



4.6

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 2513 del 06/10/2017

[Handwritten mark]

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

<p>Progetto:</p>	<p>Verifica di assoggettabilità a VIA</p> <p>Porto di Trieste, studio di fattibilità dei lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale</p> <p>(ID_VIP: 3605)</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porto di Trieste</p>

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot.n.DVA/9830 del 26/04/2017 acquisita al prot.n.CTVA/1262 in data 27/04/2017, con la quale Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porto di Trieste, prot.n. 3444 del 18/04/2017, acquisita al prot. n. 9233/DVA del 18/04/2017 relativa all'istanza di avvio del procedimento di Valutazione di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs 152/2006 e successive modificazioni, per il progetto "*Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale nel Porto di Trieste*" (ID_VIP: 3605);

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248* ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *Norme in materia ambientale* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante *gli Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*;

VISTO il Decreto V.I.A n.173 del 07.08.2015 con il quale è stato espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo, con prescrizioni per il "Piano Regolatore Portuale di Trieste", successivamente approvato l'08/04/2016 con Delibera Regionale n 524;

VISTA la documentazione esaminata pervenuta con la nota la nota prot.n.DVA/9830 del 26/04/2017 acquisita al prot.n.CTVA/1262 in data 27/04/2017 che contiene il progetto, e lo studio preliminare ambientale;

PRESO ATTO che l'avviso al pubblico, unitamente alla documentazione tecnica pervenuta è stato pubblicato in data 18/04/2017 sul sito web del MATTM;

PRESO ATTO che non risultano pervenute osservazioni di terzi interessati;

VISTA la DGR n. 822 del 3 maggio 2017, pervenuta con nota prot.n.19989/P del 08/05/2017 ed acquisita al prot.n.CTVA/1404 del 09/05/2017, con la quale la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha espresso concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento;

PRESO ATTO che con nota, inviata via pec e acquisita al prot. DVA/19266 del 28/08/2017 e successivamente trasmessa alla Commissione con nota prot.n.DVA/20090 del 08/09/2017 acquisita con prot.n.CTVA/2818 del 11/09/2017, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, ha inviato il parere espresso su conforme deliberazione della Giunta regionale n. 1342 dd. 17 luglio 2017, con il quale ritiene che il progetto "Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento nel Porto di Trieste (TS)" possa non essere assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con alcune prescrizioni;

PRESO ATTO delle prescrizioni sviluppate nel parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che vengono riprese nelle prescrizioni del presente parere o controdedotte nell'ambito del medesimo parere;

CONSIDERATO E VALUTATO che in merito alle caratteristiche del progetto:

- il progetto si configura come un intervento esteso di manutenzione straordinaria del piazzale ferroviario esistente e non necessita dell'acquisizione di ulteriori aree rispetto a quelle già occupate o di nuove costruzioni; in particolare, la ristrutturazione del layout dell'impianto ferroviario portuale ha lo scopo di migliorare le condizioni di interconnessione con le strutture FS, permettendo il potenziamento futuro via ferro della movimentazione delle merci a servizio dei moli V, VI e VII;
- l'area di intervento rientra nel perimetro portuale e ricade nell'area LC6 – Portuale commerciale destinata alla logistica, e nel Settore 3 – Riva Traiana e Porto Franco Nuovo compreso tra il sistema delle Rive a nord e l'Arsenale San Marco a sud, con obiettivo di sviluppo: "Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste";
- la soluzione progettuale del nuovo layout dell'impianto ferroviario non è compresa nel progetto del PRP del porto di Trieste; tuttavia, il PRP interviene migliorando sostanzialmente l'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali e, inoltre, dal relativo parere VIA emerge che la valutazione degli impatti tiene conto della razionalizzazione delle infrastrutture ferroviarie interne al Porto, considerando per la fase di esercizio di breve periodo una movimentazione di circa 40 treni/giorno per il tratto di linea in prossimità della stazione Campo Marzio, in luogo della potenzialità dello scalo stimata dell'ordine di circa 30 treni/giorno;
- il progetto, pertanto, è coerente al PRP di Trieste, approvato con Delibera Regionale n 524/2016, e risulta assimilabile alla categoria progettuale di cui all'art. 20, comma 1 lett b) del D.Lgs. 152/06 che indica da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA i progetti "inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II che possano produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente";

CONSIDERATO che, in merito all'inquadramento territoriale:

- il porto di Trieste è situato nel settore sud-est dell'omonimo Golfo, con una estensione di circa 550 Km², delimitato a nord-ovest dall'Isola di Grado ed a sud-est da Punta Salvore (Croazia);
- l'area di intervento ricade nella parte centrale del porto di Trieste nella zona retrostante il Molo V, VI e VII, che è destinata prevalentemente alle attività commerciali e per questo costituisce una parte di territorio non permeabile alla città proprio per ragioni di operatività e di sicurezza interne. La zona è soggetta al Piano Regolatore Portuale ai sensi della L. 84/1994, limitatamente alle aree di demanio marittimo e al Piano Infraregionale dell'EZIT (PTI) nel rispetto del perimetro stabilito con specifica legge regionale;
- il tratto di ferrovia di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (ASPMO) si estende per circa 2 km dal molo V al molo VII e si dirama nei rispettivi moli V, VI e VII per servire i relativi accosti;
- l'impianto ferroviario attuale si snoda in affiancamento alla stazione di Campo Marzio Smistamento di FS – RFI, è separato da essa da una fascia muraria, che delimita l'area portuale soggetta a

franchigia doganale, ed è collegato funzionalmente con la stazione medesima tramite 4varchi, dei quali solo uno (varco 3°), risulta attualmente attivo all'esercizio ferroviario, per l'interscambio dei carri merci tra gli Operatori Portuali dei singoli Moli e la Rete FS.

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che:

- lo studio ha verificato la compatibilità del progetto con il sistema vincolistico e della programmazione territoriale, esaminando i seguenti piani e programmi:
 - Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica;
 - Piano regionale integrato dei trasporti;
 - Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste;
 - Piano Regolatore Portuale di Trieste; l'intervento ricade nell'area L.C6 – Portuale commerciale destinata alla logistica;

VALUTATO che il Progetto risulta coerente con le strategie e gli obiettivi sottesi dai Piani ed in particolare:

- con il Piano Regionale integrato dei trasporti - obiettivo di *“Miglioramento dell'accessibilità del territorio regionale dall'esterno a livello nazionale ed internazionale e con il Potenziamento e miglioramento della rete di interesse nazionale”*;
- con il Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste ai fini della promozione dello sviluppo economico e il rilancio della polarità logistica e portuale, con specifico riferimento allo sviluppo delle aree del Porto Nuovo (Ambito della produzione, della logistica, del grande commercio e della ricerca - *Lla Porto nuovo*); il Piano conferma l'importanza del potenziamento delle linee merci riguardanti principalmente i traffici portuali e ne semplifica le procedure di intervento;
- con il Piano Regolatore Portuale di Trieste, Settore 3, il cui obiettivo di sviluppo è la *“Riorganizzazione e sviluppo del porto operativo – Consolidamento e rilancio del ruolo di HUB del Nord Adriatico del Porto di Trieste”* e l'obiettivo specifico correlato è il *“Potenziamento della funzione portuale commerciale e della funzione portuale passeggeri – Traghetti passeggeri e merci”*. Nel particolare, la mobilità ferroviaria del Settore fa riferimento allo scalo di Trieste Campo Marzio, impianto di attestazione dei treni da e per le linee esterne attraverso la linea di “cintura” in galleria (galleria di “circonvallazione”) che collega Trieste Campo Marzio a Trieste Centrale e direttamente alla linea Trieste-Monfalcone, con la piena integrazione ferroviaria del collegamento diretto esistente fra lo scalo di Trieste Campo Marzio ed il valico di frontiera di Ferneti-Villa Opicina;

CONSIDERATO che

- sono stati analizzati i vincoli che gravano nel contesto in cui è inserito l'intervento relativamente ai beni culturali, al paesaggio nonché alle aree protette: D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., D.M. 468/2001 e Legge 394/1991;
- il progetto interessa zone soggette a vincolo paesaggistico - Articolo 142, comma 1, lettere a) ed m) del D.Lgs. 42/04, in quanto ricadenti entro i 300 metri dalla linea di costa;
- lo specchio acqueo antistante il sito di progetto è ricompreso all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Trieste (SIN), individuato con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 Febbraio 2003, che interessa una superficie complessiva pari a circa 1.700 ha, di cui circa 1.200 ha in mare e circa 500 ha sulla terraferma; tuttavia, la perimetrazione a terra esclude le aree di progetto dal perimetro del SIN;

VALUTATO che:

- l'Autorità di sistema portuale precisa che verrà predisposta la Relazione Paesaggistica, ai sensi dell'Articolo 1 del DPCM 12/12/2005, con riferimento all'autorizzazione paesaggistica (ex Articolo 159, Comma 1, e Articolo 146, Comma 2 del D.Lgs. 42/04), per la presenza di “aree tutelate per legge” di interesse paesaggistico (ex Articolo 142 del D.Lgs. 42/04, sostituito dal D.Lgs. 157/06);
- il progetto interviene esclusivamente su aree a terra che sono esterne dal perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Trieste (SIN);
- l'area di intervento risulta esterna da perimetri delle aree Natura 2000 ed è posta a circa 5 km dalla più vicina area SIC-ZPS a terra;

Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO che, in merito al layout esistente – stato di fatto:

- lo studio evidenzia che l'impianto ferroviario portuale, è considerato suddiviso nelle seguenti parti che costituiscono, nell'esercizio ferroviario in corso, altrettanti "nuclei" operativi; sono state presentate le relative tavole planimetriche:

Radice di Fulcro

rappresenta il nucleo fondamentale del dispositivo d'armamento nell'attuale assetto e, come tale, individuato dallo studio quale "Fulcro" essenziale dell'impianto. Si colloca all'uscita dal Molo VI e, con una "crociera a losanga" di 4 scambi consente l'interconnessione reciproca dei fasci costituenti il "Piazzale Arrivi", il "Piazzale Partenze" ed il "Piazzale Centrale" oltre, ovviamente, all'accesso al Molo VI. Alla radice di Fulcro sono altresì connesse due "traversate". Di esse la traversata inserita nel Piazzale Partenze, con l'allineamento di 7 deviatori, costituisce l'unico accesso attivo allo scalo di Campo Marzio tramite il varco 3°;

Piazzale Arrivi

composto da 11 binari di cui 8 resi tronchi lato Molo VII e 3 passanti allacciati alla radice di uscita dal Molo VII. La loro capacità di ricovero è compresa tra i 130 m (n. 1 molo VII) e 250 m circa (n. 7). Sempre tramite la radice di Fulcro il Piazzale è connesso da un lato al Molo VI ed ai Piazzali Partenze e Centrale e ancora, dal lato opposto, al Molo VII, con i 3 binari di cui sopra confluenti nell'unico binario di immissione al Molo a mezzo di deviatori.

Piazzale Partenze

composto da 7 binari passanti connessi da un lato al Molo VII e dall'altro alla "traversata" di accesso al varco 3° ed alla radice di Fulcro. La loro lunghezza utile è compresa tra circa 150 m e 370 m;

Piazzale Centrale

composto da 11 binari di cui 6 resi tronchi lato Molo V e 5 passanti. La capacità è compresa tra i 380 m e 650 m. Il Piazzale è connesso direttamente, da un lato, al Molo V nell'allineamento dei binari n.1, 2 e 3 e, dal lato opposto, tramite la Radice di Fulcro, ai Piazzali Arrivi e Partenze;

Traversata di accesso al varco 3°

la Traversata di accesso al varco 3° costituisce parte integrante del Piazzale Partenze e risulta composta da una serie di 7 deviatori di cui 6 semplici ed uno scambio-intersezione doppio. Lo studio ne rimarca l'assetto in quanto rappresenta l'ingresso funzionale di tutta la movimentazione di interscambio oggi presente tra Porto e Ferrovia. La traversata si deriva direttamente dal cancello doganale del varco 3°, unico "gate" in attività. Sui rami deviati dei singoli scambi confluiscono tutti i binari del Piazzale Partenze;

Accesso al Molo VII

la situazione impiantistica in essere consente di accedere al Molo VII dal Piazzale Arrivi da uno dei 3 binari passanti, tramite 2 deviatori semplici. L'accesso è possibile anche dal Piazzale Partenze, a partire dalla radice del fascio lato Molo VII. I due binari di accesso al Molo VII sono comunque confluenti in un unico binario che, a valle del deviatoio n. 4 che gli raccoglie, costituisce l'unica porta ferroviaria attiva di ingresso al citato Molo. Solo recentemente, con il riassetto del deviatoio n. 2 posto a valle, lato Molo VII, del deviatoio n. 4 di cui sopra si è potuto riattivare il varco 4°, offrendo così un accesso diretto tra Molo VII e Fascio Smistamento di Campo Marzio e nel contempo raddoppiando gli accessi (varchi 3° e 4°);

CONSIDERATO che in merito alle criticità attuali, l'analisi effettuata dallo studio constata come l'attuale piano d'armamento portuale, per dispositivo di impianto, comporti una serie di criticità e condizionamenti nelle movimentazioni asservite ai tre Moli V, VI e VII ed in particolare:

- l'interconnessione tra dispositivo d'armamento portuale e Fascio FS – RFI di Campo Marzio è attualmente limitata, come già più volte evidenziato, a soli due varchi (3° e 4°). Ne consegue che

l'introduzione delle composizioni al fascio FS per le partenze dal porto come pure le immissioni da tale fascio per gli accessi ai Moli avviene sequenzialmente, con una contemporaneità nel livello di servizio afferente ai tre distinti moli possibile ma molto limitata, anche potendo operare con singole squadre di manovra;

- le “tirate” di manovra provenienti o destinate al Molo VI e quindi, rispettivamente, da “piazzare” o da “estrarre” dal Piazzale Partenze o Arrivi, impegnano giocoforza, attraverso la Radice di Fulcro e la traversata del Piazzale Arrivi, la direttrice di accesso al Molo VII. Pur disponendo di due possibilità per tale accesso con due binari connessi ai succitati Piazzali, un utilizzo contemporaneo di essi quali aste di manovra è di fatto improponibile per lo sviluppo insufficiente di questi binari che costringe le tradotte a spingersi oltre il deviatoio di confluenza (n. 4), impegnando 4 sistematicamente il binario unico di accesso. Ne consegue la mancanza di indipendenza tra le movimentazioni connesse ai due Moli VI e VII e ciò rende quindi impossibile la contemporaneità nelle manovre. Per contro anche la possibilità di movimentazioni contemporanee tra Molo V e VI è di fatto condizionata sia dalla confluenza nell'unica radice (di Fulcro) in ambito portuale che dall'unicità dell'interconnessione con Campo Marzio per la presenza dell'unico varco ad essi destinato (il 3° di cui sopra), con conseguenti interferenze e relativi tempi di attesa. Tale unicità, unitamente alla mancanza di contemporaneità nelle manovre, costituiscono quindi fattori limitativi da eliminare;
- la capacità sia di movimentazione che di ricovero dell'intero dispositivo d'armamento Portuale in termini di lunghezza dei convogli è del tutto insufficiente, non superando i 400 m. Ne consegue la ricorrente necessità di manovre di composizione e scomposizione delle tradotte, a fronte dell'attuale esigenza di interscambio con il Fascio di Campo Marzio e di messa in circolazione in Rete FS di convogli di sufficiente estensione, per non condizionare la potenzialità delle linee afferenti. Tale insufficienza risulta altresì del tutto anacronistica nei confronti della vigente direttiva europea di adeguare le reti ferroviarie, e quindi i relativi impianti, al modulo per composizioni di convogli di 750 m. La frammentazione oggi esistente nell'assetto del dispositivo ferroviario portuale, con fasci di limitata lunghezza, disposti sequenzialmente e di diversa destinazione d'uso nell'ambito delle movimentazioni di manovra, è quindi assolutamente da correggere;
- l'interconnessione tra dispositivo d'armamento portuale e Fascio FS – RFI di Campo Marzio comporta una confluenza nella radice scambi di quest'ultimo fascio lato Riva Traiana. Tale confluenza risulta assolutamente inevitabile anche in qualsivoglia ipotizzabile assetto futuro, data la imm modificabile disposizione geometrica dei Moli rispetto alla direttrice ferroviaria cui sono asserviti. Ne consegue, nella connessione con il Fascio di Campo Marzio, la inevitabile doppia inversione di marcia per le immissioni/estrazioni dai Moli V e VI (manovra ad “N rovescio”) ridotta a semplice inversione per il Molo VII (manovra a “V”). Dai varchi portuali entrambe le movimentazioni risultano perciò confluenti sulla radice scambi del Fascio di Campo Marzio lato Riva Traiana, punto di derivazione delle aste di manovra dello Smistamento denominate “Prenzane”. Lo sviluppo possibile da assegnare a tali aste, unitamente allo sviluppo dei binari di fascio, non è topograficamente compatibile con l'auspicato modulo di 750 m. Dovendo necessariamente privilegiare i binari del fascio nel futuro layout di Campo Marzio a modulo 750 m (destinati all'interscambio con la Rete FS), ne consegue che l'estensione massima assegnabile alle succitate aste non potrà superare i 650 m. Ne deriva che composizioni a modulo 750 m saranno possibili solo con manovre nell'ambito del Fascio di Campo Marzio e non in quello portuale ove, anche se teoricamente possibili, rese inutili dalla limitata capacità di accesso e ricevimento delle “Prenzane”;
- l'accesso esistente al Molo VII, possibile come detto sia dal Piazzale Arrivi che da quello delle Partenze, comporta due rami di binario (afferenti al deviatoio n. 4) con curve di raggio 123 e 125 m, inferiori allo standard attuale minimo di 150 m per gli impianti di raccordo industriale. Ciò comporta, oltre ad una anomala usura delle rotaie, l'adozione di alcune precauzioni (allentamento dei tenditori nell'accoppiamento dei carri) nonché limitazioni nelle condizioni di ammissibilità alla circolazione di alcuni rotabili;
- a prescindere dalle criticità per dispositivo di impianto d'armamento suesposte, sono inoltre rilevati due aspetti critici generali che interessano e condizionano l'intero layout Portuale già oggi esistente. Il primo aspetto riguarda lo stato di vetustà dei binari e deviatoli a cui si è potuto provvedere solo in

tempi recenti alla messa in sicurezza, con rinnovamenti ma solo puntuali e parziali di alcune parti gravemente usurate. Il secondo aspetto riguarda i raggi di curvatura e gli interassi nel tracciato dei binari, rilevati talvolta inferiori ai valori canonici di 150 e 4,60 m con i conseguenti condizionamenti operativi;

- lo studio evidenzia inoltre che il limite nella potenzialità di manovra dell'intero attuale complesso, riferito ad entrambi gli impianti di Fascio sia Portuale che di Campo Marzio, con deviatori a comando manuale a terra per l'intera estensione dei piazzali che comporta movimentazioni inesorabilmente più lente e con un maggior fabbisogno di personale operante per l'azionamento degli scambi. La nuova configurazione nei piani d'armamento di entrambi gli impianti, prevede pertanto l'adozione del comando elettrico dei deviatori e della centralizzazione degli instradamenti di manovra e degli itinerari dei treni, anche se da prevedersi in uno sviluppo progettuale successivo rispetto all'attuale fase;

CONSIDERATO che in merito ai criteri di progettazione - obiettivi di progetto:

- gli input di progetto per l'impostazione dei nuovi interconnessi layout relativi al Fascio Portuale e a quello di Campo Marzio, hanno seguito i seguenti criteri:
 - creazione di un "Nuovo Fascio Portuale unico" per composizione/scomposizione, asservito ai tre moli V, VI e VII, che costituirà la massima lunghezza del treno che potrà essere estratto/introdotta nei moli con un'unica operazione di manovra. Per la sua realizzazione si prevede la "fusione" del Piazzale Partenze con l'attiguo Piazzale Centrale. Si va a creare così un unico fascio passante di 11 binari, estesi dalla radice di accesso al Molo VII a quella di accesso al Molo V, con una capacità statica utile massima per ricovero di oltre 800 m;
 - conferma del collegamento tra il Nuovo Fascio Portuale e quello di Campo Marzio, sostituendo il varco 3° con la riapertura del varco 2°, data la collocazione di quest'ultimo in posizione topograficamente compatibile con la nuova dorsale, nonché funzionale alla possibilità di accesso da parte delle manovre a tutti i binari del suddetto Nuovo Fascio Portuale, per un utilizzo ed uno sfruttamento completo dello stesso;
 - riconfigurazione del *lay out* interno ed in particolare della cosiddetta "Radice di Fulcro" quale radice scambi del Nuovo Fascio Portuale lato Molo VII che consenta la piena indipendenza delle manovre relative ai Moli V e VI, in modo da poter operare due manovre contemporaneamente e senza reciproche interferenze tra i singoli terminali;
 - riconfigurazione della "Radice di Fulcro" in modo che consenta al Molo VII di mantenere intatta la funzionalità dell'allacciamento esistente anche questo senza condizionamenti ed in maniera del tutto indipendente da movimentazioni in atto negli altri moli;
 - creazione di un nuovo allacciamento di tipo "diretto" tra Molo VII e l'attuale radice scambi estrema di Campo Marzio lato linea di Circonvallazione, sottopassando con un nuovo ramo di raccordo l'esistente viabilità, rendendo così possibile un interscambio di tradotte composte fino al modulo di 750 m con il fascio FS - RFI senza ulteriori manovre. Si verrà a costituire perciò un nuovo varco di interconnessione oggi non esistente (nuovo varco 5°) attraverso il quale poter "bypassare", per il solo Molo VII, le manovre altrimenti obbligate all'accesso dal varco 2°;
 - riformulazione, in ambito della stazione di Campo Marzio FS, di un "Nuovo Fascio Smistamento" per composizione/scomposizione ed arrivi e partenze, dotato di 10 binari di cui 4 a modulo 750 m ed asservito ai tre moli ed all'impianto intermodale di cui sopra, con 3 varchi di interconnessione portuale (2°, 4° e 5°), aste di manovra "Parenzane" da 650 m utili ed impianti d'armamento accessori;

CONSIDERATO che in merito alla descrizione del progetto:

- il cantiere ha una durata approssimativa di 23 mesi; lo studio suddivide schematicamente il progetto dell'armamento del nuovo complesso ferroviario portuale del Punto Franco Nuovo come segue, con preciso riferimento agli elaborati planimetrici presentati:

Nuovo Fascio Portuale

si prevede con un ritracciamento dell'intera area oggi occupata dai Piazzali attigui Partenze e Centrale, sopprimendo la separazione tra di essi; si svilupperà così un unico fascio passante che potrà estendersi, come già accennato, dalla radice di accesso al Molo VII a quella di accesso al Molo V. Il Nuovo Fascio Portuale continuerà ad allacciare gli innesti esistenti al Molo V e Molo VII ai due lati con altrettante radici scambi di estremità completamente ridisegnate, comportanti 11 binari (n. 1 – 11) complessivi di cui 6 passanti (n. 1 – 6) e 5 resi tronchi lato Molo V (n. 7 -11). La capacità statica di ricovero ottenibile dai singoli binari varia da un minimo di 410 m ad un massimo di 854 m. L'interesse tra i binari sarà quello "canonico" di 4,60 m prescritto dalle vigenti normative antinfortunistiche;

Radice del Nuovo Fascio Portuale lato Molo V

Si caratterizza per il suo assetto retto e lineare in prosecuzione allo sviluppo rettilineo dei binari del nuovo Fascio Portuale sopraccitato. Il nuovo assetto di radice, innestandosi sui primi 2 dei 3 binari dell'attuale accesso al Molo V, si snoda affasciando gli 11 binari con una semplice "traversata" composta da 3 deviatori semplici (2 destri ed 1 sinistro) e due inglesi doppi che connette i binari passanti dal n. 2 al n. 6 e da una comunicazione sinistra che connette i rimanenti n. 1 e 2. Tutti i 7 deviatori complessivamente previsti sono del modello "pesante" 60 UNI/170/0,12. Il progetto ha previsto altresì una razionalizzazione nell'uscita dal Molo V;

Radice Nuovo Fascio Portuale lato Molo VI e VII (Radice di Fulcro riconfigurata)

costituisce la rivisitazione dell'esistente Radice di Fulcro e delle attuali dorsali del Piazzale Arrivi e Partenze, rappresentando una delle componenti fondamentali dell'intero progetto in quanto risponde alle esigenze di input funzionale richieste. Pur nella complessiva ridefinizione integrale nel suo assetto, la radice mantiene gli attuali accessi sia al Molo V e VI che al molo VII. Si può considerare scindibile in due parti, disposte topograficamente in serie l'una all'altra: la prima relativa alla nuova dorsale di innesto per accedere al varco 2°, da ripristinare quale unico varco asservito ai moli V e VI, a composta da una traversata di 4 deviatori semplici tutti di modello; la seconda parte componente la radice, a seguire dalla prima dal lato del Molo VII, in allineamento con la direttrice degli ulteriori 8 binari del Nuovo Fascio Portuale proseguiti dalla prima parte (n. 4 – 11). A tale seconda parte di radice si faranno confluire da un lato gli 8 binari e l'innesto del Molo VI e, dal lato opposto, l'innesto al Molo VII. La struttura della radice si prevede integrata con l'aggiunta di una "traversata" destrorsa dal lato del Nuovo Fascio, atta a connettere i 4 binari, dal n. 6 al n. 9, tra di loro e composta da 2 deviatori semplici 60UNI/170/0,12 di estremità e due analoghi scambi – intersezione doppi intermedi. A questa traversata si accoppierà una comunicazione aggiuntiva tra l'asta di manovra corta lato città e quella di innesto del Molo VII. La funzione di tali dispositivi d'armamento, traversata e comunicazione aggiuntiva sarà quella di equilibrare l'accessibilità da tutti i binari del Nuovo Fascio Portuale alle 3 aste ed in particolare a quella "lunga", in modo da consentire una movimentazione di manovra quanto mai flessibile ed indipendente, senza condizionamenti reciproci. Alle 3 aste si affiancherà, ancora in maniera indipendente e all'estremità di radice lato città, il binario dedicato al servizio di allaccio al Molo VII, la cui movimentazione, per immissione/estrazione delle tradotte, potrà così snodarsi in maniera completamente autonoma dalle manovre sulle citate aste. La confluenza di tale binario di collegamento del Molo VII sulla radice verrà dotata di tronchino di indipendenza derivato dal deviatoio di innesto 60UNI/250/0,12 sinistro. La radice del Nuovo Fascio Portuale lato Molo VII, nella sua completa configurazione, annovererà perciò complessivamente 27 deviatori, di cui 10 inglesi doppi e 17 semplici (9 sinistri e 8 destri) tutti, come standard, del modello 60UNI/170/0,12 ad eccezione di quello d'innesto succitato. Il progetto ha previsto altresì il rinnovo dei 3 deviatori estremi di accesso al Molo VI con altrettanti 50UNI/170/0,12 sinistri;

Nuovo innesto diretto Molo VII

costituisce, in abbinamento alla soluzione precedente, una delle innovazioni funzionali più rilevanti dell'intero progetto, perché consentirà, a partire dall'esistente tracciato di allaccio al Molo VII, di creare lo spazio per allocare una seconda asta di manovra in aggiunta a quella attualmente esistente, consentendo la manovra contemporanea di due convogli. Inoltre, con un tratto rettilineo di circa 140 m seguito da una curva circolare di raggio 150 m, si creerà un nuovo allacciamento "diretto" che sarà fatto confluire sulla radice scambi estrema di Campo Marzio parallelamente ai binari di linea. Tale dorsale, con una "ottimizzazione" di tracciato inserita tra i pilastri della sopraelevata attraverserà l'esistente viabilità. Tale allacciamento diretto consentirà l'apertura di un nuovo varco portuale

denominato varco 5° che costituirà quindi il collegamento diretto con la stazione di Campo Marzio da e per il Molo VII, indipendente da altre movimentazioni interessanti il varco 2°, ma anche, nella prospettiva dell'allungamento del Molo VII, come previsto dal PRP, la possibilità di operare con formazione diretta sul molo VII di treni a modulo 750 m non altrimenti inoltrabili senza composizione/scomposizione di più tradotte di modulo inferiore nei fasci stessi. Rimane operativo il varco 4°, già esistente, per l'allacciamento del molo VII ai binari di appoggio in area RFI (senza il passaggio nel fascio di binari portuale);

- l'Autorità di sistema portuale evidenzia che, accanto ai benefici che il nuovo lay out portuale porterà in termini di riduzione dei tempi di manovra e possibilità di operare treni di maggiore lunghezza, gli interventi consentiranno, inoltre, di superare le attuali criticità generali che interessano l'intero layout portuale esistente e relative allo stato di vetustà dei binari, dei deviatori e dei limiti di tracciato. Infatti, l'Autorità di sistema portuale sottolinea, come il ritracciamento integrale del piano d'armamento in ambito portuale comporterà anche il rinnovo dell'intero dispositivo agli standard più moderni e l'adeguamento dei raggi di curvatura e degli interassi nel tracciato dei binari ai valori di norma. In particolare l'adozione nel progetto di curve non inferiori ai 150 m di raggio, correggendo l'attuale stato di fatto, consentirà la circolazione di qualsivoglia veicolo senza prescrizioni e, parimenti, l'adeguamento degli interassi nei fasci a non meno di 4,60 m consentirà l'esecuzione di movimenti contemporanei di manovra tra binari attigui;

CONSIDERATO che in merito alle opere di progetto:

- le opere per la realizzazione del nuovo lay out portuale consistono sinteticamente in un ritracciamento di opere già esistenti. In particolare i lavori consistono in:
 - rimozione di binari e scambi esistenti con conservazione degli elementi in ferro e smaltimento delle traversine in legno oramai vetuste;
 - preparazione dei sottofondi mediante scavi o demolizione di strutture in calcestruzzo necessari a creare il nuovo piano di posa dei binari secondo le quote di progetto;
 - trasporto e allontanamento dal cantiere, come rifiuti da recuperare del materiale di risulta non riutilizzabile, compreso il pietrisco per massicciate ferroviarie;
 - costipazione del piano di posa e stesa del geotessuto;
 - esecuzione della pavimentazione del piazzale intermodale in conglomerato bituminoso mediante ricollocazione di pietrisco nel fascio portuale;
 - costruzione di binari ferroviari e deviatori con traverse in c.a.p. secondo il lay out di progetto;
 - esecuzione di rete antincendio, nuove torri faro di illuminazione ed posa in opera di pozzetti e allacciamenti alla rete di smaltimento esistente;
 - messa in opera di due impianti di trattamento delle acque meteoriche fino a 45.000 m² collegato alla rete fognaria portuale;
- le lavorazioni si prevedono nelle singole aree dell'impianto ferroviario portuale, indicate negli elaborati planimetrici, come sopra descritte;

VALUTATO che:

- il progetto si presenta come una estesa manutenzione straordinaria del piazzale ferroviario esistente, che risolve puntuali criticità emerse nel corso delle attività portuali, e, pertanto, non contempla alternative localizzative; l'alternativa zero si rende inattuabile proprio a causa delle criticità sopra evidenziate;
- il progetto è conforme agli obiettivi del Piano Regolatore Portuale, ed ha lo scopo di risolvere le criticità attuali ai fini della riorganizzazione e ottimizzazione dell'interscambio tra porto e ferrovia;
- lo studio evidenzia che il progetto costituisce la naturale prosecuzione, dal punto di vista logico, del progetto "Development of North Adriatic ports multimodal connections and their efficient integration into the Core Network (NAPA STUDIES)" - 2013-EU-21017-S - in the field of the Trans-European Transport Network (TEN-T)" da poco concluso con la partecipazione sinergica dell'Autorità Portuale e del Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università di Trieste. In

particolare, in quella sede sono state esplorate la fattibilità e la sostenibilità economica della realizzazione di interventi finalizzati a ricevere/inviare treni di lunghezza pari a quella prevista dagli standard per la “rete Core” (740 m) dalla stazione di Trieste Campo Marzio e sono stati definiti alcuni indirizzi e soluzioni per la rivisitazione del layout dell'intero scalo ferroviario, ipotesi che in questa sede vengono dunque riprese e meglio approfondite e specificate;

- tale nuovo assetto è stato concordato tra l'Autorità di sistema portuale e i servizi tecnici di FS – RFI, per un indispensabile coordinamento e condivisione, in termini strutturali ed impiantistici, nella definizione del futuro scenario di interscambio tra Porto e Ferrovia. In tal modo è stata individuata la fattibilità di un unico Piano Regolatore dell'intero comprensorio ferroviario di Campo Marzio, di cui il nuovo layout portuale rappresenta una delle due componenti, funzionalmente interfacciata con il nuovo layout dello scalo FS – RFI di Campo Marzio;
- il modello di esercizio prevede di poter ricevere nella nuova stazione di Trieste Campo Marzio treni merci di composizione variabile, fino ad una lunghezza massima 750 m, destinati ai terminali posti in ambito portuale dei Moli V, VI e VII. In considerazione di alcuni vincoli ineliminabili degli attuali moli, tra i quali quelli più stringenti sono la lunghezza massima dei binari interni ai terminali dei Moli V e VI (inferiore ai 400 m) e la lunghezza massima delle aste delle “Parenzane” (non superiore ai 650 m), l'esercizio ipotizzato prevede un diverso trattamento per i treni al servizio del Molo VII rispetto a quelli diretti agli altri moli;

Quadro di riferimento ambientale

CONSIDERATO che:

- lo studio descrive il contesto ambientale interessato dall'intervento, con l'identificazione della vulnerabilità delle componenti ambientali analizzate, identifica le principali azioni di progetto aventi impatti potenzialmente significativi durante la fase di costruzione e di esercizio, verifica gli eventuali impatti e sviluppa le misure di mitigazione per la riduzione dei principali impatti;
- in merito alle eventuali incidenze sul traffico, lo studio evidenzia che il sito di progetto si trova in corrispondenza del varco di accesso del traffico stradale che è caratterizzato da un immediato accesso alla SS202, la Grande Viabilità Triestina. Tale asse viario può essere considerato il recettore del traffico veicolare pesante in quanto direttamente allacciato all'autostrada;
- il cronoprogramma lavori della fase di cantiere suddivide le lavorazioni di demolizione e ricostruzione nell'arco di 23 mesi e pertanto si ritiene che il traffico indotto dalle lavorazioni per lo smaltimento del materiale di risulta e l'approvvigionamento dei materiali da costruzione non inducano un impatto significativo sulla viabilità urbana e siano sostenibili dalla grande viabilità che allaccia il Porto di Trieste alla rete autostradale;
- relativamente alla fase di esercizio, il progetto non incide sulla recettività del Porto di Trieste e sul relativo traffico indotto; tuttavia, il nuovo layout consentirà una miglior efficacia nelle operazioni di carico/scarico dei convogli ferroviari legati al traffico merci e, di conseguenza, potrebbe provocare una riduzione del traffico indotto su gomma con un impatto positivo sul traffico stradale;
- il regime veicolare indotto dalle operazioni portuali è già stato oggetto di valutazione all'interno della procedura di VIA integrata VAS per l'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale del Porto di Trieste conclusasi favorevolmente con DM 173/2015;

Atmosfera

- l'analisi della componente atmosfera ha fatto riferimento agli studi specialistici sviluppati nell'ambito dello Studio Ambientale Integrato del PRP di Trieste (procedura VIA integrata VAS) e alle simulazioni dello stato attuale per le sostanze inquinanti NO₂, PM₁₀ e SO₂ dalle quali emerge chiaramente come il territorio di Trieste sia sotto una significativa pressione ambientale relativamente agli inquinanti simulati. La pressione maggiore rispetto alle medie di breve termine, ma anche rispetto alle medie di lungo periodo, è costituita dalle polveri, su tutta la fascia costiera da Muggia fino alla costa nordoccidentale di Trieste con superamenti del limite di legge (50 ug/mc), e successivamente dagli ossidi di azoto, con ubicazione delle massime concentrazioni dell'area dei Moli V e VI, il Porto Franco Nuovo e il Molo Bersaglieri interessati anche da una forte emissione da traffico stradale;

- lo studio evidenzia che, per la fase di cantiere, gli impatti potenziali sono riconducibili alla dispersione delle polveri e dei gas di scarico dei mezzi d'opera, hanno carattere temporaneo e, comunque, potranno essere mitigati attraverso una corretta gestione del cantiere;
- l'analisi dell'interazione tra l'opera e la componente atmosfera in fase di esercizio ha individuato le ripercussioni sull'ambiente in termini di quantità (la modifica della qualità dell'aria rispetto alla situazione ante-operam), di severità (la frequenza e la durata degli eventuali impatti e la loro possibile irreversibilità) e di sensibilità (in termini di presenza di ricettori);
- in termini di quantità, l'Autorità di sistema portuale dichiara che le nuove opere in fase di esercizio non produrranno impatti significativi sulla qualità dell'aria e che, nelle successive fasi di progettazione, si valuterà la possibilità di elettrificare parte dei binari di competenza della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porto di Trieste; in termini di sensibilità del territorio, l'Autorità di sistema portuale dichiara l'assenza di recettori a ridosso dell'area oggetto di intervento, e conseguentemente, la bassa sensibilità dell'intervento;

VALUTATO che in merito alla stima degli impatti e relative mitigazioni:

- sulla base delle analisi effettuate, l'Autorità di sistema portuale dichiara che per la fase di esercizio non vi sia alcuna modifica sostanziale dello stato di qualità dell'aria ante-operam e che gli impatti della fase di cantiere, che hanno carattere temporaneo, potranno essere mitigati attraverso una corretta gestione del cantiere e la previsione di prescrizioni e/o obblighi quali: contenimento della velocità di transito dei mezzi (max 20 km/h); bagnatura delle piste di cantiere; bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli automezzi; installazione di dispositivi per l'abbattimento delle polveri (cannoni o ugelli che sparano acqua nebulizzata);
- la riorganizzazione del piazzale creerà un maggior scorrimento dei convogli e consentirà notevoli risparmi nei consumi di carburante e, quindi, negli impatti ambientali legati alle emissioni in atmosfera;
- la valutazione degli impatti effettuata nell'ambito del PRP tiene conto della razionalizzazione delle infrastrutture ferroviarie, calcolando un maggior movimento di treni al giorno rispetto all'attuale potenzialità degli impianti; tuttavia, viste le criticità evidenziate nello stato di fatto, si ritiene opportuno un monitoraggio della componente atmosfera, in coerenza con quanto previsto nell'ambito del PRP di Trieste, al fine di poter intervenire tempestivamente ed efficacemente qualora si verificassero impatti ambientali non preventivati;

Suolo e sottosuolo

- lo studio evidenzia che il territorio in esame rientra nella classe ZG4 della Carta della zonizzazione geologico-tecnica del Comune di Trieste, che sono edificabili nel rispetto delle norme tecniche e caratterizzate da riporto antropico ed in particolare:
 - da riporti eterogenei da attività antropica, sia su terreni bonificati a mare per realizzare gli insediamenti portuali, industriali ed artigianali al servizio dell'attività produttiva, sia in corrispondenza di antiche saline per lo sviluppo del tessuto urbano, prioritariamente nel Borgo Teresiano;
 - da riporti eterogenei da attività antropica arealmente significative per opere pubbliche, infrastrutturali ed impiantistiche, realizzate utilizzando materiali eterogenei, terre e rocce da scavo, possibili riempimenti con materiali da demolizione edilizia;
- per la fase di cantiere, le interferenze rilevate dallo studio sulla matrice ambientale suolo e sottosuolo sono legate principalmente all'occupazione temporanea dei suoli, necessaria alla localizzazione delle varie aree di cantiere, ed alle attività di lavorazione previste in tali aree;
- per la fase di esercizio, l'analisi dell'impatto ambientale è stata condotta analizzando le ripercussioni su questo aspetto ambientale in termini di quantità, di severità, ossia della frequenza e durata degli eventuali impatti e della loro possibile irreversibilità, e di sensibilità, in termini di presenza di suoli "di valore" per il loro utilizzo o per il loro ruolo di tutela del sottosuolo;
- l'Autorità di sistema portuale evidenzia come l'opera di progetto si configura come un intervento esteso di manutenzione straordinaria di un comune piazzale ferroviario e non necessita

dell'acquisizione di ulteriori aree rispetto a quelle già occupate; pertanto, il progetto non determina un consumo sostanziale di suolo né ha interferenze apprezzabili con il sottosuolo. Il materiale di risulta degli scavi sarà conferito presso impianti esterni autorizzati;

VALUTATO che, in merito alla stima degli impatti e relative mitigazioni:

- da quanto riportato nello studio, l'opera in fase di esercizio non comporta interazioni con la componente suolo e sottosuolo, in quanto le aree interessate dal progetto sono corrispondono ad aree interessate da infrastrutture ferroviarie esistenti e non si prevede l'acquisizione di ulteriori aree rispetto a quelle già occupate;
- gli impatti in fase di cantiere, dovuti alle lavorazioni, hanno carattere temporaneo e, comunque, alla fine dei lavori si prevede il ripristino delle aree occupate;
- per ridurre ripercussioni sull'ambiente dovute alla diffusione di sostanze cementizie che possano venire in contatto con le acque sotterranee, il progetto prevede la messa in atto durante il cantiere di sistemi che permettono il controllo della percolazione delle acque superficiali;
- lo studio evidenzia che l'area interessata dal progetto non presenta alcuna interferenza con il vincolo idrogeologico;

CONSIDERATO che in merito alla gestione dei materiali di risulta:

- il progetto prevede uno scavo di sbancamento a sezione aperta di 50 cm, su un'area di circa 100.000 mq, per un totale di 57.000 mc; tale materiale si prevede costituito per il 50% da pietrisco e per l'altra metà da tout venant, pietrischetto e terra; per la metà del materiale di risulta costituito da pietrisco, 28.500 mc, è stata ipotizzata la seguente destinazione a discarica:

Descrizione	Quantità
Pietrisco per massicciate ferroviaria contenente componenti amiantati naturali in impianti per <u>rifiuti pericolosi</u>	9.500 m ³
Pietrisco per massicciate ferroviaria contenente componenti amiantati naturali in impianti per <u>rifiuti non pericolosi</u>	19.000 m ³

- l'Autorità di sistema portuale evidenzia che la destinazione ad impianti per rifiuti pericolosi dei 9.500 mc di pietrisco non è dovuta alla presenza di amianto nel pietrisco in quanto la matrice litoide del pietrisco utilizzato nell'impianto è calcarea e non basaltica e, inoltre, nelle cave di fornitura del comprensorio l'asbesto è assente; è stato ipotizzato un inquinamento equivalente alle massicciate di pietrisco contenenti componenti amiantati, in quanto è stato constatato un inquinamento derivante da idrocarburi ossia colaticci presenti su binari di sosta locomotori e sui telai degli aghi degli scambi soggetti a lubrificazione; l'ulteriore aliquota nel volume dello scavo di 28.500 mc, pari al rimanente 50% e costituita da materiale inerte e terroso, è stata ritenuta non inquinata per quanto constatabile in sito;

VALUTATO che:

- l'Autorità di sistema portuale intende gestire come rifiuto tutto il materiale da scavo; per il 50% si prevede la destinazione in discarica; il restante 50% è stato ritenuto non inquinato e quindi riutilizzabile al di fuori di quanto previsto nel progetto, ma da destinarsi ad altri cantieri. Infatti, il progetto prevede la pavimentazione del piazzale intermodale in conglomerato bituminoso e pertanto non prevede il riutilizzo del materiale da scavo né materiale da cava ma esclusivamente materiale commerciale per conglomerati. Non sono state eseguite analisi ambientali puntuali sull'area che ha un'estensione di circa 100.000 mq, tuttavia, lo scavo è previsto solo per i primi 50 cm dell'impianto esistente e, quindi, in considerazione della tipologia dell'impianto ferroviario, si ritiene possibile la presenza di materiali inquinati; pertanto, occorre la destinazione in centro di recupero per la parte del 50% del materiale non destinato in discarica ai fini della possibilità dell'utilizzo in altri cantieri, previo recupero, da parte di terzi;
- ai fini della valutazione degli impatti da traffico provenienti dalla collocazione in discarica o in centro di recupero dei materiali provenienti dagli scavi, si nota che le stime di traffico effettuate nell'ambito del Decreto V.I.A n.173 del 07.08.2015, ai fini dell'analisi degli impatti per le componenti ambientali atmosfera e rumore, evidenziano flussi dell'ordine di 2.300 veicoli pesanti giornalieri generati dal porto, pari a 4.600 veicoli leggeri equivalenti, che tuttavia rappresentano solo il 15% circa dei flussi di traffico della viabilità locale, che è dell'ordine di circa 30.000 veicoli leggeri equivalenti; la valutazione degli impatti da cantiere per la prima fase di attuazione del PRP

stima 168 veicoli equivalenti direzionali nell'ora di punta; si ritiene, pertanto che il trasporto di 57.000 mc di materiali diluito nei 23 mesi del cantiere previsti dal progetto non possa incidere in maniera significativa sul traffico locale;

Ambiente idrico

CONSIDERATO che:

- la morfologia e la topografia originaria del territorio è profondamente modificata dall'uomo per fa posto ad importanti infrastrutture portuali e industriali;
- lo studio evidenzia che nelle aree poste più verso costa non sono note problematiche o interferenze particolari connesse con la presenza di falde sotterranee poiché queste, quando presenti, restano confinate entro livelli profondi, spesso frammisti ad argilla e scarsamente produttivi;
- sono state descritte le principali caratteristiche idrogeologiche dell'area costiera oggetto dell'intervento: aree Porto Franco Vecchio, Rive e Porto Nuovo: aree portuali impostate su terreni di più antica formazione antropica, poggianti su sedimenti marini in prevalenza limo-argillosi e sovrastanti il basamento roccioso. Dai diversi sondaggi reperiti per queste aree non risulta essere mai presente in profondità alcun livello permeabile contenente falde sotterranee. Nel caso in cui il materiale di riporto superficiale sia permeabile (limitatamente ad alcune zone e nelle parti più superficiali) può essere presente dell'acqua di origine meteorica;
- lo studio riassume, inoltre, le caratteristiche principali di tutti i corsi d'acqua iniziando la descrizione a partire dal limite occidentale del territorio; l'area di intervento non interessa corsi d'acqua o particelle del Demanio Pubblico dello Stato (Ramo acque) e, di conseguenza, non risulta necessaria alcuna autorizzazione idraulica a riguardo;

VALUTATO che in merito alla stima degli impatti e relative mitigazioni:

- gli unici impatti potenziali sull'ambiente idrico, individuati dal progetto, si riferiscono alla fase di cantiere e riguardano eventuali sversamenti accidentali di fluidi inquinanti sul suolo, in corrispondenza delle aree di lavoro; per ridurre tali ripercussioni si prevede la messa in atto di sistemi che permettono il controllo sia della filtrazione delle acque sotterranee che della percolazione delle acque superficiali nello scavo. Si escludono altri tipi di impatti, in quanto le lavorazioni previste non prevedono interferenze dirette con i corpi idrici sotterranei;
- L'impatto ambientale sull'ambiente idrico è costituito dalle modifiche indotte dall'esercizio dell'opera sulle acque superficiali e sotterranee interferenti con essa.
- per la fase di esercizio, l'analisi dell'interazione tra l'opera e l'ambiente idrico è stata condotta analizzando le ripercussioni in termini di quantità (il livello di superamento eventualmente riscontrato rispetto alla situazione ante-operam), di severità (la frequenza e la durata degli eventuali impatti e la loro possibile irreversibilità) e di sensibilità (in termini di presenza di ricettori naturali, quali pozzi ed acquiferi che subiscono gli impatti);
- l'opera in fase di esercizio non comporta interazioni con l'ambiente idrico, né superficiale né sotterraneo, e pertanto tale aspetto ambientale non è da considerarsi significativo, né in termini di quantità né in termini di severità; in corrispondenza delle aree di lavoro, lo studio non evidenzia mai la presenza in profondità di alcun livello permeabile contenente falde sotterranee e, pertanto, per quanto riguarda la sensibilità del territorio l'aspetto ambientale risulta non significativo;
- per quanto riguarda le acque meteoriche, il progetto prevede la captazione e trattamento delle acque di prima pioggia afferenti alle superfici pavimentate di progetto, prima dell'invio alla pubblica fognatura, con 2 appositi impianti di trattamento, dimensionati fino ad una superficie di 45.000 mq l'uno;
- nel complesso l'esercizio dell'opera non interferisce in maniera sostanziale con l'ambiente idrico, né superficiale né sotterraneo; le acque meteoriche del piazzale, comprese quelle trattate, vengono inviate in pubblica fognatura;

Rumore e vibrazioni

CONSIDERATO che:

- l'analisi dell'impatto acustico si è basata sugli studi specialistici che hanno accompagnato la redazione dello Studio Ambientale Integrato del PRP di Trieste, di cui al decreto di compatibilità ambientale DM 173 del 07/08/2015; lo stato di fatto è quello simulato nel quadro di tale studio, e

comprende le sorgenti portuali quali viabilità e movimentazioni di merci su gomma, transiti navali ed esercizio delle esistenti linee ferroviarie;

- sulla base di tale stato di fatto si è realizzato uno scenario di simulazione post operam modificandone esclusivamente l'assetto ferroviario come previsto dal progetto in oggetto. È stata verificata, inoltre la fase di cantierizzazione relativa alla demolizione e rimozione delle linee ferroviarie non più in utilizzo, alla ripavimentazione dei piazzali ed alla realizzazione delle nuove linee;
- per quanto riguarda l'individuazione dei ricettori abitativi e sensibili di riferimento, come i parametri di simulazione, sono stati utilizzati gli stessi dello SAI, al fine di permettere eventuali comparazioni od analisi;
- lo studio specifica che l'adozione dei modelli di simulazione realizzati per il PRP e per le valutazioni ad esso integrative, ha permesso di conservare la taratura degli stessi; le simulazioni sono state effettuate sulla base di una specifica campagna di misure fonometriche in stazioni concentrate nell'intorno del "waterfront" e nei pressi delle infrastrutture di trasporto che risultano interessate dal progetto. La diffusione delle stazioni di misura nelle aree interessate direttamente ed indirettamente dal progetto, ha permesso la ricostruzione areale del rumore, graficamente rappresentato da mappe acustiche restituite da apposito codice di calcolo (Mithra v.4.00), tarato sulla base dei livelli di rumore registrati in sito, costituiti da un totale di 414 ore di misurazioni fonometriche così suddivise:
 - 20 ore di misura in periodo diurno con tecnica spaziale;
 - 10 ore di misura in periodo notturno con tecnica spaziale;
 - 48 ore di misura in periodo diurno e notturno con tecnica temporale su linea ferroviaria;
 - 336 ore di misura in periodo diurno e notturno con tecnica temporale sulla Grande Viabilità Triestina (GVT), localmente denominata SS202.
- nelle simulazioni si è tenuto conto del traffico stradale, ferroviario e marittimo, tenendo conto anche delle emissioni rumorose associate alle attività in banchina nonché quelle da sorgenti fisse;
- i ricettori di riferimento ricadenti nel potenziale campo acustico generato dalla movimentazione ferroviaria e dai cantieri per la realizzazione degli adeguamenti funzionali risultano quelli da R64 ad R78, e risultano edifici in ambito urbano, direttamente affacciati sull'area portuale;
- i risultati delle simulazioni sono stati suddivisi tra fase di cantiere e fase di esercizio, andando ad analizzare l'interazione tra l'opera prevista e la componente acustica in termini di quantità, di severità e di sensibilità;
- sia per lo stato attuale che per lo stato di esercizio, sono state redatte mappe ad isofone e risultati in termini di livello di rumore in facciata ai ricettori considerati, che si riferiscono ad un momento temporale in cui tutte le sorgenti fisse e lineari, di traffico marittimo, su gomma e su ferro relative alle sole attività portuali, sono contemporaneamente attive al massimo carico ed al massimo livello di emissione acustica; il quadro ambientale fornito per la componente rumore, non può che essere considerato come il massimo carico acustico al sistema territoriale;
- lo studio precisa che l'operatività portuale, sia attuale che futura, si svolge e si svolgerà esclusivamente all'interno del periodo di riferimento diurno, ovvero nella fascia oraria 06:00 - 22:00; pertanto la valutazione della componente rumore, si riferisce solamente a tale TR;

VALUTATO che in merito alla stima degli impatti e relative mitigazioni:

- la valutazione degli impatti potenziali in fase di cantiere si basa sulle schede tecniche utilizzate dallo studio che si riferiscono alle lavorazioni; si è fatto riferimento a bibliografia specialistica ed ai dati pubblicati dal Comitato Paritetico Territoriale di Torino e dal PAF Portale Agenti Fisici;
- da tali schede tecniche si evince che la realizzazione delle opere in progetto potrebbe produrre livelli di rumore che possono raggiungere gli 89,0 dB(A);
- dalla planimetria, invece, lo studio verifica che le distanze tra i cantieri e i ricettori abitativi R67, R68, R69, R70 ed R71, è pari ad almeno 200 metri;
- in via semplificata la relazione della perdita del rumore è stata effettuata sulla distanza; proponendo, a scopo cautelativo, un decadimento pari a $10 \log$ è stato individuato un livello di rumore in facciata al ricettore abitativo più limitrofo, di circa 66.0 dB(A), di poco superiore al valore limite assoluto di immissione;
- a fini mitigativi, l'Autorità di sistema portuale evidenzia che, ai sensi del D.Lgs. 81/08, i lavoratori verranno muniti dei DPI e che, inoltre, il redattore del PSC, dovrà assumersi tutti i compiti relativi alla progettazione del cantiere ai fini della difesa dall'inquinamento acustico, come anche, il

Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione (CSE) e la D.L., dovranno provvedere al contenimento del rumore che non dovrà mai superare ai ricettori individuati, i valori limite di immissione;

- lo studio evidenzia, infine, che ai sensi della Legge Quadro 447/97, l'attività di cantiere edile ha carattere temporaneo e pertanto può ricevere autorizzazione comunale (art.6, comma h), anche in deroga ai valori limite di cui all'art. 2, comma 3, nel rispetto delle prescrizioni indicate dal comune stesso;
- per la fase di esercizio, l'analisi dell'interazione tra l'opera e la componente rumore è stata condotta analizzando le ripercussioni ambientali in termini di quantità, ossia modifica della qualità del clima acustico rispetto alla situazione ante operam, di severità, ossia di frequenza e durata degli eventuali impatti e la loro possibile reversibilità, e di sensibilità, ossia in termini di presenza di ricettori;
- lo studio evidenzia che, sia in termini di quantità che di severità, le nuove opere in fase di esercizio non produrranno impatti significativi, poiché il traffico ferroviario non sarà incrementato rispetto alla situazione ante operam;
- si evidenzia l'assenza di ricettori a ridosso dell'area oggetto d'intervento e pertanto, anche in termini di sensibilità non si rilevano impatti significativi;

Paesaggio

CONSIDERATO che:

- lo studio evidenzia che l'area interessata dal progetto ricade all'interno del perimetro del Porto di Trieste, è separata dallo smistamento di FS-RFI tramite un muro ed è caratterizzata da un ambito infrastrutturato dedicato prevalentemente alla logistica ed alle attività commerciali marittime.
- aldilà dello smistamento, a nord, corre il Passeggio Sant'Andrea, grande strada di collegamento che unisce la parte nord e sud della città;
- la zona di influenza visiva dell'intervento è assai ridotta; l'area non è visibile facilmente dalle strade che servono la porzione di porto e/o da punti panoramici, a causa della morfologia della costa e dell'intenso tessuto edificato che caratterizza l'area urbana di contatto con il porto,;
- l'Autorità di sistema portuale evidenzia che dal Passeggio Sant'Andrea, in direzione sud, non è possibile scorgere l'area d'intervento; solo nel caso del ponte pedonale, che attraversa lo smistamento FS-RFI, è possibile scorgere gli edifici e il muro che nascondono l'area. Nel senso opposto, dalla Nuova Sopraelevata direzione nord, è visibile lo smistamento RFI e gli alti palazzi che occupano l'area retrostante i Moli V, VI e VII;

VALUTATO che in merito alla stima degli impatti:

- come evidenzia lo studio, la tipologia delle operazioni di cantiere non comporterà cambiamenti significativi alla componente Paesaggio; l'area d'intervento non è caratterizzata da elementi di pregio, non è ben visibile sia perché inserita all'interno del perimetro portuale e divisa dal fascio ferroviario esterno di RFI da un muro, sia per l'assenza di punti panoramici;
- per la fase di esercizio, l'analisi dell'impatto dell'opera sulla componente Paesaggio è stata condotta analizzando le ripercussioni ambientali in termini di quantità (il livello di superamento eventualmente riscontrato rispetto alla situazione ante-operam), di severità (la frequenza e la durata degli eventuali impatti e la loro possibile irreversibilità) e di sensibilità (in termini di vicinanza di aree di pregio);
- si evidenzia che la realizzazione delle opere in progetto non prevede la modifica del paesaggio in cui si inserisce il nuovo layout del progetto di armamento del nuovo complesso ferroviario portuale del Punto Franco Nuovo; lo studio nota, inoltre, che tutti gli interventi sono comunque reversibili al termine della vita dell'opera e pertanto l'impatto è da considerarsi non significativo, né in termini di quantità né in termini di severità;
- la sensibilità del territorio può essere valutata bassa dal momento che l'area d'intervento e il contesto in cui è inserita non sono interessati da aree di pregio o punti panoramici; pertanto, l'impatto ambientale sulla componente Paesaggio in fase di esercizio è considerato poco significativo.

VALUTATO che i lavori in progetto non incidono sulla componente flora, fauna e ecosistemi, in quanto interessano un'area già infrastrutturata e adibita a piazzale ferroviario; la componente ambientale salute pubblica è stata valutata nell'ambito dell'esame delle componenti atmosfera, rumore e ambiente idrico;

VALUTATO in conclusione che:

- il progetto si presenta come un intervento esteso di manutenzione straordinaria di un piazzale ferroviario già esistente, senza la necessità di acquisizione di nuove aree, e comporta la complessiva riorganizzazione dei collegamenti tra strutture FS e moli V, VI e VII;
- la richiesta di verifica di assoggettabilità a VIA è basata sul fatto che la soluzione progettuale del nuovo layout dell'impianto ferroviario non è stata compresa nel progetto del PRP del porto di Trieste, di cui al Decreto VIA n. 173/2015, nonostante lo stesso PRP prestabilisca traguardi di miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali e, nello specifico, tenga conto della razionalizzazione delle infrastrutture ferroviarie interne al Porto nell'ambito della valutazione degli impatti, comprendendo già un incremento della potenzialità complessiva delle infrastrutture;
- tale efficientamento della movimentazione delle merci, via ferro, si presenta conforme ai parametri del regolamento europeo 1315/2013, ai fini del miglioramento delle interconnessioni intermodali sostenibili nei nodi urbani e il superamento dei bottleneck nei collegamenti di "ultimo miglio";
- il nuovo assetto ferroviario è stato concordato con i servizi tecnici di FS – RFI, per il coordinamento e condivisione, in termini strutturali ed impiantistici, nella definizione del futuro scenario di interscambio tra Porto e Ferrovia;
- l'area interessata dal progetto ricade all'interno del perimetro del Porto di Trieste ed è caratterizzata da un ambito già infrastrutturato dedicato prevalentemente alla logistica ed alle attività commerciali marittime; le analisi effettuate nell'ambito dello studio ambientale dimostrano l'assenza totale di interferenze con la componente ambientale vegetazione e fauna, l'assenza di modifiche della linea di costa, l'assenza di interferenza con corpi idrici, falde acquifere e vincoli idrogeologici e l'assenza di interferenze funzionali con le aree tutelate dalla rete Natura 2000;
- l'intervento non incide sulla ricettività navale del Porto di Trieste e sul relativo traffico indotto; tuttavia, il nuovo layout consentirà una miglior efficacia nelle operazioni di carico/scarico dei convogli ferroviari legati al traffico merci e, di conseguenza, potrebbe provocare una riduzione del traffico indotto su gomma con un impatto positivo sul traffico stradale;
- i possibili impatti analizzati nello studio sono connessi con le attività di cantiere e si presentano temporanei, reversibili e mitigabili attraverso le mitigazioni previste dallo studio;
- il materiale di risulta dallo scavo di circa 50 cm per l'area del piazzale, qualora non inquinato e quindi non destinato a discarica, dovrà essere destinato a centro di recupero ai fini del riutilizzo da parte di terzi; non è previsto l'utilizzo di materiale da cave di prestito in quanto, per la realizzazione del piazzale sono utilizzati materiali commerciali per conglomerati;
- nella fase di esercizio, anche in considerazione dell'assenza di recettori a ridosso dell'area oggetto di intervento, lo studio non prevede impatti significativi sulla qualità dell'aria e sul clima acustico, essendo l'intervento limitato alla riorganizzazione del traffico ferroviario esistente, senza prevederne incrementi; l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porto di Trieste evidenzia inoltre che, nelle successive fasi di progettazione, si valuterà la possibilità di elettrificare parte dei binari di competenza;
- si ritiene tuttavia opportuno un monitoraggio delle componenti ambientali atmosfera e rumore, uniformato e coordinato con le attività di monitoraggio ambientale in via di definizione presso l'ARPA FVG per il Piano Regolatore Portuale, come previsto dal DM 173/2015, allo scopo di verificare le previsioni simulate, con le misurazioni effettive e assumere le dovute misure di mitigazione qualora si verificassero superamenti;
- tutte le misure di mitigazione dovranno essere introdotte nel Capitolato d'Appalto e controllate dal responsabile del procedimento; tutte le azioni di mitigazione effettuate dovranno essere annotare nel registro di cantiere che dovrà essere tenuto a disposizione per eventuali controlli dalle autorità competenti;

- in merito all'ambiente idrico, non si intravedono impatti aggiuntivi rispetto alla situazione attuale; tenuto conto che il nuovo layout del piazzale ferroviario non prevede l'acquisizione di nuove aree non si intravedono impatti per la sottrazione di suolo naturale permeabile; in considerazione della tipologia dell'infrastruttura non si ritiene opportuno il riutilizzo delle acque meteoriche del piazzale come acqua industriale; con riferimento alle acque meteoriche il progetto prevede la captazione e trattamento delle acque di prima pioggia afferenti alle superfici pavimentate, prima dell'invio alla pubblica fognatura; il progetto non prevede sversamenti in mare; per gli scarichi idrici delle banchine portuali sono previsti monitoraggi nell'ambito del DM 173/2015; per le aree di nuova edificazione e impermeabilizzazione resta ferma la prescrizione della regione FVG, già prevista dal quadro prescrittivo del PRP, che prescrive di assicurare l'invarianza idraulica attraverso l'impiego di sistemi per la raccolta, depurazione e riuso delle acque piovane o delle acque grigie, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni;
- con riferimento agli aspetti paesaggistici, il contesto in cui è inserita l'area di progetto non è interessato da aree di pregio o punti panoramici, e, comunque la realizzazione delle opere non comporta modifiche significative all'aspetto del piazzale ferroviario esistente a fini percettivi;
- tuttavia, in considerazione del vincolo paesaggistico ex Articolo 142, comma 1, lettere a) ed m) del D.Lgs. 42/04, in quanto le opere ricadono entro i 300 metri dalla linea di costa, il progetto prevede la predisposizione della relazione paesaggistica, ai fini del rilascio della relativa Autorizzazione;
- sulla base della documentazione fornita da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porto di Trieste, si ritiene che la realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale nel Porto di Trieste non determina impatti ambientali negativi e significativi rispetto alla situazione esistente,

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A. del progetto "Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale nel Porto di Trieste" come proposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porto di Trieste, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Prescrizione n. 1		
Macrofase	Ante operam	
Fase	Fase precedente alla cantierizzazione	
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali	
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere concordato con l'ARPA FVG un 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 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; tale piano costituirà implementazione dell'analogo piano previsto dal DM 173/2015.	
Termine Ottemperanza	avvio	Verifica
Ente vigilante	ARPA FVG	

Enti coinvolti	-
Prescrizione n. 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Atmosfera
Oggetto della prescrizione	Il progetto dovrà contribuire alla riduzione delle emissioni in atmosfera nell'ambito portuale, attraverso tutte le misure possibili, come da prescrizioni impartite nell'ambito del DM 173/2015, tra le quali: a. adozione di sistemi di gestione ambientale certificati; b. promozione all'utilizzo di combustibili a contenute emissioni; c. contenimento delle emissioni della mobilità interna.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Atmosfera
Oggetto della prescrizione	Verificare la fattibilità tecnico – economica per l'elettificazione parziale dei binari fino alla radice di ciascun molo, e verificare la possibilità di movimentazione delle tradotte con la medesima locomotiva del treno.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 4	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	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 d'Appalto e controllate dal responsabile del procedimento.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase di cantiere
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 5	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali

Prescrizione n. 5	
Oggetto della prescrizione	Predisporre un piano di cantierizzazione per la gestione dei rifiuti speciali provenienti dalle attività di demolizione, con localizzazione degli eventuali depositi temporanei ai sensi dell'art.183, comma 1, lett. bb) del D.Lgs.n.152/2006.
Termine avvio Ottemperanza	Verifica Prima dell'avvio delle attività del cantiere
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 6	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	Il materiale di risulta dallo scavo di circa 50 cm per l'area del piazzale, qualora non inquinato e quindi non destinato a discarica, dovrà essere destinato a centro di recupero ai fini del riutilizzo da parte di terzi; al termine delle attività dovranno essere specificate all'ARPA FVG le quantità e la destinazione esatta dei materiali.
Termine avvio Ottemperanza	Verifica Fase di rimozione e smantellamento del cantiere
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	

Prescrizione n. 7	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale - Atmosfera e Rumore e vibrazioni
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere concordato con ARPA FVG un Piano di Monitoraggio Ambientale per le componenti ambientali Atmosfera e Rumore e vibrazioni, coordinato e integrato con le attività di monitoraggio ambientale in via di definizione presso l'ARPA FVG per il Piano Regolatore Portuale, come previsto dal DM 173/2015, allo scopo di verificare le previsioni simulate, con le misurazioni effettive e assumere le dovute misure di mitigazione qualora si verificano superamenti. Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà prevedere, al suo interno, un protocollo attuativo da porre in atto qualora, in fase di esercizio, si verificano degli impatti ambientali non preventivati.
Termine avvio Ottemperanza	Verifica Prima dell'avvio delle attività del cantiere
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 8	
Macrofase	Corso d'opera e Post operam
Fase	Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale - Rumore e vibrazioni

Oggetto della prescrizione	Qualora i risultati del monitoraggio ambientale, sia per la fase di cantiere che per quella di gestione dell'infrastruttura, evidenziano superamenti dei limiti dei livelli acustici presso i recettori dovuti alle emissioni acustiche del progetto di armamento, dovrà essere concordato con ARPA FVG e attuato un Piano di mitigazioni contenente procedure gestionali che, in ossequio ai requisiti di sicurezza previsti, siano rivolte al contenimento delle emissioni rumorose con conseguente riduzione dell'impatto acustico ai recettori.
Termini avvio Verifica Ottemperanza	Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

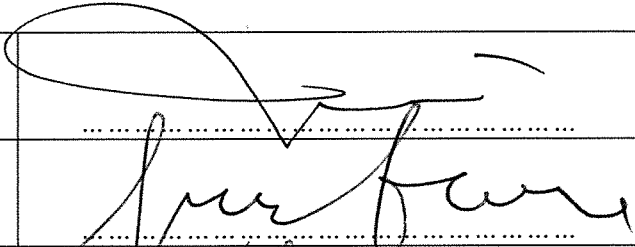
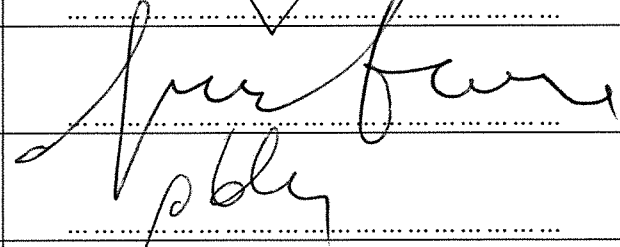
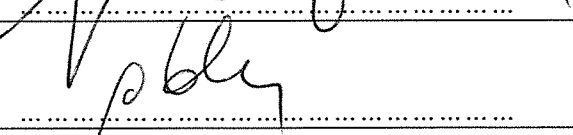
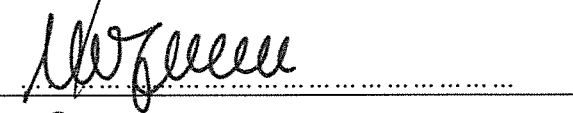
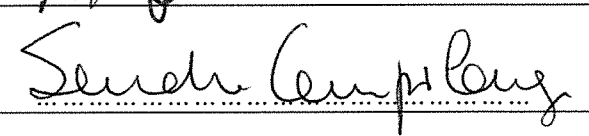
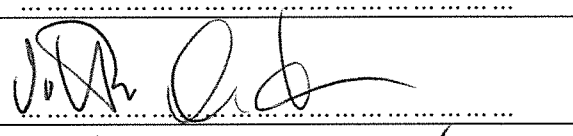
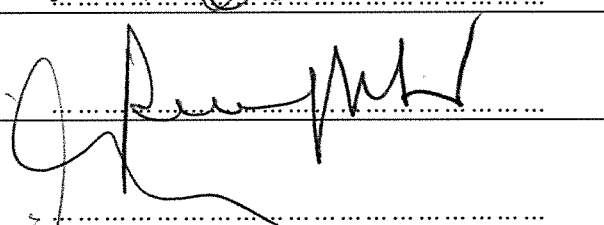
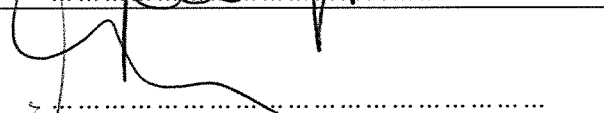

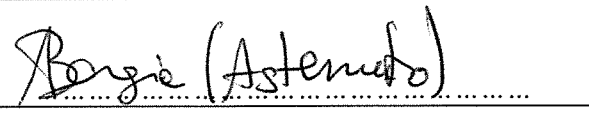
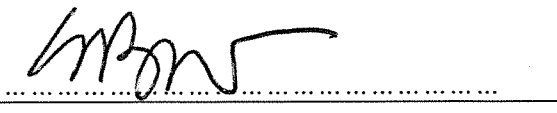
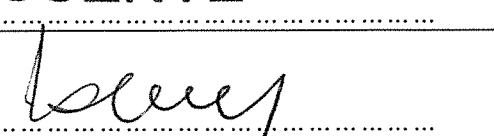
Prescrizione n. 9	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Mitigazioni - Atmosfera
Oggetto della prescrizione	L'allestimento del cantiere dovrà prevedere, e in fase di lavorazione dovranno essere utilizzati, specifici accorgimenti atti a garantire il rispetto della parte I dell'allegato V alla parte V del D. Lgs. 152/06, prevedendo almeno l'allestimento di barriere mobili antipolvere, la nebulizzazione con acqua sulle aree di passaggio dei mezzi, in aree di scavo e sbancamento, l'utilizzo di mezzi pesanti telonati per il trasporto di terre/inerti, il lavaggio periodico della viabilità esterna al cantiere a vario titolo interessata dai mezzi d'opera, il contenimento della velocità di transito dei mezzi (max 20 km/h) e il lavaggio, se necessario, dei mezzi.
Termini avvio Verifica Ottemperanza	Fase di cantiere
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 10	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Mitigazioni – Suolo sottosuolo e Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere concordati con ARPA e messi in atto sistemi che permettono il controllo sia della filtrazione delle acque sotterranee che della percolazione delle acque superficiali nello scavo.
Termini avvio Verifica Ottemperanza	Fase di cantiere
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 11	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere - Fase di rimozione e smantellamento del cantiere
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	Nel quaderno di cantiere dovranno essere annotate tutte le azioni di mitigazione poste in essere, al fine di verificarne la congruità con quanto previsto in progetto e tale registro di cantiere dovrà essere

Prescrizione n. 11			tenuto a disposizione per eventuali controlli da parte degli enti competenti.
Termine	avvio	Verifica	
Ottemperanza			Fase di cantiere
Ente vigilante			ARPA FVG
Enti coinvolti			-

5

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	

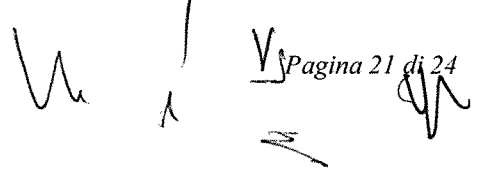
9



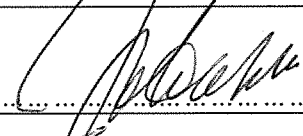
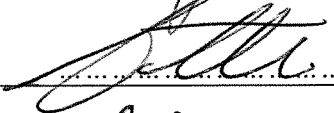

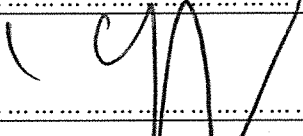
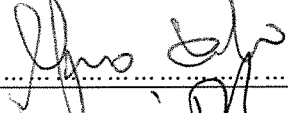
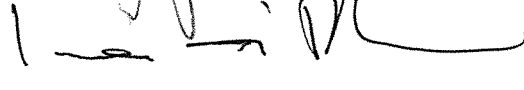
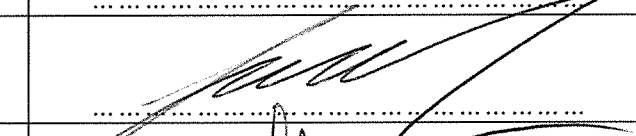
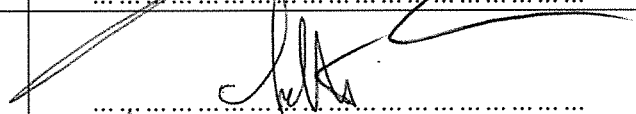
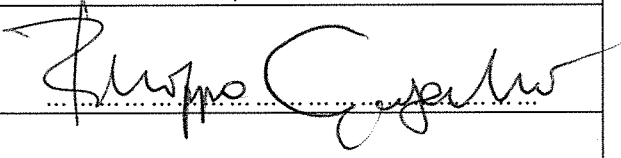
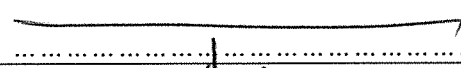
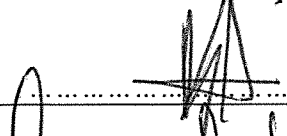
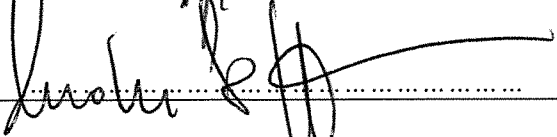
8


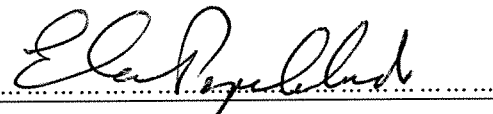
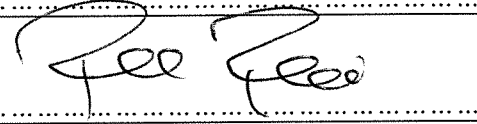
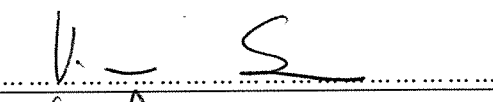
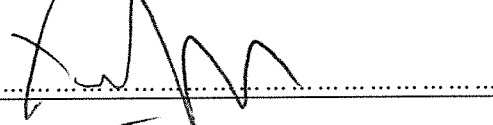

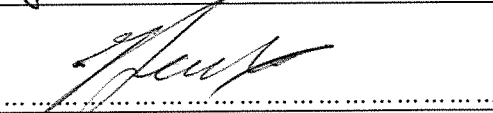
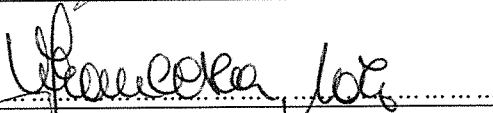
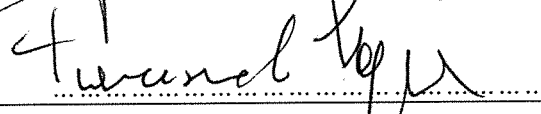
7

6







Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	P.L.S. (ASTENUTO)

A

M

Ing. Daniele Tirelli
(Rappresentante Regione Friuli Venezia
Giulia)



ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

[Faint handwritten notes]