



*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL  
TURISMO**

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale", e dal D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152";

**VISTO** il D.P.C.M. 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377" e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** l'art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS e prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l'integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**CONSIDERATO** che, in sede di istruttoria tecnica, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, nominato con Decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;



**VISTO** l'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii, che recita *“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”*;

**VISTA** la nota n. 14060 del 12 dicembre 2011, acquisita al prot. n. DVA-2011-31763 del 20 dicembre 2011, con cui l'Autorità Portuale di Trieste ha presentato istanza per l'avvio del procedimento integrato VIA/VAS relativo al Piano Regolatore Portuale di Trieste, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii.;

**VISTI** i pareri e le osservazioni formulate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale nel corso della fase di Consultazione Preliminare, considerati dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS medesima nel corso dell'istruttoria;

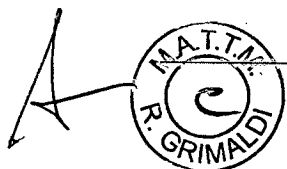
**ACQUISITO** il parere n. 897 del 23 marzo 2012, assunto al prot. DVA-2012-7814 del 30 marzo 2012, costituito da n. 25 pagine, con il quale la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS fornisce le indicazioni per la redazione dello Studio Ambientale Integrato;

**VISTA** l'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'Autorità Portuale di Trieste con nota n. 8288/P del 1 agosto 2013, acquisita al prot. n. DVA-2013-18593 del 5 agosto 2013, quale seconda fase del procedimento integrato VIA/VAS relativo al Piano Regolatore Portuale di Trieste;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello Studio Ambientale Integrato per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 11 settembre 2013 sui quotidiani “Il Messaggero” e “Il Gazzettino”, e in data 19 settembre 2013 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

**VISTE** le integrazioni e i chiarimenti pervenuti nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione progettuale integrativa è avvenuta in data 31 agosto 2014 sul quotidiano “Il Piccolo”, e in data 2 settembre 2014 sul quotidiano “Libero”;



**PRESO ATTO** delle osservazioni pervenute ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., considerate dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

**PRESO ATTO** dei pareri pervenuti ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., riportati alla pag. 6 del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1818 del 26 giugno 2015, e considerati dalla Commissione medesima nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

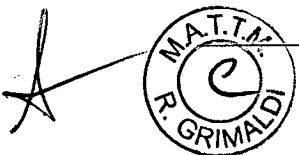
**CONSIDERATO** che:

- in ragione della vicinanza del progetto al confine sloveno, secondo le disposizioni della convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in contesto transfrontaliero, fatto a Espoo il 25 febbraio 1991, e dell'art. 7 della direttiva 85/337 e s.m.i., in data 8 giugno 2010 il Ministro dell'ambiente della Repubblica di Slovenia ha chiesto al Ministro dell'ambiente della Repubblica Italiana di provvedere a coinvolgere la Repubblica di Slovenia nella procedura della valutazione dell'impatto ambientale transfrontaliero del Piano regolatore portuale di Trieste, viste le potenziali ricadute negative sull'ambiente nella Repubblica di Slovenia;
- nel parere n. 897 del 23 marzo 2012 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha sottolineato lo necessità di attivare la procedura di consultazione transfrontaliera ex art.32 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152;
- con nota n. DVA-2014-6643 del 12/03/2014 è stata inviata la documentazione progettuale al Ministero dell'ambiente della Repubblica di Slovenia ai fini dell'espressione del proprio parere;

**ACQUISITO** il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente e della Pianificazione Territoriale della Repubblica di Slovenia, inviato con nota n. 5111-6/2010/27 del 20 maggio 2015, acquisito al prot. DVA-2015-16411 del 23 giugno 2015, espresso ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss. mm. ii., nell'ambito della valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero;

**TENUTO CONTO** che le opere previste rientrano nel punto 11) dell'elenco di cui all'allegato II della parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., e che il Piano Regolatore Portuale individua due scenari di riferimento (fasi attuative) relativi alla realizzazione del complesso di opere previste, lo scenario di breve periodo e lo scenario di lungo periodo, che sono considerati come due distinte condizioni di "esercizio" nella valutazione degli effetti delle azioni di Piano:

- lo scenario di breve periodo corrisponde alle opere di seguito elencate:
  - Molo VII - prolungamento parziale;



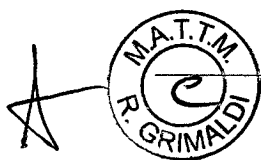
- Molo V – prolungamento;
  - Molo VI – prolungamento;
  - Molo Bersaglieri - prolungamento e ampliamento della stazione marittima;
  - Molo VI-Molo VII – banchinamento;
  - Canale industriale – dragaggio;
  - Canale industriale - ampliamento delle banchine;
  - Terminal Ro-Ro Noghère - dragaggio del canale di accesso;
  - Terminal Ro-Ro Noghère - banchinamento parziale;
- le opere di completamento dello sviluppo di Piano previste nel lungo periodo sono:
    - Molo V-Molo VI – banchinamento;
    - Molo VII – completamento;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - demolizione del pontile Silone;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - completamento del banchinamento;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT attraverso Via Flavia e Via Malaspina;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con la Lacotisce - Rabuiese;
    - Arsenale San Marco;
    - Molo VIII;
    - Molo VIII - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT;
    - il Porto Lido, la darsena S. Andrea e la risistemazione della costa di Muggia sono considerati dallo studio interventi marginali rispetto alle opere di grande infrastrutturazione previste nel lungo periodo;

**CONSIDERATO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, nell'ambito dell'inquadramento di area vasta, è stata effettuata la disamina delle aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa comunitaria, nazionale, provinciale, locale, al fine di segnalare la presenza di aree di pregio naturalistico, e che da tale ricerca sono emersi i seguenti siti:

- ZPS IT3341002 “Aree Carsiche della Venezia Giulia”;
- SIC IT3340006 “Carso triestino e goriziano”;
- SIC IT3340007 “Area marina di Miramare”,

nonché i Siti di Natura 2000 della Slovenia, presenti a poca distanza dai confini italiani, o in adiacenza ad essi:

- SIC SI3000276 e ZPS SI5000023 “Kras”;
- SIC SI3000243 Debeli Rtič;
- SIC SI3000241 Ankarani-Sv. Nikolaj;
- SIC SI3000252 e ZPS SI5000008 Škocjanski zatok;



**PRESO ATTO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, il Proponente ha provveduto a redigere lo studio di incidenza ai sensi del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357;

**PRESO ATTO** che, come si evince dall'allegato parere, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, sulla base dell'istruttoria condotta, ha concluso che il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste non comportano, 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";

**PRESO ATTO** che la Repubblica Slovena, nel parere del 20 maggio 2015 non ha evidenziato incidenze negative delle opere sulle aree della Rete Natura 2000 ricadenti in territorio sloveno;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, n. 1818 del 26 giugno 2015, assunto al prot. DVA-2015-17188 del 2 luglio 2015, costituito da n. 138 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 14300 del 18 giugno 2015, assunto al prot. DVA-2015-16214 del 19 giugno 2015, e costituito da n. 16 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, n. 1076 del 8 giugno 2015, assunto al prot. DVA-2015-15287 del 10 giugno 2015, costituito da n. 17 pagine;

**CONSIDERATO** quindi che sono allegati al presente Decreto e ne costituiscono parte integrante i seguenti pareri:

1. Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1818 del 26 giugno 2015, prot. DVA-2015-17188 del 2 luglio 2015;
2. Parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 14300 del 18 giugno 2015, prot. DVA-2015-16214 del 19 giugno 2015;
3. Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, n. 1076 del 8 giugno 2015, prot. DVA-2015-15287 del 10 giugno 2015;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., così come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;



★

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., sulla base di quanto indicato dal proponente, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA.

Sulla base di tale ricognizione sono stati acquisiti i pareri di cui alla pag. 6 del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1818 del 26 giugno 2015.

Eventuali ulteriori autorizzazioni ambientali relative al livello progettuale oggetto della presente valutazione, dovranno essere acquisite prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria.

Sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente provvedimento, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e della Regione;

**CONSIDERATO** che il proponente, con la documentazione fornita, ha presentato, per l'opera di realizzazione del collegamento stradale del "Molo VIII", il Piano di utilizzo terre redatto ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n.161;

**CONSIDERATO** che con il citato parere n. 1818 del 26 giugno 2015, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha ritenuto che il "*Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo relativo alla realizzazione dell'opera stradale di collegamento del molo VIII alla Grande Viabilità Triestina deve essere ripresentato alla Commissione VIA e VAS al momento della ulteriore valutazione ambientale dell'opera*";

**RITENUTO**, sulla base di quanto premesso, di dovere provvedere ai sensi degli artt. 15 e 26 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss. mm. ii., alla formulazione del provvedimento,

## ESPRIME

parere positivo sul "Piano Regolatore Portuale di Trieste", presentato dall'Autorità Portuale di Trieste,

e

## DECRETA

la compatibilità ambientale delle opere previste dal "Piano Regolatore Portuale di Trieste",

A



subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 1.

## Art. 1 (Quadro Prescrittivo)

### Sez. A)

#### Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS

1. dovranno essere ottemperate tutte le richieste di prescrizioni, mitigazioni e compensazioni di cui alla delibera 808 del 30 aprile 2015 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
2. devono essere realizzate tutte le attività di mitigazione e compensazione degli impatti nonché le attività di monitoraggio previste nello studio ed esposte nel presente parere, come implementate dalle rispettive prescrizioni;
3. il Piano di monitoraggio ambientale, come illustrato nel documento Piano di monitoraggio integrato VIA –VAS (PMI) Aggiornamento 2014 e integrato dalle prescrizioni della Regione Friuli Venezia Giulia, dovrà essere concordato con ARPA Friuli Venezia Giulia e inviato al MATTM per la verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori e a seguito all'approvazione finale del PRP da parte della Regione. L'Autorità Portuale dovrà presentare annualmente al MATTM una relazione sui risultati dei monitoraggi condotti fino al quarto anno di gestione del porto nell'assetto finale;
4. prima dell'inizio dei lavori a mare per ciascuna opera dovranno essere effettuate indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, eseguite a norma di legge;
5. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata e esposte nelle premesse; tutte le misure di mitigazione dovranno essere introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto e controllate dal responsabile del procedimento di attuazione del Piano; dovrà essere concordato con l'ARPA Friuli Venezia Giulia e inserito nel Capitolato Speciale d'Appalto di ciascuna opera prevista dal PRP il Piano di emergenza ambientale che preveda l'adozione di misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro), e dal trasporto dei sedimenti e dei materiali e preveda inoltre il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
6. fatte salve le previsioni di piano sulla conformazione finale del PRP, il progetto definitivo dell'opera di grande infrastrutturazione del molo VIII dovrà essere

A



assoggettato ad una successiva valutazione ambientale da parte del MATTM al momento della realizzazione dell'opera stessa, che tenga conto del trend di evoluzione del traffico marittimo e di indotto, dei risultati del Piano di Monitoraggio Integrato fino ad allora eseguito e della caratterizzazione dei sedimenti ai fini dell'esecuzione delle attività di bonifica o dell'applicazione dell'articolo 5-bis della legge 84/94;

7. in conseguenza alla prescrizione n. 6, dovranno essere assoggettati a successiva valutazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, anche lo scalo ferroviario aggiuntivo interno all'ambito portuale nei pressi della piattaforma logistica e l'infrastruttura viaria di collegamento del molo VIII con la Grande Viabilità Triestina; dovrà inoltre essere nuovamente presentato il relativo Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;
8. i progetti esecutivi delle restanti opere di grande infrastrutturazione dovranno essere inviati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, prima dell'inizio dei lavori, ai fini del riscontro della compatibilità del progetto con le previsioni del PRP e con i criteri realizzativi, modalità di cantiere, quantità dei materiali, fasi costruttive, lavorazioni, tipologie costruttive e tempi di realizzazione previsti nei progetti presentati nell'ambito delle integrazioni del Piano del 2014, per la verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sentita la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
9. contestualmente al progetto esecutivo di ciascuna opera dovrà essere presentata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una relazione con i risultati dei monitoraggi ambientali sino ad allora effettuati e la ripetizione delle modellazioni condotte, indirizzate alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dal PRP, nonché l'apposito piano di monitoraggio, come concordato con l'ARPA Friuli Venezia Giulia per la singola opera o cumulo di opere qualora vengano realizzate nello stesso periodo temporale;
10. prima di ciascun intervento dovrà essere effettuata la bonifica dell'area di intervento fino al raggiungimento dei valori di intervento sito specifici per il Sito di Interesse Nazionale di Trieste, come stabilito dall'ISPRA, sia per la parte a terra che per la parte a mare, oppure dovrà essere applicato l'articolo 5-bis per le attività di dragaggio e gestione dei sedimenti, previa caratterizzazione dei fondali al momento della realizzazione dell'opera, e, per tutti i lavori, dovranno essere fornite al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le opportune indicazioni sulle esatte quantità dei materiali che verranno allocati in colmata e quelli da destinare a discarica, con l'individuazione del sito di destinazione finale, della capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e





rete viaria utilizzata; la destinazione a discarica di materiali non contaminati dovrà essere l'ultima scelta possibile esaurite tutte le altre possibilità di gestione;

11. nell'ambito della verifica del completamento del banchinamento del terminale Ro-Ro Noghère (lungo periodo) dovrà essere verificato da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare anche il sistema viario di collegamento del terminale e i relativi progetti, sulla base del trend di traffico urbano effettivo raggiunto in tale periodo; fatta salva la compatibilità ambientale come opere viarie connesse all'attuazione del PRP, i lavori previsti per la riqualificazione della viabilità esistente, in quanto all'esterno all'ambito portuale, dovranno essere sottoposti alle autorizzazioni da parte degli enti competenti, e anche per l'inserimento in area SIN; l'opzione del conferimento in discarica di materiali non contaminati provenienti dagli scavi per la riqualificazione di tali opere stradali dovrà essere l'ultima possibile, esaminate le possibilità di riutilizzo dei materiali in esubero o prevedendo magari il preventivo passaggio in centro di recupero in alternativa alla discarica;
12. prima dell'inizio dei lavori di ciascuna opera dovrà essere verificato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il progetto del sistema di collettamento e depurazione delle acque meteoriche di banchina, secondo le tavole di progetto già presentato e secondo le scelte operate dalla ditta vincitrice dell'appalto, e dovranno essere ottenute le apposite autorizzazioni per lo scolo delle acque;
13. parimenti, prima dell'inizio dei lavori di ciascuna opera, deve essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il progetto del sistema di chiarificazione delle acque di sfioro, di raccolta e di gestione delle acque di risulta dal sistema delle botole delle colmate, e delle acque di risulta da vasche di decantazione dei sedimenti e le modalità di smaltimento;
14. per l'eventuale scarico a mare le acque di scolo delle colmate e delle vasche di decantazione dovranno essere sottoposte alle apposite autorizzazioni, con le modalità previste dalla normativa vigente, e a monitoraggio continuo ai fini del rispetto dei limiti della tabella 3 dell'allegato 5 della Parte Terza del D.Lgs. 152/2006; dovranno essere gestiti come rifiuti e smaltiti in discarica autorizzata le acque qualora il monitoraggio continuo evidenzia superamenti dei limiti di legge;
15. dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata o recuperati attraverso centro di recupero tutti i materiali da demolizione;
16. il sistema di illuminazione dell'area del porto dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che persegue gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza attraverso tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di

A



schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;

#### *Movimentazione dei sedimenti marini*

17. i lavori di dragaggio in area SIN dovranno seguire le prescrizioni impartite dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, e devono essere eseguiti sotto il controllo dell'ARPA Friuli Venezia Giulia; durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua e lo spargimento di inquinanti; la bonifica deve riguardare tutti i sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA, su tutti i livelli dei fondali; tutte le attività di movimentazione dei sedimenti contaminati devono comunque rispettare i principi di uno scavo ambientale, minimizzando gli impatti sull'ambiente circostante; eventuali acque di risulta del dragaggio dovranno essere gestite nel rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006 e successive modificazioni; nel Capitolato Speciale d'Appalto dovrà essere previsto l'obbligo, da parte dell'appaltatore, di utilizzare le tecnologie e le procedure di dragaggio indicate nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" redatto da ICRAM-APAT nell'agosto 2006; L'ARPA Friuli Venezia Giulia dovrà verificare l'idoneità delle draghe alle modalità di dragaggio ambientale;
18. la dislocazione delle panne galleggianti in corrispondenza al punto di dragaggio deve essere predisposta in coordinamento con la Capitaneria di Porto e gestita in funzione delle esigenze del traffico marittimo e nel rispetto delle norme di sicurezza della navigazione;
19. tutti i sedimenti pericolosi (viola) dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata, sotto il controllo dell'ARPA Friuli Venezia Giulia; il conferimento in discarica di materiali di dragaggio non contaminati dovrà essere l'ultima opzione possibile, esaminate le possibilità di riutilizzo dei materiali di dragaggio in esubero o prevedendo il preventivo passaggio in centro di recupero in alternativa alla discarica;
20. il marginamento a mare e a terra delle casse di colmata deve essere realizzato secondo le modalità impartite dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare; i palancoati metallici a parete combinata, con gargami impermeabilizzati mediante resine idroespandenti, devono essere immorsati nel sottostante strato flyschoidale per almeno due metri;
21. gli strati di impermeabilizzazione di tutte le vasche dell'eventuale deposito temporaneo al perimetro e al fondo e quelli del perimetro e del fondo delle



casce di colmata, devono assicurare requisiti di permeabilità equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di 1 metro con K minore o uguale a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s; la verifica di ottemperanza è a carico dell'ARPA Friuli Venezia Giulia;

22. ad opere finite dovranno essere eseguite prove di permeabilità in situ in prossimità dei diaframmi per garantire i requisiti di impermeabilità equivalenti a  $K \leq 1,0 \times 10^{-9}$  m/s per uno spessore  $\geq 1$  m; gli esiti dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
23. il piano di monitoraggio già previsto dal progetto per le attività di movimentazione dei sedimenti, e riportato nelle premesse, da avviare a spese dell'Autorità Portuale, prima dell'inizio delle attività, deve essere concordato con l'ARPA Friuli Venezia Giulia deve avere lo scopo di verificare tutte le condizioni di salvaguardia ambientale, secondo quanto disposto dal Manuale per la Movimentazione dei sedimenti marini, ICRAM-APAT, e deve tenere conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare e ubicazione delle stazioni di monitoraggio, anche sulla base dello studio correntometrico elaborato. In particolare dovranno essere controllati i livelli di torbidità e concentrazione di solidi sospesi nelle acque dell'area interessata al dragaggio e delle zone limitrofe, le variazioni della biodisponibilità e mobilità dei contaminanti mediante l'utilizzo di bioindicatori. Tale programma di monitoraggio deve anche prevedere le azioni da intraprendere qualora si verificassero condizioni inaspettate; i risultati dei monitoraggi dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
24. a seguito delle attività di dragaggio per ciascuna opera deve essere parimenti presentato al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, ai fini della verifica di ottemperanza, una relazione con le quantità definitive dei sedimenti di dragaggio collocati nella vasca di colmata e di quelli risultanti pericolosi in allocazione definitiva all'esterno dell'area di progetto, nonché i siti della destinazione finale di tali materiali;
25. ai fini della verifica del fondo scavo al termine delle operazioni di dragaggio, dovrà essere effettuato il campionamento su tutte le maglie dell'area interessata dal dragaggio, come previsto dal DM 7 novembre 2008; il controllo dovrà essere effettuato dall'ARPA Friuli Venezia Giulia;
26. dovrà essere concordato con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia il luogo idoneo per il trasferimento completo di eventuali rilevamenti degli esemplari di *Pinna nobilis* eventualmente interessati dai dragaggi;



*Ambiente idrico ed ecosistema marino*

27. occorre effettuare il monitoraggio previsto sulla qualità delle acque chimico fisico e biologico e delle comunità bentoniche internamente alla Baia, in prossimità dei canali di transito e nelle aree sensibili, con particolare riferimento alla prateria di *Cymodocea nodosa* lungo la costiera di Muggia e Punta Sottile, nonché il monitoraggio previsto sulle correnti, anche nell'area vasta, ante operam, in corso d'opera e post operam, per valutare eventuali impatti sulle biocenosi, con particolare riferimento alle aree sensibili SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e relativa Riserva Marina, aree balneabili, impianti di miticoltura, aree di elevata biodiversità di Punta Sottile, con praterie di fanerogame e geosito, per prevenire fenomeni di redistribuzione dei contaminanti nelle acque marine; a tal fine, occorre definire il posizionamento delle stazioni di monitoraggio e l'estensione dell'area di indagine in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia, che tengano conto della distribuzione delle correnti marine e che riguardano, in particolare, le estremità delle dighe foranee a Nord e a Sud e i canali di ingresso delle navi; le stazioni di monitoraggio dovranno essere calibrate a seguito delle prime misurazioni correntometriche effettive della fase ante operam, ai fini della verifica delle simulazioni già comprese nello studio; nella fase di rimozione dei sedimenti pericolosi il monitoraggio con la sonda multiparametrica nei pressi delle lavorazioni deve essere continuo; dovrà essere stabilito in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia un valore soglia di torbidità nelle sonde multiparametriche posizionate nei pressi dei siti sensibili, che deve essere comunque assicurato durante l'esecuzione dei dragaggi; la Capitaneria di Porto in raccordo con il RAM (Reparto Ambientale Marino del Corpo delle capitanerie di porto) dovrà vigilare sul funzionamento e sull'esatto posizionamento delle stazioni secondo il Piano concordato con ARPA Friuli Venezia Giulia. I risultati dei monitoraggi dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
28. dovrà essere attuato, a carico dell'Autorità Portuale, un monitoraggio annuale delle presenze di *Cymodocea nodosa* nel litorale di Muggia – Punta Sottile, per il periodo ante operam, tutto il periodo di costruzione delle opere e per quattro anni di operatività del porto nell'assetto finale, attraverso rilevamenti in situ e anche attraverso una stazione equipaggiata con torbidimetro e correntometro da posizionare in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia, attivando, in caso di necessità, misure di mitigazione. I risultati del monitoraggio e le eventuali misure di mitigazione o compensazione devono essere presentati annualmente al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
29. dovranno essere attuate le misure di mitigazione previsti dal progetto e nelle prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, per il controllo della presenza in mare di mammiferi marini o di tartarughe marine nello specchio acqueo antistante le opere di progetto, provvedendo all'occorrenza



alla sospensione di lavori fino all'allontanamento degli animali; il controllo dovrà essere effettuato dall'ARPA Friuli Venezia Giulia;

*Qualità dell'aria*

30. per la componente ambientale atmosfera, dovrà essere individuata, in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia, la localizzazione delle stazioni previste dal Piano integrato proposto dall'Autorità Portuale per il monitoraggio della qualità dell'aria, idonee a verificare le condizioni ambientali ante operam e le eventuali aumenti delle emissioni in atmosfera dovute ai lavori durante tutta la fase del cantiere presso i recettori sensibili e nelle fasi di gestione del Porto; il programma di monitoraggio, dovrà essere attuato con oneri a carico dell'Autorità Portuale; il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e dovrà proseguire durante tutte le attività di cantiere e per due anni dalla realizzazione del PRP nell'assetto finale e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico navale e veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili, benzene e ozono; il piano dovrà inoltre prevedere le opportune azioni da intraprendere in caso del verificarsi di criticità, anche se non attese nello studio; tale programma dovrà essere valutato da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e, inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; il controllo sull'esecuzione del monitoraggio dovrà essere effettuato dall'ARPA Friuli Venezia Giulia;
31. qualora la verifica proposta dallo studio sulle stime previsionali dei contributi immissivi, basate su misurazioni reali da monitoraggio ante operam, rilevano un'effettiva efficacia dell'elettrificazione delle banchine, lo studio effettuato sulle prospettive di fabbisogno energetico e sullo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare ai fini della valutazione. Le banchine dovranno comunque essere predisposte all'elettrificazione;
32. la movimentazione di mezzi pesanti di cantiere sulla rete stradale (itinerari, tempistiche, orari, ecc.) dovrà essere concertata con il Comune di Trieste - Servizio mobilità e traffico - e con il Comune di Muggia per la parte di interesse.



## Sez. B)

### Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

#### 1. Patrimonio archeologico

1.1. stante quanto rilevato circa l'interferenza tra le estese aree di progetto a terra, gli escavi e gli interramenti a mare e la possibile presenza di strutture portuali sommerse di epoca romana e di possibili relitti di età antica, laddove non possono essere altresì escluse frequentazioni da età preistorica ad età medioevale, sia a terra che in acqua, dovrà essere effettuata la verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 95 del D.Lgs. n. 163/2006 s.m.i.) con la conseguente redazione della *Carta del rischio archeologico* relativamente a tutte le aree interessate dal progetto;

1.2. per la parte ricadente in acqua, in particolare, dovrà essere realizzata un'approfondita indagine documentale attraverso la verifica della cartografia storica, della documentazione d'archivio e della bibliografia. Dovranno inoltre essere effettuati rilevamenti - multibeam - analizzati da un geofisico con provata esperienza nella lettura archeologica e da un archeologo subacqueo con ampio curriculum specifico di settore. Eventuali dati pregressi risultanti dall'indagine documentale e tutte le anomalie morfobatimetriche dovranno essere verificate da una squadra composta da n. 3 Operatori Tecnici Subacquei professionisti, iscritti presso le Capitanerie di Porto, in possesso di Laurea e Specializzazione in Archeologia post-laurea o Dottorato di Ricerca in Archeologia, con attrezzature per l'immersione secondo normativa e dotati di imbarcazione di appoggio (con navigatore GPS differenziale cartografico), con licenza di navigazione secondo quanto richiesto dalla Capitaneria di Porto competente. L'attività di verifica dovrà essere operativamente diretta da archeologo subacqueo professionista con almeno dieci anni di curriculum specifico di settore per lavori con le Soprintendenze Archeologiche. La direzione scientifica sarà esercitata dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia;

1.3. dovrà essere puntualmente recepito quanto indicato dalla competente Direzione Generale Archeologia nelle premesse del parere del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo, n. 14300 del 18/06/2015, restando fermo, pertanto, che il recepimento degli esiti della verifica preventiva dell'interesse archeologico potrà comportare:

- l'assenso definitivo alla localizzazione delle opere oggetto della progettazione;
- la prescrizione di varianti progettuali, anche sostanziali da produrre nelle successive fasi progettuali;
- ovvero, nei casi di assoluta impossibilità, congruamente motivata, di armonizzazione dell'opera pubblica o di interesse pubblico con il contesto

A



di interesse archeologico, l'espressione, da parte delle competenti strutture del MiBACT, di un parere negativo alla localizzazione dell'opera divisata;

2. *Patrimonio storico-architettonico e paesaggistico*

2.1. posto che tutta l'area interessata dalle previsioni proposte con il Piano ha rilevanza con riguardo a quanto indicato dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, sia perché risultano direttamente ed indirettamente coinvolti Beni culturali vincolati e/o comunque tutelati *ope legis* in attesa di verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12, comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. (Parte Seconda), sia in quanto l'area è costituita da "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia e terreni elevati sul mare" tutelati *ope legis* ai sensi della Parte Terza, art. 142 comma 1 lettera a), oltre che da significativi ambiti comprendenti (oltre al vero e proprio 'Porto Vecchio') "il Canale del Ponte Rosso", le Rive e i Moli compresi tra l'ex Idroscalo e la Stazione di Campo Marzio (tra cui il Molo Audace e la zona del Faro Fratelli Bandiera), la Riva Grumula, la Torre dei Lloyd e l'Arsenale di San Marco, nonché da beni paesaggistici individuati ai sensi dell'art. 136, comma 1 lettera d); valutato che la competente Soprintendenza (nota prot. n. 14118 del 30 ottobre 2014) ha ritenuto "sufficientemente tutelati dal punto di vista volumetrico e storico-architettonico i beni culturali presenti nel sito del Porto Franco Vecchio nei confronti del futuro, annunciato processo di rifunzionalizzazione dell'area soggetta alla giurisdizione dell'Autorità del Porto" e "in linea di massima accettabili" le altre opere previste dal Piano, con esclusione del Molo VIII, per la quale realizzazione ha espresso il proprio parere contrario, tutte le successive fasi progettuali interessanti i singoli interventi da realizzare, al fine di garantirne e verificarne la qualità, nonché la coerenza e l'adeguato inserimento nei confronti del contesto comunque interferito, dovranno essere sottoposte all'esame del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo – Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio, fermo restando che la progettazione dovrà essere improntata a criteri di massima attenzione alle esigenze di conservazione dei siti e dei beni di interesse culturale e di salvaguardia dei valori paesaggistici, avvalendosi della disponibilità di fondi per compensazioni e mitigazioni estese al patrimonio culturale come da comunicazione dell'Autorità portuale di Trieste prot. n. 4702 del 4 giugno 2015;

2.2. ai fini di limitare il notevole impatto che i previsti ampliamenti comporteranno sulla percezione del contesto paesaggistico di tutta l'area del Golfo di Trieste, soprattutto nei confronti dell'antistante abitato di Muggia, e allo scopo di consentire una preliminare verifica delle prospettate misure di mitigazione (barriere e sistemazioni vegetazionali), dovrà essere predisposta una puntuale progettazione delle stesse e dovranno essere completate le fotosimulazioni dell'area di intervento, in particolare da tutti punti di belvedere della zona muggesana.



In tal senso, il progetto specificamente dedicato al “sistema delle aree verdi in ambito portuale” (pari ad almeno il 10% delle aree a terra attualmente ricomprese nel perimetro di competenza portuale), comprensivo di adeguata definizione dei relativi “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, etc.)”, così come già opportunamente prescritto dalla Delibera n. 808 del 30 aprile 2015 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, dovrà altresì essere concepito in un’ottica ‘paesaggistica’, tesa ad assicurare per quanto possibile esiti di riconoscibilità, continuità e di reciproca connessione (in senso fisico e/o percettivo) tra le diverse aree del porto interessate dalle sistemazioni a verde e di queste con il territorio circostante, e dovrà essere sottoposto alle verifiche di competenza del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo – Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio, in modo da poter adeguatamente valutare i suddetti esiti oltre che le relazioni con Beni culturali eventualmente interessati e/o interferiti. Lo stesso dicasi per la pista ciclabile a mare indicata nella predetta Delibera.

In tale medesimo quadro stante la rilevante artificializzazione della linea di costa indotta dalle opere così come proposte dal Piano, andranno altresì individuate e attuate opportune azioni finalizzate a preservare e valorizzare quanto più possibile i tratti di costa che ancora presentano una naturalità residua con particolare riguardo alla costa muggesana ed al tratto circostante la foce del Rio Ospio;

2.3. poiché il Piano Regolatore Portuale non affronta esplicitamente il tema della fase di cantierizzazione e, di conseguenza, non è dato verificare con puntualità le possibili modalità realizzative e le possibili contingenti criticità, posto che lo Studio Ambientale Integrato (S.A.I.) - Quadro di riferimento Ambientale contiene una “Sintesi delle azioni per le opere di breve periodo e per le opere di Lungo periodo” nella quale viene evidenziata la necessità di tenere conto degli effetti indotti da eventuali limiti operativi imposti dalla disponibilità di finanziamenti rispetto al quadro generale degli interventi proposti, nonché la necessità di non impegnare contemporaneamente con cantieri tutte le aree portuali, si dovrà prestare particolare cura ed attenzione nel far sì che eventuali discrasie nella propedeuticità delle opere non vadano comunque a detrimento della qualità delle stesse sotto il profilo architettonico e paesaggistico, assicurando la giusta sintesi tra necessità di tutela dei contesti interferiti, valorizzazione degli stessi e aspettative di sviluppo;

2.4. dovrà essere approfondito con estrema cura il tema del rapporto tra le infrastrutture viarie e specialmente ferroviarie con i waterfront. In generale, il recupero e la valorizzazione del patrimonio culturale esistente, la possibilità di realizzazione di zone a verde, anche ove possibile a contatto con l’acqua, le





potenzialità di rinnovo e riqualificazione degli spazi insite nelle trasformazioni determinate dal Piano, andranno considerati come elementi fondamentali di riferimento per la progettazione anche per i settori destinati ad attività strettamente produttive e industriali;

2.5. per quanto concerne gli interventi coinvolgenti le emergenze architettoniche e le aree 'storiche' del porto, pur inquadrati nell'ottica di integrazione e riconnessione città-porto perseguita dal Piano - in linea di massima condivisibile - essi, dovranno comunque essere concepiti in modo da salvaguardare i caratteri storico-identitari e panoramici dei luoghi, specie con riguardo al consolidato e rilevante valore scenico, nei rapporti tra fronte edilizio, spazi urbani e mare antistante, del settore delle 'Rive' e del cosiddetto "Porto doganale", intendendosi preclusa pertanto qualsiasi alterazione del consolidato e pregevole skyline, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti di vista significativi esistenti; nel caso di emergenze architettoniche insistenti in contesti esterni all'ambito complessivo del 'porto storico' (in questo anche comprendendo le Rive ed il Porto doganale), e notevolmente alterati da trasformazioni incongrue - come nel caso della torre dei Lloyd e dell'Arsenale di San Marco - la progettazione dovrà riconfigurare le aree circostanti in modo da assicurare per quanto possibile, oltre alla ricucitura delle stesse con la città, la lettura e valorizzazione delle emergenze architettoniche medesime;

2.6. ferma restando la generale prescrizione di cui al punto 2.1, dovranno, in particolare, essere oggetto di puntuale verifica:

- l'ampliamento del Molo Bersaglieri, a servizio del Terminal Crociere (prolungamento di m 150, per consentire l'attracco delle navi da crociera più recenti, di m 330 - 340, ed allargamento di m 15 dal lato sud per una larghezza totale di m 100) dovrà prevedersi una accurata progettazione che tenga conto dell'interesse culturale rappresentato dal Molo storico, al fine di assicurare la qualità dell'intervento e l'attenzione alla individuazione dei materiali e dei dettagli costruttivi, anche con riguardo alle caratteristiche costruttivo e alle finiture delle banchine e dei moli esistenti;
- le fasi di progetto relative all'intervento per la realizzazione del porto turistico (Porto Lido) nell'area ad ovest del Molo Fratelli Bandiera, al riparo del Molo Foraneo e con unità di funzione con il Bacino della Sacchetta a est del Molo Fratelli Bandiera, con particolare riguardo ai beni culturali presenti al suo interno, tra i quali il Faro e lo Stabilimento balneare comunale "alla Lanterna";
- le fasi di progetto relative al prolungamento dei Moli V, VI, VII, alla Piattaforma logistica (con riguardo alla quale andrà meglio chiarita la relazione con la Ferriera di Servola), al nuovo Centro Operativo Servizi, al Compensorio ex Esso ed al Terminal Ro - Ro (si veda con riguardo a quest'ultimo anche la prescrizione 2.7), messi a punto ed attuati i doverosi adempimenti ai fini della tutela archeologica (di competenza della



Soprintendenza Archeologia) con riferimento, in particolare, al recupero del bacino compreso tra il Molo V ed il Molo VI, entrambi prolungati fino alla linea di massimo tombamento (posta a m 50 oltre l'attuale testata nel caso del Molo V, e a m 400 oltre l'attuale testata nel caso del Molo VI) e al prolungamento del Molo VII per m 800 aggiuntivi;

- la riqualificazione dell'intero layout del complesso di sovrastrutture e infrastrutture del Punto Franco Nuovo, in quanto ritenuto dalle previsioni di Piano ormai obsoleto e inadeguato alle moderne esigenze, inclusa la demolizione dei vecchi magazzini;
- tutti gli interventi pertinenti al litorale di Muggia ed in particolare il nuovo Bacino per nautica da diporto ('Darsena S. Andrea' — si veda con riguardo a quest'ultimo anche la prescrizione 2.8), ferma restando la prescrizione - di cui al punto 2.2 - di assicurare attentamente la preservazione dei tratti di naturalità residua di detto litorale, ivi compreso l'ambito circostante la foce del Rio Ospio.

2.7. per quanto concerne la realizzazione del Molo VIII, ritenuto che le valutazioni espresse al riguardo dalla competente Soprintendenza, circa "il significativo impatto paesaggistico dovuto alle notevoli dimensioni e al connesso notevole avanzamento sul mare" della nuova struttura risultano non prive di fondamento, e in considerazione che la realizzazione della struttura medesima viene ipotizzata dallo stesso proponente per fasi funzionali di progressiva espansione collocate in una lunga prospettiva temporale; considerato altresì che, sempre secondo lo stesso proponente, il layout del molo VIII è tuttora suscettibile di assumere diverse configurazioni e che la destinazione d'uso dello stesso, in tutto o in parte, a terminale contenitori resta subordinata ad una valutazione della funzionalità della coesistenza con il molo VII, e che sussistono problematiche, anch'esse da valutare, in ordine all'accessibilità stradale e al collegamento ferroviario; atteso che, sempre sulla base della documentazione pervenuta, l'espansione nel tempo del molo in questione risulta almeno approssimativamente individuabile in tre fasi; tutto ciò considerato, deve intendersi sin d'ora confermato, quale ingombro di massima, quello riferito alle prime due fasi di espansione (come da fig. 5-13 pag. 5-64 - vol. B) restando subordinata la terza fase all'emergere di una acclarata, effettiva necessità di realizzazione del corrispondente lotto costruttivo, da sottoporre al Ministero dei Beni e delle attività culturali - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio. In tal caso, nella predisposizione della successiva fase di progetto, in considerazione del notevole impatto paesaggistico prodotto dalla dimensione della banchina e dal suo accentuato protendersi nell'invaso del golfo e verso il nucleo storico dell'abitato di Muggia, dovrà essere predisposto uno specifico e dettagliato studio finalizzato alla puntuale verifica della compatibilità della struttura rispetto al contesto paesaggistico interferito. Considerato inoltre che la testata non è destinata all'approdo di natanti, essa dovrà essere rimodellata evitandone il carattere geometricamente rigido e artificioso, con studio di



sinuosità e altri accorgimenti, anche in elevato, che rievochino una configurazione più 'naturalistica', ponendo in atto in altri termini un qualificato intervento di 'land art' anche auspicabilmente da definirsi per il tramite di un concorso di idee da bandire al riguardo.

Lo stesso dicasi per il fianco rivolto verso il litorale di Muggia della ampia e geometrica 'colmata' prevista per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro Noghere; elementi di coerenza e richiamo formale andranno inoltre ricercati, per quanto possibile, tra tali interventi e le previste sistemazioni vegetazionali di cui alla prescrizione 2.4;

2.8. per quanto concerne il nuovo bacino nautico da diporto di Muggia - per il quale, oltre all'utilizzo di pontili galleggianti è anche prevista la realizzazione di moli foranei - atteso che la configurazione dello stesso resta da studiare in dettaglio, la progettazione dovrà avere particolare cura di attenuarne la rigida geometria dell'ingombro a mare, anche con riduzione - se necessario - dello specchio acqueo occupato. Detta progettazione dovrà altresì accompagnarsi con interventi di conservazione e riqualificazione dell'ambito di residua naturalità della foce del torrente Ospò, già in parte peraltro destinato a parco pubblico;

2.9. relativamente alla prevista istituzione da parte dell'Autorità Portuale di Trieste del Tavolo permanente di coordinamento (punto n. 8 della Delibera della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia), dovrà contemplarsi anche la presenza del Ministero dei Beni e delle attività culturali - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio.

Restano, infine fatti salvi possibili ulteriori adempimenti e verifiche a carico del proponente eventualmente ritenuti necessari dagli Uffici territoriali competenti e richiesti dal Ministero dei Beni e delle attività culturali - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio nel corso della progettazione e realizzazione delle opere, volti a soddisfare pienamente l'ottemperanza alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni e integrazioni recante "*Cadice dei Beni culturali e del paesaggio*".

### Sez. C)

#### Prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Sono da ottemperare le prescrizioni dettate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nel parere n. 1076 del 8 giugno 2015, qualora non già ricomprese o non in contrasto con le prescrizioni richiamate alle lettere A) e B) del presente decreto.



## Art. 2 (Verifiche di Ottemperanza)

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate all'art. 1, si provvederà, con oneri a carico del Proponente laddove le attività richieste ai soggetti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali, come indicato di seguito:

### Sez. A) Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS

Prescrizione: A) 1

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: N.A.

Prescrizioni: A) 2, 14

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: TUTTE LE FASI

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizioni: A) 3, 16, 21

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Ente Coinvolto: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 4

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: N.A.

Prescrizione: A) 5

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizioni: A) 6, 7, 9

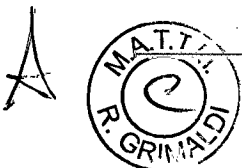
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizione: A) 8

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare



Ente Coinvolto: Regione Friuli Venezia Giulia

Prescrizioni: A) 10, 31

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizione: A) 24

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizioni: A) 11, 12, 13, 23

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizioni: A) 15, 19, 25, 29

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 17

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM E IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Ente Coinvolto: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – DGSTA

Prescrizione: A) 18

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Capitaneria di Porto

Prescrizione: A) 20

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM E IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizione: A) 22

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare



Prescrizione: A) 26

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 27

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: TUTTE LE FASI

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Ente Coinvolto: ARPA Friuli Venezia Giulia, Capitaneria di Porto, Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto

Prescrizioni: A) 28, 30

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: TUTTE LE FASI

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Ente Coinvolto: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 32

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA.

Ente Vigilante: Comune di Trieste, Comune di Muggia

**Sez. B) Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**

Prescrizioni: B) 1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.8

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizione: B) 2.1, 2.9

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizione: B) 2.7

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM E IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo



Gli esiti saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

### Sez. C) Prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto C) provvederà la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

### Art. 3 (Disposizioni Finali)

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Trieste, al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'ARPA Friuli Venezia Giulia, al Comune di Trieste, al Comune di Muggia, al Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto, alla Capitaneria di Porto di Trieste, e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni interessate.

L'Autorità Portuale di Trieste provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto nella Gazzetta Ufficiale, ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge 24 novembre 2000, n. 340.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., le opere di cui al presente decreto dovranno essere realizzate entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, al parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, e al parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E  
DELLA TUTELA DEL  
TERRITORIO E DEL MARE

IL MINISTRO DEI BENI E  
DELLE ATTIVITÀ CULTURALI  
E DEL TURISMO

