



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

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

* * *

Parere n. 20 del 10.11.2020

Progetto	<p style="text-align: center;"><i>Parere tecnico</i></p> <p style="text-align: center;">Lavori di riconfigurazione in ambito logistico/industriale e retro portuale nell'area compresa nello stabilimento Wartsila S.p.A. sito nel C.C. di Bagnoli della Rosandra Osservazioni ai sensi dell'art.10 bis della Legge n.241/1990</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP 4788</p>
Proponente	<p style="text-align: center;">Interporto di Trieste S.p.A.</p>

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

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA – VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall'art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;

-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

-il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Friuli Venezia Giulia;

RICHIAMATA la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare gli artt.23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione ambientale intesa ai sensi dell'art. 5, recante ‘*definizioni*’, comma 1, lettera b come “*il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto*”; la procedura si conclude con il inteso ai sensi dell'art. 5, recante ‘*definizioni*’, comma 1, lettera o come “*il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell'autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell'istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere*”;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;

PREMESSO che:

- la Società Interporto di Trieste S.p.A. con nota prot. n. 929 del 21/06/2019 domanda per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto “*Lavori di riconfigurazione in ambito logistico/industriale e retro portuale nell'area compresa nello stabilimento Wartsila spa sito nel c.c. di Bagnoli della Rosandra*”;

- la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (d'ora innanzi DVA) prot. n. 18424/DVA del 16/07/2019; la domanda è stata successivamente perfezionata con nota acquisita al prot. n. 20039/DVA del 30/07/2019;
- con parere CTVA n. 3242 del 10/01/2020 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora innanzi CTVA) ha espresso parere negativo circa la compatibilità ambientale del progetto denominato “Lavori di riconfigurazione in ambito logistico/industriale e retro portuale nell'area compresa nello stabilimento Wartsila spa sito nel c.c. di Bagnoli della Rosandra”, adducendo le seguenti motivazioni principali:
 - nel SIA non sono stati approfonditi alcuni aspetti di impatto ritenuti rilevanti:
 - studio sull'aumento del flusso del traffico di mezzi pesanti tanto su Strada Statale quanto su strada ferrata e degli impatti di tale transito sull'ambiente (atmosfera, rumore, vibrazioni);
 - studio sull'inquinamento luminoso generato dalle torri faro, comprensivo di analisi delle adeguate tecnologie (anche modello “*smart grid*”), con orari di funzionamento attenuati per i periodi di inoperatività dell'interporto con relative proposte di mitigazione;
 - monitoraggio del deflusso delle acque piovane nel torrente Rosandra, relazionando su eventuali criticità riscontrate ovvero non conformità a quanto descritto nel progetto in argomento;
 - studio dell'impatto acustico e monitoraggio secondo le linee guida;
 - il piano di monitoraggio al traffico indotto, all'impatto sulla componente idrica ed all'illuminazione.
 - la documentazione è priva un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA - *ante operam*, in corso d'opera e *post operam*) predisposto dal proponente nel proprio SIA, considerate le valutazioni e indicazioni impartite dalla Regione;
 - lo studio di impatto ambientale deve essere redatto in piena conformità alla normativa vigente;
- con nota prot. 12622 di data 24/02/2020, la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione), comunicava il parere negativo di compatibilità ambientale espresso dalla CTVA, informando il proponente circa i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza di parte ai sensi dell'art. 10bis della L. 241/1990;
- con nota del 28/02/2020, il Proponente ha trasmesso le proprie osservazioni corredate da documentazione esplicativa;
- la Divisione con nota prot. 25370 dell'8/04/2020, comunicava al Proponente di ritenere la documentazione presentata sostanziale e rilevante per il pubblico disponendo, ai sensi dell'art. 24 comma 5 del D. Lgs. 152/2006, e che la Società proponente provvedesse tempestivamente a fornire un nuovo avviso al pubblico da pubblicare sul portale web ministeriale, al fine di riaprire le consultazioni del pubblico;
- con nota prot. n. MATTM/35627 del 18/05/2020, acquisita con prot.n.CTVA/1512 del 19/05/2020, la Divisione, trasmetteva alla CTVA, ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza, la documentazione del Proponente; comunicava inoltre la ripubblicazione sul sito internet istituzione delle osservazioni presentate dal proponente ai sensi dell'art. 10-bis della L. 241/1990 per il procedimento di VIA statale in oggetto;

RILEVATO che:

- l'oggetto del presente parere è l'esame della documentazione presentata al fine di superamento delle criticità sollevate con il parere CTVA n. 3242 del 10/01/2020 e di conseguenza completare le valutazioni in merito alla compatibilità ambientale del progetto;

- la documentazione da esaminare consiste in
 - o documentazione presentata dal Proponente in risposta al preavviso di rigetto ai sensi dell'art.10 bis della L.n.241/1990 corredate dalla documentazione esplicativa trasmessa con 7 PEC successive: la documentazione comprende una "Relazione generale" in risposta agli elementi di rilievo contenuti nel parere n. 3242 del 10/01/2020, corredata dai seguenti allegati:
 - Allegato 1 – Studio Impatto Ambientale
 - Allegato 2 – Relazione di Impatto di Incidenza
 - Allegato 3 – Studio illuminotecnico
 - Allegato 4 – Studio Compatibilità Idraulica
 - Allegato 5 – Relazione Trattamento acque meteoriche
 - Allegato 6 – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo
 - Allegato 6A – Corografia
 - Allegato 6B – Sottoservizi esistenti e di progetto
 - Allegato 6C – Planimetria
 - Allegato 6D – Profili di scavo e/o riempimento
 - Allegato 6E – Relazione tecnica indagini ambientali
 - Allegato 7 - Studio di Impatto Acustico
 - Allegato 8 – Piano di Monitoraggio Ambientale
 - Allegato 9 – Parere Comune San Dorligo della Valle
 - Allegato 10 – Fotoinserimenti
 - Allegato 11 – Area IMDG
 - Allegato 12 – Parere Paesaggistica
 - Allegato 13 – Attestato Conformità Urbanistica
 - Allegato 14 – Parere Invarianza Idraulica
 - Allegato 15 – Piano di Manutenzione
 - Allegato 16 – Dichiarazione di conformità
 - Allegato 17 – Relazione illustrativa 13-18-C A-0
 - Allegato 18 – Computo metrico estimativo generale
 - Allegato 19 – 13-18-C-01-0 Stato di Fatto: Planimetria
 - Allegato 20 – 13-18-C-02-0 Stato di Progetto: Planimetria
 - Allegato 21 – 13-18-C-03-0 Stato di Fatto: Planimetria dei sottoservizi esistenti
 - Allegato 22 – 13-18-C-04-0 Tavola delle lavorazioni: Planimetria
 - Allegato 23 – 13-18-C-05-0 Planimetria delle pavimentazioni
 - Allegato 24 – 13-18-C-06-1 Smaltimento acque meteoriche: Planimetria
 - Allegato 25 – 13-18-C-12-0 Predisposizione rete antincendio: Planimetria
 - Allegato 26 – 13-18-C-13-1 Predisposizione rete impianti elettrici: Planimetria
 - Allegato 27 – Paesaggistica: PR_01 Inquadramento Generale
 - Allegato 28 – Paesaggistica: PR_02 Stato di fatto: planimetria
 - Allegato 29 – Paesaggistica: PR_03 Stato di fatto: Prospetti
 - Allegato 30 – Paesaggistica: PR_04 Progetto: Planimetria
 - Allegato 31 – Paesaggistica: PR_05 Progetto: Prospetti
 - Allegato 32 – Paesaggistica: PR_06 Progetto: Fabbriato per controllo ingresso
 - Allegato 33 – Paesaggistica: PR_07 Tavola comparativa
 - Allegato 34 – Paesaggistica: PR_08 Stato di fatto – Progetto: Render e foto inserimenti
 - Allegato 35 – Sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale
 - Allegato 36 – Paesaggistica: R_P Relazione Paesaggistica
 - Allegato 37 – V_01 Inquadramento generale
 - Allegato 38 – V_02 Stato di Fatto: Planimetria
 - Allegato 39 – V_03 Stato di Fatto: Prospetti
 - Allegato 40 – V_04 Progetto: Planimetria
 - Allegato 41 – V_05 Tavola comparativa
 - Allegato 42 – V_06 Progetto: Prospetti

- Allegato 43 – V_07 Progetto: Sezioni;
- o documentazione presentata da Proponente con nota acquisita con prot. MATTM/59815 del 30/07/2020, in risposta alla richiesta di integrazioni della Regione Friuli Venezia Giulia, nota prot.n.27321 del 15/06/2020:
 - Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti;
 - Piano di monitoraggio ambientale;

RILEVATO che con riferimento alla documentazione presentata:

- le risposte agli elementi di rilievo contenuti nel parere n. 3242 del 10/01/2020 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale sono le seguenti:

Rilievo n. 1: il dimensionamento della superficie totale ricoperta da un interporto dovrebbe conseguire un'opportuna analisi della domanda, quindi a valutazioni di competenza del pianificatore dei trasporti e del territorio, mentre per il progetto non è stato prodotto un piano di sviluppo dei servizi di logistica che stanno alla base del progetto di realizzazione di un nuovo interporto e che non sono rese note le valutazioni dei fabbisogni e della conseguente necessità di spazi pavimentati, anche al fine di consentire di valutare l'estensione dell'area destinata a ospitare i container ed in genere la fase di stoccaggio e le altre attività correlate ai servizi di logistica.

Risposta del Proponente: L'argomento trova dettagliata illustrazione nell'Allegato 1 – Studio di Impatto Ambientale alla pagina 5 e seguenti, dove in particolare alla tabella 1 a pagina 8 si evidenzia incremento in termini percentuali di traffico avvenuto e consentito dall'utilizzo dell'area dei Bagnoli nelle condizioni in cui essa è stata acquisita e senza incremento alcuno di spazi di immagazzinaggio.

I dati raccolti nell'anno 2019 di piena operatività del sito, pur in un allestimento non ancora ottimale, evidenziano come l'estensione dell'area scoperta asfaltata risulta organica e assolutamente funzionale al trend di incremento del traffico movimentato.

La tabella 2, inoltre, individua un preciso criterio di proporzionalità tra le aree di Ferneti che movimentano 291.266 ton a fronte di una Bagnoli, che pur in condizioni non ancora ottimale, ne movimentano 150.611.

Gli incrementi di traffico in essere evidenziano come da ca. 150/180.000 ton degli anni 2017/2018, si è passati alle 445.000 ton nel 2019. Di queste, circa 150.000 ton sono riferite all'area di Bagnoli all'interno dei magazzini.

Da questi dati appare evidente la necessità da parte dell'Interporto di ampliarsi e di un effettivo bisogno di un ampio piazzale per la movimentazione dei mezzi.

Una maggiore disponibilità di spazi è finalizzata anche a una maggiore sicurezza nelle operazioni di movimentazione.

Rilievo n. 2: non è resa disponibile, nel quadro di pianificazione, una relazione che consenta di giustificare il fabbisogno di area di pavimentazione e tanto meno specifiche sulle previsioni di trasporto commerciale di merci con cui si ritiene sarà sviluppata l'intermodalità e la spedizione di merci mediante l'uso di diversi mezzi di trasporto, stradale, ferroviario, marittimo.

Risposta del Proponente: Come si evince dall'Allegato 1 – Studio di Impatto Ambientale, e specificatamente dal grafico di tabella 3 di pagina 8, l'attività logistica di magazzino ha subito un aumento incrementale del

resto già numericamente definito alla tabella 2. E' evidente che l'incremento del *move-in* deve corrispondere ad aree esterne di servizio per la predisposizione ordinata della collocazione negli spazi interni proporzionate alla velocità *in-out* della spedizione; anche in questo caso è evidente che tempistiche più strette e necessità di programmazione del *packaging* non possono essere effettuate a scapito di una sicura tutela dei lavoratori.

Rilievo n. 3: nel quadro delle motivazioni alla necessità di disporre di nuove aree di logistica, non appare affrontato il diffuso problema dell'eccesso di container, che è uno dei problemi principali delle autorità portuali, noto anche come "sovrabbondanza di container" o più in generale se sia affrontato il problema dell'overstock di Container, correlato sovente alla difficile intercambiabilità dei container nel tentativo di passare ordini a diversi agenti di spedizione.

Risposta del Proponente: Il porto di Trieste al quale l'area di Bagnoli dovrà fornire spazi retroportuali, non soffre di problemi connessi *overstocking* in ragione dell'organizzazione del trasporto e di magazzinaggio nelle uniche due aree a disposizione (una al Molo settimo ed una in concessione all'Autamarocchi), tutte sotto controllo diretto dell'Autorità Portuale e non frazionate in concessionari che possono ricorrere a tali procedure.

Rilievo n. 4: è necessario uno studio specialistico relativamente alla contigua Riserva Naturale della Val Rosandra, ricca di patrimonio naturalistico, con le possibili interferenze del nuovo progetto ottenendo preventivamente il benessere dell'organo gestore della Riserva, che è il Comune di San Dorligo della Valle – občina Dolina.

Risposta del Proponente: Si rinvia per ogni più approfondito esame all'Allegato 2 - Relazione di Impatto di Incidenza redatto dal dott. Agr. Paolo Parmegiani. L'elaborato è stato trasmesso al Comune da San Dorligo della Valle. Il documento evidenzia la assoluta assenza di interferenze tra le attività dell'Interporto e la Riserva Naturale.

Rilievo n. 5: non sono fornite indicazioni sul fabbisogno energetico per l'illuminazione dei piazzali né tanto meno indicazioni su come verrà acquisita l'energia elettrica per alimentare il sistema di illuminazione.

Risposta del Proponente: È stato svolto uno studio illuminotecnico, di cui all'Allegato 3 – Studio illuminotecnico, nel quale è stata indicata la potenza totale che verrà installata, che sarà pari a 41.688 kW tra torrifaro, nuovi pali stradali e proiettori.

Trattandosi di corpi illuminanti a LED a basso consumo, nessun aumento della potenza già impegnata è stata richiesta. Si rappresenta che il fornitore sarà l'ENEL che oggi garantisce il ricorso costante e l'apprezzamento delle fonti rinnovabili, come si evince dal loro sito istituzionale.

Rilievo n. 6: l'estensione dell'area destinata alla logistica (indicativamente 67.000 m2) e quella dedicata a piantumazione a verde (indicativamente 20.000 m2) non sono giustificate da appositi studi

Risposta del Proponente: La superficie destinata alla logistica trova propria determinazione nell'applicazione dei criteri emersi da quanto rilevato nel primo anno di piena operatività del sito. Per quanto attiene alla piantumazione a verde per i quali si farà riferimento, evidentemente, a specie autoctone di area alluvionale. Tali specie presentano esemplari la cui crescita e sviluppo temporale possono essere anche molto pronunciati e d'altro canto possono presentare facile aggredibilità da parassiti e funghi che ne limitano l'accrescimento o, addirittura, il decadimento; non ultimo, la zona è oggetto di forti perturbazioni di Bora spesso deleterie per la vegetazione arborea. Tali ponderate considerazioni richiedono, quindi, di provvedere a una prima piantumazione sulla quale sviluppare ogni considerazione di permanenza, modifica o sviluppo. Tale fase di prova non può essere sostituita da alcuno studio teorico.

Rilievo n. 7: non è fornito uno studio con l'analisi delle alternative dei sistemi di pavimentazione.

Risposta del Proponente: La qualità della pavimentazione è in primo luogo determinata evidentemente dallo specifico carico stradale che deve sopportare. D'altro canto, si evidenzia anche che, dovendo realizzare una pavimentazione di portata adeguata, è ben difficile poter immaginarne una che consenta un grado di permeabilità tale da non abbisognare di un preciso calcolo di invarianza idraulica, Allegato 4 – Studio Compatibilità Idraulica, e del trattamento delle acque prima pioggia, di cui Allegato 5 – Relazione Trattamento Acqua Meteoriche, tale da non costituire pregiudizio al regolare effluire del vicino torrente Rosandra. La scelta della pavimentazione non ha potuto essere altro che orientata al collaudato sistema che prevede lo scotico e sbancamento del terreno vegetale, con un successivo trattamento a calce o cemento del terreno in sito che si presenta naturalmente di buona qualità, trattandosi di materiale derivato dalla fratturazione del *flysch*. Ottenuto un adeguato sottofondo cementato si procederà quindi alla posa della pavimentazione di tipo bituminoso e classicamente costituita dallo strato di base, dal *binder* e dal più superficiale tappeto d'usura.

Rilievo n. 8: *per quanto attiene al piano di utilizzo delle terre da scavo, sono state prodotte ben 4 alternative, e i documenti, compresi quelli in fase di integrazione, si contraddicono, dichiarando prima di trattare tutto come rifiuto, poi dicendo che il materiale potrebbe essere riutilizzato o inviato a ciclo produttivo ma, nel corso dell'ultima integrazione, che i volumi di scavo saranno, se del caso, utilizzati come ripristino morfologico in località autorizzata dagli Enti.*

Risposta del Proponente: Il Piano preliminare terre e rocce da scavo di cui all'Allegato 6 – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo derime ogni contraddizione o dubbio insorto dalla documentazione precedente. Adesso si associa il documento di cui all'Allegato 6E – Relazione tecnica indagini ambientali, frutto di successiva puntuale valutazione che si unisce a completamento della documentazione relativa a questo tema.

Rilievo n. 9: *a livello locale, il Comune di Dorligo della Valle Opicina Dolina ha inizialmente espresso parere sfavorevole al progetto, in quanto dall'analisi degli elaborati progettuali non ci sono sufficienti garanzie affinché siano poste in essere le attività necessarie a superare i dubbi, osservazioni e carenze, e che, ancorché, il Comune si sia successivamente espresso con parere favorevole non vincolante, le suddette carenze permangono nel livello documentale pubblicato dal Proponente in fase di integrazione per alcune componenti ambientali.*

Risposta del Proponente: Con riferimento ai motivi che hanno indotto il Comune di San Dorligo della Valle a esprimere parere negativo (vedi Allegato 9 – Parere Comune San Dorligo della Valle), sono stati oggetto di una puntuale audizione dei tecnici di INT presso il Consiglio Comunale che ha portato a dissolvere i dubbi che indussero l'espresso di detto parere. In particolare:

- è stato esposto e accolto il ragionamento sul flusso di traffico di mezzi pesanti e di ferrovia, come esplicitato nella risposta al rilievo n.11, rammentando inoltre che i tratti viari usati, gestiti da ANAS ed FVG Strade, sono dimensionati specificamente per il traffico da carico pesanti e mantenuti in efficienza degli enti gestori.
- Nell'ambito del monitoraggio ambientale *post operam* sono previste tutte le misurazioni e verifiche atte ad avvalorare le previsioni progettuali, ovvero a provvedere alle giuste contromisure “Allegato 8 - Piano di monitoraggio Ambientale”.
- In merito alle barriere vegetali, per le quali è previsto un impianto prova e una verifica dell'adattabilità e della permanenza, vale quanto già esposto nelle risposte ai rilievi n. 6 e 12.
- L'inquinamento luminoso e i mezzi per contrastarlo sono valutati nell'Allegato 3 – Studio illuminotecnico.
- In merito alla cromatura dell'asfalto se ne terrà conto nella fase di stesura del manto di usura.
- In merito al problema del deflusso delle acque può vedersi nella relazione in merito alla compatibilità idraulica il controllo del fenomeno sarà previsto nell'attività di monitoraggio di cui Allegato 4 - Studio Compatibilità idraulica e Allegato 5 - Relazione trattamento acque meteoriche.

- Il piano relativo al monitoraggio delle emissioni acustiche è contenuto nell' Allegato 8 - Piano di monitoraggio Ambientale.

- La manutenzione dei tetti, quando necessaria, sarà effettuata tenendo conto della variazione cromatica proposta.

- Si rappresenta che quanto richiesto dal Comune di Bagnoli, ovvero l' apposizione in luoghi pubblici di cartelli bilingue, la scrivente si atterrà alla precisa disposizione di legge.

Rilievo n. 10: si ritiene fortemente insufficiente la descrizione del piano di gestione del servizio di logistica, che deve essere comprensivo di indicazioni quantitative, nell'evolversi del tempo, dei servizi forniti e in particolare per le aree di ricevimento, stoccaggio e rispedizione merce, imballo, movimentazione container, casse mobili e colli pesanti.

Risposta del Proponente: Il piano di gestione del sito non fa riferimento al convergente interessamento di una serie di operatori della logistica. Il primo è, ovviamente, il porto di Trieste per la quale l'area svolge funzioni di supporto retroportuale complementari a quelle già svolte dall'autoporto di Ferneti e che presentano, rispetto a quest'ultima, un notevole vantaggio dal punto di vista della distanza. Interviene, a questo punto, la necessità di un rapporto stretto con RFI in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Argomento affrontato e risolto alla pag. 23 del documento Allegato 1 - Studio di Impatto Ambientale. In merito agli aspetti quantitativi delle merci movimentate e delle previsioni di crescita si rimanda al medesimo documento alle pagg. 5 e seguenti che riportano i dati relativi non già a mere previsioni, ma a rilievi operativi di un anno di attività. Si rappresenta inoltre che le aree di ricevimento stoccaggio e rispedizione merce, imballo, movimentazione container, casse mobili e colli pesanti devono tenere in considerazione che dette operazioni necessitano di mezzi d'opera specifici e dedicati quali, transpallet elettrici, piccoli carrelli elettrici Carrelli Diesel portata... e Reach Stacker, che impongono a dover prendere in considerazione, oltre alle specifiche superficiali di parcheggio dei beni da mobilitare,, anche adeguate aree di manovra che rispettino i parametri funzionali dei mezzi stessi, e gli spazi necessari per garantire la sicurezza degli operatori.

Rilievo n. 11: nel SIA non sono stati approfonditi alcuni aspetti di impatto ritenuti rilevanti

a) studio sull'aumento del flusso del traffico di mezzi pesanti tanto su Strada Statale quanto su strada ferrata e degli impatti di tale transito sull'ambiente (atmosfera, rumore, vibrazioni)

Risposta del Proponente: Dal documento Allegato 1 – Studio di Impatto Ambientale, alla pagina 31 viene riportato lo studio sull'aumento del flusso del traffico di mezzi pesanti tanto su Strada Statale quanto su strada ferrata, che fa tesoro dei concreti rilievi che si sono potuti effettuare nel periodo di un anno in condizioni di ricettività inferiori a quelle di progetto.

Si vuole puntualizzare che tutta la circolazione viene effettuata su un percorso esterno ai centri abitati a ca. 500ml dallo svincolo della superstrada.

b) studio sull'inquinamento luminoso generato dalle torri faro, comprensivo di analisi delle adeguate tecnologie (anche modello "smart grid"), con orari di funzionamento attenuati per i periodi di inoperatività dell'interporto con relative proposte di mitigazione

Risposta del Proponente: Dal documento Allegato 3 – Studio illuminotecnico si evincono le caratteristiche del sistema di illuminazione soprarichieste. Sinteticamente le torrifaro illumineranno le aree all'interno del piazzale e saranno dotate di dispositivi a LED. Per quanto riguarda i proiettori verranno predisposti per la riduzione del flusso tramite comunicazione DALI, Digital Addressable Lighting Interface.

c) monitoraggio il deflusso delle acque piovane nel torrente Rosandra, relazionando su eventuali criticità riscontrate ovvero non conformità a quanto descritto nel progetto in argomento

Risposta del Proponente: Il deflusso delle acque piovane nel torrente Rosandra sarà regimentato dal complesso sistema idrico descritto negli Allegato 4 – Studio Compatibilità idraulica e Allegato 5 - Relazione trattamento acque meteoriche. Sinteticamente esso prevede di posizionare due punti di monitoraggio a monte e a valle degli scarichi in corrispondenza del Torrente Rosandra, per valutare la qualità dell'acqua e la quantità di portata immessa nel corpo idrico; verranno inoltre installati dei pozzetti di controllo prima dell'allaccio alla rete di scarico esistente.

d) studio dell'impatto acustico e monitoraggio secondo le linee guida

Risposta del Proponente: L'Allegato 7 – Studio di impatto acustico risponde alle richieste di valutazione e monitoraggio secondo le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – Indirizzi metodologici generali – Rev. 1 del 16/06/2014. È stato redatto considerando la fase *ante operam* rilevando i livelli di emissione sonora presso 3 stazioni di controllo. È stata poi condotta una simulazione della fase di esercizio posizionando 8 stazioni di controllo oltre a quelle già disposte nella fase *ante operam*. È previsto anche uno studio *post operam*, che consisterà nel monitorare il reale sviluppo delle emissioni di rumore del sito con le postazioni fonometriche di controllo che verranno installate presso i recettori più esposti e comunque in posizioni in accordo con l'ARPA FVG.

e) il piano di monitoraggio al traffico indotto, all'impatto sulla componente idrica ed all'illuminazione

Risposta del Proponente: L'Allegato 8 - Piano di Monitoraggio Ambientale illustra come avverrà il monitoraggio delle varie componenti.

Rilievo n. 12: già in fase di progetto preliminare è necessario predisporre soluzioni di mitigazione visiva dell'area, in particolare sul fronte verso l'area tutelata costituita dall'adiacente corso d'acqua, con implementazione di barriera vegetale quali alberature, siepi di specie autoctone

Risposta del Proponente: Si prevede di aumentare le barriere acustiche/visive mediante la piantumazione all'interno del perimetro della proprietà, in prossimità dell'attuale barriera rappresentata da un muro che racchiude tutta la proprietà, una vegetazione autoctona, principalmente nella zona più critica ovvero quella che corre parallela ai binari ferroviari e che avrà un'altezza media di 3 metri. Nel caso in cui, a intervento avvenuto si riterrà necessario aumentare la barriera vegetale non solamente nell'area ritenuta necessaria dalla Soprintendenza per i Beni Paesaggistici e Architettonici del Friuli Venezia Giulia, si provvederà a effettuare un'implementazione alla piantumazione prevista di arboree autoctone anche in altre zone del perimetro dell'area interessata dall'Interporto, previo studio/progetto in accordo con la Soprintendenza.

Il problema della mitigazione visiva, sostanzialmente risolto con la piantumazione di specie vegetali autoctone, argomento peraltro di interesse per il precedente rilievo n. 6, presenta le stesse incertezze precedentemente esposte relativamente all'attecchimento, facilità di vegetazione e crescita delle specie che saranno impiantate. Anche per tale area, a un primo impianto di carattere sperimentale seguirà un attento periodo di monitoraggio e verifica per monitorare ed eventualmente incrementare o modificare la vegetazione piantumata.

Rilievo n. 13: la documentazione è priva un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA – ante operam, in corso d'opera e post operam) predisposto dal proponente nel proprio SIA, considerate le valutazioni e indicazioni impartite dalla Regione.

Risposta del Proponente: L'allegato 8 - Piano di Monitoraggio Ambientale, redatto per quanto espresso dalla regione FVG, individua correttamente quelle che saranno le tre fasi di vita dell'opera.

Rilievo n. 14: in conclusione la necessità di redigere lo studio di impatto ambientale in piena conformità alla normativa vigente.

Risposta del Proponente: È convincimento dello scrivente che la documentazione, come completata e riordinata, sulla scorta dei puntuali rilievi mossi da codesto rispettabile Ministero, risponda in maniera esaustiva ai requisiti richiesti dalla normativa vigente;

CONSIDERATO che

- il progetto prevede la pavimentazione di un'area pari circa a 90 mila metri quadri che comprende sia la zona adibita al transito e alla sosta dei mezzi pesanti e al posizionamento dei container che quella adiacente ai binari;
- l'intervento si colloca nel Comune di San Dorligo della Valle – Dolina, al confine con il Comune di Trieste nella regione Friuli Venezia Giulia.

CONSIDERATO che, con Delibera n. 1332 del 28/08/2020, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale con n. 9 condizioni ambientali. In particolare la Regione ha rilevato come la documentazione fornita nel suo complesso abbia consentito di colmare le lacune documentali e progettuali indicate con la precedente deliberazione di Giunta Regionale n. 128/2020 e in particolare:

- è stata fornita una valutazione delle alternative progettuali poste alla base dell'individuazione del sito di progetto, dimostrando come la scelta effettuata minimizzi l'impatto ambientale arrecato e costituisca una miglior soluzione anche rispetto all'opzione "zero". Le dinamiche evolutive del traffico commerciale, infatti, seguono delle logiche di mercato internazionale a lungo termine indipendenti dall'offerta logistica avanzata dal Proponente e rispondono maggiormente alla valutazione di compatibilità del Porto di Trieste, che risulta essere il principale obiettivo del traffico transitante per l'interporto in progetto, il quale ha già ottenuto la compatibilità ambientale. Nelle valutazioni effettuate nell'ambito della procedura di VIA-VAS per il Porto di Trieste, infatti, è già stata affrontata la problematica inerente l'aumento del traffico indotto dall'attività portuale;
- le considerazioni inerenti gli impatti cumulativi valutati dal Proponente in ordine alla componente atmosferica e di traffico risultano condivisibili e paiono determinare un impatto sostenibile;
- lo Studio Trasportistico fornito ha evidenziato un livello di traffico "medio" per il principale recettore viabilistico, costituito dalla SS202 (Grande Viabilità Triestina). La soluzione individuata dal Proponente minimizza l'impatto arrecato anche nei confronti della matrice atmosferica, dato il contesto territoriale in cui va ad inserirsi il nuovo progetto e la vicinanza alla rete stradale ad elevato scorrimento, concordando circa la sostenibilità dell'impatto arrecato dal progetto nei confronti della matrice atmosferica;
- riguardo l'impatto acustico generato dal progetto, esso appare sostanzialmente sostenibile in virtù delle previsioni progettuali e degli approfondimenti effettuati, con la necessità di apportare specifiche condizioni ambientali al fine di mitigare gli impatti arrecati e limitare l'insorgere di impatti non preventivati;
- con riferimento all'inquinamento luminoso potenzialmente indotto dalle torri faro in progetto, il cui impianto illuminante è previsto a LED, paiono condivisibili le considerazioni effettuate dal Proponente circa la sostenibilità dell'impatto arrecato;
- riguardo la fase di cantiere il Proponente prevede di adottare opportune misure mitigative quali la bagnatura delle aree di cantiere, le limitazioni orarie del cantiere e delle restrizioni sui limiti di velocità all'interno del cantiere;
- nella fase di esercizio verrà monitorata la qualità dell'aria e, in particolare, il PM10 e l'NO2, al fine di verificare la sostenibilità delle azioni intraprese;
- il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato giudicato idoneo dall'ARPA FVG che ha suggerito di imporre alcune condizioni ambientali a riguardo;

- l'impatto complessivamente stimato è, quindi, in massima parte temporaneo, reversibile e limitato principalmente alle fasi di costruzione;
- la partecipazione degli Uffici ed Enti coinvolti ha evidenziato una sostanziale valutazione favorevole del progetto con indicazione di alcune soluzioni migliorative per mitigare ulteriormente l'impatto arrecato dalla costruzione ed esercizio dell'infrastruttura;

CONSIDERATO che:

In relazione al QUADRO PROGRAMMATICO

- la finalità del progetto è quella di realizzare un'area pavimentata e impermeabilizzata di circa 90.000 mq sulla quale possano circolare e sostare mezzi motorizzati pesanti e possano esser posizionati dei container;
- l'intervento che si vuole realizzare è all'interno dello stabilimento Wartsila, industria finlandese specializzata nella costruzione di motori marini e terrestri Fincantieri gli stabilimenti della società Grandi Motori Trieste erede a sua volta della Fabbrica Macchine Sant'Andrea. Il complesso esistente, sito nella zona industriale di Trieste in località Bagnoli della Rosandra, occupa un'area di circa 23 ettari con tre edifici, per una superficie coperta totale di 74000 m2 ed è dotato di un collegamento ferroviario con l'ex stazione, oggi semplice scalo merci di Trieste Aquilinia;
- una parte del complesso industriale, comprensiva di due dei tre edifici, è stata acquistata nel dicembre 2017 dalla INTERPORTO di Trieste S.p.A., società operante già da diversi anni in Località Fernetti in qualità di struttura logistica retro portuale e titolare di concessione di un raccordo ferroviario inserito sulla linea Villa Opicina - Confine di Stato (SŽ). Acquistando tale area, la società INTERPORTO ha l'obiettivo di estendere la propria attività logistica con la creazione di un secondo polo di attività retro portuale;
- l'area oggetto di intervento, situata su di una piana artificiale a quote altimetriche attorno a m 53 sul livello medio mare, è caratterizzata da una parte adibita a verde, e dalla presenza di n. 2 edifici di tipo industriale. La zona è destinata a fabbricati e a impianti per l'industria, la piccola industria e l'artigianato, con l'esclusione di quelli destinati alla distillazione del petrolio e al deposito di idrocarburi liquidi o gassosi, fatta eccezione per i depositi di idrocarburi necessari all'attività produttiva svolta;
- il complesso industriale è adiacente alla grande viabilità "Nuova Sopraelevata" SS202;
- attualmente il P.R.G.C. del Comune di San Dorligo della Valle non pone particolari tutele sull'area interessata dall'intervento in oggetto. La zona, che si trova nel comprensorio dell'EZIT, è soggetta a Piano Speciale a Livello Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste generale predisposto dall'EZIT.

VISTE E CONSIDERATE le motivazioni dell'opera fornite dal Proponente;

CONSIDERATO che:

- il Proponente intende ampliare la sua attività già da anni operante in Località Fernetti in qualità di struttura logistica retro portuale e titolare di concessione di un raccordo ferroviario inserito sulla linea Villa Opicina - Confine di Stato (SŽ);
- il comprensorio industriale Wartsila (che è completamente recintato) risultava in gran parte inutilizzato e abbandonato. La parte inutilizzata comprende due capannoni e un raccordo ferroviario;
- il complesso, poi, risulta collocato strategicamente sul versante opposto del comprensorio territoriale triestino, in quanto sono presenti valichi di frontiera nelle vicinanze e a breve distanza è possibile raggiungere la Grande Viabilità. Da queste caratteristiche del complesso deriva la scelta di collocare il secondo polo di attività retro portuale proprio all'interno dell'area ormai "Ex Wartsila";
- il Proponente analizza l'Alternativa zero di non realizzazione dell'opera, rilevando che questa consisterebbe nel lasciare abbandonata l'area della Wartsila e dall'altro lato, sovraccaricare l'attività già da anni operante in Località Fernetti in qualità di struttura logistica retro portuale che è in continuo

sviluppo, creando così disagi non solo all'interno di Località Ferneti, ma anche nei centri abitati delle vicinanze (ad esempio. Opicina, Sezana);

- per lo sviluppo di tale progetto non erano previste alternative: vista la necessità del Proponente di ampliare la sua attività, il comprensorio industriale Wartsila risultava la scelta migliore possibile dove posizionare il nuovo sito, infatti:
 - o la porzione acquistata dall'Interporto alla Wartsila era inutilizzata da tempo;
 - o l'area è completamente recintata;
 - o dispone già di una linea ferroviaria;
 - o è vicina all'ingresso della grande viabilità "Nuova Sopraelevata" SS202;
 - o l'area del piazzale è ampia e adatta per l'attività che vi si vuole svolgere;

VISTE E CONSIDERATE le tavole dei vincoli territoriali;

CONSIDERATO che:

- solo una limitata area ubicata in prossimità del confine Sud-Est è interessata dal vincolo denominato "limite 150 m dalle sponde dei fiumi iscritti negli elenchi di cui R.D. 1775/33";
- il Torrente Rosandra è un corso d'acqua che genera vincolo paesaggistico corrispondente alla ricognizione dei Beni Paesaggistici, ai sensi del D. Lgs 42/2004, Art. 142, Comma 1, c (fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775);
- nello studio sono stati esaminati gli strumenti di pianificazione Regionali e Provinciali per l'individuazione dei vincoli finalizzati alla definizione del layout d'impianto;

VALUTATO che:

- l'obiettivo principale dell'intervento è quello di realizzare un polo intermodale in cui possa afferire sia il trasporto su gomma che quello su ferro, in un'area in cui è elevata la richiesta di questo servizio;
- il Proponente ha motivato l'opera con la necessità di incrementare le attività logistiche a supporto delle attività del porto di Trieste, e che il complesso industriale risulta collocato strategicamente sul versante opposto del comprensorio territoriale triestino ove presenti valichi di frontiera nelle vicinanze e a breve distanza è possibile raggiungere la Grande Viabilità;
- l'area individuata è parte di una enorme area industriale in gran parte dismessa e oggetto di recupero e che essa, ai fini della logistica, si trova nelle immediate vicinanze di una strada di grande viabilità internazionale ed è servita dalla linea ferroviaria, pur essendo questa in disuso da molti anni;
- il progetto risulta compatibile con strumenti di programmazione nazionali e locali;

In relazione al QUADRO PROGETTUALE

CONSIDERATO che le aree pavimentate e impermeabilizzate, destinate principalmente al parcheggio o allo stoccaggio container, verranno realizzate:

- o previo lo scotico e sbancamento del terreno vegetale, con un successivo trattamento a calce o cemento del terreno in sito che si presenta naturalmente di buona qualità, trattandosi di materiale derivato dalla fratturazione del *flysch*;
- o ottenuto un adeguato sottofondo cementato si procederà quindi alla posa della pavimentazione di tipo bituminoso e classicamente costituita dallo strato di base, dal *binder* e dal più superficiale tappeto d'usura;
- o la scelta delle modalità di consolidamento del sottofondo può essere giustificata dalle dimensioni dell'area. Un trattamento tradizionale comporterebbe infatti la movimentazione di almeno 80.000 mc di

materiale in ingresso ed in uscita, cosa che comporterebbe il transito di circa 8.000 bilici nel breve arco di 3 mesi. A ciò vanno aggiunti anche i mezzi per conferire il materiale bituminoso, circa 40.000 mc (su bilico), che comporterebbero un ulteriore afflusso di altri 4.000 camion;

- o per le aree già pavimentate, realizzate da lungo tempo e già adeguatamente consolidate e che non presentano particolari anomalie o difetti, si procederà invece con una semplice scarifica e con il rifacimento del manto d'usura, anche per adeguare le sedi stradali alle nuove livellette previste per l'area;

CONSIDERATO che verrà comunque mantenuta un'area verde pari a circa 20 mila mq, parte di questa perché caratterizzata da una morfologia collinare e parte fascia di terreno aderente al confine verso il torrente Rosandra in adiacenza alle strutture di scorrimento dei binari della gru a cavaliere;

CONSIDERATO che:

- i mezzi d'opera e di cantiere;
- le fasi di lavorazione come descritte nella documentazione tecnica;
- i tempi per eseguire gli interventi all'interno dell'area della Grandi Motori Trieste di proprietà della Interporto di Trieste, che sono ipotizzati in 240 giorni;
- il "Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" (Allegato 6, Rev. 1 del 26/06/2020) prodotto con l'elaborato;

VISTO E CONSIDERATO che l'intervento avverrà sui terreni distinti al Comune San Dorligo, località Bagnoli della Rosandra al F.M. 10-14, p.c.n. 945/7-9-10-11-12-13-15-16-17.

CONSIDERATO che

- la fase di costruzione consiste nel movimentare la terra per la creazione delle pendenze necessarie, nella realizzazione degli scavi a sezione obbligatoria per il posizionamento delle tubazioni per la raccolta delle acque e per la messa in opera delle vasche di prima pioggia e nel posizionare le torri faro;
- l'intervento prevede l'asportazione preliminare dei primi 30 cm di terreno vegetale;
- i volumi di terreno escavati sono stimati dal proponente in 28.444 metri cubi, dei quali 9.440 riutilizzati e 19.004 eccedenti;
- in base a quanto riportato nella Relazione Tecnica "Indagini ambientali ai sensi del D.P.R. 120/17 per l'area ex-Wartsila sita a Bagnoli della Rosandra in Comune di San Dorligo della Valle (Trieste)", redatta da Geosyntech srl in data febbraio 2020, è risultato che le analisi del terreno soggetto a trattamento a cemento sono conformi rispetto i limiti previsti dall'Allegato 5 – Tabella 1 – Colonna B - Parte IV - Titolo V del D.Lgs. 152/06. Tali risultati consentono il trattamento a cemento dei primi 20 cm di terreno;
- dei n.31 campioni di terreno prelevati è risultato non conforme solo n°1 campione denominato SA11-C1. In seguito a successive analisi condotte per la caratterizzazione di tale campione di terreno come rifiuto solido, lo stesso è classificabile come rifiuto speciale non pericoloso con codice C.E.R. 17.05.04 "Terre e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03"; inoltre, sulla base degli esiti analitici relativi al Test di cessione, i valori risultano conformi rispetto ai limiti di cui all'art. 5 – Tab. 2 del D.M. 27.09.2010. Pertanto tale rifiuto potrà essere smaltito in un impianto di discarica per rifiuti inerti. Preso atto della presenza di una zona, in prossimità del campione S11-C1, non conforme ai limiti di cui dall'Allegato 5 – Tabella 1 – Colonna B – Parte IV – Titolo V del D.Lgs. 152/06, la Committenza ha commissionato una nuova indagine atta a delimitare, prima dell'inizio dei lavori, l'esatta superficie e volumetria di terreno da conferire a discarica. L'impresa incaricata dei lavori procederà quindi allo scavo dei terreni non conformi e procedere con il trasporto e conferimento ad idonea discarica autorizzata di tali rifiuti inerti;

- per quanto concerne il terreno vegetale stimato in circa 19.000 metri cubi, questo verrà raccolto in cumuli aventi volumi inferiori ai 1.000 metri cubi che verranno caratterizzati in base a quanto previsto dal D.P.R. 120/2017 al fine di individuare l'ideale discarica autorizzata in cui conferire il materiale;
- l'infrastrutturazione sarà realizzata attraverso lo scotico (primi cm 30) di terreno vegetale (piazzi e viabilità) ed il locale approfondimento (max m 3,5) per lo scavo delle vasche per il trattamento delle acque dei piazzali;
- i volumi di terreno movimentati ammontano a un totale di 28.444 m3:

<i>INTERVENTO</i>	<i>VOLUMI TERRENO SCAVATI (m³)</i>	<i>VOLUME TERRENO RIUTILIZZATO (m³)</i>	<i>VOLUME TERRENO ECCEDENTE (m³)</i>
Scavo per realizzazione nuovi piazzali e viabilità	19.004,4	0	19.004,4
Scavo per posa sottoservizi	1.436	1.436	0
Scavo per posa tubazioni dell'impianto acque meteoriche	6.908,52	6.908,52	0
Scavo per posa vasche di trattamento acque	1.095	1.095	0

VALUTATO che il Piano di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti – rev. 1 dd 26/06/2020 Rev. 1 del luglio 2020 presentato dal Proponente è stato ritenuto congruo ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017 da parte dell'ARPA Friuli Venezia Giulia con nota prot.n. 22640 del 07/08/2020; ARPA ricorda al proponente di trasmettere ad ARPA FVG - SOS Bonifiche e rifiuti la documentazione relativa al collaudo dello scavo previsto per la rimozione dell'hot spot attestante la conformità dei terreni adiacenti e, prima dell'inizio dei lavori autorizzati nel procedimento di VIA, l'apposito progetto previsto ai sensi del comma 4 lettera b) del DPR 120/2017;

VISTA E CONSIDERATA la fase di esercizio dell'opera:

CONSIDERATO che:

- attualmente le aree risultano inutilizzate e non sono presenti al loro interno attività produttive;
- l'area è destinata al possibile insediamento di ditte, le quali abbiano un forte interesse a utilizzare lo stabilimento e l'infrastruttura di trasporto;
- negli spazi dell'Interporto di Trieste tutto il processo logistico delle merci trova dotazioni e servizi:
 - ricevimento, stoccaggio e rispedizione merce
 - gestione amministrativa prodotti e ordini
 - preparazione partite in spedizione con picking
 - imballo
 - confezionamento ed etichettatura

- movimentazione container, casse mobili e colli pesanti;

CONSIDERATO che

- nell'area pavimentata e impermeabilizzata è previsto che circolino e sostino mezzi motorizzati pesanti e possano essere posizionati dei container;
- il Proponente prevede inoltre l'utilizzo dei due edifici presenti nell'area, sia allo scopo di assolvere i compiti relativi all'Interporto stesso, che per il possibile insediamento di ditte, le quali abbiano un forte interesse ad utilizzare non solo lo stabilimento;
- il complesso industriale è adiacente alla grande viabilità "Nuova Sopraelevata" SS202 e che si intende riattivare la linea ferroviaria presente all'interno dell'area;
- il Proponente già oggi esercisce un sito analogo in località Ferneti, ove offre strutture e servizi logistici e intermodali agli operatori del trasporto nazionali e internazionali, configurandosi anche come area retro portuale di supporto ai terminal marittimi del Porto di Trieste, del Porto di Capodistria e del Porto di Monfalcone. Su un totale di 350.000 metri quadrati, l'Interporto di Trieste offre 160.000 metri quadrati di aree infrastrutturali di cui 30.000 metri quadrati di magazzini coperti, nazionali ed esteri, per deposito merce in regime di ADR e HACCP, 50.000 metri quadrati di piazzali e 80.000 metri quadrati di parcheggi per mezzi pesanti; per i servizi ferroviari sono a disposizione 6 binari, suddivisi in 2 fasci operativi;

VALUTATO che:

- attualmente il sito è area industriale dismessa e che i ricettori più vicini sono collocati oltre l'esistente e già trafficata arteria;
- per quanto attiene al Quadro di Riferimento Progettuale:
 - l'area industriale precedente è in fase di dismissione e l'ubicazione di un centro logistico appare una soluzione percorribile per la immediata contiguità con l'esistente Strada statale 202 e l'avvio del recupero della linea ferroviaria;
 - per la collocazione del cantiere base sono state individuate due aree in zone adeguate in zona confinata industriale;
 - relativamente al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, il Proponente ha dichiarato che non intende riutilizzare le terre e rocce da scavo nel rispetto delle condizioni indicate dall'art. 186 del D.lgs 152/2006 e s.m.i, in quanto verranno sottoposte e smaltite in conformità alle disposizioni in materia di rifiuti, secondo le modalità previste dalle norme vigenti in materia;
 - in fase di esercizio questo intervento affiancherà quello già esercito dal Proponente in località Ferneti, dove già sono attivi con successo i servizi di ricevimento, stoccaggio e spedizione di merci;
 - relativamente ai temi della sicurezza e degli eventi incidentali sono state verificate le situazioni di rischio e argomentate le modalità con cui saranno gestiti eventuali incidenti;

In relazione al QUADRO AMBIENTALE

CONSIDERATO che:

- l'intervento si situa in località "Bagnoli della Rosandra", una frazione del comune di San Dorligo della Valle (Dolina), nei pressi del confine con la Slovenia, nella zona industriale di Trieste in un'area che dagli anni '60 fu dedicata alla produzione di grandi motori navali;
- l'area di intervento è situata su di una piana artificiale a quote altimetriche attorno a m 53 sul livello medio mare;

- il comprensorio industriale "Wartsila" è completamente recintato e risulta in gran parte inutilizzato e abbandonato. La parte che si intende recuperare comprende due capannoni e un raccordo ferroviario;
- dal punto di vista urbanistico, la zona è destinata a fabbricati e a impianti per l'industria, la piccola industria e l'artigianato;
- l'area è tuttora investita dalle attività industriali e l'imponente sistema viabilistico che attraversa il territorio, con speciale riferimento alla Grande Viabilità, che influisce sensibilmente sull'equilibrio territoriale del Comune;

VISTE E CONSIDERATI le interferenze e gli impatti e le iniziative di mitigazione delle opere, sia in fase di costruzione che di esercizio sulle componenti ambientali:

- aria e fattori climatici
- suolo e sottosuolo
- acque superficiali e sotterranee
- flora, fauna ed ecosistemi
- paesaggio;
- inquinamento acustico
- inquinamento luminoso

CON RIFERIMENTO alla componente Atmosfera

CONSIDERATO che:

- il clima del Carso triestino è influenzato sia dai cicloni atlantici che dagli anticicloni del continente: l'estate è arida ma non quanto nella zona mediterranea, mentre dall'autunno alla primavera scirocco e bora si alternano. Lo scirocco è un vento meridionale e mite che, arricchitosi di umidità percorrendo l'Adriatico, porta le piogge. La bora è un vento freddo-secco, che soffiando tra le alte pressioni della conca di Lubiana e le basse pressioni dell'Adriatico si incanala nella "porta della bora" (la soglia di Postumia) scendendo violento il dislivello di 400 - 500 m dall'altipiano al mare e donando un carattere continentale a un'area altrimenti aperta sul Mediterraneo;

- il Carso Triestino ha quindi un clima di transizione, in cui i microclimi diventano importantissimi per le piante. Piccole differenze di versante si traducono in grandi differenze floristiche: una parete calcarea rivolta a sud simula un clima mediterraneo, mentre l'adiacente avvallamento su *flysch* può ospitare piante diffuse sino alla Scandinavia. Tipico è il caso delle doline, ove si ha una forte inversione termica (l'aria fredda più pesante di concentra sul fondo);

- in fase di lavori di pavimentazione questi saranno realizzati all'interno dell'area industriale già confinata e con l'utilizzo di macchinari e tecniche di lavorazione che rispettano le norme di sicurezza e di tutela delle emissioni in atmosfera.

VALUTATO che:

- le emissioni in atmosfera durante la fase di cantiere sono dovute ai trasporti, ai macchinari e agli spostamenti all'interno delle aree di cantiere, e sono temporanee e trascurabili;

- in fase di esercizio sono previste emissioni in atmosfera per le movimentazioni all'interno dell'area di logistica;

- i fattori di impatto sulla componente atmosfera saranno di intensità trascurabile e avranno effetti unicamente al livello dell'area ristretta;

CON RIFERIMENTO alla componente Geologica e Geomorfologica

CONSIDERATO che:

- al di sotto della copertura di terreno vegetale e/o delle pavimentazioni, risultano presenti terreni sia di origine artificiale (riporti di ghiaia / ciottoli e trovanti), sia dovuti alla naturale evoluzione geologica del territorio: superiormente all'ammasso roccioso di base (successione sedimentaria marnoso - arenacea del *Flysch*, appartenente all'Eocene medio - Luteziano) possono infatti essere rinvenuti livelli, con potenze variabili, di materiali derivanti dall'alterazione del substrato litoide stesso, dall'attività di deposito dei corsi d'acqua (depositi alluvionali recenti ed attuali – Quaternario) nonché dai processi di pedonizzazione dei terreni appartenenti all'antica superficie topografica;

- il contesto territoriale dell'Est Isonzo è di tipo collinare, ed è rappresentato dal territorio carsico ad est dell'Isonzo e dai rilievi in *flysch* delle colline di Trieste e Muggia. In esso si possono distinguere due contesti geologici ben differenti per litologia, quello carbonatico e quello costituito dal *flysch*. Nel dominio carsico-carbonatico i fenomeni di dissesto sono relegati prevalentemente a tipologie di controllo e localizzati nelle scarpate più acclivi, e quindi, a parte qualche dissesto nella valle di Doberdò, le aree in dissesto riguardano il ciglione carsico, e in particolare il versante costiero più acclive.

VALUTATO che

- la zona oggetto di intervento non insiste su aree caratterizzate da pericolosità geologica;

- dagli studi condotti non vi sono censite emergenze geomorfologiche sulle aree d'intervento, non sussistono incompatibilità geologiche e le analisi di stabilità eseguite sui tratti a maggiore pendenza non hanno evidenziato la presenza di superfici di scorrimento instabili;

CON RIFERIMENTO alla componente idrica

CONSIDERATO che:

- l'intervento si situa in prossimità della Val Rosandra, un *unicum* nel Carso triestino per la presenza di corsi d'acqua superficiali;

- l'attuale comprensorio industriale risultava in origine attraversato da un corso d'acqua secondario (Rio Moccò, affluente di destra del Rosandra) e il corso di tale rio risulta ora deviato, rettificato e canalizzato lungo il confine nord-orientale dell'insediamento industriale;

- il Torrente Rosandra è un corso d'acqua che genera vincolo paesaggistico corrispondente alla ricognizione dei Beni Paesaggistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004, Art. 142, Comma 1, c (fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775);

- riguardo all'ambiente idro-geomorfologico il progetto non prevede né emungimenti dalla falda acquifera profonda, né emissioni di sostanze chimico - fisiche che possano provocare danni della copertura superficiale, delle acque superficiali, delle acque dolci profonde;

- l'intervento prevede la pavimentazione di un'area molto estesa e gli interventi previsti generano delle modificazioni nell'assetto idrologico e idraulico del territorio che devono essere adeguatamente valutate;

- per quanto attiene le acque meteoriche ricadenti sulla pertinenza (parti non edificate / pavimentate), stante la litologia dei terreni presenti, le stesse vengono normalmente drenate dalla parte superficiale del terreno; in

concomitanza con eventi atmosferici tali da saturare il primo livello acquifero del terreno, si possono instaurare condizioni di ristagno superficiale occasionale, con fenomeni di erosione e trasporto nulli.

VISTO E CONSIDERATO che ogni intervento che causa una riduzione della permeabilità dei suoli e un aumento della velocità di corrivazione deve conseguentemente prevedere azioni correttive volte a mitigarne gli effetti, e che tali azioni sono da rilevare essenzialmente nella realizzazione di volumi di invaso finalizzati alla laminazione delle piene nonché, ove possibile, di dispositivi di infiltrazione facilitata nel suolo;

VISTO che:

- ~~che~~ per “trasformazione del territorio a invarianza idraulica” si intende “*la trasformazione di un'area che, assegnato il tempo di ritorno dell'evento di riferimento, non provochi un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricettore dei deflussi superficiali originati dalla stessa*”;
- ~~che~~ la delibera Regionale Friuli Venezia Giulia D.P.R. 083/Pres. del 27 marzo 2018 ai sensi dell'art. 4 comma 1 indica le situazioni in cui occorre predisporre uno "Studio di Compatibilità Idraulica ai fini dell'Invarianza Idraulica";
- lo studio di compatibilità idraulica ai fini dell'invarianza idraulica – codifica R1 del 30/06/2019.

CONSIDERATO lo studio di compatibilità idraulica relativo all'applicazione del principio dell'invarianza idraulica:

- è corredato da un'analisi pluviometrica all'interno della quale devono essere indicate le LSPP (Linee Segnalatrici di Possibilità Pluviometrica);
- il regolamento regionale sopraccitato impone di svolgere l'analisi pluviometrica con il software RainMap FVG;
- i metodi di calcolo idrologico e idraulico che possono essere utilizzati per il dimensionamento dei volumi di invaso sono indicati dal regolamento e sono da scegliersi in funzione del livello di significatività della proposta trasformazione;
- attualmente l'area oggetto di studio è caratterizzata da aree verdi che vanno a delineare la viabilità interna dello stabilimento Wartsila S.P.A.;
- per realizzare il modello è stato utilizzato il software di calcolo SWMM 5.1;
- il modulo "Transport" consente di eseguire la propagazione dell'onda di piena in ingresso dai pozzetti all'interno dei condotti della rete fognaria;
- nel modello sono stati creati 79 sub-bacini, 77 dei quali relativi all'area oggetto di studio, con i 2 rimanenti associati all'area di proprietà della Wärtsilä;
- l'intensità di pioggia è data dallo ietogramma di Chicago;
- sono state fatte diverse prove ed è risultato che la situazione peggiore si ha per piogge aventi caratteristiche degli scrosci;
- essendo l'area ampia 14,34 ha, il tempo di corrivazione è risultato pari a 1,66 ore;

CONSIDERATO che:

- per prevedere la nuova portata che verrà scaricata nel torrente è stato innanzitutto utilizzato il programma fornito dalla regione "RainMap" che contiene la regionalizzazione delle piogge e che assegnato il tempo di ritorno, fornisce le Linee Segnalatrici di Possibilità Pluviometrica e i coefficienti pluviometrici a,n, n', poi, utilizzando il programma EPA SWMM 5.1 è stato costruito un modello dell'intera area Interporto - Wartsila per ottenere una simulazione per capire quanta sarebbe stata la portata d'acqua scaricata nel Rosandra e per

ottenere il dimensionamento adeguato delle tubazioni con caratteristiche di super tubi;

- si propone un trattamento in continuo con trattamento di dissabbiatura e disoleatura a pacchi lamellari, un sistema accuratamente dimensionato sulla base del peso specifico e della granulometria delle particelle da separare;

- il sistema proposto utilizza la tecnica della separazione per coalescenza su pacchi lamellari che ricreano una situazione di moto laminare, sistema abbinato a un sistema "forzato" per la separazione continua dell'olio che si sposta nella superficie del disoleatore, dove uno specifico *skimmer* li segrega al serbatoio di accumulo dove si ispessiscono e accumulano tramite apposita pompa livellatrice. L'olio separato si accumula all'interno di un bidone di accumulo in acciaio inox, dove è inserito un sensore d'olio che segnala il raggiungimento del livello di guardia, che permette di programmare l'intervento di aspirazione tramite il consorzio oli esausti o terzi autorizzati;

- i risultati della simulazione idraulica indicano che il livello d'acqua all'interno dei pozzetti risulta sempre inferiore al piano di campagna. Pertanto non si verificano allagamenti del piazzale. L'andamento del livello piezometrico è stato controllato per tutte le condotte dove si sono riscontrati allagamenti. Quindi la rete progettata è in grado di smaltire questo tipo di evento.

- lo studio del modello conclude che *"le condotte progettate sono adeguate alla raccolta delle acque piovane e, applicando le adeguate limitazioni di portata prima delle vasche di trattamento di prima pioggia, riescono a creare dei volumi di invaso senza provocare degli allagamenti del piazzale, permettendo così di ottenere una portata sfociante nel Torrente Rosandra inferiore alla massima calcolata"*.

VISTO che la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha espresso parere favorevole ai fini dell'invarianza idraulica ai sensi del Decreto n. 083/Pres. del 27.03.2018 rilasciato il 21/06/2019;

VALUTATO che:

- l'area oggetto di intervento non insiste su aree con pericolosità idraulica;

- ai fini del rispetto dell'Invarianza Idraulica, si è stabilito di adottare come misura compensativa con caditoie per la raccolta delle portate meteoriche prodotte dall'area di trasformazione e rete di raccolta costituita da tubazioni in cemento di diametro interno variabile tra 500 e 1000 mm. Il sistema così costituito permette la raccolta delle acque meteoriche di dilavamento potenzialmente cariche di inquinanti, e il loro convogliamento all'impianto di prima pioggia;

- sono previste quattro vasche di trattamento di prima pioggia in continuo per trattare l'acqua prima che raggiunga il Torrente Rosandra; verrà inoltre garantita un'area dove far sostare i mezzi eventualmente in avaria prima della loro riparazione per evitare la contaminazione del terreno;

- per assicurare la continuità nel tempo dell'impianto sono state predisposte le istruzioni per eseguire una corretta manutenzione delle opere, ed esse sono indicate nel piano di manutenzione di cui nel SIA viene allegata una copia;

- sia nella fase di cantiere che di esercizio non sono previsti emungimenti e/o prelievi di acqua ai fini irrigui o industriali e pertanto l'intervento appare compatibile con le misure previste dal PTA;

CON RIFERIMENTO alle componenti suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che:

- l'area interessata è all'interno di un'area industriale avviata agli inizi degli anni '60 e oggi in buona parte dismessa;
- l'area sarà pavimentata nuovamente per un'estensione pari a 90.000 mq e il Proponente ha previsto di destinare a verde un'area di circa 20.000 mq;
- in fase di esercizio, l'aumento dei mezzi che circoleranno sul piazzale potrebbe causare un aumento dell'inquinamento del suolo. Per prevenire ciò innanzitutto, come detto in precedenza, si posizioneranno quattro vasche di trattamento delle acque e inoltre, per i mezzi che presenteranno visibilmente malfunzionamenti, come perdite di olio o di sostanze che potrebbero inquinare il suolo, è stata prevista all'interno del piazzale un'area apposita dove far sostare questi mezzi danneggiati prima delle dovute riparazioni;
- in fase di cantiere le variazioni su suolo e sottosuolo sono reversibili, e tipicamente nel volgere di una stagione il terreno riprenderà le proprie caratteristiche originarie;
- verrà realizzato un manto di usura con una tonalità di colore più chiara rispetto alla tonalità dell'asfalto originale, allo scopo di ridurre l'impatto visivo e di contenere l'aumento della corrente ascensionale che si formerebbe soprattutto nel periodo estivo.

CON RIFERIMENTO alla componente ecosistema e vegetazione

CONSIDERATO che:

-la diversità vegetazionale percepibile nel bosco su questo versante del monte Carso dipende dalla concomitanza di particolari e specifici fattori geomorfologici (substrati, pendenza ed esposizione) e antropici (le attività svolte dall'uomo). Risultano quindi individuabili in questo bosco quattro diverse zone: ex coltivi, pineta a pino nero, boscaglia carsica, pineta a pino d'Aleppo;

- nell'area vasta è presente un paesaggio agrario quale i grandi uliveti su terrazzamenti dei monti Usello e S. Rocco, le sistemazioni agrarie di Monte d'Oro, i terrazzamenti a vigna e uliveto a valle della SP 11 fino alle località di Domio e Lacotisce, e le aree agricole lungo la valle delle Noghere, in prossimità delle borgate di Prebenico, Crociata e Caresana;

- a pochi chilometri da Trieste, proprio al confine con la Slovenia, nel Comune di San Dorligo della Valle - Dolina, l'altopiano carsico viene inciso da un solco vallivo. La Val Rosandra-Dolina Glinščice, oggi Riserva Naturale, nel centro della quale scorre l'unico corso d'acqua superficiale del Carso triestino, il Torrente Rosandra-Glinščica, che da sempre ha nutrito le sue piante, ha ospitato i suoi animali e ha rappresentato un elemento di attrazione per l'uomo e le attività antropiche;

VISTO E CONSIDERATO che dal 2006 l'organo gestore della Riserva è il Comune di San Dorligo della Valle - Občina Dolina;

CONSIDERATO che, anche se limitati, gli ambienti umidi arricchiscono la biodiversità della zona e lungo il Torrente Rosandra crescono boschetti ripariali più o meno discontinui che arricchiscono il paesaggio forestale. Questi sono formati da diverse specie di salice, dall'ontano e da qualche esemplare di pioppo nero;

VISTO E CONSIDERATO che l'intero progetto interessa comunque aree attualmente già destinate a produzione industriale e che l'intervento avverrà all'interno di una area già oggi confinata;

CONSIDERATO che:

- non si rileva sulle aree oggetto dell'intervento la presenza di specie floristiche e faunistiche rare o in via di estinzione né di particolare interesse biologico – vegetazionale;

- le misure progettuali di mitigazione previste dal Proponente consistono nel ripristino del piano di campagna iniziale e che verranno piantumate, all'interno del perimetro della proprietà, specie di vegetazione autoctone di altezza media di 3 metri nella zona che corre parallela ai binari, per aumentare le barriere acustiche/visive.

VALUTATO che:

- in fase di cantiere ed esercizio l'impatto sulla componente vegetazione è basso o trascurabile;

- all'interno dell'area verranno piantumate specie di vegetazione autoctone di altezza media di 3 metri, anche al fine di aumentare le barriere acustiche e visive.

RILEVATO che il sito è contiguo alla Riserva Naturale della val Rosandra, ricca di patrimonio naturalistico, e che il proponente ha prodotto una "Relazione di Impatto di incidenza" a firma del dott. agr. Paolo Parmegiani (Allegato 2 del SIA);

CONSIDERATO che:

- contrariamente a quanto affermato nella "Relazione di Impatto di Incidenza", il consumo di suolo causato dall'opera proposta comporta inevitabilmente un aggravamento del degrado territoriale e ambientale con impatti e conseguenze indirette ma che non possono essere escluse, quali il verificarsi di possibili variazioni dello stato degli *habitat* e delle specie del vicino sito protetto "Riserva Naturale della Val Rosandra", che si trova nella ZSC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano, incluso in ZPS IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia, sito unico in Europa per diverse comunità faunistiche e con 26 *habitat* di interesse comunitario (5 prioritari);

- tali potenziali impatti (emissioni di polveri e inquinanti atmosferici, inquinamento luminoso, rumore, deflussi e modifiche idrologiche, isole di calore e alterazioni funzionali, agevolazione della diffusione di specie esotiche e invasive – es. *ailanthus*, oltre che *robinia*) devono essere neutralizzati;

- tale consumo di suolo è relativo ad almeno 9 ettari di spazi aperti e attualmente non impermeabilizzati, risultando operazione di fatto ingente e riguardante spazi importanti per il buon funzionamento degli ecosistemi naturali e seminaturali, atteso il recente fortissimo processo di artificializzazione del territorio triestino, che ha portato alla forte riduzione di luoghi rurali e naturali, e alla compressione degli effetti benefici dei collegamenti e delle reti ecologiche;

- tali processi di reiterata artificializzazione aggravano le cesure spaziali e funzionali contribuendo sia all'isolamento dei siti naturalisticamente significativi che soprattutto alla diminuzione della loro resilienza soprattutto nelle zone di tensione e interfaccia;

- sono dunque necessari, a partire dai disturbi legati alla cantierizzazione e agli impatti indiretti dell'opera, opportuni interventi di:

- mitigazione

- compensazione

- monitoraggio.

CON RIFERIMENTO alla componente faunistica

CONSIDERATO che:

- l'intervento si colloca in un territorio prevalentemente carsico, che rappresenta una delle aree più ricche di acqua nella zona di Trieste, dove è presente un popolamento di rettili e anfibi unico a livello regionale e nazionale;
- che sul territorio della Riserva Naturale della Val Rosandra sono state segnalate finora oltre 130 specie di uccelli, delle quali circa 70 sono nidificanti; questi valori, specialmente in considerazione della limitata estensione dell'area, confermano l'alto valore naturalistico della zona. I mammiferi, pur non essendo specie facilmente contattabili, sono numerosi: il capriolo, il camoscio, il cervo, la lepre, lo scoiattolo, il ghio, la volpe, il riccio, il mustiolo, la lince, l'ermellino e molte altre specie. L'alto numero di grotte e cavità presenti nella valle caratterizzano un'alta presenza di chiroterti, in particolare i Rinolofidi, scelti anche come simbolo della Riserva Naturale della Val Rosandra.

VALUTATO che l'impatto sulla componente fauna, in fase di cantiere e di esercizio è poco significativo.

CON RIFERIMENTO alla componente clima acustico e rumore

CONSIDERATO che:

- le opere in progetto sono collocate ben distanti dal centro abitato, in contesto industriale;
- nell'elaborato "Valutazione previsionale preliminare di Impatto Acustico" redatta dal Proponente (ing. Vales, 20 gennaio 2020) a pagina 25 è descritta la valutazione delle future emissioni, studio prevedendo "*..unicamente un aumento della movimentazione delle merci rispetto allo stato attuale*" e la relazione sottolinea poi la necessità di "*..eseguire nuove valutazioni previsionali per gli scenari futuri, non appena saranno disponibili le informazioni tecniche necessarie*";
- il rumore generato dalla componente traffico sarà correlato a un raddoppio di mobilità del traffico pesante: "*Si prevede un aumento del traffico nei prossimi anni fino ad un massimo di circa 100 camion/gg.*";
- con le successive integrazioni il Proponente afferma che "*Per controllare il più possibile le problematiche ambientali, si prevede di aumentare le barriere acustiche/visive mediante la piantumazione all'interno del perimetro della proprietà, in prossimità dell'attuale barriera rappresentata da un muro che racchiude tutta la proprietà, una vegetazione autoctona, principalmente nella zona più critica ovvero quella che corre parallela ai binari ferroviari e avrà un'altezza media di 3 metri*" e che "*Dallo studio acustico, è comunque previsto di eseguire nuove valutazioni previsionali*".

CONSIDERATO E VALUTATO che il Proponente conclude che "*sulla base dei rilievi eseguiti il rumore attualmente emesso dal sito rispetta gli attuali limiti assoluti, previsti dalle norme transitorie. Rispetta anche i futuri valori limite di emissione previsti dal DPCM 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" (G.U. nr. 280 dell'1 dicembre 1997), in T_R diurno, per le Classi V o VI cui ricadrebbe certamente il sito.*

Con le ipotesi future fatte sul traffico veicolare, risulta:

- *per lo scenario A l'effetto del rumore risulta trascurabile per il T_R diurno e rispetta i valori limite differenziale per il T_R notturno;*
- *per lo scenario B l'effetto del rumore risulta ancora trascurabile per il T_R diurno e rispetta i valori limite differenziale per il T_R notturno.*

Riguardo al traffico ferroviario questo risulta trascurabile per il T_R diurno e rispetta i limiti della normativa specifica.

Si evidenzia che saranno previste delle postazioni fonometriche di controllo da installare presso i recettori più esposti allo scopo di monitorare il reale sviluppo delle emissioni di rumore del sito, postazioni che saranno concordate con ARPA FVG.

Inoltre saranno eseguite nuove valutazioni previsionali per gli scenari futuri, non appena saranno disponibili le informazioni tecniche necessarie”.

CON RIFERIMENTO alla componente paesaggio ed impatto visivo

CONSIDERATO che:

- l'area d'impianto sarà equipaggiata con torri faro alte 30 metri atte ad illuminare tutta l'area, e che questa sarà fortemente visibile in ore notturne;
- per quanto attiene all'impatto illuminotecnico, le torrifaro illumineranno le aree all'interno del piazzale e saranno dotate di dispositivi a LED. Per quanto riguarda i proiettori verranno predisposti per la riduzione del flusso tramite comunicazione DALI, Digital Addressable Lighting Interface.

CON RIFERIMENTO al Piano di Monitoraggio ambientale (PMA)

VISTO E CONSIDERATO che è stato formulato un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA);

CONSIDERATO che è previsto il monitoraggio delle seguenti componenti:

Fase di cantiere:

- Aria
- Rumore

Fase di esercizio:

- Acqua
- Suolo
- Aria
- Rumore
- Illuminazione
- Traffico;

CONSIDERATO che;

- per quanto riguarda la componente Acqua, le finalità del monitoraggio saranno quelle di verificare che non vengano superati i limiti di qualità dell'acqua e della portata immessa nel Torrente Rosandra. Inoltre viene monitorata la sola fase di esercizio, in quanto in fase di cantiere l'acqua verrà assorbita dal terreno e quindi non influirebbe sul Rosandra. Per la verifica puntuale vengono individuati due punti di misura, corrispondenti a dei pozzetti di controllo che verranno posizionati prima dell'allaccio alla rete di scarico esistente. Inoltre, a maggior cautela di quanto normalmente previsto dalle competenti autorità (campionamenti annuali), si prevede in questo caso di procedere a monitoraggi con campionamenti mensili all'uscita di ciascuna vasca di depurazione in analogia con quanto prescritto al confinante stabilimento Wartsila.

Verranno monitorati gli indici che definiscono lo stato ecologico e chimico del corpo idrico;

- per quanto riguarda la componente Rumore, il monitoraggio dell'inquinamento acustico è finalizzato alla valutazione degli effetti/impatti sulla popolazione e su ecosistemi e/o singole specie.

Le finalità del monitoraggio saranno quelle di verificare che i valori misurati siano inferiori ai valori limite delle sorgenti sonore fissati dalle normative vigenti. Verranno monitorate le fasi di cantiere e quella di esercizio ANTE OPERAM e POST OPERAM, in quanto in fase di cantiere si avrebbero solo i macchinari da lavoro che produrrebbero rumore che sarebbe di natura contenuta. Per la FASE ANTE OPERAM sono stati fatti dei rilievi per la caratterizzazione dello scenario acustico di riferimento dell'area di indagine, sia in ambito diurno che notturno. Sono stati individuati tre postazioni fondamentali per i rilievi dei livelli di emissione sonora. Per la fase di CANTIERE i rumori che saranno originati durante lo svolgimento dei lavori saranno monitorati in modo tale che anch'essi non superino i valori limite. In tal caso il Proponente richiederà al Comune di San Dorligo della Valle un'Autorizzazione in Deroga ai valori limite. Per la FASE DI ESERCIZIO sono state fatte delle previsioni future utilizzando un software IMMI che utilizza la modalità predittiva BNPM. Oltre alle tre postazioni dei precedenti rilievi fonometrici, sono state posizionate altre otto stazioni di controllo. Per la FASE POST OPERAM sono previste delle postazioni fonometriche di controllo da installare presso i recettori più esposti, allo scopo di monitorare il reale sviluppo delle emissioni di rumore del sito, che saranno concordate con ARPA FVG;

- per quanto riguarda la componente suolo la fase monitorata sarà quella di esercizio, in quanto in questa fase circoleranno i mezzi pesanti che potrebbero avere problemi di perdite di sostanze inquinanti;

- per quanto riguarda l'illuminazione le finalità del monitoraggio saranno di controllare che il raggio luminoso delle torrifaro e la loro intensità risultino conformi al modello creato in fase preliminare. Verrà quindi monitorata la FASE POST OPERAM, nei periodi notturni;

- per quanto riguarda la componente aria le finalità del monitoraggio saranno quelle di controllare la qualità dell'aria e la sua temperatura in prossimità della zona. In FASE DI CANTIERE si monitorerà il sollevamento della polvere a causa dei lavori. In FASE DI ESERCIZIO verranno monitorati i valori di PM10 e NO2, nonché la temperatura dell'aria per controllare che le correnti ascensionali già presenti non aumentino di intensità;

- per quanto riguarda la componente traffico, le finalità del monitoraggio saranno quelle di controllare l'aumento del traffico dei mezzi pesanti in modo da evitare problemi alla circolazione nelle strade limitrofe. Conseguentemente, verranno monitorate altre componenti ambientali come il rumore e le vibrazioni.

Il monitoraggio verrà effettuato in FASE DI ESERCIZIO, ricorrendo ad un sistema automatizzato di conteggio dei veicoli che entreranno ed usciranno dal piazzale;

Il sistema sarà costituito da un impianto dotato di rilevatori e da spire magnetiche preassemblate o costituite da un cavo di rame, le quali rileveranno i veicoli transitanti presso l'entrata/uscita. Il rilevamento verrà effettuato in continuo.

VALUTATO che comunque il Piano di Monitoraggio Ambientale Rev. 1 del luglio 2020 è stato approvato da ARPA Friuli Venezia Giulia con documento n. 22640 del 07/08/2020, con la richiesta, per la tematica aria, di predisporre un diario delle attività, che dovrà essere redatto sulla base dell'esempio riportato alla tabella 2b dell'allegato 5 delle Linee Guida ARPA FVG e che dovrà essere tenuto a disposizione per eventuali controlli da parte degli enti competenti.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

con la documentazione prodotta nell'ambito del procedimento ai sensi dell'art. 10-bis della L. 241/1990, sono state superate le eccezioni rilevate nel parere negativo CTVA n. 3242 del 10/01/2020;

di conseguenza, si esprime parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto "*Lavori di riconfigurazione in ambito logistico/industriale e retro portuale nell'area compresa nello stabilimento Wartsila spa sito nel c.c. di Bagnoli della Rosandra*" subordinato all'ottemperanza di quanto riportato di seguito:

Prescrizione n. 1	
Macrofase	<i>ANTE OPERAM</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	La documentazione di progetto esecutivo dovrà prevedere che le acque meteoriche eccedenti la prima pioggia (seconda pioggia), recapitanti nella medesima rete di raccolta, vengano collettate a valle dei punti di campionamento delle acque meteoriche di prima pioggia da predisporre per l'eventuale controllo.
Termine per l'avvio della V.O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-
Prescrizione n. 2	
Macrofase	<i>ANTE OPERAM</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva

Prescrizione n. 2	
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	La documentazione di progetto esecutivo dovrà prevedere che i punti di campionamento delle acque meteoriche vengano individuati e/o ridefiniti allo scopo di garantire l'eventuale controllo separato di ogni singolo flusso che recapita, mediante le due condotte principali, nel Torrente Rosandra.
Termine per l'avvio della V.O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 3	
Macrofase	<i>ANTE OPERAM</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	La documentazione di progetto esecutivo dovrà prevedere che la gestione delle acque meteoriche durante la fase di cantiere sia coerente con quanto proposto in termini di protezione delle caditoie, realizzazione di fossi perimetrali e pulizia delle macchine operatrici in transito, onde evitare ruscellamenti, ristagni, imbrattamenti e trasporto solido.
Termine per l'avvio della V.O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 4	
Macrofase	<i>ANTE OPERAM</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Data la particolare caratteristica idrogeologica del sito in esame, il progetto esecutivo dovrà prevedere che il raccordo delle condotte di raccolta nelle acque meteoriche venga realizzato allo scopo di evitare l'ingressione delle acque di falda nelle condotte stesse.
Termine per l'avvio della V.O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 5	
Macrofase	<i>ANTE OPERAM</i>
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale
Oggetto della prescrizione	La documentazione di progetto esecutivo dovrà prevedere la tenuta di un diario giornaliero delle attività svolte, redatto sulla base dell'esempio riportato alla tabella 2b dell'allegato 5 delle "Linee Guida ARPA FVG concernenti la redazione di un Piano di Monitoraggio relativo alla

Prescrizione n. 5	
	<i>procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di infrastrutture stradali”.</i>
Termine per l'avvio della V.O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	ARPA Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 6	
Macrofase	<i>ANTE OPERAM</i>
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà inserire all'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale un protocollo attuativo contenente le misure mitigative che intenderà porre in atto qualora si verificano impatti ambientali non preventivati.
Termine per l'avvio della V.O.	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	ARPA Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 7	
Macrofase	<i>CORSO D'OPERA</i>
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	L'attuale immissione nel corpo recettore delle acque meteoriche non contaminate provenienti dall'area pavimentata esistente sul retro dell'edificio a Nord-Est, descritta come attualmente non interessata dal transito di automezzi, dovrà essere mantenuta evitando ristagni, ruscellamenti e allagamenti dell'ambiente esterno.
Termine per l'avvio della V.O.	Fase di esercizio
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 8	
Macrofase	<i>POST OPERAM</i>
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	Una volta approvato il futuro PCCA, le valutazioni previsionali acustiche vengano riconsiderate al fine di verificare, tramite eventuali ulteriori misure e/o probanti stime di calcolo, con ragionevole certezza, il rispetto dei limiti assoluti di immissione e di emissione introdotti dalla classificazione del territorio comunale presso i ricettori più prossimi, ovvero più esposti al rumore prodotto dall'attività in progetto.
Termine per l'avvio della V.O.	Fase di esercizio
Ente vigilante	ARPA Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 9	
Macrofase	<i>POST OPERAM</i>
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	Una volta realizzate le opere e avviata l'attività a regime sull'area, le previsioni effettuate dovranno essere puntualmente verificate, con particolare riguardo alla conformità del limite differenziale in ambiente abitativo (pur nell'eventuale assenza del PCCA), nelle condizioni più gravose d'esercizio dell'attività, comprensiva delle movimentazioni dei container e dei convogli ferroviari in corrispondenza delle deviate e dei raccordi, specie in orari notturni, così da consentire, nel caso si riscontrino impatti non preventivati, di intervenire tempestivamente mettendo in atto le opportune misure di mitigazione del rumore a carico del proponente.
Termine per l'avvio della V.O.	Fase di esercizio
Ente vigilante	ARPA Friuli Venezia Giulia
Enti coinvolti	-

Prescrizione n. 10	
Macrofase	<i>ANTEOPERAM</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Impatto sugli ecosistemi
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà progettare e realizzare un intervento di efficace mitigazione degli effetti dell'opera su luce, rumore ed emissioni atmosferiche, soprattutto in fase di esercizio, a partire dalle zone di interfaccia e confine, con la costituzione di adeguata fascia tampone di vegetazione autoctona, arbustiva ed arborea.
Termine per l'avvio della V.O.	Prima dell'avvio della fase di esercizio
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra

Prescrizione n. 11	
Macrofase	<i>ANTE OPERAM</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Impatto sugli ecosistemi
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà progettare e realizzare, prima della fase di esercizio, un intervento di compensazione che consideri due componenti ineludibili e possibilmente connesse tra loro.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'identificazione di una superficie significativa in termini idrogeologici e di connessioni di rete o valenza ecologica, da riportare allo stato di permeabilità con intervento di de-asfaltatura o de-artificializzazione, con riferimento prioritario al progetto della "European green belt" nella fascia confinaria (province di Trieste e Gorizia). Procedendo anche all'eradicazione di eventuali specie invasive. 2. L'identificazione di superfici in cui operare per il mantenimento delle aree aperte, in linea con le Proposte di Incentivi delle Misure regionali di Conservazione Trasversali nella Rete Natura 2000; in particolare, un

Prescrizione n. 11	
	intervento finalizzato a fermare l'incespugliamento e la ricolonizzazione forestale (ancor meglio se caratterizzata da specie esotiche e invasive) e conservare o ricreare lembi di "landa carsica" (PC4 (habitat FVG): Praterie (landa) xero-termofile su substrato calcareo del Carso, tipico pascolo dei suoli carbonatici superficiali che si sviluppa in tutta l'area carsica, corrispondente al 62A0b (Natura 2000) - Praterie aride submediterraneo-orientali (<i>Scorzoneretalia villosae</i>), a rischio di sparizione (Sauli, 2017). L'intervento dovrà essere verificato <i>post-operam</i> per la durata di almeno 5 anni.
Termine per l'avvio della V.O.	Progetto esecutivo: entro l'avvio della fase di esercizio Intervento: entro due anni dall'avvio dei lavori
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra Regione Friuli Venezia Giulia
Prescrizione n. 12	
Macrofase	<i>POST OPERAM</i>
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale, Impatto sugli ecosistemi
Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà predisporre un piano di monitoraggio ambientale di medio periodo <i>post operam</i> (3-5 anni) finalizzato al contenimento di inquinamento da rumore, luce ed emissioni da generazione di traffico stradale, nonché l'eventuale insediamento di specie esotiche e invasive.
Termine per l'avvio della V.O.	Fase di esercizio
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Riserva Naturale Regionale della Val Rosandra

Il Presidente
Ing. Luigi Boeri