcune infrastrutture. Vengono, infatti, genericamente indicate delle soluzioni tipologiche non sostenute da adeguati approfondimenti progettuali. I progetti presentati per le singole opere sono costituiti da descrizioni sommarie delle aree di intervento e schemi tipologici delle strutture previste per la loro realizzazione.

Non si dispone attualmente di precise informazioni sulla quantità della contaminazione nei sedimenti e sulla sua distribuzione spaziale ed in profondità in corrispondenza dell'impronta delle nuove infrastrutture. Tale carenza determina una sostanziale impossibilità nella stima dei volumi di sedimenti che dovranno essere conferiti in discarica, di quelli che potranno essere conferiti in cassa di colmata e anche su quelli che potranno rimanere in loco considerato che anche i rilievi batimetrici utilizzati risalgono al 1989.

La carenza di informazioni qualitative dei sedimenti, inoltre, determina una carenza nella valutazione circa la risospensione e movimentazione degli stessi in fase di cantiere e di esercizio, posto che non vengono individuati i mezzi e le modalità di dragaggio per i quali, riferisce la stessa Autorità Portuale, “La scelta fra le due tipologie di mezzi, o l'utilizzo combinato di entrambe, sarà valutata nelle successive fasi progettuali”.

In relazione all'impatto acustico, determinato sostanzialmente dal traffico ferroviario generato dal porto, si rileva una sostanziale carenza progettuale demandata ad una fase futura di progettazione. In relazione agli aspetti progettuali, oltre alla carenza sugli elementi di mitigazione, le soluzioni proposte non risultano oggi ben valutabili anche sotto l'aspetto paesaggistico.

Tali carenze risultano evidenziate, altresì, in molti dei pareri collaborativi pervenuti da parte dei soggetti coinvolti all'interno della procedura che ritengono come i progetti delle singole opere necessiterebbero di opportuna specifica valutazione ambientale.

In relazione agli impatti ambientali indotti sulla qualità dell'aria, dai dati rilevati dalle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria a disposizione sul sito ufficiale di ARPA FVG, si rileva come l'abitato di Trieste sia

attualmente in condizioni decisamente critiche per la qualità dell'aria, con particolare riferimento alle concentrazioni di PM₁₀ e NO_x.

A fronte di tali condizioni, le simulazioni numeriche effettuate dall'Autorità Portuale di Trieste non possono essere considerate attendibili in quanto, se messe a confronto con i valori rilevati dalle centraline, non rappresentano adeguatamente lo stato di fatto. La calibrazione del modello, inoltre, è stata effettuata mettendo a confronto dati di epoche diverse (simulazioni del 2013 tarati con dati del 2009) e relativi ad un'unica centralina di monitoraggio. In assetto di Piano di Lungo Periodo, l'Autorità Portuale di Trieste prevede un incremento dei fattori emissivi di PM₁₀ e NO_x, derivanti dal traffico navale e dall'indotto traffico terrestre, orientativamente del 50 % rispetto alle condizioni attuali (dati INEMAR).

Posto che, in conclusione, la qualità dell'aria ambiente risulta attualmente critica e le previsioni risultano difficilmente valutabili se non in termini complessivi che evidenziano notevoli incrementi dei valori emissivi, l'impatto generato dal nuovo Piano Regolatore Portuale risulta significativo e negativo. Tali impatti risultano in parte mitigabili attraverso opportune prescrizioni, azioni di mitigazione e compensazione e adozione di sistemi certificati di gestione ambientale ma, in parte, permangono negativi per la salute umana e la vegetazione.

Il monitoraggio ambientale dovrà, in ogni caso, verificare l'evoluzione di tali condizioni e vincolare la realizzazione delle opere previste dal Piano alla verifica del rispetto dei valori di norma per la protezione della salute umana e della vegetazione in tema di qualità dell'aria.

Lo stato di qualità ecologica dei corpi idrici e gli ecosistemi marini risentiranno significativamente dell'aumento di traffico navale così come previsto. A fronte di tali impatti, la fase di cantiere risulta mitigabile attraverso opportune prescrizioni tecniche – gestionali atte a limitare la dispersione dei sedimenti sollevati nelle fasi di cantiere e di dragaggio. Risulta, invece, difficilmente mitigabile la fase di esercizio in cui le navi entranti in porto potrebbero aumentare in modo significativo la risospensione dei sedimenti potenzialmente inquinati e andare, quindi, ad interessare le aree di elevato interesse antropico e naturalistico (aree balneabili, impianti di miticoltura, aree di elevata biodiversità con praterie di fanerogame e geosito di Punta Sottile). Il monitoraggio ambientale previsto potrebbe tenere in considerazione tali aspetti e vincolare l'esecuzione delle varie fasi costruttive alla garanzia di tutela ambientale dei siti ed al rispetto dei limiti previsti dalla normativa.

In relazione alla Valutazione d'incidenza, il SAI, dopo aver valutato eventuali effetti in termini di occupazione permanente o temporanea di habitat terrestri o marini, frammentazione di habitat terrestri e marini, degrado di habitat (diretto ed indiretto) e perturbazione alle specie faunistiche (diretta e/o indiretta), conclude che il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste non comporta, con ragionevole certezza scientifica, incidenze significative su habitat e specie di interesse comunitario presenti nel SIC IT 3340006 "Carso triestino e goriziano", SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e ZPS IT3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia". Il parere del Servizio tutela del paesaggio e biodiversità ritiene che non ci siano gli elementi per poter valutare con certezza le possibili incidenze sul SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e sul complesso degli habitat presenti nel Golfo di Trieste. Sono illustrate però alcune misure di mitigazione e un adeguato piano di monitoraggio. E' pervenuto, inoltre, il parere della Riserva naturale marina di Miramare, nel quale si segnalano alcune criticità legate agli impatti sugli ecosistemi marini diretti ed indiretti derivanti dai dragaggi e dall'aumento del traffico navale (sospensione sedimenti e torbidità), fornendo comunque indicazioni per le mitigazioni da adottare.

In conclusione, preso atto di quanto illustrato nello Studio di incidenza e del parere del Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, si valuta che l'attuazione del Piano regolatore del Porto di Trieste, non comporti incidenze negative significative su habitat e specie di interesse comunitario tutelati nei Siti Natura 2000 e sia compatibile con gli obiettivi di conservazione e il mantenimento in un buono stato di conservazione della ZSC IT 3340006 "Carso triestino e Goriziano" e della ZPS IT 3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" e del SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" a condizione che siano osservate le prescrizioni di seguito riportate.

In relazione agli impatti paesaggistici, il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, nel rilevare il notevole impatto che l'ampliamento del Porto così come prefigurato comporterà sulla percezione del paesaggio, in particolare nei confronti della antistante cittadina di Muggia, ritiene fondamentale un incremento delle aree destinate alla compensazione paesaggistica, preferibilmente rivolte verso Muggia. Per quanto riguarda l'aspetto strategico, si dà atto che, nell'ambito delle logiche di sviluppo portuale, vi è un'effettiva difficoltà di individuare alternative percorribili prive di influenza paesaggistica, riconoscendo come queste modificazioni rientrino nell'ampio concetto di evoluzione del territorio legato al suo utilizzo ed appare, quindi, evidente come lo sviluppo del porto sia coerente rispetto all'identità ed alla storia di Trieste. A fronte di un tale impatto, segnalato anche dal Comune di Muggia che esprime parere contrario alla realizzazione del Molo VIII con motivazioni esclusivamente paesaggistiche, si rileva come il dimensionamento di tale infrastruttura sia correttamente legata alle esigenze di

attracco delle navi e degli spazi a terra necessari per movimentare in sicurezza le merci scaricate e risulti, quindi, necessario e strategico qualora si verificassero le previsioni di sviluppo del porto.

In relazione a tali impatti ambientali indotti dal PRP di Trieste, l'Autorità Portuale prevede alcuni elementi di mitigazione che, però risultano necessari di maggior definizione, quantificazione e che dovrebbero diventare prescrittivi ai fini di garantire la sostenibilità ambientale del Piano.

Tali azioni mitigative, però, leniscono solo parzialmente l'impatto ambientale indotto, con particolare riferimento alla componente atmosferica, marina, ecologica e paesaggistica.

Laddove la Giunta regionale ritenesse prevalente l'obiettivo strategico di sviluppo del Porto di Trieste, condividendo le scelte gestionali e di progetto presentate dall'Autorità portuale di Trieste, le evidenziate criticità potrebbero essere in parte superate e mitigate prevedendo specifiche prescrizioni e compensazioni";

Considerata prevalente l'obiettivo strategico dello sviluppo del Porto di Trieste;

Preso atto, altresì, delle specifiche prescrizioni atte a mitigare gli impatti ambientali indotti in modo da poterli considerare sostenibili e delle compensazioni funzionali a ridurre al minimo gli impatti ambientali negativi, proposte nella relazione istruttoria;

Visti il Regolamento di organizzazione dell'Amministrazione Regionale e degli Enti Regionali, approvato con decreto del Presidente della Regione 27 agosto 2004, n. 0277/Pres., come da ultimo modificato con il decreto del Presidente della Regione 29 marzo 2015, n. 065/Pres, pubblicato sul I Supplemento ordinario n. 12 dd. 30 marzo 2015 al B.U.R. n. 12 del 35 marzo 2015 e la Deliberazione della Giunta regionale 13 settembre 2013, n. 1612 e successive modifiche e integrazioni, con i quali viene attribuita la competenza in materia al Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale ambiente ed energia;

su proposta dell'Assessore regionale all'ambiente ed energia, la Giunta regionale all'unanimità

delibera

1. Di esprimere nella procedura integrata VIA-VAS del Piano regolatore del Porto di Trieste parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. le NTA siano più possibile improntate a indirizzare lo sviluppo delle infrastrutture e delle attività portuali ad una progettazione e gestione in linea con gli obiettivi e secondo i principi dello sviluppo sostenibile prevedendo almeno che:
 - a. Sia introdotta una previsione di interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10 % delle aree a terra attualmente ricomprese all'interno del limite di competenza portuale, verificando la possibilità di introdurne anche all'interno delle aree attualmente edificate. Tali interventi dovranno essere completati entro la realizzazione delle opere di cui allo Scenario di Breve Periodo e dovranno progredire proporzionalmente alle superfici di nuova realizzazione. A tal fine dovrà essere redatto apposito progetto relativo al sistema delle aree verdi in ambito portuale. Esso dovrà garantire la continuità ecologica con il territorio circostante attraverso la definizione di criteri prestazionali e d'impianto di dettaglio (tipologie vegetazionali preferibilmente autoctone, densità e morfologia di impianto delle piantumazioni) in base alla loro funzione specifica (barriere visive, antirumore e antipolveri, di compensazione all'inquinamento, ecc.).
 - b. Si ritiene necessario che sia mantenuto l'art. 10 comma 9 delle NTA per la quantificazione delle aree a verde, nonostante faccia riferimento all'abrogato art. 51 del PURG del 1978 e sia estesa l'applicazione anche al Settore 1 - Terrapieno di Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio (art. 19 delle NTA).
2. 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 l'impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni.
3. Le previsioni già contenute nel PRP dovranno contemplare 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.

4. Sulla base delle carenze progettuali individuate e consistenti, in particolare, nella genericità delle informazioni a disposizione, nella descrizione sommaria delle opere non adeguatamente circostanziata che avviene mediante schemi tipologici la cui definizione viene demandata ad una successiva fase di progettazione, nella carenza di informazioni circa la quantità e qualità dei sedimenti da dragare la cui definizione potrebbe stravolgere completamente il quadro progettuale dell'opera stessa, si ritiene indispensabile che venga effettuata una specifica e indipendente successiva verifica ambientale per ognuna delle opere di grande infrastrutturazione così come indicate nelle integrazioni presentate nel settembre 2014. La progettazione delle opere dovrà seguire più possibile criteri e "best practice" improntati agli obiettivi di sostenibilità ambientale (contenimento del consumo di risorse, della produzione di rifiuti ed emissioni, ecc.) che dovranno prevedere almeno le seguenti indicazioni progettuali e mitigative di massima:
 - a. Al fine di verificare la sussistenza della sostenibilità ambientale del singolo intervento, dovranno essere presentati i risultati del Piano di Monitoraggio Integrato realizzato fino ad allora con una verifica, sulla base dei dati a disposizione, dell'assenza di rischi per la salute umana e per l'ambiente in condizioni di progetto;
 - b. Per contenere gli effetti conseguenti alla produzione di torbide nell'ambito delle azioni di Piano relative a palificazioni, scavi e dragaggi, l'adozione di misure mitigative consisterà almeno in: utilizzo di draghe aspiranti e di barriere antitorbidità attorno alla draga per inglobare totalmente il sistema dragante; limitare le lavorazioni da mare per condurle invece da terra, dove gli impatti possono essere minori; circoscrivere a mare le attività dei pontoni e di altri mezzi nelle aree dove sono presenti le praterie a *Cymodocea nodosa*, soprattutto dove le profondità sono limitate; individuare a mare specifici corridoi di accesso dei mezzi dove non sono presenti praterie; limitare l'utilizzo di "spilli" per l'ancoraggio dei pontoni.
 - c. L'istituzione di limitazioni temporanee d'uso dell'area, in concomitanza con i periodi più sensibili e/o di maggiore presenza di fauna ittica.
 - d. L'adozione di un piano di monitoraggio degli effetti delle attività di dragaggio e dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
 - e. La specificazione delle misure di mitigazione/compensazione degli effetti attesi o riscontrati.
 - f. Per mitigare gli impatti dovuti al rumore ed alle vibrazioni dovrà essere prevista la realizzazione di barriere antirumore lungo le ferrovie e le strade.
 - g. Dovrà essere approfondita la valutazione degli impatti delle opere previste relativamente agli aspetti più critici (aria ambiente, salute umana, acqua ed ecosistemi marini, paesaggio) emersi dal Piano ed in relazione allo stato ambientale aggiornato.
 - h. Dovranno essere previste, per il risparmio energetico, le migliori tecnologie disponibili in campo energetico e applicabili in ambito portuale per la produzione di energia da fonti alternative ed il risparmio energetico (illuminazione a LED, pannelli fotovoltaici e solari, utilizzo di mezzi elettrici, razionalizzazione, miglioramento dell'efficienza dei veicoli e uso di altri combustibili, elettrificazione delle banchine (cold ironing o OPS - Onshore Power Supply), utilizzo fonti alternative (energia eolica, geotermica, del moto ondoso, ecc.).
 - i. Dovrà essere posta attenzione alla realizzazione di eventuali vani sotterranei, a qualsiasi uso adibiti. Nelle zone allagabili per fenomeni di ingressione marina, la progettazione dovrà essere preceduta da un'attenta valutazione degli allagamenti attesi nell'area d'intervento. Gli accessi e tutte le aperture comunicanti, anche indirettamente, con l'esterno dei vani suddetti dovranno essere realizzate a quote di sicurezza, che prevedano il mantenimento di un franco di almeno 50 cm rispetto al più gravoso degli eventi ipotizzati, avente un tempo di ritorno non inferiore a 300 anni, che viene quantificato in metri 2.00 s.l.m.m.
5. Al fine di contenimento degli impatti paesaggistici, si ritiene opportuno che i progetti definitivi vengano redatti secondo le seguenti indicazioni:
 - a. con riferimento alle emergenze storico architettoniche (Punto Franco Vecchio, Torre del Lloyd, Arsenale, ecc.), il PRP dovrà garantire una progettualità, basata sulla valorizzazione, conservazione e consolidamento-ricostruzione delle aree, finalizzata a considerarle, ove possibile, in un sistema funzionale di connessione porto-città.
 - b. per quanto riguarda il settore 2 (Porto Doganale e Rive), è necessario, nella previsione della continuità di raccordo tra area portuale (Punto Franco Vecchio) ed area urbana, salvaguardare la valenza panoramica e identitaria del sito e la progettualità deve garantire la non interferenza e alterazione attraverso forme,

- dimensioni e materiali, della visione esistente e in particolare del rapporto esistente con la città e con il mare.
- c. per i progetti delle opere nei settori 2 (Porto Doganale e Rive) e 6 (Litorale di Muggia) dovranno essere evitate alterazioni allo skyline dei siti, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi. In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti i progetti dovranno dimostrare il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento attraverso l'uso di fotosimulazioni di dettaglio.
 - d. per quanto riguarda l'ampliamento del Molo Bersaglieri, dovrà essere prevista un'accurata progettazione per uso dei materiali e dettagli costruttivi, che dovranno tener conto delle caratteristiche costruttive e delle finiture delle banchine e dei moli adiacenti.
 - e. i progetti delle opere da realizzare nell'ambito del porto operativo dovranno contenere al massimo gli impatti nei confronti delle visuali panoramiche sul mare e sulle aree di interesse paesaggistico, secondo indirizzi e criteri progettuali, basati sull'analisi dell'ambiente circostante tramite sezioni territoriali, che possano coniugare le funzioni specifiche delle opere con la migliore qualità territoriale e paesaggistica.
 - f. dovrà essere posta particolare cura per la tutela e la valorizzazione della zona denominata "L.V – Siti riproduttivi e corridoi ecologici areali", possibilmente ampliata, quale elemento fondamentale di mitigazione e compensazione degli impatti.
6. Per quanto attiene la viabilità a servizio delle funzioni portuali, dovranno essere recepite le seguenti indicazioni:
- a. Con riferimento alla viabilità a servizio del Terminal RO-RO siano previsti 2 ingressi/uscite di cui il principale, verso Nord e verso la grande viabilità, realizzato in modo tale da non intralciare il traffico in ingresso/uscita dal Comune di Muggia e quello secondario, interno alle aree Teseco, verso la Valle delle Noghere che potrà essere utilizzato solo in casi di emergenza, per motivi di sicurezza o disposizioni della Protezione Civile e siano realizzati il By-pass di Aquilinia e le infrastrutture ferroviarie a servizio del Terminal RO – RO.
 - b. In riferimento alla nuova viabilità portuale Molo VIII - zona via Errera/GVT che si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo delle vie Errera e Caboto e si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (da/per la città) e di Caboto/Malaspina (da/per l'esterno), si rileva 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.
 - c. 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.
7. Dovrà essere effettuata la verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 95 del D. Lgs. n. 163/2006 successive modifiche e integrazioni) con la conseguente redazione della "Carta del rischio archeologico" relativamente a tutte le aree interessate dal Piano.
8. Prima dell'inizio dei lavori della prima opera di grande infrastrutturazione, l'Autorità Portuale di Trieste istituisca un Tavolo permanente di coordinamento con i diversi Soggetti coinvolti dalla attuazione delle previsioni di Piano e nella gestione ambientale dell'area vasta, quali Autorità portuale, Regione FVG, Comune di Trieste, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo, Capitaneria di Porto, EZIT e ARPA per l'attuazione di misure di risposta e di mitigazione degli impatti relativi alla componente Qualità dell'aria ambiente e Qualità dell'acqua ed ecosistema marino.
9. Siano adottate tutte le misure possibili per la riduzione delle emissioni in atmosfera nell'ambito portuale tra le quali:
- a. adozione di sistemi di gestione ambientale certificati da parte dell'Autorità Portuale che possano agire sulle future concessioni in termini significativi per la riduzione delle emissioni in atmosfera.
 - b. promozione all'utilizzo di combustibili di nuova generazione a contenute emissioni.

- c. predisposizione all'elettrificazione delle banchine o misure equivalenti.
 - d. utilizzo e promozione all'utilizzo di energie rinnovabili.
 - e. il contenimento delle emissioni della mobilità interna attraverso l'utilizzo di mezzi a basso impatto (ad es. uso di veicoli ibridi per la propria flotta terrestre, realizzazione di stazioni di rifornimento ad idrogeno, etanolo, GNL e biodiesel, uso di mezzi elettrici ed a cella combustibile per la movimentazione delle merci nell'area portuale; la gestione degli accessi solo ad autocarri che dimostrano di rispettare una serie di requisiti ambientali, l'adozione di politiche volte a favorire l'uso di tecnologie che consentono di spegnere i motori durante i momenti di inattività (sistemi automatici "arresto/avvio", batterie ausiliarie, generatori ausiliari ecc.) implementazione del sistema TSE (Truck-Stop-Electrification), ecc..
10. Al fine dell'elettrificazione delle banchine dovrà essere pianificato lo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica e di pubblica illuminazione nelle aree in esame, definite le prospettive di fabbisogno energetico e trovate le opportune integrazioni con i piani complessivi sviluppati da Acegas Aps Amga 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 ottimizzazione e risparmio energetico e di elettrificazione delle banchine.
 11. Per mitigare possibili impatti sulle varie specie di Chiroteri (Allegato IV della Direttiva Habitat) prima della realizzazione degli interventi riguardanti edifici vari, in particolare nel settore Porto vecchio dovranno essere eseguite verifiche preventive, condotte da zoologi esperti, sull'eventuale presenza di colonie riproduttive o di dormitori collettivi (roost) di Chiroteri negli edifici da abbattere, ristrutturare o comunque prossimi alle aree dove avverranno lavorazioni molto rumorose.
 12. Al fine della riduzione del rischio di diffusione di specie alloctone deve essere prevista qualora già non in atto l'adozione dei protocolli di cui alla "IMO Ballast Water Management Convention" (IMO, 2004). L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o per lo meno al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo scenario a breve termine (circa 25%).
 13. Al fine della tutela dei Cetacei, dei Cheloni e della fauna ittica dovranno essere seguite nella attuazione delle previsioni di piano relativamente alla realizzazione delle infrastrutture e della gestione delle attività portuali le indicazioni fornite nelle *Linee guida per la riduzione dell'impatto del rumore di origine antropica sull'ambiente marino e sui mammiferi marini in particolare* (Università degli Studi di Pavia - Centro interdisciplinare di bioacustica e ricerche ambientali, <http://www.unipv.it/cibra> <http://mammiferimarini.unipv.it>), 2006 o secondo Best Practice e documenti ufficiali più recenti. A tal scopo in fase di attuazione delle opere dovrà essere sentito l'Ente gestore della Riserva Marina di Miramare per concordare eventuali periodi di esecuzione dei lavori che determinano una elevata emissione acustica e al di fuori dei periodi più sensibili per tali specie marine.
 14. Per quanto concerne la problematica delle collisioni con i cetacei e dei disturbi provocati nei confronti di quest'ultimi a causa della produzione di rumori e vibrazioni, dovranno, essere definite rotte preferenziali per l'avvicinamento al Porto, dovrà essere prevista una riduzione della velocità. L'Autorità Portuale dovrà promuovere l'utilizzo del sistema REPCET (REal time Plotting of CETaceans), che consente di avvisare tempestivamente gli equipaggi della presenza di altri Cetacei osservati da altre imbarcazioni. L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o comunque al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo Scenario di Breve Periodo.
 15. Al fine di ridurre l'impatto nei confronti degli ecosistemi marini e degli impianti di mitilicoltura presenti lungo il litorale di Muggia, le navi in transito attraverso il Canale Sud del Porto di Trieste dovranno rimanere ad adeguata distanza dalla costa nei pressi di Punta Sottile.
 16. Al fine di predisporre un adeguato ed approfondito piano di monitoraggio dello stato delle componenti ambientali direttamente ed indirettamente impattate si ritiene opportuno che:
 - a. il sistema di monitoraggio da sviluppare assicuri oltre al controllo degli impatti significativi, anche la verifica del grado di raggiungimento previsto a seguito dell'attuazione delle azioni del Piano, degli obiettivi di sostenibilità ambientale a cui esso si riferisce, a tal fine integrandolo opportunamente con il monitoraggio di attuazione del Piano.
 - b. esso individui le modalità di raccolta dei dati, gli indicatori necessari alla valutazione, i target di riferimento, la definizione di strumenti per riorientare le scelte di Programma nel caso di effetti negativi, le risorse finanziarie, i soggetti attuatori e le responsabilità per la gestione dello stesso.
 - c. esso dovrà essere organizzato a cadenza annuale.

- d. il Piano dovrà indicare le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale.
17. Il Piano di monitoraggio ambientale del Piano regolatore del porto di Trieste, illustrato nel documento Piano di monitoraggio integrato VIA –VAS (PMI) Aggiornamento 2014, dovrà essere verificato e concordato con ARPA FVG, al fine di integrare anche un monitoraggio ante operam, e concordato con il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, per gli aspetti della biodiversità legati alla Valutazione di incidenza;
 18. Le tematiche prioritariamente da seguire dovranno riguardare gli obiettivi relativi a:
 - a. qualità aria ambiente, salute umana e cambiamenti climatici.
 - b. qualità delle acque sia chimico-fisica che biologica e delle comunità bentoniche internamente alla Baia, in prossimità dei canali di transito e nelle aree sensibili (prateria a fanerogame lungo la costiera di Muggia) con particolare riguardo alla problematica della sospensione dei sedimenti.
 - c. qualità del paesaggio.
 - d. consumo risorse e produzione rifiuti.
 19. Tale sistema di monitoraggio potrà essere integrato all'eventuale monitoraggio di altri strumenti di Pianificazione vigenti; è opportuno inoltre individuare modalità e strumenti per condividere il monitoraggio con gli enti e fornitori di dati e l'implementazione operativa delle banche dati e flussi informativi.
 20. Il proponente dovrà garantire un'informazione costante e trasparente sulle attività intraprese, sugli effetti attesi e su quelli riscontrati in base ai risultati forniti dal monitoraggio.
 21. Ai fini della sua governance il Piano di monitoraggio dovrà essere seguito da ARPA, che seguirà tutte le attività di monitoraggio al fine anche di un eventuale riorientamento del piano. I risultati in itinere dei monitoraggi dovranno costituire elemento vincolante per la progressiva realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.
 22. Dovrà essere valutata l'opportunità di monitorare gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) e gli altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta, in quanto composti potenzialmente cancerogeni.
 23. Quale compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS 3.6 Tutela dell'aria e cambiamenti climatici" e dell'"OS 3.5 Tutela del paesaggio", e in particolare al fine di mitigare gli impatti in fase di esercizio a breve e lungo periodo relativi alla salute umana ed al degrado della vegetazione e di compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto, si richiede di prevedere specifici interventi di recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o altri interventi infrastrutturali comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. Ai fini della approvazione finale da parte della Regione FVG del Piano dovrà essere stipulato un apposito accordo tra le varie Autorità interessate contenente almeno criteri, modalità e tempistiche per la definizione degli interventi. Dovrà essere predisposto un progetto di massima con l'individuazione delle aree potenzialmente idonee dal punto di vista ecologico, la loro destinazione (aree a bosco, aree aperte, piccoli invasi ecc.) e con la descrizione delle modalità di realizzazione operativa e finanziaria dei vari interventi.
 24. Quale misura di compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS. 3.3 Tutela dell'ambiente marino" ed agli impatti sulla biodiversità marina si richiede la messa in atto di misure di tutela ufficiali della zona di S. Bartolomeo e Punta Sottile in Comune di Muggia o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. In tale zona sono presenti importanti praterie di *Cymodocea. Nodosa*. Si ricorda che tali comunità, costituiscono nel Golfo di Trieste con la loro estensione e la loro funzione di nursery, fondamentali serbatoi per la biodiversità e per le specie ittiche pescate del Golfo di Trieste. In considerazione anche della presenza nell'area del Geosito "Piattaforma sommersa di Punta Sottile" (Geositi del FVG, Regione FVG e Università degli studi di Trieste 2009), si ipotizza l'istituzione di un biotopo o parco comunale come previsto dalla LR 42/1996. Ai fini dell'attuazione, andrà previsto un apposito accordo tra le Autorità interessate, Regione, Autorità portuale e Comune di Muggia al fine di definire le modalità, la tempistica e i costi.
2. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione con apposito parere, formulato sulla base della deliberazione medesima, che verrà inviato ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE