



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

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

* * *

Parere n. 2692 del 23/03/2018

Progetto:	Verifica di ottemperanza Piano Regolatore Portuale di Trieste, interventi di ampliamento alla radice del molo VI, DEC/VIA/173, del 7/8/2015, prescrizioni lettera A) nn. 3, 4, 5, 10, 12, 15, 16, 17, 19, 23, 26, 29, 30 e 31. (ID_VIP: 3672)
Proponente:	Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'C.R.S.A.' and various initials.

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

VISTA la nota prot. n. DVA-18180 del 01-08-2017, acquisita al prot. n. 2515/CTVA del 01-08-2017, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la nota prot. n. 0006219/P del 21.07.2017, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste, acquisita con prot. 17913/DVA del 28.07.2017, con la richiesta dell'avvio della verifica di ottemperanza delle prescrizioni A) nn. 3, 4, 5, 10, 12, 13, 16, 17, 19, 23, 26, 29, 30, 31, del Decreto V.I.A n.173 del 07.08.2015, relativo al progetto “Piano Regolatore Portuale di Trieste - Interventi di ampliamento al la radice del molo VI”;

PRESO ATTO che, delle sopraccitate prescrizioni, spetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la verifica di ottemperanza delle prescrizioni A)3, A)10, A)12, A)16, A)23, A)30 e A)31 del DM n.173 del 07.08.2015;

PRESO ATTO che, le sopraccitate verifiche di ottemperanza si riferiscono esclusivamente al progetto “Piano Regolatore Portuale di Trieste - Interventi di ampliamento alla radice del molo VI”;

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 VIA n. 173 del 07.08.2015, relativo al progetto “*Piano Regolatore Portuale di Trieste*” –

uul

ID VIP 3672 Piano Regolatore Portuale di Trieste, interventi di ampliamento alla radice del molo VI, DEC/VIA/173, del 7/8/2015, prescrizioni lettera A) nn. 3, 4, 5, 10, 12, 15, 16, 17, 19, 23, 26, 29, 30 e 31

procedimento integrato VIA/VAS ai sensi dell'articolo 6, comma 3-ter del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e il pertinente parere positivo con prescrizioni della Commissione VIA e VAS n. 1818 del 26 giugno 2015;

VISTA la documentazione tecnica consegnata con la nota prot. n. 0006219/P del 21.07.2017, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste ai fini della verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni A) nn. 3, 4, 5, 10, 12, 13, 16, 17, 19, 23, 26, 29, 30, 31, del Decreto V.I.A n.173 del 07.08.2015;

VISTA la documentazione tecnica consegnata con la nota del 04/12/2017 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste e trasmessa con nota DVA/29662 del 21/12/2017 acquisita con prot.n.CTVA/4375 del 21/12/2017;

VISTA l'ulteriore documentazione tecnica consegnata con la nota del 13/03/2018 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste ed acquisita con prot. n.CTVA/1167 del 21/03/2018;

VISTO il parere dell'ARPA FVG inviato con nota prot. 0029422 /P / GEN/ PRA_VAL del 07/09/2017, acquisito al prot. CTVA/0002805 del 07-09-2017;

VISTO il parere dell'ARPA FVG inviato con nota prot. n. 42962/P/GEN/PRA_VAL del 20/12/2017, acquisita con prot. n. 29573/DVA del 20/12/2017, trasmesso alla Commissione VIA e VAS e acquisita al prot. CTVA 0000152 del 15-01-2018;

VISTO il parere dell'ARPA FVG inviato con nota prot. n. 4847/P/GEN/PRA_VAL del 13/02/2018, acquisita con prot. n. CTVA/643 del 14/02/2018;

PRESO ATTO degli esiti della riunione tecnica svoltasi presso la Commissione VIA e VAS in data 05.10.2017;

PRESO ATTO che, a seguito alla riunione del 05.10.2017, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste, con nota prot. n. 8152 del 06.10.2017, acquisita con prot. DVA/22903 del 06.10.2017, ha chiesto alla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque e alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazione Ambientali, un incontro tecnico "al fine di illustrare le scelte progettuali assunte nel progetto di bonifica dell'intervento in oggetto"; con nota DVA/23489 del 13/10/2017, la DVA ha convocato tale riunione per il giorno 19.10.2017 tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste, i tecnici di ISPRA, Direzioni Generali STA e DVA e Commissione VIA e VAS;

PRESO ATTO che, a seguito alla riunione del 19.10.2017 e in riscontro ad una motivata richiesta del Proponente inviata con nota del 20/10/2017 e acquisita al prot. n. 24611/DVA del 26/10/2017, la DVA, con nota prot. 25564/DVA del 06/11/2017, ha concesso una sospensione del procedimento di 40 giorni al fine di consentire all'Autorità di Sistema Portuale di adeguare gli elaborati trasmessi, alla luce delle osservazioni emerse durante la riunione medesima; tali osservazioni riguardano la verifica di ottemperanza della prescrizione A)10;

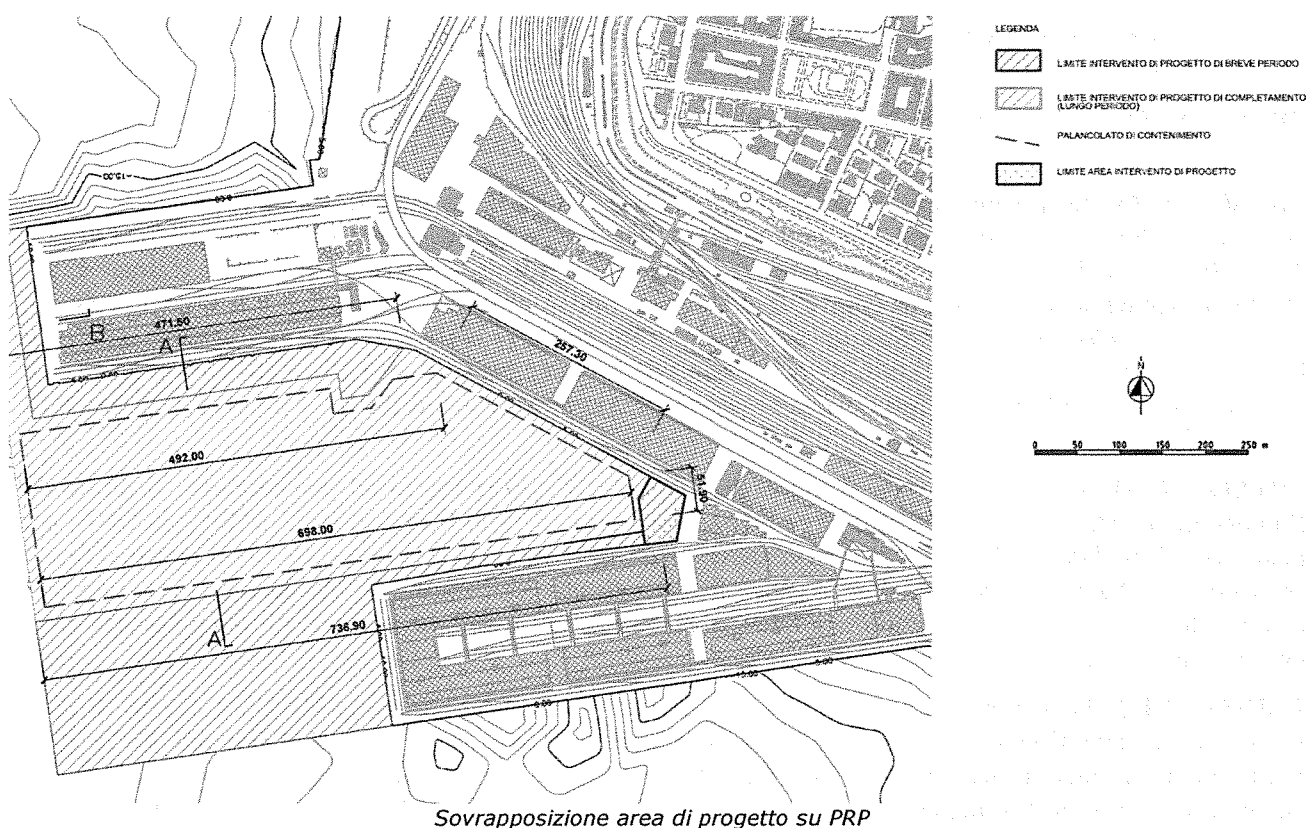
PRESO ATTO che, con nota prot. 10677 del 04/12/2017, acquisita al prot. n. 28414/DVA del 06/12/2017, inviata anche alla Commissione VIA e VAS, e acquisita al prot. n. CTVA/0004109 del 05-12-2017, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, nelle more di formalizzare la richiesta di riavvio del procedimento, ha trasmesso "il progetto degli interventi rivisto alla luce delle osservazioni scaturite durante l'incontro medesimo" ed ha chiesto "un secondo incontro tecnico al fine di illustrare le modifiche apportate al progetto";

PRESO ATTO che, con nota prot. n. 29662 del 21-12-2017, nelle more dell'individuazione della data per la riunione richiesta, la DVA ha disposto il riavvio dell'istruttoria tecnica;

CONSIDERATO che:

- l'intervento in progetto cui si riferiscono le verifiche di ottemperanza è parte delle opere di breve periodo previste dal PRP per il Molo VI, di cui al decreto di compatibilità ambientale, n. 173 del 7 agosto 2015 nell'ambito della procedura di VIA integrata VAS del nuovo PRP; l'intervento è finalizzato alla realizzazione di due accosti Ro-Ro della larghezza di 50 m e 30 m ricompresi tra il Molo VI e la banchina esistente (accosti 38-39);
- le opere prevedono l'avanzamento della banchina nel tratto finale mediamente per circa 45 m, in modo tale da poter realizzare due rampe per ormeggio contemporaneo e carico e scarico tramite i portelloni di poppa dei mezzi rotabili;

- secondo le previsioni del PRP i due lati di accosto poppiero sono stati riposizionati in una configurazione asimmetrica con un lato a nord di lunghezza pari a 29 m e uno a sud di lunghezza pari a 55 m; la superficie complessiva di impalcato è pari a 3'110m²;
- la nuova banchina è costituita da un impalcato a giorno realizzato con una soletta in c.a. fondata su pali trivellati ammortati nel Flysch;
- l'area a mare in oggetto rientra nel Sito di Interesse Nazionale di Trieste (SIN) approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 24/02/2003.
- l'intervento prevede la bonifica ambientale dei sedimenti del fondale, risultati contaminati a seguito di campagna di caratterizzazione, da attuare con un intervento di capping reattivo sul fondale da eseguire limitatamente al sedime ricadente al di sotto dell'impalcato. Il capping è protetto dalle azioni idrodinamiche con appositi sistemi antierosione;
- durante l'incontro del 19.10.2017, ISPRA ha espresso alcuni dubbi di natura tecnica relativi alla soluzione, così come proposta, del capping dei sedimenti risultati contaminati; per ovviare alle criticità emerse, il progetto è stato revisionato da parte del Proponente;



CONSIDERATO che la prescrizione A)3 del DEC/VIA n.173 del 07/08/2015 prevede:

- A)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 FVG dovrà essere concordato con ARPA FVG 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; (Ente coinvolto ARPA FVG)

CONSIDERATO che;

- il Piano di Monitoraggio Ambientale degli "Interventi di ampliamento alla radice del Molo VI" è stato redatto in conformità al Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI) dell'Aggiornamento

Uu

ID VIP 3672 Piano Regolatore Portuale di Trieste, interventi di ampliamento alla radice del molo VI, DEC/VIA/173, del 7/8/2015, prescrizioni lettera A) nn. 3, 4, 5, 10, 12, 15, 16, 17, 19, 23, 26, 29, 30 e 31

2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, predisposto in seguito al recepimento della richiesta di integrazioni dello Studio Ambientale Integrato del Piano formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM);

- il monitoraggio, articolato in ante operam e corso d'opera e post operam, ha per oggetto le seguenti componenti ambientali:
 - Atmosfera (qualità dell'aria, meteorologia);
 - Rumore;
 - Acque superficiali/marine;
 - Suolo e sottosuolo/acque di falda;
- il monitoraggio tiene conto della rete di monitoraggio esistente nel territorio, in carico a vari Enti preposti (ARPA FVG, Osservatorio Meteo Regionale del FVG, etc), specialmente per le componenti ambientali atmosfera, meteo e rumore, ma anche per la qualità delle acque marine nell'area vasta;

VALUTATO che nella nota prot. n. 42962/P/GEN/PRA_VAL del 20/12/2017, l'ARPA FVG ha espresso puntuali osservazioni sulle modalità e parametri di monitoraggio per ciascuna componente ambientale, sia sul PMA relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI, sia sul Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI), chiedendo espressamente un apposito aggiornamento dei documenti proposti;

VALUTATO che nella nota prot. n. 4847/P/GEN/PRA_VAL del 13/02/2018, l'ARPA FVG ha espresso parere favorevole ai documenti aggiornati secondo le richieste della medesima agenzia, con alcune osservazioni e prescrizioni in relazione al PMA relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI, testualmente riportate nel presente parere nell'ambito dell'esame della prescrizione A)23, in quanto riguardano il monitoraggio delle acque marine-costiere;

VALUTATO che, nella medesima nota prot. n. 4847/P/GEN/PRA_VAL del 13/02/2018, l'ARPA FVG rammenta inoltre:

- *“le date di esecuzione dei monitoraggi dovranno essere comunicate con congruo anticipo (almeno 15 giorni) via PEC ad ARPA FVG - SOS Dipartimento di Trieste (arpa.ts@certregione.fvg.it), al fine di permettere all'Agenzia di predisporre eventuali interventi di controllo.*
- *i dati del monitoraggio, unitamente alla relazione tecnica illustrativa di commento agli esiti del monitoraggio in relazione a quanto atteso, dovranno essere inviati via PEC ad ARPA FVG – SOS Dipartimento di Trieste, entro il 31 marzo dell'anno successivo alla esecuzione delle misure.”;*

VALUTATO che relativamente al piano di monitoraggio predisposto in questa fase (prima dell'inizio dei lavori) sussistano le condizioni effettive per stabilire ad oggi l'ottemperanza alla Prescrizione A)3, con riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI, fatte salve le prescrizioni e osservazioni, come sopra riportate, dell'ARPA FVG; si resta in attesa delle relazioni annuali previste dalla prescrizione sui risultati dei monitoraggi condotti;

CONSIDERATO che la prescrizione A)10 del DEC/VIA n.173 del 07/08/2015 prevede:

- A)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; (Ente coinvolto ISPRA)*

CONSIDERATO che, da quanto descritto nello studio, le indagini integrative effettuate sulla base del nuovo DM173/06 per la verifica e la classificazione dei sedimenti, mostrano la presenza di sedimenti ad alto rischio chimico ed ecotossicologico anche a elevate profondità (5m dal fondale). Data la tipologia e

l'estensione della contaminazione, il progetto ha optato per il capping dei sedimenti contaminati, che quindi non saranno oggetto di dragaggio e ricollocazione. Il Proponente evidenzia che la tipologia di soluzione scelta ha il vantaggio di evitare problematiche legate alla risospensione in fase di dragaggio o le criticità nella fase di gestione di tali materiali (data anche la presenza di amianto);

VALUTATO che:

- la prescrizione è strettamente collegata alla prescrizione A)17, la cui ottemperanza è a carico della Direzione Generale STA, che prevede che *“i lavori di dragaggio in area SIN dovranno seguire le prescrizioni impartite dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque del MATTM”*;
- durante l'incontro del 19.10.2017, ISPRA e STA hanno espresso alcuni dubbi di natura tecnica relativi alla soluzione del capping dei sedimenti risultati contaminati, così come proposta dal Proponente;
- per ovviare alle criticità emerse, il progetto è stato revisionato da parte del Proponente, che ha anche chiesto alla DVA un ulteriore incontro con ISPRA e STA per illustrare le soluzioni adottate: tale incontro non è stato ancora concordato con ISPRA;

VALUTATO che in pendenza del parere dell'ISPRA e della verifica di ottemperanza della prescrizione A)17 la prescrizione A)10 non è allo stato ottemperata;

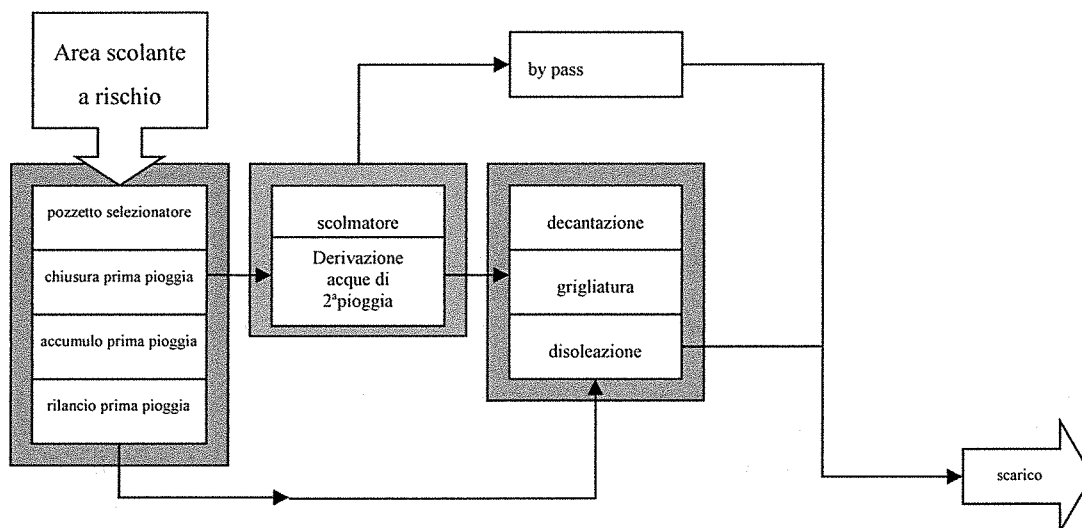
CONSIDERATO che la prescrizione A)12 del DEC/VIA n.173 del 07/08/2015 prevede:

- A)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;*

CONSIDERATO che da quanto emerge nel progetto presentato:

- il Proponente evidenzia il transito di mezzi con a bordo merci anche pericolose e l'impermeabilizzazione della superficie della nuova banchina; il progetto prevede un sistema di raccolte con caditoie puntuali e a canaletta e il trattamento delle acque meteoriche, con un impianto della capacità di 80 l/sec;
- il trattamento è composto da:
 - separazione delle acque di prima pioggia
 - linea prima pioggia
 - accumulo acque di prima pioggia 20 m³
 - chiusura accumulo
 - rilancio acque di prima pioggia: con pompe poste a monte del trattamento di decantazione
 - linea acque successive alla prima pioggia
 - derivazione della portata di seconda pioggia
 - decantazione
 - grigliatura
 - disoleatura
- il volume di prima pioggia, così come l'impianto sono ipotizzati con elementi prefabbricati inseriti in uno spazio ricavato al di sotto dell'impalcato e all'interno di un perimetro a tenuta formato da palancole metalliche; si prevede la rimozione degli inquinanti derivanti dal trattamento di prima pioggia mediante autobotte;
- la superficie drenante complessiva (3.330 mq), suddivisa in due bacini, include anche il piazzale (estensione di 1070 mq) antistante al nuovo ampliamento del molo, che a tutt'oggi ha una pendenza di scarico verso la banchina, ed esclude la superficie della porzione del nuovo molo coincidente con lo scivolo di Ro Ro (1040 mq) di raccordo per il ponte mobile dei traghetti, che non è interessata dal transito di mezzi e deposito di materiali;
- è stata effettuata un'analisi idrologica per il dimensionamento della rete e degli impianti e un'analisi idraulica con un modello di afflussi e deflussi;

- di seguito lo schema del sistema di raccolta, invaso e trattamento previsto:



- è stato inoltre previsto un impianto antincendio, dimensionato cautelativamente per un carico di incendio 3 “Rischio alto”;

VALUTATO che la prescrizione A)12 intende tenere conto delle scelte operate dalla ditta vincitrice dell'appalto, e dell'ottenimento delle apposite autorizzazioni per lo scarico delle acque di scolo; lo stesso Proponente dichiara di prendere atto della prescrizione ed evidenzia che ne verrà dato corso nelle successive fasi di progettazione/inizio lavori; pertanto la prescrizione A)12 si ritiene, allo stato, non ancora ottemperata; la verifica dell'ottemperanza potrà essere conclusa solo a livello di progetto esecutivo, prima dell'inizio dei lavori;

CONSIDERATO che la prescrizione A)16 del DEC/VIA n.173 del 07/08/2015 prevede:

- A)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 schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale; (Ente coinvolto ARPA FVG)

CONSIDERATO che secondo quanto riportato nella documentazione:

- per la progettazione degli impianti elettrici e dei quadri MT e BT, il proponente fa riferimento alle leggi nazionali alle Direttive CE e alle Norme CEI; nel complesso, gli impianti elettrici e speciali previsti sono i seguenti:
 - Nuovo quadro elettrico “QMVI” posto nella cabina esistente e alimentato in BT (400V), distribuzione energia e rete dati
 - Illuminazione dell'area con una torre faro alta 30m e gruppi di lampade LED dello stesso tipo già oggi installato nel molo VI;
 - Segnalazione percorsi con corpi illuminanti a LED incassati nella nuova pavimentazione;
 - Cavi scaldanti nelle rampe dello scivolo;
 - Alimentazione impianto di trattamento acque in cui sono inclusi la pompa sommersa, i regolatori di livello e un sensore di pioggia in collegamento al PLC posto nel nuovo quadro “QMVI”;
 - Impianto TVCC con telecamera di tipo DOME a colori HD e zoom ottico;
 - Impianto WiFi;
 - Monitoraggio vento;
 - Cavidotti per predisposizione impianto Cold Ironing;

- Predisposizione per sistema di assistenza all'ormeggio da dispositivi laser (rilevatori laser della distanza tra la banchina e la nave in fase di ormeggio);
- la documentazione evidenzia che sul nuovo impalcato, analogamente a quanto già presente sulla banchina del Molo VI, è prevista la realizzazione di una nuova torre faro alta 30m, equipaggiata con proiettori a LED ad elevata efficienza energetica;
- nella relazione degli impianti elettrici (Rie 0060, §4.2), si riporta che: *“I proiettori, posizionati sul perimetro della corona mobile, saranno del tipo a led con temperatura di colore di 4000°K e con indice resa cromatica CRI \geq 70. La resa cromatica, coniugato alla temperatura di colore della luce prodotta dai proiettori, permetterà una migliore definizione delle aree di lavoro e degli oggetti movimentati ed una percezione dei colori molto simile a quello della luce naturale. Queste caratteristiche permettono di aumentare notevolmente la sicurezza degli operatori che agiscono nell'area di intervento”*;
- il fascio luminoso convogliato dalla torre faro interessa esclusivamente l'area di nuova costruzione e non ha componenti verso l'alto;
- per migliorare la sicurezza del transito e della movimentazione delle merci all'interno della banchina, sono previste n.4 file (n.2 per ogni attracco) di corpi illuminanti a LED, incassati nella nuova pavimentazione, con emissione luminosa bifacciale, carrabili e con grado di protezione IP68.
- inoltre, si prevede la predisposizione dei cavidotti interrati per un futuro sistema semaforico per la regolazione del traffico di accesso alla banchina;

VALUTATO che ARPA FVG, quale Ente coinvolto, evidenzia nella nota prot. 0029422 /P / GEN/PRA_VAL, del 07/09/2017, che:

“Considerata la genericità della prescrizione si ritiene che l'ottemperanza possa essere soddisfatta tramite la verifica del rispetto delle indicazioni della specifica vigente L.R. 15/2007 e ss.mm.ii. in materia di contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico.

Tale disposizione legislativa prevede agli articoli 5-6 il regime dell'autorizzazione comunale, il progetto illuminotecnico, la certificazione del progettista di rispondenza dell'impianto alla L.R.15/2007, la dichiarazione di conformità dell'impresa installatrice agli artt. 8 e 11 della legge medesima.

Nella documentazione che il proponente cita per l'ottemperanza alla prescrizione (elaborato “Rie 0060 Relazione tecnica impianti elettrici e studio illuminotecnico”) non si fa alcun cenno alla vigente L.R. 15/2007.

Pertanto, sarà possibile verificare l'ottemperanza, in parte, prima della realizzazione dell'impianto, sulla base dell'avvenuta autorizzazione comunale, e, in parte, dopo la realizzazione di quanto previsto dal progetto autorizzato dal comune.”;

VALUTATO che la prescrizione A)16 ha carattere generale e si riferisce all'intero porto; per quanto riguarda il progetto di cui alla presente istanza, l'impianto si ritiene condivisibile e, da quanto riportato nella documentazione, analogo a quanto già presente sulla banchina del Molo VI, nonché rispettoso degli obiettivi di sicurezza, di efficienza energetica e di schermatura delle dispersioni verso l'alto e verso le aree limitrofe; la prescrizione A)16 si ritiene ottemperata secondo le richieste testuali della medesima, fatte salve le verifiche richieste da ARPA FVG in merito all'autorizzazione comunale e al controllo sull'impianto realizzato;

CONSIDERATO che la prescrizione A)23 del DEC/VIA n.173 del 07/08/2015 prevede:

- A23: 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 FVG 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; (Ente coinvolto ARPA FVG)

CONSIDERATO che:

- da quanto riportato nella documentazione, il monitoraggio delle acque marine-costiere si prevede in conformità al "Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS" e revisionato in seguito al Parere rilasciato dall'ARPA FVG in data 18 settembre 2017 (Prot.0030616/P/GEN/PRA_VAL). Il monitoraggio ante operam si prevede condotto in un arco temporale di sei mesi e comprenderà:
 - analisi di torbidità, corrente marina e parametri fisici;
 - analisi chimiche ed ecotossicologiche;
 - analisi delle comunità planctoniche;
 - analisi delle biocenosi marine;
- il monitoraggio delle acque marine in corso d'opera si prevede integrato, rispetto a quanto già previsto nella fase ante operam, attraverso dei controlli e prelievi di campioni d'acqua nell'area di cantiere, come descritti nella documentazione presentata;
- il progetto prevede infine una fase di monitoraggio e misure post operam della durata di un anno con caratteristiche analoghe alla fase ante operam.

VALUTATO che nella nota prot. n. 42962/P/GEN/PRA_VAL del 20/12/2017, l'ARPA FVG ha espresso puntuali osservazioni sulle modalità e parametri di monitoraggio per ciascuna componente ambientale, sia sul PMA relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI, sia sul Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI), chiedendo espressamente un apposito aggiornamento dei documenti proposti; in merito alla componente ambientale Acque marine-costiere l'ARPA FVG ha espresso le seguenti Osservazioni sul PMA radice Molo VI:

"PMA_0150_PIANO_MONITORAGGIO_AMB_R02_SIGNED.PDF, comprensivo del documento di "errata corrige" (rif.S3-10, prot.n.315/2017 dd.5/12/17)

- *Paragrafo 3.5.2 - pag. 16: nell'ambito del monitoraggio per le attività alla radice del molo VI, si chiede di considerare all'interno delle dighe foranee la boa BMI anziché la boa BM2, in quanto quest'ultima è meno significativa per le attività previste.*
- *Paragrafo 3.5.3 - pag.17: si chiede di specificare che il parametro "solidi sospesi" deve essere misurato come unità NTU/FTU attraverso misure con il sensore di fluorescenza della sonda. Pag. 18: non risulta chiaro se la sonda installata in cantiere è con misure in continuo. Si chiede di specificare la frequenza di campionamento. Pag. 18: con riferimento al testo "Si assume che le soglie di attenzione siano pari ai massimi rilevati per i vari parametri nell'ante operam", si chiede di specificare a quali parametri si fa riferimento in questo punto per le soglie di attenzione (Ossigeno disciolto, Clorofilla a da sensore fluorimetro della sonda, ecc.).*
- *Paragrafo 3.5.4 - pag. 19: in tabella 5 si chiede di modificare "azoto totale" in "azoto totale disciolto". Pag. 21-tab.6: nella nota ARPA FVG prot.n.30616 dd.18/9/17 si era chiesto di aggiornare la tabella considerando le sostanze dell'elenco di priorità della tab.1/A del D.lgs. 172/15. In tabella 6 vanno inserite le sostanze dell'elenco di priorità mancanti. Pag.22 - riga 1: per l'analisi dei metalli il campione deve essere filtrato (vedi D.M. 260/10 paragrafo A.2.8 punto 4).*
- *Paragrafo 3.5.6: si definiscono le seguenti quote per il prelievo di campioni per i parametri chimico-fisici, ecotossicologici e per il fitoplancton:*
 - *- 0,5 metri: idrocarburi, IPA e le altre sostanze di tab.6 (corretta con gli analiti mancanti di TAB. 1/A del D.Lgs 172/2015); saggi di tossicità;*
 - *- 3,0 metri: azoto totale disciolto, fosforo totale, clorofilla a (metodica IRSA) per calcolo dell'indice TRIX; Fitoplancton;*
 - *in prossimità del fondale (+2metri): sostanze di tab.6 (corretta con gli analiti mancanti di TAB. 1/A del D.Lgs 172/2015), esclusi idrocarburi e IPA; Fitoplancton.*
- *Paragrafo 3.5.7- pag. 23: in tabella 7 il range della Clorofilla a va modificato in 0,2-100 µg/l, in quanto quello proposto in tabella non è adeguato alle caratteristiche dell'area di indagine. La calibrazione del sensore dovrà essere adeguata al range previsto.*

- *Paragrafo 3.5.9 – pag. 29: nel documento “errata corrige” (rif. S3-10, prot.n.315/2017 dd.5/12/17) si prevede di eseguire gli 8 transetti per la valutazione della presenza di Cymodocea suddivisi in 4 tra 5 e 10 metri, e 4 tra 10 e 20 metri. Come già accennato, in questa parte del Golfo di Trieste le fanerogame rimangono alle quote più superficiali, pertanto si prescrive di effettuare tutti gli otto transetti nella fascia compresa tra 1 e 10 metri di profondità.*
- *Paragrafo 3.5.11 - pag.30: nella tabella 8, che riassume le attività di monitoraggio per le acque marine vanno specificate, per maggiore chiarezza, le quote di campionamento in relazione ai diversi parametri.”;*

VALUTATO che nella nota prot. n. 4847/P/GEN/PRA_VAL del 13/02/2018, l'ARPA FVG ha espresso parere favorevole ai documenti aggiornati secondo le richieste della medesima Agenzia, con osservazioni e prescrizioni in relazione al PMA relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI e con le seguenti osservazioni in particolare per la componente ambientale acque marine-costiere:

“ACQUE MARINE COSTIERE

PMA_0150_PIANO_MONITORAG_AMB_R03.PDF

- *Paragrafo 3.5.4 – pag. 19: in relazione al processo di flocculazione dei solidi sospesi nella colonna d'acqua, questo va utilizzato in caso di valori particolarmente elevati di torbidità del mare rilevati in fase di corso d'opera tramite la sonda multiparametrica posta in opera nell'area di cantiere e/o in relazione ai valori elevati di TRIX calcolati sempre per le acque dell'area di cantiere. Inoltre, l'operazione di flocculazione potrà essere effettuata solamente all'interno dell'ambito confinato dall'installazione del sistema sottomarino di conterminazione tipo “Bubble Screen” e sottoposta a verifica con misure da torbidimetro. Per quanto riguarda la natura chimica del flocculante è importante privilegiare composti compatibili con l'ambiente marino come ad esempio quelli utilizzati come flocculante nel trattamento delle acque potabili.*
- *Paragrafo 3.5.3 - Parametri chimico-fisici: si ribadisce quanto indicato a pag. 2 della nota ARPA FVG prot. n.42962 dd.20/12/2017 con riferimento alla pag. 18 del PMA in cui si indica come soglia di attenzione il valore minimo/massimo rilevato nell'ante opera per ossigeno disciolto, potenziale redox, pH, clorofilla a. Al superamento delle soglie di attenzione dei parametri, i lavori del cantiere devono essere sospesi fino al recupero di valori inferiori/superiori alle soglie e, nel caso in cui le soglie fossero superate due o più volte nell'arco della stessa giornata lavorativa, devono attivarsi i prelievi di cui appresso.*
- *Per quanto riguarda la torbidità (FTU, NTU o solidi sospesi) va ricordato che la prescrizione n.27 del decreto di compatibilità ambientale del MATTM n.173 del 7 agosto 2015 prevede che dovrà essere concordato con ARPAFVG il valore soglia di torbidità che dovrà essere comunque assicurato durante l'esecuzione dei dragaggi.*

Pertanto si chiede che, al termine della fase ante opera e prima dell'inizio dei lavori, sulla base degli esiti di tutte le misure effettuate, l'Autorità di Sistema Portuale proponga alla scrivente Agenzia tale valore soglia per la relativa approvazione. In tale occasione dovrà essere presentato anche un protocollo indicante tutte le misure di mitigazione che il Proponente si impegnerà ad adottare nel caso in cui gli esiti delle misure in corso d'opera dovessero evidenziare situazioni anomale.”

VALUTATO che relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale delle acque marine e costiere predisposto, in questa fase (prima dell'inizio dei lavori), sussistano le condizioni effettive per stabilire ad oggi l'ottemperanza alla Prescrizione A)23, con riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI, fatte salve le prescrizioni e osservazioni, come sopra riportate, dell'ARPA FVG; si resta in attesa delle relazioni annuali previste dalla prescrizione sui risultati dei monitoraggi condotti;

CONSIDERATO che la prescrizione A)30 del DEC/VIA n.173 del 07/08/2015 prevede:

- A)30: per la componente ambientale atmosfera, dovrà essere individuata, in accordo con l'ARPA FVG, 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 FVG; (Ente coinvolto ARPA FVG)

CONSIDERATO che:

- la documentazione evidenzia che gli indicatori ambientali da monitorare sono quelli individuati nello SAI: SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}, CO, Ozono e Benzene previsti nella prescrizione n.30 del decreto n.173/2015; si prevede inoltre il monitoraggio di B(a)P come indicato nel parere ARPA prot.0030616/P/GEN/PRA_VAL sul Piano di monitoraggio ambientale del Molo VI e sul PMI;
- nel caso in cui si verifichi una situazione di non conformità relativa ai livelli di concentrazione di inquinanti in aria e siano in corso operazioni in cantiere responsabili o corresponsabili dei superamenti, il progetto prevede la messa in atto tempestivamente di azioni mitigative concrete per riportare i livelli degli inquinanti entro i limiti di legge nel più breve tempo possibile;
- tra le misure figurano la riduzione dei tempi di stazionamento a motori accesi, la riduzione delle velocità, l'adozione di carburanti più "puliti" ovvero a basso contenuto di zolfo e di metalli pesanti, la dotazione di sistemi efficienti per il trattamento dei gas di scarico e sistemi catalitici di riduzione delle emissioni; la documentazione evidenzia che, da ultima potrà essere prevista anche la sospensione delle attività di cantiere che comportano emissione di inquinanti atmosferici;
- la documentazione prevede che tale azione sarà valutata caso per caso, secondo le seguenti indicazioni:
 - per poter ottenere un monitoraggio tempestivo sui livelli di polveri in aria, si dovrà utilizzare il punto di misura dato dalla "centralina mobile di cantiere". Come previsto dal piano di monitoraggio in corso d'opera, in questa postazione verranno effettuate campagne di misura della durata di 30 giorni consecutivi ogni 4 mesi per tutta la durata del cantiere, salvo condizioni critiche che possano inficiare la rappresentatività dei dati (ad esempio nei periodi eccessivamente piovosi). In tali condizioni si concorderà con ARPA Friuli Venezia Giulia l'interruzione delle campagne di misura;
 - nel periodo di misura, sarà valutato in questo punto il livello di polveri giornaliero e, dal confronto con i valori del fondo misurato in Piazza Carlo Alberto e Piazzale Rosmini, si estrapolerà il contributo del cantiere sulle misure giornaliere. In ogni caso deve essere tenuto in conto quanto emergerà dall'ante operam in cui, a cantiere inattivo, saranno valutate le condizioni dell'immediato contorno che, più correttamente e in aggiunta ai dati delle centraline ARPA, costituiranno il fondo naturale per il cantiere;
 - se le previsioni per i livelli di polvere dovessero indicare un livello di inquinante nell'aria pari o superiore al valore del limite giornaliero diminuito del contributo del cantiere per almeno 3 giorni, dovrà essere valutata l'eventuale sospensione o riduzione delle attività che comportano emissioni di inquinanti atmosferici, in funzione dell'effettivo contributo del cantiere rispetto al fondo (Esempio: se dalle campagne di misura risultassero i seguenti valori: Fondo = 30 e Cantiere = 40, si ricava il contributo del Cantiere = 10. Quindi se il Fondo risulta 45, il Cantiere supera il limite (45+10=55 > 50)).

VALUTATO che nella nota prot. n. 42962/P/GEN/PRA_VAL del 20/12/2017, l'ARPA FVG ha espresso puntuali osservazioni sulle modalità e parametri di monitoraggio per ciascuna componente ambientale, sia sul PMA relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI, sia sul Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI), chiedendo espressamente un apposito aggiornamento dei documenti proposti; in particolare, per la componente atmosfera l'ARPA FVG ha formulato le seguenti osservazioni:

"Atmosfera

Relativamente alle campagne di misura della componente atmosfera, nella documentazione

presentata (PMA radice Molo VI e PMI) le campagne di misura risultano di 30 giorni ogni 4 mesi per tutta la durata del cantiere. Si precisa che i 30 giorni riferiti alle campagne di misura devono essere consecutivi salvo condizioni critiche che possano inficiare la rappresentatività dei dati. In tali condizioni si concorderà con ARPA l'interruzione delle campagne di misura (esempio nei periodi eccessivamente piovosi).

A pag.9 del PMA – radice Molo VI – viene riportato ”. il superamento dei limiti riscontrato dalla centralina mobile di cantiere è considerato come soglia di attenzione e non di allarme, perché le operazioni di cantiere dovranno essere fermate o rallentate solo qualora sussista la responsabilità del cantiere, quantomeno essendo attive delle attività significative per l'atmosfera e si possa escludere altra responsabilità”.

Si chiarisce che per le attività del cantiere che abbiano un impatto sulla qualità dell'aria andranno messe in atto azioni mitigative in caso di superamento dei limiti di norma indipendentemente dalle cause del superamento. Pertanto anche in caso di superamento dei limiti nelle postazioni di fondo della rete ARPA FVG (senza impatto di cantiere) l'impatto sulla qualità dell'aria, dovuto al cantiere, dovrà essere mitigato.

Impatto odorigeno

Riguardo la componente odori, la documentazione presentata riporta che sarà previsto l'obbligo di intervento e collaborazione da parte del proponente nel caso che, in occasione di una qualsiasi delle opere, si evidenzino situazioni di disagio da parte della popolazione.”;

VALUTATO che nella nota prot. n. 4847/P/GEN/PRA_VAL del 13/02/2018, l'ARPA FVG ha espresso parere favorevole ai documenti aggiornati secondo le richieste della medesima agenzia, con alcune osservazioni e prescrizioni in relazione al PMA relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI; non risultano osservazioni puntuali in relazione al monitoraggio della componente atmosfera;

VALUTATO che relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente atmosfera, in questa fase (prima dell'inizio dei lavori), sussistano le condizioni effettive per stabilire ad oggi l'ottemperanza alla Prescrizione A)30, con riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI, fatte salve le prescrizioni e osservazioni di carattere generale dell'ARPA FVG, come sopra riportate con riferimento alla prescrizione A)3; si resta in attesa delle relazioni annuali previste dalla prescrizione sui risultati dei monitoraggi condotti;

CONSIDERATO che la prescrizione A)31 del DEC/VIA n.173 del 07/08/2015 prevede:

- A)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;

CONSIDERATO che la documentazione evidenzia che la nuova struttura è concepita per poter essere adeguata, in momenti successivi, all'effettivo allestimento di sistemi di *cold ironing*, quando saranno note le specifiche necessarie, visto che il sistema di alimentazione elettrica delle navi all'ormeggio sono variabili per tensione, per tipo di connettori e potenze necessarie; il progetto prevede pertanto la predisposizione dei nuovi cavidotti incassati lungo il perimetro del nuovo impalcato che saranno idonei alla posa di cavi sia in BT che in MT (normalmente 6.6÷11kV);

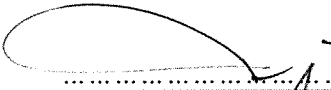
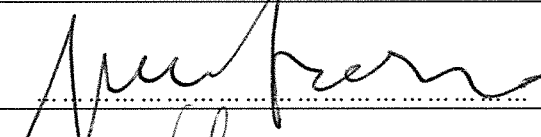
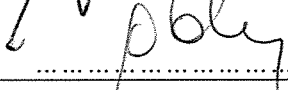
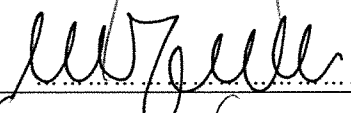
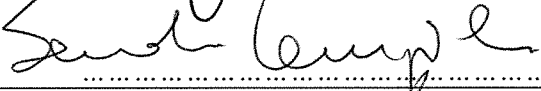

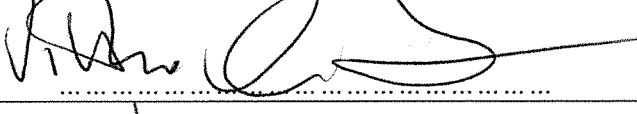
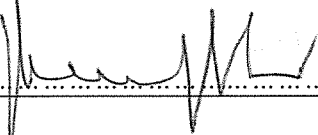
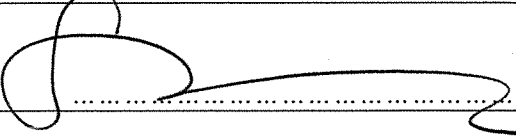
VALUTATO che la prescrizione A)31 ha carattere generale relativamente all'intero porto e per fasi successive; nel progetto, tale prescrizione viene recepita per quanto riconducibile all'intervento, prevedendo l'elettrificazione ed il cablaggio dati sul nuovo impalcato e la predisposizione di nuovi cavidotti incassati per il *cold ironing* e per l'assistenza all'ormeggio; pertanto, a livello progettuale, sussistano le condizioni effettive per stabilire ad oggi l'ottemperanza alla Prescrizione A)31, con riferimento all'intervento relativo all'ampliamento alla radice del Molo VI;

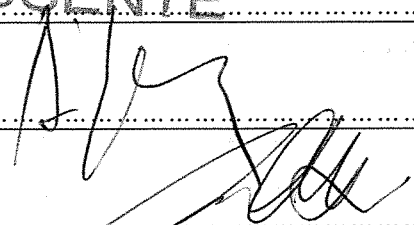

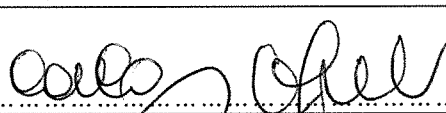

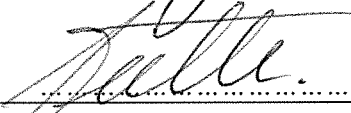
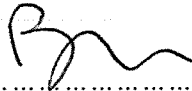
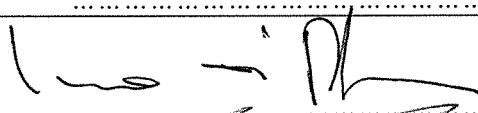
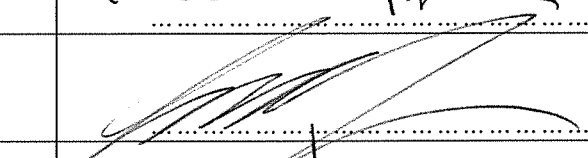
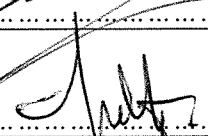
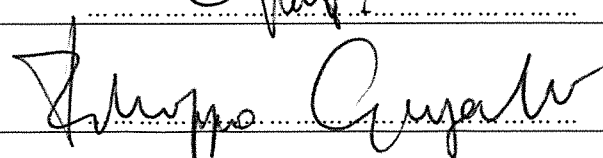
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

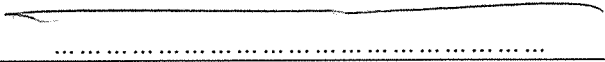
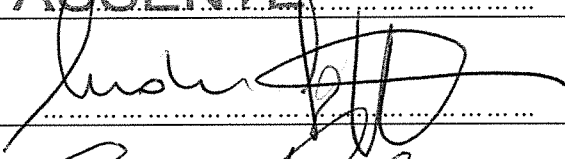
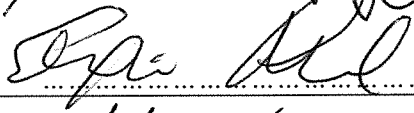
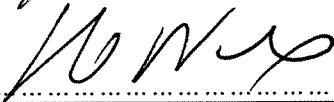


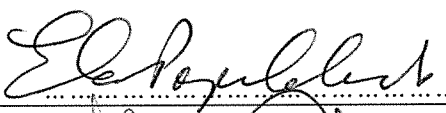

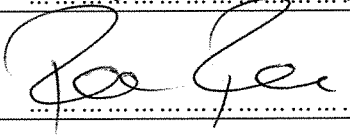
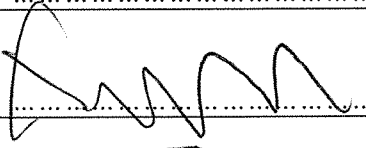
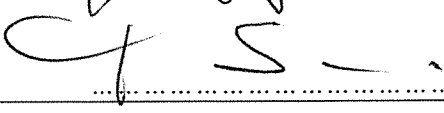
RITIENE

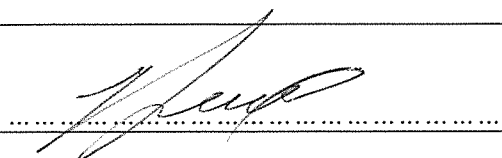
che con riferimento alla verifica delle ottemperanze delle prescrizioni A)3, A)10, A)12, A)16, A)23, A)30 e A)31 del DM n.173 del 07.08.2015, di propria competenza, relativamente al progetto dell'ampliamento alla radice del Molo VI, del PRP di Trieste, presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale – Porto di Trieste:

- relativamente al Piano di Monitoraggio Ambientale in questa fase (prima dell'inizio dei lavori) risultano ottemperate le prescrizioni A) 3, 23, 30, fatte salve le prescrizioni e osservazioni, come sopra riportate, dell'ARPA FVG; per quanto riguarda le fasi successive di attuazione del progetto, si rimane in attesa delle relazioni annuali sui risultati dei monitoraggi, come previste dalle medesime prescrizioni, ai fini delle verifiche di ottemperanza;
- risulta allo stato non ottemperata la prescrizione A)10, in pendenza del parere dell'ISPRA e della verifica di ottemperanza della prescrizione A)17 da parte di STA;
- risulta allo stato non ancora ottemperata la prescrizione A)12, in pendenza delle scelte operate da parte della ditta vincitrice dell'appalto, e dell'ottenimento delle apposite autorizzazioni per lo scarico delle acque di scolo;
- risulta ottemperata la prescrizione A)16, fatte salve le verifiche richieste da ARPA FVG in merito all'autorizzazione comunale e al controllo sull'impianto realizzato;
- risulta ottemperata la prescrizione A)31.

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	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	

Dott. Andrea Borgia	Borgia (Astenuato)
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	

Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	

Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	