



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA-2013-0001227 del 03/04/2013

Pratica N: .....

Prof. Mittente: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2013-0007990 del 03/04/2013

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede

**OGGETTO: I.D. VIP 2147 trasmissione parere n. 1193/CTVA del 3 aprile 2013 .  
Richiesta di parere art. 9 D.M. 150/07 progetto di rigassificazione  
GNL localizzato nell'area industriale di Zaule nel porto di Trieste.  
Supplemento istruttoria, proponente Gas Natural Rigassificazione  
Italia Spa.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 3 aprile 2013.

Si saluta.



Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2013-0099.DOC

*Scer*

La presente copia fotostatica composta di N° 19 fogli è conforme al suo originale. 03 APR. 2013  
Roma, li .....



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

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

\* \* \*

Parere n. 1193 del 03 aprile 2013

<b>Progetto</b>	<p align="center"><b>Parere Art.9 DM150/07</b></p> <p align="center"><b>Progetto di rigassificazione GNL localizzato nell'area industriale di Zaule nel porto di Trieste.</b></p> <p align="center"><b>Supplemento istruttorio inerente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al Decreto DSA-2009-0000808 del 17/07/2009</b></p>
<b>Proponente</b>	<b>Gas Natural Rigassificazione Italia S.p.A.</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

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

**RICHIAMATO** il Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009 con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, (MiBAC) ha espresso il giudizio favorevole di compatibilità ambientale, con prescrizioni, relativamente al progetto presentato dalla Società *Gas Natural Internacional SDG* (cui è subentrata la Società *Gas Natural Rigassificazione Italia S.p.A.*, d'ora in avanti denominato Soggetto Proponente, ovvero anche Proponente) per la realizzazione di un impianto di rigassificazione di GNL, con produzione annua pari a 8 mld di Sm<sup>3</sup>, ed opere connesse, nel porto industriale di Trieste in località Zaule

**VISTA** la nota DVA-2012-0031558 del 27/12/2012, pervenuta alla CTVA il 28/12/2012, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha comunicato, ex articolo 7 della legge n. 241/1990, l'avvio di un supplemento istruttorio in relazione al decreto V.I.A. relativo al progetto di rigassificatore GNL localizzato nell'area industriale di Zaule, nel Porto di Trieste, di Gas Natural Rigassificazione Italia S.p.A., richiedendo quanto segue:

*“... ..Relativamente a tale progetto il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha notiziato la scrivente direzione di aver ricevuto una nota, datata 10.12.2012, dall'Autorità portuale di Trieste in cui si evidenziano, per i diversi usi dell'area portuale e per le prospettive di sviluppo delle attività portuali e di traffico, possibili conflitti derivanti dalla realizzazione dell'impianto in questione, valutato ambientalmente secondo un diverso scenario. Il Ministro ha, pertanto, ritenuto opportuno l'espletamento, in via cautelativa ed in ragione dei temi esposti dalla Autorità, di un approfondimento dell'istruttoria di VIA, pure con riferimento alle eventuali alternative localizzative del progetto ed in considerazione della procedura integrata VIA/VAS in corso di svolgimento per il nuovo piano regolatore di Trieste.*

*Ne consegue da parte della scrivente la dovuta comunicazione di avvio di supplemento istruttorio alla società proponente, già destinataria del provvedimento positivo di compatibilità ambientale, atto a verificare, tramite il supporto tecnico scientifico della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, l'incidenza delle indicate prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico rispetto alla valutazione espressa con il decreto 808/2009 per le eventuali possibili misure correttive.*

*Si comunica altresì che la Commissione provvederà: alla analisi di ipotizzabili alternative localizzative, con opportuno approfondimento dello stesso tema di valutazione già oggetto del decreto VIA n.808/2009 e ad espletare gli incumbenti istruttori anche in ordine ad eventuali profili occorrenti in materia di VAS.*

*Per le finalità del supplemento istruttorio la Commissione considererà i dati attualmente indicati nell'allegata nota dell'Autorità Portuale n. 312/2012 del 10.12.2012 (allegato), se del caso raffrontati con quelli già forniti dalla stessa Autorità Portuale in data 12.12.2011 a corredo dell'istanza presentata, ai sensi dell'art. 6, comma 3 ter del D.lgs n. 152/2006 e s.m.i. relativa alla VIA -VAS del Porto di Trieste. ....”*

**RILEVATO** che con la nota indicata (DVA-2012-0031558 del 27/12/2012), al fine di non aggravare il procedimento, è stato fissato in 45 giorni il termine concesso alla Commissione CTVA per esprimersi, “Atteso che allo stato risultano essere stati acquisiti tutti i pareri ed espletati tutti gli adempimenti necessari per la definizione del procedimento ...”, precisando che il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) ha avviato il procedimento di autorizzazione, ai sensi dell'art. 46 della legge n. 222/2007, come sostituito dall'art. 27, comma 31 della Legge 99/2009 e concedendo termine di 20 giorni al Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed alla Regione Friuli Venezia Giulia per esprimere parere.

**CONSIDERATO** che, nel rispetto del succitato termine di 45 giorni concesso alla scrivente Commissione CTVIA e dell'ambito della richiesta di approfondimento istruttorio limitato ai due profili esplicitati nella nota DVA-2012-0031558/2012, il presente parere si limita all'indagine degli aspetti indicati nella citata nota, in disparte le note e i documenti pervenuti relativi a profili diversi, posto, tra l'altro, che un adeguato esame di tutti gli altri profili oggetto degli atti pervenuti richiederebbe tempi molto più lunghi.

**RILEVATO** che a seguito della riunione tenutasi a Trieste il giorno 30/01/2013 tra il MATTM e vari Enti locali è emersa la necessità che l'Autorità Portuale di Trieste fornisca dati più aggiornati sul traffico marittimo; con successiva nota DVA-2013-0004074 del 14/02/13 la Direzione ha prorogato al 7/03/2013 il termine concesso alla Commissione per esprimersi e che, con successiva nota DVA-2013-0005317, è stata concessa una ulteriore proroga dei termini che vengono quindi definitivamente fissati al 15/03/2013.

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii.

**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 e VAS.

**VISTO** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione).

**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 e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 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 ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS.

**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 DPR del 14 maggio 2007, n. 90.

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 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".

**EVIDENZIATO e RICHIAMATO** preliminarmente che, ad oggi, la scrivente CTVIA ha espresso numerosi Pareri riferiti a differenti opere e programmi, sotto elencati, il cui ambito di influenza è riconducibile al golfo di Trieste:

- *Terminale di Rigassificazione e ricezione GNL a terra Zaule*
  - *Metanodotto Trieste-Grado-Villesse*
  - *Piano Regolatore Portuale di Trieste*
- come nel seguito dettagliati.

*Terminale di Rigassificazione e ricezione GNL a terra Zaule*

- Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009 con cui è stata rilasciata la compatibilità ambientale alla costruzione del GNL di Zaule (n.d.r. valutato sul Progetto Preliminare) sulla base del precedente parere CTVA n.73 del 20/6/2008, del successivo parere CTVA n.251 del 13/3/2009 e del documento del 13/3/2009 :

- Parere n.73 del 20/06/2008 - Parere VIA di compatibilità ambientale;

- Parere n.251 del 13/03/2009 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Parere ad integrazione delle prescrizioni di cui al precedente Parere 73/2008;
- Documento (ex art.11 DM GAB/DEC/150/07) di aggiornamento del quadro prescrittivo del Parere 251 del 13/03/2009;
- Parere n.682 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Applicazione della procedura di Espoo per le opere del Golfo di Trieste - Analisi della documentazione tecnica del Ministero dell' Ambiente Sloveno;
- Parere n.684 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Rigassificatori GNL di Zaule e di Trieste e metanodotto Trieste Grado Villesse - Richiesta informazioni della Commissione Europea;
- Parere n.751 del 17/06/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Effetti cumulativi delle opere ricadenti nel Golfo di Trieste - Controdeduzioni alle ulteriori osservazioni della Slovenia;
- Parere n.886 del 09/03/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) Opere ricadenti Golfo di Trieste – Analisi ulteriori osservazioni pervenute;
- Parere n. 952 del 01/06/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule - Osservazioni autorità slovene;
- Parere n.992 del 13/07/2012 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Richiesta informazioni progetto definitivo;
- Parere n.993 del 13/07/2012 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Richiesta di variante urbanistica e portuale – Parere ai sensi art. 27 comma 31 Legge. 99/2009;
- Parere n.1048 del 28/09/2012 (ex art. 9 DM GAB/DEC/150/07) GNL Zaule – Richiesta chiarimenti parere 993 del 13/7/2012;
- Parere n.1150 del 18/01/2013 GNL Zaule – *Verifica di Ottemperanza alle Prescrizioni A.2, D.2, A.3, A.6, A.8, A.15, D.1 del decreto di compatibilità ambientale n.808 del 17/7/2009.*

Metanodotto Trieste-Grado-Villesse

- Parere n.538 del 7/10/2010 – Parere VIA di compatibilità ambientale metanodotto Trieste Grado Villesse;
- Parere n.649 del 11/03/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Revisione Parere n.538/2010;
- Parere n.682 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Applicazione della procedura di Espoo per le opere del Golfo di Trieste - Analisi della documentazione tecnica del Ministero dell' Ambiente Sloveno;
- Parere n.684 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Rigassificatori GNL di Zaule e di Trieste e metanodotto Trieste Grado Villesse - Richiesta informazioni della Commissione Europea;
- Parere n.886 del 09/03/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) Opere ricadenti Golfo di Trieste – Analisi ulteriori osservazioni pervenute;
- Parere n.904 del 5/4/2012, (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Autorizzazione ex art. 109 D.Lgs 152/06 – Potere sostitutivo - Richiesta chiarimenti;
- Parere n.905 del 5/4/2012 , Autorizzazione relativa alla movimentazione dei fondali marini.

Nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste

- Parere n.897 del 23/03/2012 – Parere relativo alla procedura integrata VIA-VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. - Consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato VIA-VAS (SAPI), che include i contenuti del Rapporto Preliminare della VAS (art. 13, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) e dello Studio Preliminare Ambientale predisposto in ambito VIA (art. 21, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.).

VISTA la nota a firma del Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, Prot. n. 14567 dell' 11/12/2012, indirizzata a S.E. il Sig. Ministro, in cui si legge:

*“On Ministro,*

mi riferisco alla riunione tenutasi presso il Ministero dello Sviluppo Economico il giorno 28.11.2012 (Conferenza dei Servizi sul terminal GNL localizzato a Zaule Trieste), nella quale è stato riferito che sono all'attenzione della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali il progetto definitivo del terminal GNL ed il relativo elettrodotto.

Dato che in questi ultimi mesi la Direzione medesima ha anche condotto l'istruttoria sulla procedura congiunta di VIA VAS del nuovo PRP di Trieste, avrà avuto modo di valutare - con l'ausilio della Commissione VIA VAS - che il porto di Trieste ha nuovi e rilevanti piani di sviluppo, che al momento dell'inizio dell'istruttoria sul rigassificatore (Anno 2005) non erano ancora stati compiutamente formulati.

A ciò si aggiunge l'esponenziale crescita dei traffici del Porto di Trieste registrata a partire dal 2011 in tutte le principali categorie merceologiche: movimento contenitori TEU (+ 39,61%), full container TONS (+50,21%), merci varie (+15,36%), rinfuse solide (+5,20). L'aumento dei traffici nel settore portuale del Porto industriale (Zaule) è stato del 76,72%. Le navi sono aumentate del 6,05 %. La crescita è proseguita anche nel 2012 che presenta variazioni positive rispetto al 2011, con picchi anche del + 100% ad es. nel traffico passeggeri, interessato, in tempi recenti, anche dall'avvio della nuova linea con la Grecia

Anche la SIOT - società del Gruppo TAL che gestisce il tratto italiano dell'oleodotto transalpino - ha previsto che nel terminale del Porto di Trieste di cui è concessionaria arriveranno nel 2013 più di 500 petroliere che apporteranno un incremento del 20% in più rispetto all'anno in corso, per un totale di 40 milioni di tonnellate, che faranno del Porto di Trieste il primo porto d'Italia per quantità di merce. La SIOT ha comunicato che non potrà tollerare alcun impatto negativo sulle installazioni del proprio terminale marino durante la fase di costruzione del rigassificatore, e neppure sulle fasi di operazione; la Società ricopre infatti un ruolo strategico per l'approvvigionamento di energia per Austria, Germania, e la Repubblica Ceca, per cui non potrà essere accettata nessuna interferenza che comporti ritardi nelle operazioni di scarico del greggio presso i pontili in concessione. Ad avviso della SIOT, inoltre, il rischio terroristico aumenta nell'area in relazione alla presenza di strutture di tale rilevanza strategica.

Infine, mette conto sottolineare che in base alle previsioni del Piano Regolatore Portuale nel 2020 attraccheranno nei terminali operativi del Porto di Trieste oltre 2.900 navi.

In considerazione di quanto sopra esposto sembra evidente che debba essere più attentamente valutato il profilo della alternativa localizzazione dell'impianto non meno dei profili di sicurezza. Considerazione che non risulta evidente nella VIA già rilasciata.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, Le chiedo di intraprendere nei procedimenti in corso relativi al terminale GNL e all'elettrodotto, tutte le iniziative volte a salvaguardare il piano di sviluppo del porto come delineato dal nuovo PRP."

**OSSERVATO**, in sintesi, che l'Autorità Portuale di Trieste ha chiesto al MATTM di valutare i seguenti due aspetti principali:

- i possibili conflitti tra la localizzazione del Terminale di Rigassificazione ed il Piano di sviluppo del porto di Trieste;
- l'incidenza del Terminale di Rigassificazione sul traffico marittimo e sullo sviluppo futuro delle attività portuali.

**PRESO ATTO** che, così come riportato nella stessa nota dell'Autorità Portuale, all'orizzonte temporale dell'anno 2020 nel Canale Sud del porto di Trieste dovrebbero transitare oltre 2900 navi.

**RITENUTO** opportuno richiamare, alla luce di quanto richiesto dall'Autorità Portuale di Trieste, il procedimento di Valutazione Ambientale integrata VIA-VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste adottato dal Comitato Portuale nel maggio 2009, per il quale la scrivente Commissione CTVIA si è già espressa con Parere n.897 del 23/03/2012.

**RICHIAMATA** la nota del Sig. Ministro del 18/12/2012 la quale, in sintesi, afferma che:

- il Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, con nota del 10 dicembre 2012 allegata, ha segnalato i dati e le prospettive a breve termine del traffico e dello sviluppo delle attività portuali, che modificano gli scenari alla base dell'istruttoria per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'impianto GNL localizzato a Zaule e mettono in evidenza i possibili conflitti tra i diversi usi dell'area portuale;
- sembra infatti che le servitù e i vincoli per la sicurezza dell'impianto potrebbero limitare in modo significativo sia la movimentazione in ambito portuale che la ulteriore realizzazione di servizi e infrastrutture.

Considerando che è ancora in corso da parte del Ministero la Valutazione Ambientale Strategica (VIA-VAS) del nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste, e tenuto conto dei dati e delle considerazioni contenute nella nota del presidente dell'Autorità Portuale, si ritiene opportuno un supplemento istruttorio:

1. al fine di considerare **eventuali alternative localizzative** come peraltro previsto dalla normativa di riferimento;
2. per approfondire ulteriormente la fase istruttoria del progetto del GNL alla luce delle previsioni di aumento del **traffico marittimo** nell'area di Trieste, ed in particolare attraverso il Canale Sud, tenuto conto delle limitazioni previste dalle norme IMO (International Maritime Organization) soprattutto in considerazione delle rotte che riguardano le acque territoriali dei paesi confinanti.

#### **RILEVATO, PRELIMINARMENTE, che**

- a. con la nota indicata (DVA-2012-0031558 del 27/12/2012), al fine di non aggravare il procedimento, è stato fissato in 45 giorni il termine concesso alla Commissione CTVIA per esprimersi, "*Atteso che allo stato risultano essere stati acquisiti tutti i pareri ed espletati tutti gli adempimenti necessari per la definizione del procedimento ...*", precisando che il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) ha avviato il procedimento di autorizzazione, ai sensi dell'art. 46 della legge n. 222/2007, come sostituito dall'art. 27, comma 31 della Legge 99/2009 e concedendo termine di 20 giorni al Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed alla Regione Friuli Venezia Giulia per esprimere parere. A seguito della riunione tenutasi a Trieste il giorno 30/01/2013 tra il MATTM e vari Enti locali, nel corso della quale è emersa la necessità di acquisire, a cura dell'Autorità Portuale di Trieste, dati più aggiornati sul traffico marittimo, con nota DVA-2013-0004074 del 14/02/13 la Direzione ha prorogato al 7/03/2013 il termine concesso alla Commissione per esprimersi e, con successiva nota DVA-2013-0005317, è stata concessa una ulteriore proroga del termine (fissati al 15/03/2013), successivamente slittato a seguito della nota DVA2013-0006957 del 20/03/2013 con la quale "*stante l'imminente conclusione dell'attività istruttoria, si invitano tutti i soggetti in indirizzo, ognuno per quanto di propria competenza, a voler far pervenire alla scrivente Amministrazione eventuali ulteriori deduzioni in merito alla procedura di cui trattasi, entro e non oltre due giorni dal ricevimento della presente. Talché il termine ultimo per ulteriori deduzioni è scaduto il 22/03/2013.*"
- b. sotto il profilo della compatibilità ambientale, la valutazione dell'incidenza delle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico (evidenziate dall'Autorità Portuale di Trieste) rispetto alle valutazioni precedentemente espresse dalla CTVIA, e l'individuazione delle possibili misure correttive, richiederebbero, tra l'altro, in particolare, di acquisire l'avviso della Capitaneria di Porto di Trieste (in qualità di Ente competente e preposto alla vigilanza su tale materia) ed un SIA aggiornato;
- c. riguardo alla pianificazione ed alla programmazione, non risulta approvato il nuovo piano regolatore portuale PRP 2009 (a partite dal quale l'Autorità Portuale di Trieste ha poi recentemente rappresentato criticità in relazione ad un maggiore sviluppo delle attività portuali ed al correlato aumento del traffico, rispetto a quelle ipotizzate nel nuovo PRP adottato). A tale riguardo, va considerato che: - il precedente parere VIA avente ad oggetto il Rigassificatore di Zaule è stato espresso sulla base del quadro di riferimento vigente all'epoca, valutando i possibili impatti ambientali sul contesto esistente; - i progetti di sviluppo del porto di Trieste autorizzati in epoca anteriore all'adozione del parere VIA del 2009 sono stati presi in considerazione dalla Commissione CTVIA; - il PRP di Trieste, nella versione approvata nel 1957, aggiornata con le successive varianti approvate, è tuttora vigente; - pertanto, allo stato, un parere basato su prospettive di sviluppo futuro previste in atti di pianificazione non ancora approvati, risulta necessariamente condizionato alla definitiva approvazione di tali atti di pianificazione;
- d. al fine di ottemperare alla richiesta di approfondimento istruttorio, fermi restando i limiti dell'approfondimento istruttorio indicati sub b) e c), nel rispetto dei termini concessi alla Commissione

CTVIA e poi successivamente prorogati nell'ambito della richiesta di approfondimento istruttorio, il presente parere si limita a fornire elementi di valutazione attinenti ai due profili esplicitati nella nota DVA-2012-0031558/2012 (aventi ad oggetto la localizzazione dell'impianto e l'aumento dei traffici), in disparte le note e i documenti pervenuti relativi a profili diversi posto, tra l'altro, che un adeguato esame di tutti gli altri profili oggetto degli atti pervenuti richiederebbe tempi molto più lunghi.

**ESAMINATI** i due aspetti sopra richiamati, quali punti qualificanti delle richieste di approfondimento.

**RITENUTO**, a tale riguardo, di dover precisare quanto segue, rispettivamente ai due distinti aspetti:

1. Circa l'eventuale delocalizzazione o diversa ubicazione dell'impianto, visti i precedenti Pareri CTVIA n.73 del 20/06/2008 e n.251 del 13/03/2009, confluiti nel Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009 con il quale è stata espressa la compatibilità ambientale del progetto in questione, la valutazione delle eventuali ulteriori alternative (oltre a quelle già esaminate nei pareri citati) potrà essere effettuata solo in riferimento a precisi e circostanziati piani e programmi predisposti a riguardo; in assenza di proposte su ubicazioni alternative, che non spetta alla scrivente CTVIA formulare, non risulta possibile esprimersi a tale riguardo.

In merito alle alternative localizzative del Terminale GNL di Zaule, nella Delibera della Regione Friuli Venezia Giulia GR n° 90/2013 del 28/01/2013, meglio illustrata nel seguito del presente Parere, si legge :  
“...l'analisi delle alternative è presupposto indispensabile e necessario nell'ambito di ogni procedura di VIA - e ancor prima negli eventuali processi di VAS degli atti di pianificazione interessati - e che la valutazione delle varie alternative progettuali deve essere presentata dal proponente con indicazione delle determinate ragioni della scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale, si rileva che nel caso in esame ogni alternativa localizzativa, considerato il contesto territoriale interessato e le infrastrutture già presenti, comporterebbe lo spostamento dell'impianto al di fuori della baia di Muggia. Questo spostamento - già di per sé significativo in termini di impatti ambientali indotti su diversi scenari ambientali non specificatamente indagati - comporta inoltre, in maniera inevitabile, modifiche al progetto dell'impianto di rigassificazione stesso (diverse tecnologie utilizzate) e agli impianti direttamente connessi ed attualmente oggetto di distinte procedure valutative di impatto ambientale ministeriale (ovvero del metanodotto SNAM relativo alla trasmissione del gas alla linea nazionale e della centrale a ciclo combinato che la Lucchini energia ha previsto di realizzare in adiacenza al rigassificatore). Appare evidente che qualsiasi alternativa localizzativa per la realizzazione dell'impianto comporti inevitabilmente la necessità di sviluppare un nuovo progetto e, conseguentemente, una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale...”.

Al riguardo si evidenzia che tali progetti possono essere presi in considerazione solo dalla Società Proponente al fine di rivalutare la localizzazione dell'impianto e formulare eventuali proposte, ma non possono essere assunti dalla Commissione CTVIA allo scopo di individuare di propria iniziativa localizzazioni alternative a quella individuata dal Proponente, sostituendosi a questo. Ciò lo si evince chiaramente dal dato normativo; è il Proponente a dover identificare le alternative, inclusa l'opzione zero (punto 2 dell'allegato alla parte II, n. VII (contenuti del SIA): “2. Una descrizione delle principali alternative prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato”).

2. Rispetto all'incremento di traffico navale, richiamato quanto sopra “RILEVATO PRELIMINARMENTE”, ed i connessi limiti e condizioni, si possono esaminare nuovi dati e documenti forniti, a seguito della nota DVA-2012-0031558 del 27/12/2012 presentati dall'Autorità Portuale di Trieste, dal Proponente e da altri soggetti.

**RITENUTO** opportuno richiamare, qui di seguito, i precedenti passaggi essenziali, attraverso i quali si è sviluppata la procedura di Valutazione Ambientale relativa al Terminale di Rigassificazione di GNL localizzato nel Porto di Trieste - Località Zaule.

**RILEVATO** che:

Terminale rigassificazione GNL  
localizzato nel Porto di Trieste - località Zaule  
Proponente Gas Natural Rigassificazione Italia



- il 1° luglio 2004, Gas Natural International SDG S.A. ha presentato al Ministero delle Attività Produttive istanza di avvio della procedura autorizzativa, ai sensi dell'art. 8 della legge n. 340/2000, in relazione all'impianto di rigassificazione da localizzare nel porto di Trieste – località Zaule;
- con successiva lettera del 13 gennaio 2005, l'istanza di avvio del Procedimento è stata inoltrata alla Regione Friuli Venezia Giulia, in quanto originariamente indicata quale Autorità competente ad esprimersi ai fini del rilascio dell'autorizzazione unica di cui all'art. 8 della legge n. 340/2000 nell'ambito del territorio regionale, ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. n. 110/2002.

**EVIDENZIATO** che con nota del 15 novembre 2006 (Prot. n. 35366) la Capitaneria di Porto di Trieste ha reso, nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale iniziato a seguito dell'istanza del 6 febbraio 2006, il proprio parere positivo in relazione agli impatti sul traffico portuale, affermando, in particolare, che il posizionamento del Terminale di Rigassificazione risulta essere compatibile con le misure di sicurezza per la navigazione adottate con l'Ordinanza n. 08/2006.

**RICHIAMATO** il Parere CTVIA n.73/2008 dove si legge: “.....con lettera prot. DSA-2006-0026865 del 19 ottobre 2006 è stato richiesto alla Capitaneria di Porto di Trieste, un parere “in relazione alla posizione del terminale GNL e la potenziale interferenza dello stesso con le rotte seguite dalle navi in entrata ed uscita dal porto di Trieste-Zaule, dalle navi da pesca e di ancoraggio.....” ed inoltre “.....indicazioni circa le possibili limitazioni minime che per motivi di sicurezza alla navigazione potrebbero essere prescritti.....”. La Capitaneria di Porto ha rilasciato detto parere con la succitata nota Prot.n.35366 del 15 novembre 2006, affermando in particolare che “.....il posizionamento del terminale GNL proposto dalla Gas Natural nell'ambito portuale di Trieste risulta essere compatibile con le misure di sicurezza per la navigazione adottate con Ordinanza n.08/06 in data 11 maggio 2006 di questa Capitaneria di Porto.....”. (C.f.r.. Pag. 6).

**RILEVATO** ancora che :

- il 17 luglio 2009, il Proponente ha ottenuto il Decreto favorevole di compatibilità ambientale DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009 con prescrizioni del progetto del Terminale di Rigassificazione, rilasciato dal MATTM di concerto con il MiBAC;
- con nota del 23 settembre 2011, il Proponente ha provveduto a depositare presso la Regione Friuli Venezia Giulia il progetto definitivo ed il progetto di variante urbanistica e portuale ai fini della riapertura del Procedimento Autorizzativo per la costruzione e l'esercizio del Terminale di Rigassificazione.

**EVIDENZIATO** che, in merito all'incremento dei traffici navali nel Porto di Trieste contemplati nel Progetto di Variante Urbanistica e Portuale oggetto del già richiamato Parere n.897 del 23/03/2012 congiunto VIA-VAS, il 16 marzo 2012 il Proponente Gas Natural Rigassificazione Italia ha ritenuto opportuno sviluppare ed approfondire ulteriormente il tema nello “Studio dei Traffici Marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia nel porto di Trieste”, affidandone a RINA la predisposizione.

**RILEVATO**, così come dichiarato dal Proponente nella propria nota del 31/01/2013, che successivamente al marzo 2012 il suddetto studio RINA è stato pubblicato e debitamente consegnato alle Amministrazioni competenti ad esprimersi nel procedimento relativo all'Autorizzazione Unica Regionale.

**RILEVATO** ancora che:

- con parere n.3369 del 24 luglio 2012 il Consiglio di Stato (CdS) ha stabilito che spetta al Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), quale Amministrazione statale competente, il rilascio dell'Autorizzazione Unica alla costruzione e all'esercizio del Terminale di Rigassificazione ai sensi dell'art. 46 del D.L. n. 159/2007 in assenza di una specifica normativa regionale che attribuisca tale competenza alla Regione Friuli Venezia Giulia (FVG);
- sulla base del suddetto parere del CdS, con nota dell'11 settembre 2012 la Regione Friuli Venezia Giulia ha disposto il trasferimento della documentazione attinente il progetto del Terminale di Rigassificazione e dell'elettrodotto al MiSE ai fini del rilascio della relativa Autorizzazione Unica;

- il 28 novembre 2012 si è svolta presso il MiSE la prima riunione di attivazione della Conferenza di Servizi al fine del rilascio dell'Autorizzazione Unica.

**EVIDENZIATO** che in tale riunione del 28/11/2012 la Capitaneria di Porto ha confermato il proprio parere favorevole alla compatibilità dell'impianto di cui trattasi, così come dichiarato dal Proponente nella propria nota, già richiamata, del 31/01/2013 (C.f.r. Pag.7)

**RILEVATO** che il 14/11/2012 il Comitato Tecnico Regionale CTR del Friuli Venezia Giulia ha approvato l'aggiornamento del rapporto di sicurezza preliminare prodotto dal Proponente e rilasciato l'aggiornamento del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) già ottenuto nel 2005 ai sensi dell'art. 21 D.Lgs. n. 334/1999. I contenuti tecnici del NOF, rilevanti ai fini della presente istruttoria, verranno affrontati nel seguito del presente Parere.

**RICHIAMATO** che:

- con le note Prot. 14567 dell' 11/12/2012 e Prot. 382 dell' 11/01/2013, l'Autorità Portuale di Trieste ha richiesto al MATTM di intraprendere adeguate iniziative, al fine di valutare attentamente alcune potenziali interferenze, così come meglio descritto nel presente Parere;
- con nota del 21 dicembre 2012, il Proponente ha diffidato il MATTM a non avviare il procedimento di supplemento istruttorio di VIA in quanto ritenuto illegittimo per le ragioni meglio specificate di seguito nonché per le considerazioni di merito contenute nello Studio integrativo RINA, anch'esso meglio illustrato di seguito nel presente Parere;
- con nota del 27 dicembre 2012 il MATTM ha comunicato, ai sensi dell'art. 7 della legge n. 241/1990, l'avvio di un supplemento d'istruttoria in relazione al Provvedimento di VIA citato in premessa.

**VISTA** la già richiamata nota Prot. 382 dell' 11/01/2013 con la quale l'Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso lo Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Gennaio 2013 - all'uopo commissionato al Prof.Ing. Stefano Gori e Ing. Stefano Carbone .

**VISTA** la nota del 31 gennaio 2013 (Prot. DVA-2013-2820 del 01/02/2013) con la quale il Proponente ha prodotto una Memoria, redatta ai sensi dell'art. 10 della legge 7 agosto 1990, n. 241, con la quale ha trasmesso i seguenti documenti:

- Studio dei Traffici Marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia nel porto di Trieste - 16 Marzo 2012;
- Studio dei traffici marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia del Porto di Trieste - Addendum - 31 Gennaio 2013;
- Documentazione relativi al procedimento di aggiornamento del c.d. NOF da parte del Comitato Tecnico Regionale CTR del Friuli Venezia Giulia (Deliberazione, relativa alle sedute del 7 e 14 novembre 2012, di approvazione dell'aggiornamento del rapporto di sicurezza preliminare prodotto dal Proponente). Tale documentazione è costituita da:
  - Delibera n.41, formulata ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. 334/1999, del Comitato Tecnico Regionale Integrato, relativa alle sedute dello stesso CTR del 07/11/2012 e 14/11/2012 - approvazione del rapporto preliminare di sicurezza (fase NOF);
  - Verbale n.144 CTR del 07/11/2012 e relativa relazione finale allegata;
  - Verbale n.145 CTR del 14/11/2012 e relative note allegate.

**ESAMINATI** i contenuti dei suddetti documenti trasmessi dal Proponente che, nel merito tecnico, verranno dettagliatamente affrontati nel seguito del presente Parere.

**PRESO ATTO** che DVA, nel corso della presente procedura, ha trasmesso ulteriori documenti prodotti da diversi soggetti, Enti ed Istituzioni, che vengono di seguito riportati in ordine cronologico e di cui si è tenuto conto in relazione ai profili del supplemento istruttorio richiesto con nota DVA-2012-0031558 del 27/12/2012.

**ESAMINATA** la nota DVA-2013-0000052 del 02/1/2013 con cui viene trasmessa la lettera del 21/12/2012 inviata dallo Studio Legale *Gianni-Origoni-Grippio-Cappelli partners*, in nome e per conto del Proponente

Gas Natural Rigassificazione Italia S.p.A., attraverso la quale si diffida il Ministero dall'avviare un supplemento istruttorio in relazione al procedimento VIA già evaso. A supporto delle ragioni di illegittimità della riapertura del procedimento, la diffida sviluppa alcune questioni tecnico-procedurali, le quali in buona sostanza sono le medesime esposte attraverso la nota del Proponente del 19/12/2012.

**ESAMINATA** inoltre la nota DVA-2013-447 dell' 8/1/2013 con cui viene trasmessa la Deliberazione Consiliare della Provincia di Trieste, n.53 del 12/11/2012, adottata "*sulla scorta di nuovi dati e considerazioni effettuate da ARPA*", lamentando il fatto della sua mancata considerazione nell'istruttoria CTVIA, con la quale è stata determinata la non sostanziale difformità tra progetto definitivo e progetto preliminare.

**PRECISATO** tuttavia che l'istruttoria a cui fa riferimento la suddetta nota della Provincia di Trieste è quella conclusa con il Parere CTVIA n.992 del 13/07/2012, già richiamato nel presente Parere, evidenziando che lo stesso è stato emesso però ben prima della Deliberazione Provinciale in questione.

**ESAMINATA** la nota DVA-2013-390 del 08/01/13 con la quale si trasmettono:

- la nota del Comune di Duino Aurisina Prot.33151 del 24/12/2012;
- la nota del WWF e Legambiente del 19/12/2012.

Alla nota del Comune di Duino Aurisina viene allegato un ordine del giorno votato in Consiglio Comunale il 19/12/2012 con il quale, in sintesi, "*...considerato che le conseguenze ambientali, sociali ed economiche ricadrebbero anche sul Comune ... ..esprime contrarietà assoluta alla realizzazione del rigassificatore...*".

La nota di WWF e Legambiente sostiene, in linea generale e non esaustiva, la necessità di bloccare la realizzazione dell'impianto di cui trattasi e delinea la necessità di affrontare la questione delle infrastrutture energetiche nell'ambito triestino con un approccio di valutazione strategica.

**ESAMINATA** inoltre la nota DVA-2013-599 del 10/1/2013 con cui vengono trasmesse:

- la Deliberazione del Consiglio Provinciale di Trieste n.63 del 20/12/12;
- la nota del Proponente del 19/12/2012.

La Deliberazione del Consiglio Provinciale di Trieste 63/12, con cui viene espresso "Parere definitivo" in merito all'Autorizzazione Unica sul Progetto; più precisamente viene formulato parere contrario, richiamando altresì i precedenti pareri ed osservazioni in passato espressi dalla Provincia. Tale parere contrario è espresso, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in relazione all'incidenza dell'opera sullo sviluppo dell'area portuale, circa carenze procedurali ed, infine, in relazione ad alcuni aspetti ambientali afferenti all'AIA, quali gestione dei rifiuti e scarichi idrici.

La nota del Proponente del 19/12/2012 ed in particolare le questioni ivi sollevate vengono diffusamente trattate ed approfondite nel presente Parere.

**ESAMINATA** inoltre la nota DVA-2013-834 del 14/1/2013 con cui vengono trasmesse:

- la Deliberazione del Consiglio Comunale di Trieste n.65 del 17/12/12;
- la nota dell'Associazione *Greenaction Transnational* del 24/12/12.

La Deliberazione del Consiglio Comunale di Trieste 65/12, con riferimento al procedimento in corso presso il Ministero dello Sviluppo Economico, esprime parere contrario, formulato ai sensi dell'art.27, comma 31 della L. 99/2009, per l'Autorizzazione Unica sul Progetto Definitivo, sul Progetto di Variante Urbanistica e Portuale del Terminale di Rigassificazione. A titolo esemplificativo e non esaustivo vengono rilevate le seguenti motivazioni, confermando le precedenti Deliberazioni che il suddetto Ente ha formulato a riguardo:

- sussistono indicazioni contrarie dei vari uffici Comunali interessati, concernenti in particolare gli aspetti urbanistico-edilizi ed ambientali, già implementati nelle precedenti Deliberazioni C.C. 86/2206 e 2/2007, formulate in relazione alla VIA;
- si tiene conto inoltre, in particolare, in questo atto del progetto dell'elettrodotto interrato Padriciano-Zaule,

in quanto interferente con SIC e ZPS.

La nota Greenaction Transnational chiede invece l'annullamento dell'iter per "difetto assoluto di giurisdizione".

**ESAMINATA** la nota DVA-2013-0000853 del 14/1/2013 con cui viene trasmessa la nota del 28/12/2012 del Consigliere Provinciale di Trieste, Sig. Fabio Longo, con la quale si espongono argomentazioni, già contenute nelle Deliberazioni Provinciali con cui si esprime parere contrario dell'Ente suddetto. Le questioni sollevate vertono principalmente sul presunto mancato rispetto delle norme comunitarie; a titolo esemplificativo e non esaustivo vengono affrontati i seguenti temi:

- assenza della VAS;
- assenza di VIA unica Terminale di Rigassificazione e metanodotto di collegamento alla rete nazionale;
- problematiche relative alla sicurezza;
- inquinamento terreni e acque;
- inquinamento atmosferico;
- inquinamento elettromagnetico;
- assenza di proposte per sito alternativo ed opzione zero;
- incompatibilità tra rigassificatore e previsioni della Variante Piano Regolatore Portuale.

**ESAMINATA** la nota DVA-2013-1375 del 18/01/13 con la quale si trasmettono:

- Ulteriore nota della Provincia di Trieste, Prot. n.1650 del 11/01/2013, contenente un Parere dell'Area Ambiente e Mobilità dell'Ente, in relazione al supplemento di istruttoria VIA del MATTM. A titolo esemplificativo e non esaustivo vengono rilevate le seguenti motivazioni, confermando il parere contrario contenuto nelle precedenti Deliberazioni che il suddetto Ente ha formulato a riguardo:

- carenze procedurali;
- consumo di habitat naturale;
- valutazione sui dati meteo-marini;
- relazione con l'adottando Piano Regolatore Portuale.

Tra i rilievi mossi nel succitato Parere dell'Area Ambiente e Mobilità dell'Ente, in particolare uno riguarda direttamente la questione dei traffici marittimi all'interno del Porto, facendo esplicito riferimento al porto di Bilbao in Spagna: si entrerà nel merito di questo aspetto nel proseguo del presente Parere.

- L'ulteriore nota, già qui richiamata, dell'Autorità Portuale di Trieste, Prot. n.382 dell'11/01/2013, unitamente ai seguenti documenti allegati:
  - "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Gennaio 2013 - redatto dal Prof. Ing. Stefano Gori e Ing. Stefano Carbone;
  - Deliberazione n.1 del 10/01/2013 del Comitato Portuale con cui sono stati condivisi i contenuti dello Studio suddetto.

Tali documenti e atti prodotti dell'Autorità Portuale di Trieste sono diffusamente esaminati nel presente Parere.

**ESAMINATA** la nota DVA-2013-2031 del 25/01/13 con la quale si trasmettono:

- la nota del Comune di Muggia Prot.1156 del 14/01/2013;
- la e-mail della Sig.ra Sara De Bernardi del 19/01/2013.

Alla nota del Comune di Muggia viene allegata la Deliberazione del Consiglio Comunale n.1 del 11/01/2013 con la quale, in sintesi, richiamando i precedenti atti formulati a riguardo e citando i più recenti pronunciamenti di altri Enti, il Comune ribadisce il proprio parere contrario alla realizzazione dell'opera.

La nota della Sig.ra Sara De Bernardi lamenta invece la mancata valutazione di incidenti quali la fuoriuscita di GNL allo stato liquido.

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-0003206 del 6/02/2013 con la quale si trasmette la Deliberazione della Giunta Regionale Friuli Venezia Giulia n.90/2013 del 28/01/2013, già sopra richiamata e di seguito analizzata nel presente Parere.

**VALUTATI** in linea tecnica gli apporti documentali pervenuti ai fini della presente procedura, con particolare riferimento agli studi e documenti utili, in via diretta o indiretta, all'approfondimento della valutazione del progetto Terminale di GNL Zaule limitatamente alle sole previsioni di aumento del traffico marittimo nell'area di Trieste oggetto della presente procedura, tenuto conto delle limitazioni previste dalle norme IMO, anche in considerazione delle rotte che riguardano le acque territoriali dei paesi confinanti; di seguito sono riportate le relative conclusioni.

**VALUTATA** la documentazione relativa al rilascio dell'aggiornamento del nulla osta di fattibilità NOF, (Allegato "A" alla nota del Proponente Prot. DVA-2013-2820 del 01/02/2013) da parte del Comitato Tecnico Regionale CTR del Friuli Venezia Giulia (in data 14 novembre 2012 con approvazione dell'aggiornamento del rapporto di sicurezza preliminare prodotto dal Proponente). Tale documentazione è costituita da:

- Delibera n.41, formulata ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. 334/1999, del Comitato Tecnico Regionale Integrato, relativa alle sedute dello stesso CTR del 07/11/2012 e 14/11/2012 – approvazione del rapporto preliminare di sicurezza (fase NOF);
- Verbale n.144 CTR del 07/11/2012 e relativa relazione finale allegata;
- Verbale n.145 CTR del 14/11/2012 e relative note allegate.

Nel verbale n. 145 si legge testualmente che il Rappresentante del Comune di Trieste "... dichiara di esprimere parere contrario in quanto, pur esprimendo apprezzamento per le modalità seguite dal gruppo di lavoro e dal Comitato nello svolgimento dell'istruttoria, non condivide l'approccio previsto dal D. Lgs. 334/99 e s.m.i. ...." A tale espressione di parere (C.f.r.. mancata condivisione dell'approccio di cui al D. Lgs. 334/99 per questa tipologia di impianti) si associano sia il Rappresentante della Provincia di Trieste che quello dell'Autorità Portuale.

Il parere di quest'ultimo viene motivato anche in relazione ai "... futuri volumi di traffico marittimo previsti dal Piano Regolatore Portuale...." (n.d.r.: ad oggi soltanto adottato e sottoposto a procedura, conclusa, ex art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs n° 152/2006 – procedura cosiddetta di scoping - presso il MATTM).

Peraltro va rilevato che nella citata nota dell'Allegato al verbale CTR del 14/11/2012, lo stesso Rappresentante del Comune di Trieste dichiara espressamente che "... gli sviluppi futuri della portualità non potevano essere valutati dal CTR....." in quanto questi aspetti "... non sono di diretto interesse del CTR.....".

In particolare, le manovre delle navi gasiere e l'operatività di accesso marittimo al Terminale GNL sono trattati nella Relazione finale del 7/11/2012 (Pagg. 81-82) sviluppata dal Gruppo di Lavoro che ha esaminato l'aggiornamento del rapporto preliminare di sicurezza (NOF), costituito, tra gli altri, da vari componenti della Capitaneria di Porto di Trieste e del Comune di Trieste.

In merito, poi, ai problemi connessi con la sicurezza/compatibilità del traffico navale, sempre nella suddetta Relazione finale (Pag. 80) si afferma esplicitamente che ogni riferimento al terminale Adriatic LNG posto al largo di Porto Levante (RO), molto differente da quello di Zaule e regolamentato dall'Ordinanza n. 63/2008 della Capitaneria di Porto di Chioggia, mutuata sulla base delle prescrizioni della Circolare IMO n. SN1/Circ. 257 del 11/12/2006 : "... appare non pertinente il tentativo operato nel documento di calare, "per la regolamentazione del traffico navale", il provvedimento adottato dalla Capitaneria di porto di Chioggia.....".

**VALUTATO** che nel merito tecnico dei traffici navali, risulta opportuno evidenziare quanto segue, in relazione a:

- Lo Studio *PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013* - sostanzialmente affronta l'analisi del traffico marittimo che potrà interessare il Canale Sud del Porto di Trieste, cioè quello che verrà utilizzato dalla navi metaniere da e per il rigassificatore di Zaule. In particolare lo studio elabora la sua analisi assumendo come input gli incrementi di domanda "nello scenario di previsione del 2020", per verificare la capacità del Canale Sud e la sua soglia di saturazione

oltre la quale lo stesso perde capacità prestazionale.

- La Deliberazione n.1 assunta nella seduta del 10/01/2013 del Comitato Portuale fa proprio il suddetto Studio. Nel corso della stessa seduta il Comitato ha esaminato anche le prese di posizione di alcuni operatori portuali (allegate alla nota Prot. n.382 del 11/01/2013) con le quali ".....sono state manifestate le preoccupazioni in merito alle ricadute che la realizzazione del progetto potrebbe comportare alle rispettive attività.....". Inoltre viene allegata una nota del Dirigente Magistrato alle Acque, Provveditorato Interregionale per le OO.PP., che formula alcune considerazioni tecniche in merito, precisando che ".....quest'Ufficio non ha ancora formalmente espresso un parere sul Terminale di Rigassificazione, essendo stato solo di recente chiamato a farlo nell'ambito della Conferenza dei Servizi convocata presso il Ministero dello Sviluppo Economico.....".
- La nota del Proponente del 19/12/2012 sostiene come la riapertura del procedimento di VIA sarebbe destituita da ogni fondamento e porterebbe ad inevitabili richieste risarcitorie. In particolare il Proponente si riferisce ai seguenti aspetti, delineati di seguito in linea generale:
  - irrilevante rapporto tra il provvedimento di VIA e le prospettate ripercussioni su ipotetici progetti di futuro sviluppo portuale;
  - questione "blocco del Porto" già affrontata nell'ambito del procedimento VIA già concluso;
  - per il procedimento AIA, anche avendo già ottenuto il provvedimento favorevole di VIA, comprensivo del necessario parere favorevole della Capitaneria di Porto, il Proponente ha commissionato un ulteriore studio di approfondimento sui traffici marittimi nel Canale Sud del Porto di Trieste (e pubblicato sul proprio sito web) il quale ha escluso ogni interferenza negativa tra rigassificatore in esercizio e traffico marittimo nel Porto, anche simulando futuri sviluppi dell'area portuale;
  - l'autorità competente in materia di traffico navale (Capitaneria di Porto) ha espresso quindi parere favorevole anche in sede di approvazione dell'aggiornamento del rapporto di sicurezza preliminare (art.21, comma 3 del D.Lgs.334/99 e s.m.i.) effettuata dal preposto Comitato Tecnico Regionale (CTR);
  - infondatezza della richiesta relativa allo studio di nuove proposte di localizzazione del terminale;
  - denuncia del ritardo con il quale l'Autorità preposta sta procedendo all'emanazione del Decreto di VIA del distinto ma correlato metanodotto Trieste-Grado-Villesse che ha già ottenuto il Parere favorevole CTVA.
- Con la nota del Proponente Gas Natural Rigassificazione Italia del 31 gennaio 2013 è stata prodotta una Memoria, redatta ai sensi dell'art. 10 della legge 7 agosto 1990, n. 241, con allegato lo *Studio dei traffici marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia del Porto di Trieste - Addendum - 31 Gennaio 2013*. In linea generale e non esaustiva, l'Addendum effettua la simulazione dei traffici navali su due scenari: traffici futuri senza l'apporto delle navi metaniere relative al terminale GNL e traffici futuri con l'apporto delle navi metaniere. Le simulazioni restituiscono un indice di saturazione del Canale Sud rispettivamente di 61,5 % e 64,5 %: dunque, secondo questi studi, l'aggiunta delle 109 metaniere porta ad un incremento esiguo dell'indice di utilizzazione del Canale Sud, pari al 3%.

**RILEVATO** che nello Studio *PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013* - a Pag. 5 si legge: ".....la relazione tecnica proposta ha lo scopo di fornire un'analisi del traffico marittimo che interessa il canale sud del porto di Trieste .....nello scenario di previsione 2020, secondo quanto riporta il Piano Regolatore .....".

**EVIDENZIATO** che, sempre nello Studio suddetto, a Pag.14 si legge: ".....per una più significativa valutazione dell'efficienza del sistema e del livello di saturazione è però necessario ricorrere a strumenti di maggiore definizione quali la microsimulazione. Rispetto ai calcoli analitici, la microsimulazione ..... consente una più puntuale ed efficace analisi di previsione....."

**EVIDENZIATO** che, ancora nello stesso Studio, a Pag.18 si legge:

Terminale rigassificazione GNL  
localizzato nel Porto di Trieste - località Zaule  
Proponente Gas Natural Rigassificazione Italia

“.....lo studio presentato è di natura deterministica e conseguentemente assume le caratteristiche di uno studio di larga massima. Un primo approfondimento è nel rimuovere il vincolo di immutabilità del tempo di occupazione in banchina .....

“.....Un secondo approfondimento è di introdurre degli elementi di casualità dei tempi di arrivo/partenza e di servizio delle navi... (omissis) .... utilizzando un modello di microsimulazione, tipo CPMS ... (omissis) .... che potrà consentire una più realistica valutazione dei livelli di servizio nelle singole attività portuali con la domanda di trasporto ipotizzata dal PRP al 2020 .....

**PRESO ATTO** che lo Studio *PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013* presentato dall’Autorità Portuale viene da essa stessa definito come altamente preliminare in quanto basato su assunzioni e ipotesi altamente preliminari.

**ESAMINATI**, ancora i contenuti dello Studio, dove a Pag.14 si legge: “.....l’inserimento delle navi gasiere che ...(omissis)... richiedono, per la navigazione, complessivamente un tempo pari a 3,5 ore e che hanno la precedenza su tutte le altre navi, comporterebbe una creazione della coda delle navi, che devono lasciare la precedenza .....

**ACCERTATO** che, secondo le risultanze di tale Studio sembrerebbe che la soglia critica di occupazione del Canale Sud risulti del 61,5% (calcolato indirettamente, visto che a Pag. 14 del suddetto studio si legge “...il residuo 38,5 % del tempo complessivo non può essere utilizzato per l’inserimento di ulteriori navi...”. Valore questo sostanzialmente in linea con le risultanze dello *Studio dei traffici marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia del Porto di Trieste – Addendum – 31 Gennaio 2013* – redatto dal RINA su incarico del Proponente – che restituisce un indice di saturazione di 61,5% senza navi metaniere e del 64,5% con l’apporto delle navi metaniere.

**VALUTATA** la già citata nota della Provincia di Trieste, Prot. n.1650 del 11/01/2013, contenente un Parere dell’Area Ambiente e Mobilità dell’Ente nel quale, tra i rilievi mossi uno riguarda direttamente la questione dei traffici marittimi all’interno del Porto, facendo esplicito riferimento al porto di Bilbao in Spagna, dove si afferma, tra l’altro, che il traffico è interdetto a tutte le navi nel raggio di 1 miglio marino durante le fasi di entrata e uscita delle gasiere dalla rada al pontile di attracco.

Tenuto conto che nel Parere della Provincia di Trieste non viene citata la fonte dei dati per Bilbao, nell’ambito della presente procedura si è provveduto ad acquisire informazioni via *internet* rilevando che le distanze di sicurezza (interdizione alla navigazione) sono pari a 500 metri e non ad un miglio marino.

**PRESO ATTO** che il sito portuale di Trieste si caratterizza per una netta separazione “fisica” dei flussi di traffico industriale e commerciale/passeggeri, ognuno dei quali afferente ad una parte specifica del comprensorio portuale, distinti in relazione ai due Canali Sud e Nord individuati nel porto stesso.

**PRESO ATTO** che nello Studio “*PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020*” - Gennaio 2013, a Pag. 5 si legge: “...la relazione tecnica proposta ha lo scopo di fornire un’analisi del traffico marittimo che interessa il canale sud del porto di Trieste .....nello scenario di previsione 2020, secondo quanto riporta il Piano Regolatore ...”.

**ESAMINATI** comparativamente tramite il seguente quadro sinottico i dati stimati per il traffico portuale in seno al SIA (2005), al PRP (2009-2011), di previsione PRP (navi al 2020) e di nuove previsioni 2013 dell’Autorità Portuale (navi al 2020) :

Attracchi	Stima S.I.A. Navi al 2005	(1) Stima PRP Navi al 2009 / 2011	(2) Previsione PRP Navi al 2020	(3) Previsione A.P. 2013 Navi al 2020	Tempo entrata (ore)	Tempo uscita (ore)
SIOT	435	409	389	500	1.8	1.0
DCT	44	57	70	60	1.8	1.0
CANALE INDUSTRIALE	71	107	100	114	1.6	1.0

SILONE	33	----	----	----	1.8	1.0
CONTAINERS MOLO VIII	----	----	909	230	1.2	0.6
RO-RO Muggia	----	----	1000	1750	1	0.5
CONTAINERS MOLO VII	----	N.D.	----	60	1.2	0.6
<b>Subtotale navi transitanti Canale Sud</b>	<b>583</b>	<b>573</b>	<b>2468</b>	<b>2714</b>		
Navi metaniere per impianto Gas Natural	109	109	109	109	2.5	1.0
<b>Totale navi transitanti Canale Sud inclusive di metaniere</b>	<b>692</b>	<b>682</b>	<b>2577</b>	<b>2823</b>		
FERRIERA (Canale Nord)	64	N.D.	175	175	1.3	0.7
<b>Numero navi totali senza metaniere</b>	<b>647</b>	<b>573</b>	<b>2643</b>	<b>2889</b>		
<b>Numero navi totali con metaniere</b>	<b>756</b>	<b>682</b>	<b>2752</b>	<b>2998</b>		

(1) Tratto da "Struttura della domanda" dello Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Gennaio 2013

(2) Tratto da Volume "C" del PRP "Il traffico portuale" - Giugno 2011

(3) Tratto da "Struttura della domanda" dello Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Gennaio 2013 -

ND = Non Dichiarato

**OSSERVATO** che i dati di traffico navale attraverso il Canale Sud riportati nel SIA e riferiti all'anno 2005, restano sostanzialmente invariati rispetto a quelli stimati nel nuovo PRP redatto nel 2009 e confermati anche per l'anno 2011 (C.f.r. "Struttura della domanda" dello Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Gennaio 2013).

**OSSERVATO** inoltre che secondo le previsioni del nuovo PRP il traffico navale attraverso il Canale Sud, subirà un fortissimo incremento (circa il 400%) nel passaggio dal 2011 al 2020.

**OSSERVATO** ancora che sempre secondo lo Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" redatto nel gennaio 2013, il traffico navale attraverso il Canale Sud subirà un ulteriore incremento di circa il 10% rispetto alle previsioni del PRP (da 2643 navi si passa a 2889 navi complessive, per un totale di 246 navi in più) con scostamenti molto significativi della tipologia dei traffici; tra i più significativi si rilevano:

- il traffico containers al Molo VIII viene ridotto da 909 navi all'anno a 230 navi,
- il traffico Ro-Ro di Muggia viene incrementato da 1000 a 1750 navi,
- il traffico delle petroliere al terminale SIOT viene incrementato da 389 a 500 navi.

Le previsioni incrementalì, contenute nelle comunicazioni dell'Autorità Portuale nel dicembre 2012 e gennaio 2013, non risultano ancora supportate da un Piano di sviluppo del porto di Trieste diverso e/o sostitutivo del PRP adottato.

**OSSERVATO** ancora che le navi containers dirette al Molo VII ed al Molo VIII (in particolare quelle destinate a questo molo presso gli ormeggi Nord) non hanno l'obbligo di utilizzare esclusivamente il Canale Sud ma che, tuttavia, nel computo, ai fini cautelativi vengono lasciate sussistere come totalmente afferenti a detto Canale.

**OSSERVATO** inoltre che, secondo quanto riportato nel Volume "C" del PRP "Il traffico portuale" (Pag. 6-57) all'anno 2020 è previsto un minor traffico marittimo di circa il 17% rispetto all'anno 2009 (C.f.r. 5-6 milioni di tonn/anno di grezzo su un totale di 35 milioni di tonn/anno attuale), corrispondente ad un numero complessivo di circa 322 navi in arrivo al terminale SIOT rispetto alle attuali 389 navi e che, in ogni caso, ai fini conservativi è stato assunto lo stesso ordine di grandezza in termini di quantitativo di tonnellate di grezzo (ovvero del numero delle navi) anche per l'anno 2020.

**RITENUTO**, conseguentemente, discutibile il forte incremento di traffico al terminale SIOT previsto all'anno 2020: si passa da un valore realistico di circa 322 navi/anno ad un valore stimato di 500 navi/anno, a fronte della prevista diminuzione di traffico formulata invece nel PRP adottato e valutato - ancorché solo in sede di scoping - dalla scrivente Commissione.



**VALUTATO** inoltre che lo Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013" - è basato su discutibili ulteriori assunzioni:

- 1) Lo Studio prevede un sensibilissimo incremento del volume di traffico marittimo attraverso il Canale Sud al 2020 rispetto a quello attuale pari ad oltre il 400%, includendo in ciò anche la previsione di n. 175 navi all'anno dirette all'ormeggio della Ferriera che, allo stato, accedono al terminale soltanto attraverso il Canale Nord.
- 2) Non risponde al vero la tesi per la quale le navi gasiere hanno la precedenza su tutte le altre navi transitanti attraverso il Canale Sud, con conseguente creazione di code, in quanto ai sensi dell'art. 6.3 dell'Ordinanza 8/2006 della Capitaneria di Porto di Trieste, la precedenza spetta solo alle navi in uscita, indipendentemente dalla tipologia di nave e quindi non correlabile alle sole navi gasiere.
- 3) La valutazione delle eventuali code lungo il Canale Sud legato ai tempi di precedenza delle navi, non può essere calcolata sul tempo complessivo di manovra di 3,5 ore bensì, sempre ai sensi dell'Ordinanza 8/2006, sui soli tempi di uscita delle navi dal Vallone di Muggia, che per le gasiere è stimato in circa 1 h 00' / 15', in stretta analogia con le navi petroliere che attualmente attraccano al terminale SIOT.
- 4) Il previsto forte incremento del numero di navi Ro-Ro (da 1000 a 1750) rispetto alle previsioni del nuovo PRP adottato metterebbe certamente in crisi anche le infrastrutture a terra a Muggia a supporto di tale tipologia di traffico navale (estensione piazzali, collegamenti viari, ecc.).
- 5) Anche nell'ipotesi di voler considerare attendibili i dati di traffico al 2020 riportati nello studio (Tab. 2) si determinerebbe un impegno del canale Sud pari a circa 14,7 ore/giorno  $[(500*2,8+60*2,8+114*2,6+230*1,8+1750*1,5+60*1,8+175*2,0)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 61,2 %.
- 6) Praticamente allo stesso impegno si perverrebbe eliminando le 175 navi dirette alla Ferriera che impegnerebbero complessivamente il canale per 2,0 ore (erroneamente computate) a favore delle 109 navi gasiere che impegnerebbero il canale per 3,5 ore, determinando infatti un impegno pari a circa 14,75 ore/giorno  $[(500*2,8+60*2,8+114*2,6+230*1,8+1750*1,5+60*1,8+109*3,5)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 61,5 %.
- 7) Anche nell'ipotesi di mantenere, in via del tutto cautelativa, tutte le navi dirette alla Ferriera attraverso il Canale Sud, ma considerando le 109 navi gasiere aggiuntive, si perverrebbe al medesimo impegno del Canale Sud solo diminuendo le navi Ro-Ro da 1750 a 1500/anno che comunque costituirebbe un incremento del 50% rispetto alle previsioni del PRP, determinando infatti un impegno pari a circa 14,7 ore/giorno  $[(500*2,8+60*2,8+114*2,6+230*1,8+1500*1,5+175*2,0+60*1,8+109*3,5)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 61,3 %.
- 8) Anche nell'ipotesi di considerare come veritieri i dati di traffico al 2020 riportati nel PRP si determinerebbe un impegno del Canale Sud pari a circa 13,8 ore/giorno  $[(389*2,8+70*2,8+100*2,6+909*1,8+1000*1,5+175*2)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 57,4%, senza considerare l'apporto delle navi gasiere. Con l'aggiunta delle navi gasiere si raggiungerebbe invece un impegno del Canale Sud di circa 14,8 ore/giorno  $[(389*2,8+70*2,8+100*2,6+909*1,8+1000*1,5+175*2+109*3,5)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 61,8%, sostanzialmente identica a quella calcolata con le nuove previsioni di traffico. Se, come è logico, venissero scomutate le navi dirette alla Ferriera, anche considerando le navi gasiere aggiuntive, si perverrebbe ad un impegno di 13,9 ore/giorno  $[(389*2,8+70*2,8+100*2,6+909*1,8+1000*1,5+109*3,5)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 57,8%.
- 9) Per quanto detto ai precedenti punti, dal n.5 al n.8, l'eventuale congestionamento del Canale Sud è dato dal previsto forte numero di navi del terminal Ro-Ro di Muggia, soprattutto nell'ipotesi di considerare un certo ritardo sull'orario di arrivo / partenza di tali navi, considerate le tempistiche molto rapide di tali tipi di servizio; mentre analoghi ritardi degli orari di arrivo / partenza delle navi petroliere e/o gasiere hanno, ai fini del congestionamento del Canale Sud, un'incidenza del tutto trascurabile.
- 10) Secondo la stima del SIA, tenuto conto della previsione delle 109 navi gasiere, si perviene invece ad un impegno del Canale Sud pari a 5,5 ore/giorno  $[(435*2,8+44*2,8+71*2,6+33*2,8+109*3,5)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 22,8%.

**RITENUTO** pertanto che, anche nell'ipotesi peggiore, il tempo di inattività del Canale Sud pari a 9,2 ore/giorno (=24,0-14,8 ore) consenta, realisticamente, di assorbire ogni eventuale mutazione delle distribuzioni dei flussi di traffico giornalieri.

**RITENUTO** quindi che:

- qualora le previsioni dello studio risultassero corrette, solo per quanto evidenziato al punto 1) del precedente "VALUTATO", attraverso il mero scomputo delle navi dirette all'ormeggio della Ferriera, le navi gasiere previste (n.109) verrebbero ampiamente incluse nel computo previsionale del citato studio, senza incidere ulteriormente sul volume di traffico attraverso il Canale Sud, mentre le altre navi dirette ai futuri Moli VII e VIII non necessariamente dovranno transitare nel suddetto canale, specie quelle destinate al Molo VIII presso gli ormeggi lato Nord;
- ne scaturisce che, per la combinazione di traffico navale più realistica [C.f.r. punto 6) del precedente "VALUTATO"], anche nell'ipotesi della compresenza delle navi gasiere, l'occupazione del Canale Sud si mantiene sempre inferiore al valore di 61,5%, indicato dagli stessi Consulenti dell'Autorità Portuale come valore di soglia ai fini del congestionamento del canale stesso.

**EVIDENZIATO** che, così come precisato dei Redattori stessi, lo Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013" - rappresenta una fase preliminare che necessita inevitabilmente di ulteriori microsimulazioni per giungere a risultati certificabili.

**PRESO ATTO** inoltre che, sulla base delle risultanze dello Studio suddetto, l'aumento del traffico portuale ivi considerato (pari a 2889 unità complessive transanti nel Canale Sud, escluse le 109 metaniere afferenti al Terminale di Zaule), comporterebbe il raggiungimento di una soglia di saturazione del canale navigabile pari al 61,5%.

Tale risultato tuttavia è in buona sostanza riconducibile alla simulazione già effettuata nello Studio RINA di marzo 2012 "Studio dei Traffici Marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia nel porto di Trieste". Questo Studio esclude invece ogni possibile impatto negativo del traffico navale generato dal Terminale di Zaule sul traffico portuale sostenendo che, in termini percentuali, l'incremento del traffico generato dalle 109 metaniere non è significativo. Lo Studio RINA conferma la compatibilità delle 109 metaniere indotte dall'impianto di Zaule.

**CONSIDERATO** che lo Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013" - non valuta l'incremento del traffico generato dalle 109 metaniere sul Terminale di Rigassificazione ma si limita a sostenere che "...l'inserimento delle navi gasiere... .. che hanno la precedenza rispetto a tutte le altre navi, comporterebbe la creazione di una coda delle navi che devono dare la precedenza ... e che ...creerebbe una variabilità degli orari delle altre navi e quindi complessivamente un'inefficienza del porto".

**RILEVATO** tuttavia, a differenza di quanto indicato nel succitato Studio, che, in base all'Ordinanza che disciplina la navigazione delle navi che approdano nella rada e nel Porto di Trieste (n.8/2006 Capitaneria di Porto Trieste), le navi metaniere non hanno precedenza rispetto alle altre navi, limitandosi l'Ordinanza a prevedere (C.f.r. art.6) che il Canale Sud non possa essere impegnato contemporaneamente da due navi e che la precedenza spetta alle sole navi in uscita; inoltre (sempre all'art.6) è previsto che non è consentito iniziare la manovra di entrata di una nave cisterna fino a quando non sia stata completata la manovra di uscita di un'altra unità.

**CONSIDERATO**, viceversa, che nello Studio dei traffici marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia del Porto di Trieste - Addendum - 31 Gennaio 2013 redatto da RINA, vengono effettuate ulteriori simulazioni proprio a partire dai dati forniti dall'Autorità Portuale tra dicembre 2012 e gennaio 2013 (2998 navi/anno); in tale simulazione la logica utilizzata per l'entrata nel canale è di tipo FIFO ("first in first out") con priorità alla navi Ro-Ro per le quali il rispetto degli orari rappresenta la condizione di maggior vincolo rispetto agli altri vettori. Sono state eseguite, con i suddetti dati e logiche, due simulazioni:

1. senza traffici dalle navi metaniere Gas Natural;
2. con traffici apportati dalle navi metaniere Gas Natural (n. 109 navi/anno).

Per lo scenario 1) la simulazione restituisce un indice di saturazione del Canale Sud pari a circa il 61,5%; mentre per lo scenario 2) la simulazione restituisce un indice di saturazione del Canale Sud pari a circa il 64,5%.

**RILEVATO** pertanto dal suddetto Studio RINA che lo scostamento del traffico portuale generato dalle 109 metaniere dirette al Terminale di Rigassificazione è stimato per un differenziale di circa il 3%, calcolato con i dati di input ricavati dalle previsioni contenute nello Studio *"PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013"* - commissionato dall'Autorità Portuale, dove invece tale scostamento non era stato direttamente calcolato, limitandosi a valutazioni empiriche di tipo qualitativo e non quantitativo.

**PRESO ATTO** che, se si dovessero ritenere validi gli sviluppi complessivi del traffico al 2020, così come stimati ad oggi dall'Autorità Portuale, gli stessi risulterebbero tali da saturare la capacità massima di navigazione del Canale Sud del porto di Trieste (con un incidenza non significativa delle navi metaniere pari al 3%) e che, in tal caso, andrebbero attentamente rivalutati gli spazi interni del Porto per lo stoccaggio così come le vie di comunicazione per l'uscita delle merci; tale richiesta è comunque già stata formulata dalla scrivente CTVIA nel Parere n.897 del 23/03/2012 relativo alla procedura Integrata VIA-VAS, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/2006, circa il nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste.

**RITENUTO** che l'insieme delle anomalie sopra rilevate rendono discutibili le conclusioni a cui perviene lo Studio *"PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013"* - commissionato dall'Autorità Portuale, per gli elementi evidenziati.

**ACCERTATO** che, in relazione ai dati sostenuti dall'Autorità Portuale, a partire dalla comunicazione del 10 dicembre 2012, sugli sviluppi del traffico marittimo, si rileva un disallineamento delle previsioni fornite sullo sviluppo del traffico marittimo nel porto di Trieste sia con i dati considerati nel corso del procedimento di VIA del Terminale di Rigassificazione che con quelli forniti nel nuovo Piano Regolatore Portuale per il procedimento di VIA-VAS integrata.

**EVIDENZIATO** che con Parere CTVIA n.73 del 20/06/2008, reso nell'ambito del procedimento di VIA del Terminale di Rigassificazione, la Commissione Tecnica VIA-VAS ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale subordinato all'ottemperanza di prescrizioni. Per quanto riguarda l'analisi del traffico portuale, il Parere CTVIA ha analizzato i dati sullo sviluppo del traffico contenuti nel SIA predisposto dal Proponente nel febbraio 2006, che risultava corredato da un capitolo specifico sull'analisi del traffico nel porto di Trieste. Dalle conclusioni di tale capitolo emergeva che *".....L'impatto più consistente dell'opera sul traffico via mare si avrà in fase di esercizio e consisterà [...] nell'aumento del numero di navi in arrivo compreso tra il 2% ed il 7%. [...] Per quanto riguarda la Gestione del traffico nel canale Sud, è plausibile ritenere che l'incremento del traffico - in termini di numero di navi - all'interno del canale Sud sarà compreso tra il 25% ed il 30%".....*

Il Proponente Gas Natural ha successivamente presentato, nel dicembre 2006, delle integrazioni al SIA (Studio *Medea Engineering* dell'11/12/2006), relative, nello specifico ai seguenti contenuti:

- proposta di variante al PRP al fine di ampliare il polo energetico del porto di Trieste, considerato l'insediamento del Terminale di Rigassificazione con il relativo pontile di scarico;
- nota Prot. n.11098/P del 6 ottobre 2006, con la quale l'Autorità Portuale sosteneva la conformità della proposta di variante al PRP *"...alle indicazioni contenute negli indirizzi di Piano predisposti dall'Autorità Portuale di Trieste per il Piano Regolatore attualmente in itinere di cui alla delibera di Comitato Portuale n. 29 del 19 dicembre 2005....."*. In tale nota, in sostanza, l'Autorità Portuale attribuiva una valutazione positiva all'inserimento del Terminale GNL nel contesto del porto di Trieste, tenuto conto proprio degli *".....indirizzi di piano, scenari di previsione al 2020 e studi preparatori al Piano Regolatore Portuale di Trieste....."* sulla base delle quali è stato poi redatto il PRP adottato nel maggio 2009.

**RICHIAMATO**, entrando ancora più in dettaglio della questione, l'iter che ha portato alla predisposizione alla variante al PRP 2006, successivamente approvata, per l'ampliamento del polo energetico di Trieste, così come di seguito descritto.

A seguito di quanto stabilito nell'ambito della Conferenza dei Servizi del 19 ottobre 2005 (art.8, Legge n. 340/2000), presieduta dalla Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, per l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio dell'impianto di rigassificazione del GNL della Gas Natural a Trieste, in ordine alla necessità di sviluppare una Variante localizzata al Piano Regolatore Portuale, la Società Proponente, Gas Natural

Internacional SDG SA, ha avanzato domanda formale all'Autorità Portuale di Trieste in data 12 Dicembre 2005 per l'avvio della relativa istruttoria tecnico-amministrativa.

L'Autorità Portuale, con note Prot. n. 0015204/P del 16 Dicembre 2005 e Prot. n. 0003416/P del 16 Marzo 2006 aveva richiesto formalmente la redazione della specifica documentazione e degli elaborati tecnico-amministrativi da parte della Società stessa.

Dall'analisi della documentazione in atti si rileva che sin dal 3/8/2006 la stessa Autorità Portuale di Trieste aveva quindi redatto la "Proposta di Variante localizzata al Piano Regolatore Portuale di Trieste al fine di ampliare il Polo Energetico del Porto di Trieste" corredata degli opportuni elaborati tra cui l'All. "A" - Relazione Generale - dove si legge che la presenza del nuovo terminale GNL è conforme alle indicazioni contenute negli indirizzi di Piano.

Tra i vari elaborati tecnici si segnala, in particolare, per i motivi che verranno meglio esplicitati nel seguito, la Tav. 5 "Azionamento funzionale stato di variante" redatta dall'Autorità Portuale di Trieste nell'ambito della "Proposta di variante localizzativa al PRP" nell'anno 2006 e assunta agli atti della scrivente Commissione CTVIA nell'ambito dell'istruttoria VIA del rigassificatore di Zaule e del metanodotto Trieste-Grado-Villesse. Già sin d'ora si chiarisce, tuttavia, che tale elaborato contempla la presenza di aree destinate ad attività energetiche in cui rientra anche il Terminale GNL (c.f.r. previsione del pontile di attracco delle navi metaniere).

**RICHIAMATO** che, ai fini dell'emanazione del Parere, la Commissione Tecnica CTVIA ha richiesto anche alla Capitaneria di Porto di Trieste, indicazioni circa le possibili limitazioni che dovevano essere prescritte per motivi di sicurezza alla navigazione. Con nota del 15 novembre 2006, Prot. n.35366, la Capitaneria di Porto di Trieste ha formulato il proprio parere positivo in relazione agli impatti sul traffico portuale, sostenendo, in particolare, che il posizionamento del Terminale di Rigassificazione risulta compatibile con le misure di sicurezza per la navigazione adottate con l'Ordinanza n. 08/2006 (c.f.r. Pagg. 6, 14 e 22 del Parere CTVIA n.73 del 20/06/2008).

**EVIDENZIATO** quindi che, anche sulla base di quanto sostenuto dalla Capitaneria di Porto di Trieste, la Commissione CTVIA ha concluso, nel già citato Parere CTVIA 73/2008 che "...la navigazione delle navi metaniere non comporterà rischi per il traffico marittimo esistente..." (c.f.r. Pag.32 dello stesso Parere).

**RICHIAMATO** anche quanto contenuto nel Parere CTVIA n.73 del 20/06/2008 (c.f.r. Pagg. 7 e 9) secondo cui, in merito ai terminali di rigassificazione di GNL, l'autorizzazione costituisce variante anche del piano regolatore portuale e che il sito portuale di Trieste si caratterizza per una netta separazione "fisica" dei flussi di traffico industriale e commerciale/passeggeri.

**RICHIAMATO** inoltre che, a seguito dell'avvicendamento di due diverse Commissioni CTVIA, successivamente al primo Parere, è stato formulato, ai fini di un ulteriore approfondimento di tutte le questioni rispetto alle analisi già effettuate nell'ambito del precedente procedimento, l'aggiuntivo Parere n.251 del 13/03/2009 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) "Parere ad integrazione delle prescrizioni di cui al precedente Parere 73/2008" (c.f.r. Pagg. 5 e 22).

**RICHIAMATA** ancora la nota del 15/11/2006 della Capitaneria di Porto di Trieste la quale oltre ad assicurare la compatibilità del posizionamento del terminale GNL con le misure di sicurezza per la navigazione in ambito portuale di cui all'Ordinanza n. 08/06, precisa quanto segue:

- l'art. 2 dell'Ordinanza 08/06 ha destinato gli ancoraggi anche per navi gasiere. Tali aree non incidono con le direttrici entrata/uscita per/da il porto di Trieste;
- le modalità per l'effettuazione delle manovre ingresso/uscita, peraltro già in uso, appaiono applicabili alle unità di trasporto GNL, in quanto l'art. 6 della predetta Ordinanza già disciplina i movimenti delle navi cisterna (in cui sono comprese le gasiere) nelle aree portuali di destino, vietando comunque la manovra di altre navi ormeggiate nel vallone di Muggia quando vi siano movimentazioni di navi che trasportano prodotti liquidi infiammabili alla rinfusa;
- non si riscontrano problematiche inerenti alle navi da pesca in quanto tale attività non è consentita in ambito portuale;

- *anche nel caso di ormeggio contemporaneo di unità cisterna presso il Terminale di Rigassificazione e quello petrolifero della Silone (area ex Aquila) non viene preclusa la navigabilità per le navi destinate agli ormeggi del Canale Industriale.*

La Capitaneria conclude sottolineando “...l'opportunità che l'impianto in questione venga dotato di un apparato di videosorveglianza coadiuvato e coordinato al locale sistema VTS...”.

**EVIDENZIATO** inoltre che la Capitaneria di Porto di Trieste ha confermato il proprio parere favorevole nell'ambito del procedimento di aggiornamento del NOF condotto dal CTR nel novembre 2012, già trattato e approfondito nel presente Parere.

**RITENUTO** necessario che sugli specifici aspetti relativi ai traffici navali si debba comunque esprimere anche la Capitaneria di Porto di Trieste, quale unico Ente competente e preposto alla vigilanza su tale materia.

**ESAMINATA** la Deliberazione della Giunta Regionale Friuli Venezia Giulia n.90/2013 del 28/01/2013, trasmessa con nota DVA-2013-0003206 del 6/02/2013, nella quale si esprimono le seguenti valutazioni:

1. *In merito alla crescita dei traffici del Porto di Trieste registrata a partire dal 2011 rispetto a quanto già espresso indipendentemente dalle possibilità di sviluppo futuro di cui al nuovo Piano regionale del Porto in itinere:*
  - *il trend generale di crescita del settore portuale che potrebbe interferire in maniera più significativa con il futuro traffico di gasiere del rigassificatore, ovvero quello relativo al terminale della SIOT e quello relativo al porto industriale di Zaule, risulta comunque in linea con i parametri di riferimento per l'analisi dello stato di fatto che il proponente ha utilizzato nell'ambito dello Studio di impatto ambientale;*
  - *non sono rinvenibili, pertanto, nuovi dati oggettivi sostanzialmente diversi da quelli su cui si sono basate, per questo aspetto, le valutazioni allora effettuate dalla Regione nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con il decreto ministeriale di VIA n.808 del 17 luglio 2009;*
  - *qualora si verificasse – e sulla base degli elementi a disposizione dell'A.R. questo non è stato possibile ad oggi riscontrare - l'aumento di petroliere previsto e dichiarato dall'Autorità portuale al terminale SIOT nel 2013 (ovvero più di 500 petroliere che apporteranno un incremento del 20% in più rispetto all'anno 2012, per un totale di 40 milioni di tonnellate), costituirebbe un dato rilevante nella valutazione di sostenibilità della coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del porto.*
2. *In merito alle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico rispetto a quanto già espresso con il decreto ministeriale di VIA n.808 del 17 luglio 2009 in considerazione delle previsioni del nuovo PRP in itinere, è evidente che il nuovo scenario di riferimento cambia in maniera significativa sia per contesto territoriale (nuove infrastrutture nella Baia di Muggia) che per traffico di navi indotto e relative direttrici.*  
*Alla luce del nuovo scenario prospettato dall'Autorità portuale e auspicato dalla Giunta regionale, si rilevano forti criticità in merito alla coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del Porto.*  
*Si ritiene inoltre che in relazione alle prospettive di sviluppo del Porto, da supportare con ulteriori adeguati studi, le valutazioni sino a oggi espresse dall'Amministrazione regionale debbano essere integrate nelle opportune sedi non attinenti specificamente la materia della valutazione di impatto ambientale, anche in considerazione dell'esito del provvedimento ministeriale conclusivo del presente supplemento istruttorio.*
3. *In merito alla coerenza degli strumenti pianificatori vigenti e in itinere si evidenzia in via generale una non coerenza che dovrà essere oggetto di adeguata valutazione prima della conclusione del procedimento di autorizzazione unica in capo al MISE.*
4. *In merito alle alternative localizzative si ritiene che qualsiasi alternativa localizzativa per la realizzazione dell'impianto comporti inevitabilmente la necessità di sviluppare un nuovo progetto e, conseguentemente, una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale.*

5. Di porre all'attenzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare cui compete anche la valutazione dei pareri degli Enti locali interessati, raccolti in corso d'istruttoria ed allegati alla presente, la portata e il contenuto delle osservazioni dagli stessi svolte anche per la parte non riguardante direttamente l'oggetto del supplemento istruttorio in argomento.

**RICHIAMATA** la riunione tecnica effettuata il 30/01/2013 presso l'Autorità Portuale di Trieste tra il MATTM e vari Enti locali, a seguito della quale è emersa la necessità che l'Autorità medesima fornisca i dati aggiornati sul traffico marittimo.

**ESAMINATA** la successiva documentazione dell'Autorità Portuale di Trieste di cui alla nota n.1605/P del 11.02.2013, trasmessa con nota DVA-2013-0004074 del 14/02/2013, costituita dallo Studio "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" - Rev. Febbraio 2013, redatto dal Prof.Ing. Stefano Gori, Prof. Ing. Marco Petrelli e dall'Ing. Stefano Carbone, elaborato quale aggiornamento dello stesso Studio già redatto nel gennaio 2013, in adempimento a quanto concordato nella riunione tenutasi a Trieste il 30/01/2013.

**RICHIAMATO** che con la nota DVA-2013-0004074 del 14/02/13 la Direzione ha concesso 7 giorni per le eventuali ulteriori determinazioni da parte delle Amministrazioni interessate e dello stesso Proponente.

Tale nuovo termine, accordato con nota DVA-2013-0004525 del 20/02/2013, per il 7 marzo 2013, ha costituito proroga ai tempi concessi per il termine del procedimento CTVIA.

Con successiva nota DVA-2013-0005317 del 28/02/2013, è stata comunicata la Direttiva del Sig. Ministro (nota prot. MINISTRO/2013/816 del 27/02/2013), con la quale si indica quale data utile per la "finalizzazione del Parere sui rigassificatori di Trieste" il giorno 15 marzo 2013. Quest'ultima data è stata confermata anche con successiva nota DVA-2013-006177 del 12/03/2013.

**PRESO ATTO** inoltre che DVA ha trasmesso il suddetto documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" - Rev. Febbraio 2013, elaborato dall'Autorità Portuale di Trieste, al Comune di Trieste, al Comune di Muggia ed alla Provincia di Trieste, con nota DVA-2013-0004393 del 19/02/2013.

**ESAMINATA** la documentazione trasmessa dall'Autorità Portuale di Trieste con nota n.1701/P del 13.02.2013, ed inoltrata con nota DVA-2013-0004526 del 20/02/13, con allegata l'ulteriore nota della S.I.O.T. S.p.A. (Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino) del 05.02.2013 riguardante l'incremento di traffico, specificatamente di tipo petrolifero, previsto nel Porto di Trieste. In tale nota, tra le informazioni contenute, SIOT stima attorno alle 500 navi il traffico in attracco ai suoi pontili nel corso del 2013.

**PRESO ATTO** della nota, trasmessa con nota DVA-0004548 del 20/02/2013, del WWF Italia -Sezione Regionale Friuli Venezia Giulia- del 11/02/2013, contenente osservazioni sulla procedura seguita per l'emissione del Decreto VIA e su "nuovi elementi emersi dopo il 2009" di carattere ambientale; si reputa che le questioni sollevate non siano pertinenti perché non riguardano direttamente l'oggetto del supplemento istruttorio richiesto da DVA con nota DVA-2012-0031558 del 27/12/2012.

**ESAMINATA** inoltre la documentazione, acquisita con prot CTVIA-2013-000708 del 22/02/2013, con cui il Proponente, con documento del 21/02/2013, formula le proprie controdeduzioni all'aggiornamento dello Studio *Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020* - Rev. Febbraio 2013, trasmesso dall'Autorità Portuale di Trieste.

**VALUTATO** che, in base all'esame ed analisi istruttoria del suddetto Studio "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" - Rev. Febbraio 2013, si può rilevare quanto segue :

- 1) Nonostante il già dichiarato decremento di traffico marittimo previsto al Terminale SIOT all'anno 2020 rispetto all'attualità (c.f.r. Volume "C" del PRP "Il traffico portuale" - Pag. 6-57), viene confermato un numero di 500 navi/anno in accordo anche alla nota SIOT del 5/2/2013; parimenti viene anche incrementato - senza fornire giustificazioni - da 60 a 70 navi/anno l'attracco delle navi al Terminale DCT rispetto alle previsioni contenute nello Studio del Gennaio 2013. In aggiunta, per entrambi i terminali vengono sensibilmente incrementati i tempi di entrata e di uscita delle navi, passando da 2,8 ore complessive a 3,5 ore complessive in accordo con quelli utilizzati nel nuovo PRP adottato.

- 2) A fronte di un mantenimento dei valori annui di tonnellate di merce trasportata, il numero di navi container previste al Molo VIII viene incrementato da 230 a 240 navi/anno. Peraltro, nonostante sia stato dichiarato che il 50% delle tonnellate di merce trasportata sia afferente al Canale Nord, il numero delle navi complessive viene considerato transitate attraverso il Canale Sud ipotizzando che le future navi container possano raggiungere a pieno carico un pescaggio sino a 14 m, anche se, in merito al transito attraverso il Canale Sud, l'art. 5.3 dell'ordinanza n° 8/2006 della Capitaneria di Porto parla di navi "...aventi un pescaggio superiore a 14 metri....".
- 3) A fronte di un dichiarato transito di navi container al Molo VII (c.f.r. Volume "C" del PRP "Il traffico portuale" – Tab. 6.5 - Pag. 6-65) di 60 navi/anno attraverso il Canale Nord, in effetti le stesse navi vengono dichiarate efferenti al solo Canale Sud per gli stessi motivi di cui al precedente punto 2), ovvero ipotizzando che le future navi container possano raggiungere a pieno carico un pescaggio sino a 14 m.
- 4) La previsione di n° 175 navi/anno dirette all'ormeggio della Ferriera che attualmente accedono al Terminale tramite il Canale Nord, all'anno 2020 vengono considerate invece afferenti completamente al Canale Sud a seguito di una non meglio "...prevista trasformazione in chiave logistica delle aree demaniali e considerata la tendenza nel settore alla crescita delle dimensioni navali...". Peraltro va rilevato che a seguito della prevista costruzione del futuro Molo VIII, l'attuale ormeggio della Ferriera verrebbe a trovarsi in adiacenza della radice del nuovo molo con la conseguenza che in futuro dovrà essere completamente rivista l'organizzazione logistica dell'ormeggio/disormeggio delle navi se non addirittura essere abbandonato.
- 5) Il computo del traffico Ro-Ro, ipotizzato a Pag. 11 dello Studio, risulta incongruente. Infatti, nell'ipotesi che il traffico Ro-Ro (*Ro-on Ro-off*) all'anno 2020 sia di 11.000.000 t complessive (5.500.000 t sbarcate e 5.500.000 t imbarcate), ai fini del calcolo del numero di navi anni transitanti nel Canale Sud del porto di Trieste, è stata arbitrariamente assunta a riferimento la nave traghetto "*Superba della Gnv – Grandi Navi Veloci*" in servizio tra Civitavecchia e Palermo. Nel merito si fa rilevare che la suddetta nave non può considerarsi una vera e propria nave Ro-Ro il cui acronimo, come è noto, identifica un traghetto per il solo trasporto di merci senza servizio passeggeri. La "*Superba della Gnv – Grandi Navi Veloci*" è invece un traghetto che effettua anche servizio passeggeri (sino a 2.900 unità): in sostanza si qualifica come una nave cosiddetta Ro-Pax (*Roll-on/roll-off Passengers*). Considerando che tale nave ha una lunghezza di carico di 2.800 m, assumendo una lunghezza utile di 16 m a rimorchio e un coefficiente medio di riempimento dell'80% si calcola un numero medio pari a 140 unità-rimorchio ( $= 2.800 / 16 \times 0,80$ ). Prendendo poi a riferimento il dichiarato valore di carico medio di 22,45 t / rimorchio, la merce mediamente trasportata su ogni nave è pari a circa 3.143 t, ovvero 6.286 t ( $= 3.143 \times 2$ ) sbarcate / imbarcate. Da ciò scaturiscono effettivamente circa 1750 navi/anno ( $= 11.000.000 / 6.286$ ) riportate nello Studio. Basti pensare che nella nota della Samer & Co. Shipping del 28.12.2012 (Prot. Autorità Portuale di Trieste n. 130/A del 7.01.2013, trasmessa al MATTM in allegato alla nota Prot. 382/P in data 11.01.2013) risulta espressamente dichiarato che le navi Ro-Ro che arrivano attualmente al Porto di Trieste - e che all'orizzonte temporale del 2020 continueranno ancora ad arrivare e ad aumentare come dimensioni - sono quelle della *U.N. Ro-Ro* e della *Ulusoy Sealines* di Istanbul. Tali tipologie di navi, come è facilmente constatabile in internet, hanno però una lunghezza di carico di circa 3.600 m corrispondente a circa 240 rimorchi effettivi (navi di 2<sup>a</sup> generazione); sono poi previste per il prossimo futuro l'entrata in servizio di navi (due di esse già varate a tale scopo) di circa 4.100 m di lunghezza di carico, corrispondente a circa 280 rimorchi effettivi (navi di 3<sup>a</sup> generazione). Considerando, molto più realisticamente per tali tipo di navi, un coefficiente medio di riempimento del 90% (la percentuale di una nave Ro-Pax di norma è inferiore a quella di una nave Ro-Ro esclusivamente dedicata alle merci), è plausibile calcolare un numero medio di rimorchi pari a 216 unità per le navi di 2<sup>a</sup> generazione e 252 unità, per le navi di 3<sup>a</sup> generazione. Confermando il riferimento del medesimo carico medio di 22,45 t / rimorchio, la merce mediamente trasportata con quest'ultime tipologie di navi risulta pari a circa 4.849 t, ovvero 9.698 t ( $= 4.849 \times 2$ ) sbarcate/imbarcate per le navi di 2<sup>a</sup> generazione e pari a circa 5.657 t, ovvero 11.314 t ( $= 5.657 \times 2$ ) sbarcate/imbarcate per le navi di 3<sup>a</sup> generazione.



Nel primo caso si determinerebbe un numero complessivo di 1.134 navi/anno (=11.000.000 / 9.698) mentre nel secondo caso si determinerebbe un numero complessivo di 972 navi/anno (=11.000.000 / 11.314).

Ipotizzando, realisticamente, che per l'anno 2020 si possa assumere per il Porto di Trieste il 50% di navi di 2<sup>a</sup> generazione e il 50% di navi di 3<sup>a</sup> generazione, ne scaturisce un numero di navi Ro-Ro complessivo in transito attraverso il Canale Sud di Trieste pari a circa 1.053 unità.

Tale valore è sostanzialmente in linea con le previsioni del nuovo PRP di Trieste (previsione di circa 1.000 navi/anno) ma profondamente dissimile dal computo di 1.750 navi/anno risultante dallo Studio "Porto di Trieste : compatibilità della domanda di trasporto al 2020" - Febbraio 2013, basato su dati, come qui dimostrato, dubitabili.

Va peraltro rilevato che, secondo quanto riportato nella nota di controdeduzioni del Proponente all'aggiornamento dello Studio del 21/02/2013, è stato dimostrato che proprio sulla elaborazione dei dati ufficiali forniti dalla stessa Autorità Portuale di Trieste il carico medio di ogni rimorchio non è di 22,45 t bensì di circa 26,54 t. Assumendo un valore di 26,00 t (riferito all'anno 2011), a parità di merce trasportata, con la stessa metodologia di calcolo sopra esplicitata si perverrebbe ad un numero complessivo di 979 navi/anno (2<sup>a</sup> generazione) ovvero di 839 navi/anno (3<sup>a</sup> generazione) transitanti attraverso il Canale Sud di Trieste.

Ipotizzando, ancora una volta, che per l'anno 2020 si possa assumere il 50% di navi di 2<sup>a</sup> generazione e il 50% di navi di 3<sup>a</sup> generazione, ne scaturisce un numero di navi Ro-Ro complessivo in transito attraverso il Canale Sud di Trieste pari a circa 909 unità, inferiore quindi di circa 841 unità rispetto a quelle ipotizzate nello Studio.

Va da sé che un differenziale di circa 697 navi/anno (ovvero di 841 navi/anno) delle sole Ro-Ro, applicato allo stesso modello di microsimulazione del "sistema porto" di Trieste, la cui affidabilità non viene messa in discussione, è in grado di portare a risultati di congestionamento del Canale Sud (tempi complessivi di attesa, numero di navi ritardate, ritardo medio per nave, numero di navi con ritardo medio superiore ad un prefissato valore, accessibilità alle banchine, regole di priorità, ecc.) completamente differenti, indipendentemente dalla presenza o meno delle navi gasiere, dalle norme di sicurezza afferenti alle stesse navi gasiere sulla funzionalità portuale, dalla variabilità del traffico, dalle condizioni meteo marine, e di qualunque altro parametro aleatorio.

**ESAMINATO** ancora il documento di controdeduzioni del Proponente del quale appare opportuno riportare, ai fini istruttori, in particolare, il seguente passaggio:

"...Inoltre, sempre a pagina 11 dell'Aggiornamento dello Studio sul Traffico dell'APT, il valore del carico medio per camion è pari di 22,45 tonnellate. Questo dato è in forte contrasto con il dato reale, risultato della media 2006-2011 del tonnellaggio per camion, che risulta essere pari a 26,54 tonnellate, secondo i dati ufficiali forniti dalla stessa APT.

Nella tabella che segue si illustrano le discutibili ipotesi dell'Aggiornamento dello Studio sul Traffico dell'APT che conducono a considerare il transito di ben 1.750 navi Ro-Ro in contrasto con le ipotesi reali definite sulla base dei dati reali di traffico, di tonnellaggio per camion e di capacità delle navi presenti nel porto di Trieste, che riportano al dato di circa 1.000 navi Ro-Ro fornito dalla stessa APT nel Volume C degli Studi Specialistici del PRP 2011. ..."

**CONSIDERATO** che, assunto quanto sopra valutato, si possono determinare le precisazioni/valutazioni che seguono, anticipate nel quadro sinottico sotto riportato:

Attracchi	(1) Previsione A.P. Genn.2013 Navi al 2020	(2) Previsione A.P. Febbr.2013 Navi al 2020	Previsione Istruttoria Stima cautelativa Navi al 2020	Previsione Istruttoria Stima realistica Navi al 2020	Tempo entrata (h) Previsione A.P. Febbr.2013	Tempo uscita (h) Previsione A.P. Febbr.2013
SIOT	500	500	500	500	2.25	1.25
DCT	60	70	70	60	2.25	1.25
CANALE INDUSTRIALE	114	114	114	114	1.60	1.00



CONTAINERS MOLO VIII	230	240	240	120	1.20	0.60
RO-RO Muggia	1750	1750	1053	909	1.00	0.50
CONTAINERS MOLO VII	60	60	60	---	1.20	0.60
FERRIERA (Canale Sud)	175	175	---	---	1.30	0.70
<b>Subtotale navi transitanti Canale Sud</b>	<b>2889</b>	<b>2909</b>	<b>2037</b>	<b>1703</b>		
Navi metaniere per impianto Gas Natural	109	110	109	109	2.25	1.25
<b>Totale navi transitanti Canale Sud con navi gasiere</b>	<b>2998</b>	<b>3019</b>	<b>2146</b>	<b>1812</b>		
FERRIERA (Canale Nord)	---	---	175	175	1.30	0.70
CONTAINERS MOLO VIII (Canale Nord)	---	---	---	120	1.20	0.60
CONTAINERS MOLO VII (Canale Nord)	---	---	---	60	1.20	0.60
<b>Numero navi totali senza navi gasiere</b>	<b>2889</b>	<b>2909</b>	<b>2212</b>	<b>2058</b>		
<b>Numero navi totali con navi gasiere</b>	<b>2998</b>	<b>3019</b>	<b>2321</b>	<b>2167</b>		
<b>Percentuale di saturazione del Canale Sud senza navi gasiere</b>	<b>65,7 %</b>	<b>66,3 %</b>	<b>50,4 %</b>	<b>43,8 %</b>		
<b>Percentuale di saturazione del Canale Sud con navi gasiere</b>	<b>70,1 %</b>	<b>70,7 %</b>	<b>54,7 %</b>	<b>48,1 %</b>		

- (1) Tratto da "Struttura della domanda" dello Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Gennaio 2013
- (2) Tratto da "Struttura della domanda" dello Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Rev. Febbraio 2013

**PRECISATO** che, in base all'esame ed analisi del suddetto Studio "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" - Rev. Febbraio 2013, si può rilevare quanto segue, così come sintetizzato nella tabella precedente:

- 1) Anche nell'ipotesi di mantenere i medesimi dati di traffico riportati nello Studio originario del Gennaio 2013 e senza considerare la presenza delle navi gasiere, per il semplice fatto di aver incrementato nel nuovo Studio Rev. Febbraio 2013 i tempi di entrata/uscita delle navi ai Terminali SIOT e DCT. (C.f.r. Tab. 2) si determinerebbe un impegno del Canale Sud pari a circa 15,76 ore/giorno  $[(500*3,5+60*3,5+114*2,6+230*1,8+1750*1,5+60*1,8+175*2,0)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 65,7%, maggiore del precedente 61,2 % calcolato secondo i dati dello Studio originario e comunque maggiore del limite di soglia di saturazione del 61,5% stimato dagli stessi Consulenti dell'Autorità Portuale di Trieste  
Con l'aggiunta delle navi gasiere l'impegno del Canale Sud passerebbe a 16,81 ore/giorno, corrispondente ad una occupazione del 70,1%.
- 2) Con i nuovi diversi dati di traffico riportati nello Studio Rev. Febbraio 2013 (Terminale DCT e Molo VIII), senza considerare ancora una volta la presenza delle navi gasiere, si determinerebbe un impegno del Canale Sud pari a circa 15,91 ore/giorno  $[(500*3,5+70*3,5+114*2,6+240*1,8+1750*1,5+60*1,8+175*2,0)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 66,3%, maggiore del limite di soglia di saturazione del 61,5% stimato dagli stessi Consulenti dell'Autorità Portuale di Trieste.  
Con l'aggiunta delle navi gasiere l'impegno del Canale Sud passerebbe a 16,96 ore/giorno corrispondente ad una occupazione del 70,7%.
- 3) Nell'ipotesi di mantenere, in via del tutto cautelativa, tutte le navi indicate nello Studio Rev. Febbraio 2013 ai Terminali SIOT e DCT, al Molo Container VIII e al Molo Container VII, eliminando le navi dirette alla Ferriera in quanto palesemente afferenti al Canale Nord, correggendo quindi il numero di navi Ro-Ro dirette al Terminale di Muggia nel valore più realistico, e considerando infine le navi gasiere aggiuntive, si perverrebbe ad un impegno del Canale Sud pari a circa 13,10 ore/giorno  $[(500*3,5+70*3,5+114*2,6+240*1,8+1053*1,5+60*1,8+109*3,5)/365]$ , corrispondente ad una

occupazione del 54,7 %, ampiamente inferiore al limite di soglia di saturazione del 61,5% stimato dagli stessi Consulenti dell'Autorità Portuale (C.f.r. colonna 3 della tabella precedente: *Stima cautelativa*). Anche nell'ipotesi di voler, cautelativamente, considerare afferenti al Canale Sud tutte le navi dirette alla Ferriera, considerando sempre le navi gasiere aggiuntive, si raggiungerebbe un impegno complessivo del Canale pari a 14,1 ore/giorno corrispondente ad una occupazione del 58,7 %, ancora inferiore al limite di soglia di saturazione del 61,5% stimato dagli stessi Consulenti dell'Autorità Portuale. In tale ultima ipotesi si raggiungerebbe il valore di soglia di saturazione del 61,5% incrementando le navi Ro-Ro da 1053 a 1220 unità all'anno.

4) Nell'ipotesi di considerare, invece, concretamente:

- il numero di navi al terminale SIOT corrispondente alle previsioni di cui alla nota del 5/2/2013;
- il numero di navi al terminale DCT pari a quello indicato nelle previsioni Gennaio 2013;

- il numero di navi container al Molo VIII ripartito tra Canale Sud e Canale Nord come nello studio Autorità Portuale Febbraio 2013;  
ma eliminando:

- le navi afferenti al Molo VII in quanto transitanti nel Canale Nord,
  - le navi dirette alla Ferriera in quanto palesemente anch'esse afferenti al Canale Nord;
- e correggendo quindi:

- il numero di navi Ro-Ro dirette al Terminale di Muggia nel valore ottenuto elaborando i medesimi dati di carico medio di ogni rimorchio, forniti dall'Autorità Portuale stessa;  
e considerando infine anche l'apporto delle navi gasiere, si pervenirebbe ad un impegno del Canale Sud pari a circa 11,55 ore/giorno  $[(500*3,5+60*3,5+114*2,6+120*1,8+909*1,5+109*3,5)/365]$ , corrispondente ad una occupazione del 48,1 %, ampiamente inferiore al limite di soglia di saturazione del 61,5% stimato dagli stessi Consulenti dell'Autorità Portuale (C.f.r. colonna 3 della tabella precedente: *Stima realistica*). In tale ultima ipotesi si raggiungerebbe il valore di soglia di saturazione del 61,5% incrementando le navi Ro-Ro da 909 a 1691 unità all'anno.

- 5) Ai fini della saturazione del Canale Sud la presenza delle navi gasiere ha una incidenza, indipendentemente dalle combinazioni di traffico oscillante tra il 4,3% e il 4,4%.
- 6) L'elemento determinante ai fini della corretta stima del grado di saturazione del Canale Sud è indubbiamente costituito da una attendibile ed oggettiva quantificazione delle navi Ro-Ro di Muggia.
- 7) Per quanto detto ai precedenti punti, si ricava che l'eventuale congestionamento del Canale Sud è strettamente correlato e direttamente proporzionale al previsto forte aumento del numero di navi del terminal Ro-Ro di Muggia, amplificato dall'ipotesi di considerare un differente ritardo sull'orario di arrivo / partenza di tali navi; al contrario analoghi ritardi degli orari di arrivo / partenza delle navi petroliere e/o gasiere hanno, ai fini del congestionamento del Canale Sud, un'incidenza del tutto trascurabile.

**ESAMINATI** i dati contenuti nel Piano Regolatore Portuale adottato nel 2009 e sottoposto a procedimento di VIA-VAS integrata (c.d. di *scoping*, ex art. 13, commi 1 e 2, D.Lgs 152/2006) presso il MATTM, si può rilevare quanto segue: sulla base degli indirizzi di Piano, scenari di previsione al 2020 e studi preparatori al Piano Regolatore Portuale di Trieste definiti nel maggio 2005, l'Autorità Portuale ha elaborato una variante generale al PRP vigente adottata con Deliberazione del 19/05/2009. Nello specifico, negli Studi specialistici - Volume C- del PRP adottato si fa riferimento ad uno scenario di previsione del traffico marittimo; in particolare per quanto riguarda il traffico nel Canale Sud si prevede un aumento del traffico delle navi in transito che va dalle circa 700 navi attuali fino alle 2640 unità previste per il 2020.

**EVIDENZIATO** che, con nota Prot.11540 del 7/10/2011, l'Autorità Portuale di Trieste ha inviato la documentazione relativa allo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) ai fini dell'avvio della procedura di VIA integrata VAS, nella sua fase di *scoping*, per il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Trieste. La Commissione CTVIA, chiamata ad esprimersi, ha rilevato nel già richiamato Parere 897 del 23/03/2012 la mancata assunzione nel SAPI, tra le altre opere già assentite, del Terminale di Rigassificazione Zaule e delle

relative opere connesse, in virtù del fatto che tale progetto aveva già ottenuto il provvedimento favorevole di VIA; C.f.r. raccomandazione / indicazione n.14 del Parere, che recita:

*"...Si richiede l'approfondimento .....(omissis)... che dovranno (leggasi "dovrà") comprendere ... (omissis).....interferenze con i progetti che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale. Valutazione delle interferenze con i progetti approvati o in corso di istruttoria di VIA nazionale e regionale esistenti nell'area (terminale GNL di Zaule, terminale GNL offshore, metanodotto Trieste Grado Villesse, Centrale di Servola, centrale termoelettrica di Trieste localizzata nel Porto industriale di Zaule ....".*

Ed ancora : *"...Si dovrà porre particolare attenzione alla valutazione del progetto del metanodotto Trieste-Grado-Villesse in quanto già ad oggi si rileva una evidente interferenza tra il tracciato del canale di transito delle navi....".*

Ed ancora : *".... Si dovrà porre particolare attenzione alla valutazione del progetto del metanodotto Trieste-Grado-Villesse in quanto già ad oggi si rileva una evidente interferenza tra il tracciato del canale di transito delle navi, in particolare per quanto riguarda le quote necessarie alla navigabilità e ciò anche in relazione alla prevista protezione del metanodotto con ghiaia e relativa analisi di rischio per verificare la possibile compresenza delle opere in progetto in condizioni di sicurezza, tenendo conto della particolare vicinanza del tracciato del metanodotto al previsto nuovo bacino nautica da diporto di Muggia...".*

ESAMINATA, infine, la nota del 31 gennaio 2013 con la quale il Proponente ha prodotto una Memoria, redatta ai sensi dell'art. 10 della legge 7 agosto 1990, n. 241, con la quale, tra gli altri aspetti affrontati (incongruenze dei dati sugli sviluppi del traffico portuale forniti dall'Autorità Portuale e infondatezza delle contestazioni formulate sempre dall'Autorità Portuale), evidenzia i profili di illegittimità del supplemento istruttorio di VIA (come già rilevato nella corrispondenza intercorsa con l'Amministrazione centrale ed, in particolare, nella diffida del 21 dicembre 2012), per le seguenti ragioni :

1) dell'inconferenza delle mere ipotesi di sviluppo del traffico portuale nell'ambito del procedimento di VIA:

*"Il tema degli ipotetici sviluppi del traffico portuale non è conferente con le valutazioni tipiche dei procedimenti di VIA, tenuto conto dell'insegnamento costante della giurisprudenza, in base al quale ciò che deve essere considerato, in fase di VIA, sono i possibili impatti sul contesto esistente nonché sulle relative evoluzioni già autorizzate e/o in corso di realizzazione e sugli sviluppi previsti dalla disciplina di programmazione vigente e non già, di converso, mere future ipotesi di sviluppo che, viceversa, dovranno a loro volta uniformarsi e coordinarsi con i progetti già precedentemente autorizzati. Per il porto di Trieste, invece, non si ha evidenza di alcun progetto di sviluppo autorizzato in epoca antecedente al rilascio della VIA del Terminale di Rigassificazione e/o comunque, a quella data, già previsto dalla programmazione portuale vigente (i.e. il PRP approvato nel 1957), del quale non si sia già tenuto conto in fase di rilascio del provvedimento di VIA. Al riguardo si consideri, peraltro, che l'unico piano di programmazione portuale al quale occorre fare riferimento è, infatti, quello "vigente" (approvato nel 1957 fatte salve le successive 24 varianti succedutesi negli anni). Pertanto, eventuali e non dimostrate nuove previsioni di sviluppo del traffico previste dal PRP adottato, non ancora formalmente "approvato" in quanto allo stato ancora sottoposta a procedimento di VIA-VAS integrato (sede quest'ultima dove si dovrà valutare la compatibilità dei progetti di ampliamento del porto con il già autorizzato Terminale di Rigassificazione), non hanno alcun rilievo, tanto più che le previsioni del PRP adottato, per espressa previsione di legge, non hanno alcuna efficacia in salvaguardia prima della loro definitiva approvazione. A ciò si aggiunga che, per espressa previsione legislativa ex art. 46 D.L. n. 159/2007, convertito in legge n. 222/2007, il progetto del Terminale di Rigassificazione costituisce variante rispetto tanto agli strumenti urbanistici vigenti, quanto ai piani comunque subordinati ed, espressamente, al PRP. Tutte le considerazioni sopra rappresentate confermano quanto previsto nel Parere VIA-VAS sul PRP adottato circa le carenze del SAPI presentato dall'APT nell'ambito del procedimento di VIA-VAS integrato del PRP Adottato. Come sopra precisato, infatti, la Commissione Tecnica VIA-VAS ha evidenziato – con il richiamato parere del 23 marzo 2012 - che il SAI dovrà tenere conto degli effetti della realizzazione delle opere che hanno già ricevuto un giudizio positivo di compatibilità ambientale (si veda il punto 7 del Quadro di Riferimento Strategico). Sulla base di questo assunto la Commissione ha, pertanto, valutato insufficiente la valutazione delle interferenze compiuta nel SAPI con i progetti che insistono nell'area e che hanno già ricevuto giudizio positivo di compatibilità ambientale, tra i quali è espressamente indicato il Terminale di Rigassificazione. In particolare, analizzando*

le carenze del SAPI e quindi del PRP adottato, così come rilevate nel Parere VIA-VAS sul PRP adottato, le considerazioni ivi contenute trovano fondamento nel cosiddetto principio del "first come first served", in base al quale i progetti già autorizzati non possono subire pregiudizi da parte di futuri progetti che ad oggi risultano solo ipotizzati e non sono, altresì, supportati da alcuna programmazione approvata in via definitiva, rappresentando per tale ragione una mera ipotesi. Le considerazioni che precedono dimostrano compiutamente l'illegittimità dell'avvio del Supplemento Istruttorio di VIA in quanto, sulla base dei principi sopra considerati, non è il progetto del Terminale di Rigassificazione che deve adeguarsi al potenziale sviluppo del porto di Trieste, bensì dovrà essere il piano di sviluppo del porto a dover tenere in debito conto il progetto del Terminale di Rigassificazione, quale opera che ha già ottenuto il Provvedimento di VIA.

2) dell'inconferenza dei nuovi dati forniti dall'APT nel 2012/2013: L'illegittimità del Supplemento Istruttorio di VIA è tanto più palese se si considerano i dati di sviluppo del traffico contenuti nella citata comunicazione dell'APT del dicembre 2012 e nello Studio sul Traffico dell'APT, in quanto - come già illustrato al precedente paragrafo 1.3 - ampiamente divergenti dalle stesse previsioni sullo sviluppo del traffico contenute nel PRP adottato oggetto della procedura di VIA-VAS integrata. Tale circostanza rende, a maggior ragione, i dati indicati dall'APT delle mere ipotesi che non trovano fondamento né in ragione di progetti ad oggi già autorizzati né in alcuna previsione di carattere programmatico neppure preliminare (quali sono quelle contenute nel PRP adottato in attesa della relativa approvazione). Facendo applicazione del richiamato principio del "first come first served", così come recepito nello stesso Parere VIA-VAS sul PRP adottato, emerge, pertanto, che le informazioni fornite dall'APT non avrebbero dovuto, in alcun modo, consentire l'avvio del Supplemento Integrato di VIA. Peraltro è appena il caso di segnalare che la divergenza fra i dati sullo sviluppo del traffico contenuti nel PRP adottato (2643 navi) e le previsioni contenute nella nota dell'APT del dicembre 2012 (oltre 2900 navi) e nello Studio sul Traffico dell'APT (2889 navi) sembra compromettere la prosecuzione dello stesso procedimento di VIA-VAS integrato, pendente presso codesto Ministero, in quanto basato su dati ormai non più attuali per ammissione della stessa APT. Procedimento quello di VIA-VAS integrato del PRP adottato rispetto al quale la scrivente Società si riserva, in ogni caso, di intervenire fornendo il proprio contributo partecipativo al fine di rendere manifesta la pretestuosa omissione del progetto del Terminale di Rigassificazione, operata dall'APT, nell'ambito dell'elaborazione tanto del PRP adottato quanto del SAPI, con ogni conseguente pretesa in termini di risarcimento dei danni. Infine, l'illegittimità dell'apertura del Supplemento Istruttorio di VIA per la ragioni finora indicate, è tanto più confermata se si considera che i valori indicati nella comunicazione dell'APT del 10 dicembre 2012 rappresentano un'evoluzione, per quanto non dimostrata ed inconferente, di quelli contenuti nel PRP adottato. Da ciò, pertanto, consegue che se codesto Ministero avesse ritenuto credibili e fondate queste nuove proiezioni di sviluppo del traffico marittimo avrebbe dovuto avviare il Supplemento Istruttorio di VIA da oltre un anno a valle dell'attivazione, nel dicembre 2011, del procedimento di VIA-VAS integrato del PRP adottato.

**VALUTATO**, a tale riguardo, che: - in generale, all'Amministrazione deve ritenersi consentito disporre integrazioni istruttorie e riesaminare il proprio operato, fino a giungere, agendo in via di autotutela, a revocare o annullare d'ufficio atti precedentemente emanati, nel rispetto di quanto stabilito dagli articolo 21-quinquies e 21-nonies della legge n. 241/1990, anche tenendo conto del principio di precauzione, del principio del "First come first served" e dei risvolti di carattere economico legati alle scelte che si intendono assumere; - in relazione ai profili evidenziati dalla Società proponente va ribadito quanto sopra "RILEVATO, PRELIMINARMENTE".

**TENUTO CONTO** infine che l'impianto GNL di Zaule rientra nella legge speciale n. 222 del 29/11/2007, la quale prevede testualmente all'art. 46: "L'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto, anche situati al di fuori di siti industriali, e' rilasciata ai sensi dell'articolo 8 della legge 24 novembre 2000, n. 340, a seguito di valutazione dell'impatto ambientale ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Nei casi in cui gli impianti siano ubicati in area portuale o ad essa contigua, il giudizio e' reso anche in assenza del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che deve essere espresso nell'ambito della conferenza di servizi di cui al citato articolo 8 della legge n. 340 del 2000. In tali casi, l'autorizzazione e' rilasciata con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture

*e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con la regione interessata. L'autorizzazione costituisce variante anche del piano regolatore portuale."*

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-000879 del 08/02/2013 con la quale si trasmette la Deliberazione della Giunta Regionale Friuli Venezia Giulia n.350/2013 del 06/03/2013.

**ESAMINATA** la Deliberazione della Giunta Regionale Friuli Venezia Giulia n.350/2013 del 06/03/2013, trasmessa con nota DVA-2013-000879 dell'8/03/2013, nella quale si esprimono le seguenti valutazioni:

1. *Di prendere atto del documento denominato "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" individuato quale elaborato di pianificazione, predisposto nell'ambito della procedura di VIA integrata alla VAS, di cui all'art. 6, comma 3 ter, del D. Lgs. 152/2006 correlato alla Variante generale del Piano del Piano regolatore del Porto di Trieste, adottata originariamente dal Comitato portuale con delibera 7/2009 in data 19 maggio 2009 e sulla quale si è espresso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 150 in data 21 maggio 2010.*
2. *Di prendere atto delle ipotesi di sviluppo delineate dall'Autorità portuale unica competente ad esprimersi in sede di formazione e aggiornamento degli strumenti pianificatori e programmatori del Porto di Trieste.*
3. *Di ribadire che in merito alle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico il nuovo scenario di riferimento cambia in maniera significativa sia per contesto territoriale (nuove infrastrutture nella Baia di Muggia) che per traffico di navi indotto e relative direttrici.*
4. *Di confermare la sussistenza di forti criticità in merito alla coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del Porto alla luce del nuovo scenario prospettato e auspicato dalla Giunta regionale,*
5. *Di rilevare che l'approfondimento di una serie di fattori ancora non presi in considerazione (quali la variabilità del traffico nell'arco dell'anno, le norme di sicurezza delle gasiere sulla funzionalità portuale, l'aleatorietà dei tempi di navigazione e di servizio ai terminali, le condizioni meteo marine, la saturazione del canale e l'accessibilità delle banchine, le regole di priorità), direttamente collegati alla funzionalità portuale, al livello di servizio del canale ed alla sostenibilità dell'incremento di traffico dovuto alle navi gasiere, potrebbe determinare scenari diversi e incrementi potenzialmente ancora più significativi rispetto a quelli sino a oggi considerati. Su questi aspetti pare fondamentale la valutazione della competente Capitaneria di Porto di Trieste preposto alla sicurezza della navigazione.*
6. *Di ritenere che l'aumento di petroliere previsto e dichiarato dall'Autorità portuale al terminale SIOT nel 2013, confermato dalla nuova documentazione acquisita, (ovvero più di 500 petroliere che apporteranno un incremento del 20% in più rispetto all'anno 2012, per un totale di 40 milioni di tonnellate), costituisce un dato rilevante nella valutazione di sostenibilità della coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del porto.*

**PRESO ATTO** inoltre della nota DVA-2013-0006958 del 20/03/2013 con la quale si trasmette, a sua volta, la nota della Soprintendenza per i Beni architettonici e Paesaggistici del Friuli Venezia Giulia.

**ESAMINATA** la succitata nota della Soprintendenza per i Beni architettonici e Paesaggistici del Friuli Venezia Giulia prot.5937/116 del 20/07/2012, ma acquisita da DVA con prot.DVA-2013-6788 del 19/03/2013 in quanto trasmessa al MATTM solo in data 18/03/2013 con nota prot.3804 cl.34.19.01 del 18/03/2013; le considerazioni ivi riportate riguardano gli aspetti paesaggistici di competenza del MiBAC, richiamando l'esigenza del rispetto delle prescrizioni relative all'impatto visivo di cui al Decreto VIA DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009: tali aspetti non risultano pertanto riguardanti gli approfondimenti istruttori richiesti con il presente Parere.

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-0006957 del 20/03/2013 con la quale *"stante l'imminente conclusione dell'attività istruttoria, si invitano tutti i soggetti in indirizzo, ognuno per quanto di propria competenza, a voler far pervenire alla scrivente Amministrazione eventuali ulteriori deduzioni in merito alla procedura di cui trattasi, entro e non oltre due giorni dal ricevimento della presente"*.

**PRESO ATTO** che, entro i termini concessi da DVA, il Proponente non ha fatto pervenire alcuna memoria aggiuntiva, rispetto a quanto già prodotto precedentemente.

**CONSTATATO** che, a seguito della succitata nota, sono pervenute le documentazioni di seguito riportate, formulate da Comune e Provincia di Trieste nonché dall'Autorità Portuale di Trieste.

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-0007205 del 22/03/2013 con la quale viene trasmessa la nota del Comune di Trieste.

**ESAMINATA** la succitata nota del Comune di Trieste Prot. gen.49394 del 22/03/2013, nella quale viene ribadito il parere contrario dell'Amministrazione Comunale, evidenziano alcuni aspetti relativi a:

- il superamento delle previsioni dei bisogni energetici a causa del calo dei consumi di gas;
- la necessità di rivedere le stime del Piano Energetico Nazionale, anche al fine di poter definire numero ed ubicazione dei terminali di rigassificazione;
- la questione dei rischi di incidente rilevante, lamentando la mancata risoluzione delle problematiche associate ad una possibile emergenza tra i vettori navali che interessano il corridoio Sud del Canale Industriale;
- ancora in relazione ai rischi di incidente rilevante, viene ribadita l'inammissibilità del metodo di valutazione della probabilità degli eventi di incidente rilevante.

**VALUTATO** che la succitata nota del Comune riprende aspetti già trattati nelle precedenti attività istruttorie, ad ogni modo definite con i Pareri CTVIA già citati e che risultano estranei ai due profili di approfondimento richiesti.

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-0007205 del 22/03/2013 con la quale viene trasmessa la nota della Provincia di Trieste.

**ESAMINATA** la succitata nota della Provincia di Trieste Prot. 0012327 del 22/03/2013, nella quale viene confermato il parere negativo dell'Amministrazione Provinciale, per quanto concerne:

- carenze procedurali rispetto alla mancanza di una valutazione di impatto ambientale cumulativa di tutte le infrastrutture poste in alto Adriatico;
- valutazione del consumo di habitat legato, in particolare, al prelievo di acqua marina;
- valutazione dei dati meteo-marini basati su elementi non più attuali;
- relazione con il Piano Regolatore Portuale che implica la necessità di una valutazione complessiva con particolare riguardo all'interferenza tra terminale GNL ed il previsto nuovo terminal Ro-Ro.

**VALUTATO** che la sopra citata nota della Provincia nel ribadire il proprio parere negativo, riprende questioni estranee all'oggetto del presente approfondimento istruttorio, con la sola eccezione dell'ultimo punto (interferenza tra terminale GNL ed il previsto nuovo terminal Ro-Ro), comunque trattato nel presente Parere.

**PRESO ATTO** della nota del 22/03/2013, Prot.0003337/P, con la quale l'Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso il documento "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020 - Ulteriori deduzioni - 22 Marzo 2013".

**VALUTATO** il suddetto documento, rispetto al quale si possono formulare le seguenti considerazioni:

**Punto 1) - I capoverso** - Si prende atto che vengono riconfermati i maggiori tempi di entrata-uscita per le manovre delle unità navali in riferimento ai terminali SIQT e DCT, assunti identici anche per le navi gasiere, riportati nello Studio "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" - Rev. Febbraio 2013, tratti dallo Studio RINA (v. Studio RINA di marzo 2012 "Studio dei Traffici Marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia nel porto di Trieste").

Va precisato che RINA, nello Studio dei traffici marittimi nel Canale Sud della Baia di Muggia del Porto di Trieste - Addendum - 31 Gennaio 2013, riduce i tempi di entrata-uscita adeguandoli ai calcoli analitici sviluppati nel nuovo PRP e che i tempi di manovra indicati dall'Autorità Portuale non sono supportati da un'analisi concreta, anche in relazione alla prevista diversa configurazione degli assetti portuali, al contrario di quanto invece effettuato in fase di redazione del nuovo PRP da parte della stessa Autorità Portuale.

*(Area containing multiple handwritten signatures and initials)*

**Punto 1) - II capoverso** – Si ribadisce l'affidabilità del modello numerico utilizzato in termini di precedenza alle navi in uscita, code, priorità alle navi in attesa con carichi "pericolosi", ecc...

**Punto 1) - III capoverso** - Si prende atto, pur in assenza di alcuna giustificazione e/o analisi, che il numero di navi effettivo è quello riportato nello Studio *PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020* – Rev. Febbraio 2013 diverso rispetto a quello riportato nello Studio originario "*PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020*" – Gennaio 2013.

**Punto 1) - IV capoverso** - Pur condividendo l'approccio secondo cui a seguito delle previsioni contemplate nel nuovo PRP sembrerebbe più razionale e logico che l'attracco alla Ferriera avvenga attraverso il Canale Sud, resta il fatto che nello specifico la Capitaneria di Porto (unico Ente competente e designato alla regolamentazione dei traffici marittimi in ambito portuale), anche a seguito delle nuove previsioni del PRP, ha affermato in varie sedi e con proprie note che l'accesso alla Ferriera dovrebbe avvenire attraverso il Canale Nord anziché Sud. Peraltro va rilevato che, a seguito della prevista costruzione del futuro Molo VIII, l'attuale ormeggio della Ferriera verrebbe a trovarsi in adiacenza della radice del suddetto nuovo Molo VIII, con la conseguenza che in futuro dovrà essere completamente rivista l'organizzazione logistica dell'ormeggio/disormeggio delle navi se non addirittura constatare l'impossibilità d'uso dell'ormeggio Ferriera.

**Punto 2)** - In merito alla illustrazione della funzionalità del canale di navigazione, si prende atto dell'affermazione secondo cui la presenza delle navi gasiere determina un incremento del tasso di occupazione del Canale Sud dal 66% al 70%, osservando specificatamente "*che tale incremento si colloca in corrispondenza di quella che viene considerata la frontiera del buon funzionamento del sistema porto*".

**Punto 3)** – Si prende atto, pur in assenza di un sostegno analitico a supporto della diversa distribuzione di traffico, della diversa ripartizione del traffico marittimo tra il Canale Sud e il Canale Nord "*...rispetto a quanto previsto nel PRP...*". Nel merito si ricorda che nel PRP la ripartizione di traffico è basata su specifiche e approfondite analisi, mentre nel documento in esame si afferma semplicemente di aver "*...scelto di ipotizzare l'utilizzo di navi maggiori...*". Ciò viene giustificato "*...dalla crescita continua delle dimensioni delle navi portacontainer...*". Tuttavia si ricorda che nonostante sia stato esplicitamente dichiarato nel PRP che il 50% delle merci è afferente al Canale Nord, il numero delle navi complessive viene oggi considerato transitante solo attraverso il Canale Sud, ipotizzando che le future navi container possano raggiungere a pieno carico un pescaggio sino a 14 m, anche se l'Ordinanza n° 8/2006 della Capitaneria di Porto parla di navi "*...aventi un pescaggio superiore a 14 m...*".

**Punto 4)** – In merito alla definizione dei corretti valori di carico medio dei camion, senza fornire alcuna specifica analisi sul porto di Trieste, viene riconfermato il valore di circa 22,5 ton (esatto 22,45 ton) già precedentemente assunto, basato sui dati riassuntivi relativi ai porti di Ravenna, Civitavecchia e Catania (quest'ultimo tratto dal sito internet indicato). Nel merito si ricorda che il Proponente ha invece analiticamente elaborato i dati relativi al porto di Trieste forniti dalla stessa A.P. a consuntivo degli anni 2006/2011, pervenendo ad un tonnellaggio per camion pari a 26,54 ton. Tutto ciò, unitamente alla specifica previsione delle tipologie di navi di armatori turchi, determinerebbe un numero di 1000 navi Ro-Ro all'anno, confermando così appieno le previsioni del PRP che prevedono proprio 1000 navi/anno (Tab. 6-5). Nel merito si ricorda quanto scritto dal Proponente nelle proprie controdeduzioni: "*...Inoltre, sempre a pagina 11 dell'Aggiornamento dello Studio sul Traffico dell'APT, il valore del carico medio per camion è pari di 22,45 tonnellate. Questo dato è in forte contrasto con il dato reale, risultato della media 2006-2011 del tonnellaggio per camion, che risulta essere pari a 26,54 tonnellate, secondo i dati ufficiali forniti dalla stessa APT. Nella tabella che segue si illustrano le discutibili ipotesi dell'Aggiornamento dello Studio sul Traffico dell'APT che conducono a considerare il transito di ben 1.750 navi Ro-Ro in contrasto con le ipotesi reali definite sulla base dei dati reali di traffico, di tonnellaggio per camion e di capacità delle navi presenti nel porto di Trieste, che riportano al dato di circa 1.000 navi Ro-Ro fornito dalla stessa APT nel Volume C degli Studi Specialistici del PRP 2011. ...*".

In sintesi, tutta la documentazione assunta agli atti (dichiarato utilizzo di armatori turchi che dispongono di certe tipologie di navi, capacità delle navi in loro possesso, ecc.) rendono coerente la definizione di un numero di circa 1000 navi all'anno riportato nel PRP con la presente analisi istruttoria che arriva a determinare un numero di navi oscillanti tra 909 e 1053 unità, in base alla diversa entità dei carichi unitari.



Nelle "Ulteriori deduzioni" viene affermato che l'elevato numero di navi Ro-Ro rispetto a quello previsto dal PRP (1750 anziché 1000 all'anno) è legato all'ipotesi di eliminare il regime di monopolio di specifici armatori turchi (dotati di grandi mezzi navali), rilevando la tendenza futura di contenere il gigantismo di questa tipologia di navi.

Nel merito si osserva però che nei prossimi anni è prevista invece sempre di più la tendenza al gigantismo delle navi, indipendentemente dalla tipologia delle stesse.

Pertanto risulta incongruente assumere, in un caso, a riferimento navi container di grandi dimensioni a grosso pescaggio che devono necessariamente transitare nel Canale Sud, e, nell'altro caso, un elevato numero di navi Ro-Ro di piccole dimensioni necessariamente afferenti al Canale Sud.

**Punto 5)** – Si prende atto delle considerazioni per le quali nelle simulazioni "...si è sostanzialmente equiparato la navi gasiere con le petroliere..." relativamente alla regolamentazione di tempi di navigazione, regole di interdizione, ecc...

Si prende altresì atto delle citate diverse regolamentazioni attive su altri terminali GNL, italiani ed esteri, tuttavia si fa presente che la Capitaneria di Porto di Trieste quale unico Ente competente in materia di regolamentazione del traffico marittimo, si è sinora espressa favorevolmente su tali aspetti fino a concorrere al rilascio dell'aggiornamento del NOF e che, ad oggi, non ha ritenuto di regolamentare diversamente i traffici marittimi rispetto all'Ordinanza 08/2006.

In merito poi alla palesata incompatibilità del tracciato del metanodotto di collegamento alla rete nazionale che risulterebbe sostenuta dalla Capitaneria di Porto nella sua nota Prot. n.3675 del 6/2/2013, della quale si è provveduto a rilevarne l'assenza agli atti istruttori, si prende atto di tale assunto, rilevandone sin d'ora la sua importanza nel condizionare l'esito della effettiva e concreta realizzabilità del Terminale, in stretta correlazione al combinato disposto da:

- quadro prescrittivo di cui al Parere CTVIA 649/2011 del metanodotto medesimo, con particolare riferimento alle prescrizioni n. 9 e 10 (*Analisi di rischio e NOF*),
- quadro prescrittivo di cui al Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009 con il quale il Terminale GNL, pur avendo ottenuto il giudizio favorevole di compatibilità ambientale, viene subordinato, tra le altre, alla prescrizione A.2 che esige "*prima della conferenza dei servizi si richiede l'ottenimento della pronuncia di compatibilità ambientale relativa alle opere di allaccio del rigassificatore alla rete nazionale dei metanodotti finalizzate al trasporto del gas tramite la rete stessa*".

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-0007460 del 26/03/2013 con la quale viene trasmessa la nota del Ministero dello Sviluppo Economico.

**CONSTATATO** che nella succitata nota del Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per l'Energia - a firma del Direttore della Direzione Generale per la Sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche, Prot.0006193 del 22/03/2013, viene sostenuto quanto segue:

*"In riferimento alla nota prot. DVA-2013- 0006957 in data 20/03/2013 con cui si chiedono ulteriori elementi di valutazione a supporto del supplemento di istruttoria della compatibilità ambientale nei confronti del progetto del terminale di rigassificazione di Zaule, si fa presente che questa Amministrazione non ha elementi di valutazione sul supplemento di istruttoria, in quanto, non essendo coinvolta nei procedimenti di valutazione ambientale in oggetto, non è in possesso di alcuna documentazione in merito.*

*Si precisa al riguardo che il procedimento di autorizzazione del Terminale in questione, iniziato nel gennaio 2005 presso la Regione Friuli Venezia Giulia, è stato assegnato nel settembre 2012 a questo Dicastero dopo un parere del Consiglio di Stato sulla competenza, sollecitato dalla stessa Regione, e che conseguentemente, ricorrendone i presupposti, è già stata tenuta da questa Amministrazione in data 28 novembre 2012 una conferenza dei servizi istruttoria per valutare le espressioni di pareri degli Enti ed Amministrazioni interessate al procedimento.*

*In ultimo, con riferimento alla Strategia Energetica Nazionale (SEN) recentemente approvata dai Ministri dello sviluppo economico e del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, si sottolinea che il progetto del terminale di Zaule risponde pienamente ai requisiti previsti*



*per le Infrastrutture Strategiche previste dalla SEN per soddisfare le esigenze di diversificazione e di sicurezza d'approvvigionamento di gas, nonché per lo sviluppo dell'Italia come Hub sud-europeo. In tal senso, appare significativo che il progetto in oggetto sia stato incluso (unico terminale di rigassificazione italiano) nella lista dei "Progetti di Interesse Comune" (PCI) recentemente redatta secondo il nuovo Regolamento UE sulle infrastrutture strategiche di interesse europeo."*

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-0007336 del 25/03/2013 con la quale viene trasmessa un'ulteriore nota dell'Autorità Portuale di Trieste.

**CONSTATATO** che con la suddetta nota Prot.0003396/P del 25/03/2013, avente ad oggetto il "*Metanodotto Trieste Grado Villesse a servizio del Terminale di rigassificazione di GNL- localizzato nel Porto di Trieste località Zaule*" l'Autorità Portuale di Trieste rappresenta di avere "...fondato motivo di ritenere che le opere in esame possano avere rilevanti interferenze con il Piano di Sviluppo del Porto e le opere a esso connesse" e perciò richiede a DVA/MATTM copia della documentazione presentata dalla Società Snam Rete Gas nonché del già reso Parere della Commissione CTVIA.

**RITENUTO**, a tale riguardo, che le circostanze indicate meritino approfondimento, si segnala che la CTVIA ha espresso parere n. 649 dell'11/03/2011. In tale contesto è doveroso qui richiamare le prescrizioni n° 9 "*Analisi di rischio*" e n° 10 "*Nulla Osta di Fattibilità*" dal succitato parere che, alla luce del mutato contesto correlato alle nuove previsioni del PRP, assumono elevata rilevanza e importanza.

**PRESO ATTO** della nota DVA-2013-0007459 del 26/03/2013 con la quale viene trasmessa una nota del Soggetto Proponente Gas Natural Rigassificazione Italia S.p.A.

**CONSTATATO** che il Proponente ha richiesto, con la suddetta nota del 26/03/2013, l'accesso agli atti del procedimento predisposti o ricevuti dal MATTM successivamente al precedente accesso agli atti già svolto dal Proponente medesimo.

**CONSIDERATO** che, in relazione a tutto quanto sopra evidenziato nel presente Parere, risulta possibile formulare le seguenti valutazioni.

**RITENUTO** che la valutazione dell'eventuale delocalizzazione o diversa ubicazione dell'impianto GNL di Zaule, visti i precedenti Pareri CTVIA n.73 del 20/06/2008 e n.251 del 13/03/2009, confluiti nel Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009, in cui sono state già valutate le alternative di progetto, potrà essere effettuata solo in base a precisi e circostanziati Piani, Programmi e Progetti la cui redazione non rientra tra i compiti e funzioni della scrivente Commissione tecnica-valutativa.

**PRECISATO** relativamente alle alternative di progetto, che in sede di S.I.A. il Proponente ha già esaminato e valutato diverse alternative di localizzazione del Terminale, così come riportato nel parere n° 73 del 20/06/2008 dove si legge: "...il Proponente ha effettuato una analisi diffusa, seguendo un processo decisionale del tipo "step by step", che ha condotto, in prima istanza, alla scelta della "alternativa tecnologica" e successivamente alla "selezione del sito" secondo i criteri anche in precedenza illustrati....".

**CONFERMATO** che nei precedenti Pareri le questioni relative ai traffici navali sono state valutate tenendo conto dei dati e delle indicazioni a suo tempo forniti dal S.I.A. e dalle sue integrazioni, nonché dall'Autorità Portuale e Capitaneria di Porto di Trieste.

**STIMATO** che, anche assumendo le previsioni di traffico indicate dall'Autorità Portuale nel Gennaio 2013, il livello di saturazione del Canale Sud, anche considerando le navi metaniere, risulterebbe inferiore al livello di soglia indicato nello Studio "*PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Gennaio 2013*", commissionato dall'Autorità Portuale stessa; a ciò si porrebbe eliminando le navi dirette

alla Ferriera (transitanti per il Canale Nord) e lasciando inalterate le previsioni di traffico container sui Moli VII e VIII, anch'esse afferenti al Canale Nord.

**STIMATO** che, anche assumendo le ulteriori previsioni di traffico indicate dall'Autorità Portuale nel Febbraio 2013 e l'incremento dei tempi di entrata/uscita di alcune categorie di navi, il livello di saturazione del Canale Sud, anche considerando le navi metaniere, risulterebbe ben inferiore al livello di soglia indicato nello Studio *PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Febbraio 2013*, commissionato dall'Autorità Portuale stessa; a ciò si perverrebbe eliminando le navi dirette alla Ferriera (transitanti per il Canale Nord), lasciando inalterate le navi previste al Terminale SIOT, ripartendo adeguatamente le previsioni di traffico container sui Moli VII e VIII tra il Canale Nord e il Canale Sud e rimodulando totalmente il traffico Ro-Ro di Muggia nella configurazione più realistica.

**VALUTATO**, sulla base delle analisi effettuate nell'ambito della presente istruttoria, che l'eventuale congestionamento del Canale Sud sia strettamente correlato e direttamente proporzionale al previsto forte aumento del numero di navi del terminal Ro-Ro di Muggia, così come indicato nello Studio *PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020 - Febbraio 2013* e riconfermato nello Studio *Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020 - Ulteriori deduzioni - 22 marzo 2013*". Nell'ipotesi, indicata da ultimo dall'Autorità Portuale, di escludere il monopolio di utilizzo del terminale da parte di specifici armatori marittimi operanti con determinate categorie e classi di navi Ro-Ro, qualora venisse assunto a base di riferimento esclusivamente il livello di crescita dei traffici marittimi all'interno del Canale Sud, prospettato dall'Autorità Portuale, ovvero sia il dichiarato numero complessivo di navi Ro-Ro impiegando anche navi aventi minore lunghezza di carico, considerando altresì tutte le altre tipologie e numero di navi ipotizzate all'orizzonte temporale del 2020, si verrebbe a superare il limite di soglia di saturazione del Canale Sud, così come stimato dagli stessi consulenti dell'Autorità Portuale, e ciò anche senza la presenza delle navi gasiere. Tutto ciò produrrebbe, al medesimo orizzonte temporale del 2020, inevitabili difficoltà di gestione con conseguenti problemi di sicurezza, congestionamento dell'intero traffico navale e di manovra delle varie unità, maggiormente accentuato nel caso di compresenza delle navi gasiere.

**VALUTATO**, altresì, sulla base di quanto stimato al punto precedente che, se confermato, il forte incremento della previsione delle navi Ro-Ro al 2020 determinerebbe la necessità di rivedere le previsioni del Piano Regolatore Portuale adottato che saranno oggetto di specifico Studio di Impatto Ambientale e Strategico, sia per fattori ambientali ma anche circa l'idoneità delle infrastrutture a terra (spazi e mobilità merci); su questa esigenza di verifica la Commissione si è peraltro già espressa preliminarmente formulando l'indicazione n.19 nel già citato Parere n.897 del 23/03/2012 - procedura Integrata VIA-VAS relativa al Piano Regolatore Portuale.

**VALUTATO**, comunque, che quanto appena rappresentato in adempimento della richiesta di approfondimento istruttorio di cui alla nota DVA-2012-0031558 del 27/12/2012, va considerato tenendo conto dei limiti e delle condizioni oggetto di quanto "RILEVATO, PRELIMINARMENTE".

**PRECISATO** infine, in relazione ai problemi connessi con la sicurezza/compatibilità del traffico navale, che la Capitaneria di Porto di Trieste ha comunque, implicitamente, escluso l'applicabilità della Circolare IMO n. SN1/Circ. 257 del 11/12/2006 all'impianto di Zaule. Infatti, nella Relazione finale del 7/11/2012 (allegata alla Deliberazione n.41/2012, ex lege art.19 D.Lgs. 334/1999, con la quale il Comitato Tecnico Regionale Integrato ha approvato il rapporto preliminare di sicurezza *NOF* dell'impianto in oggetto), formulata dal Gruppo di Lavoro costituito, tra gli altri, da componenti della Capitaneria di Porto di Trieste, si afferma relativamente alle manovre delle navi gasiere ed all'operatività di accesso marittimo al Terminale GNL (cfr. pag. 80), in riferimento al terminale Adriatic LNG posto al largo di Porto Levante (RO), regolamentato dall'Ordinanza n.63/2008 della Capitaneria di Porto di Chioggia derivata dalle prescrizioni di cui alla Circolare IMO SN1/Circ. 257 del 11/12/2006, che <<...appare non pertinente il tentativo operato nel documento di calare, "per la regolamentazione del traffico navale", il provvedimento adottato dalla Capitaneria di porto di Chioggia.....>>.

**CONSTATATO** che secondo le previsioni di traffico previste nel S.I.A., senza l'apporto delle navi gasiere, si raggiunge un indice di saturazione pari a 23,8%, mentre con la presenza delle stesse si raggiunge un indice di saturazione di 28,1%, entrambi ampiamente inferiori al livello di soglia di saturazione del Canale Sud.

**CONSTATATO** che secondo le previsioni del nuovo PRP, senza l'apporto delle navi gasiere, si raggiunge un indice di saturazione pari a 57,4%, inferiore al limite di soglia, senza la presenza delle navi gasiere, mentre con la presenza delle stesse si raggiunge un indice di saturazione di 61,8%.

**CONSTATATO** che, in base ai dati di traffico marittimo da ultimo prefigurati dall'Autorità Portuale, si raggiunge un indice di saturazione pari a 66,3% senza la presenza delle navi gasiere, mentre con la presenza delle stesse si raggiunge un indice di saturazione di 70,7%, entrambi superiori al livello di soglia.

**VALUTATO** che secondo l'analisi istruttoria, elaborata sulla base dei dati da ultimo prefigurati dall'Autorità Portuale, e tenendo conto delle controdeduzioni del Soggetto Proponente e, quindi, con una diversa attribuzione di parametri, si raggiunge, a seconda dei casi, un indice di saturazione compreso tra 43,8% - 50,4% senza la presenza delle navi gasiere, mentre con la presenza delle stesse si raggiunge un indice di saturazione compreso tra 48,1% e 54,7%, entrambi inferiori al livello di soglia.

**REPUTATO** che, sulla base delle analisi quantitative effettuate nell'ambito della presente istruttoria ed, in particolare, degli ipotetici dati e precisazioni fornite da ultimo dall'Autorità Portuale di Trieste, l'eventuale congestionamento del Canale Sud sia strettamente correlato e direttamente proporzionale al previsto forte aumento del numero di navi del terminal Ro-Ro di Muggia (unità ipotizzate all'orizzonte temporale del 2020), in quanto si verrebbe a superare il limite di soglia di saturazione del 61,5% stimato dagli stessi Consulenti dell'Autorità Portuale) anche in assenza delle navi gasiere legate al Terminale GNL, precisando che una valutazione ambientale esaustiva dell'incidenza del traffico marittimo è subordinata ai limiti ed alle condizioni sopra evidenziate in quanto "RILEVATO, PRELIMINARMENTE", richiedendo, tra l'altro, l'acquisizione di un S.I.A. aggiornato.

**RITENUTO** altresì che, il forte incremento della previsione delle navi Ro-Ro al 2020, se confermato attraverso il supporto di specifiche analisi documentali, determinerebbe la necessità di rivedere gli studi del Piano Regolatore Portuale adottato, anche per valutare la congruità delle infrastrutture a terra (spazi e mobilità merci); su questa esigenza di verifica la Commissione si è comunque già espressa con l'indicazione n.19 nel Parere n.897/2012 formulato per la procedura Integrata VIA-VAS relativa al PRP medesimo.

**EVIDENZIATO** infine che, se confermato il forte incremento della previsione delle navi Ro-Ro al 2020, con i supporti di specifiche analisi documentali di cui sopra, si dovranno necessariamente regolamentare diversamente i traffici, con diverse disposizioni rispetto alle ordinanze vigenti.

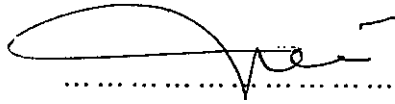
**REPUTATA** necessaria e vincolante la pronuncia della Capitaneria di Porto di Trieste, quale unico Ente competente e preposto alla vigilanza sulla materia dei traffici navali portuale, sulla cui rilevanza ai fini della valutazione della sicurezza della navigazione si è espressa anche la Regione Friuli Venezia Giulia con la DG n.350/2013, in considerazione degli elevati indici di saturazione del Canale Sud di cui sopra, legati al correlato aumento di traffici da ultimo prefigurati dall'Autorità Portuale.

**tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, in risposta ai due profili esplicitati nella nota DVA-2012-0031558/2012, formula il seguente Parere:**

- I. In riferimento ad eventuali alternative localizzative dell'impianto GNL di Zaule rispetto a quella assentita con Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009 ed in considerazione della procedura integrata VIA-VAS del nuovo PRP di Trieste, ogni approfondimento istruttoria sarà possibile solo all'esito di Piani, Programmi e Progetti da presentare a cura dei Soggetti interessati.

II. In ordine all'incidenza delle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento di traffico rispetto alla valutazione espressa con il Decreto DSA-DEC-2009-808 del 17/07/2009, conseguenti al verificarsi delle previsioni delle attività commerciali del Porto di Trieste al 2020, l'indicato aumento del flusso di traffico comporterebbe il superamento dell'indice di impegno dello specchio acqueo del Canale Sud, ovviamente qualora fossero confermati e documentati lo scenario, i parametri ed i dati da ultimo prefigurati dall'Autorità Portuale, fermo restando quanto sopra rappresentato nel "RILEVATO, PRELIMINARMENTE" (Pag. 6) e nei "VALUTATO" (in particolare, Pagg. 15, 16, 21 e 22) e fatta salva ogni valutazione sulla relativa compatibilità ambientale degli aumenti di traffico e sul nuovo PRP, che dovranno essere sottoposti alla procedura integrata VIA-VAS.

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

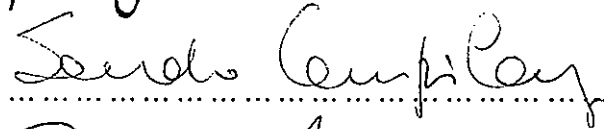
Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



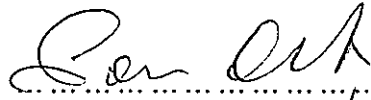
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



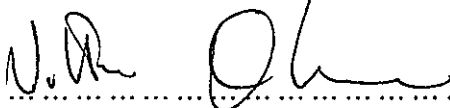
Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)



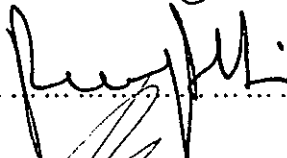
Prof. Saverio Altieri



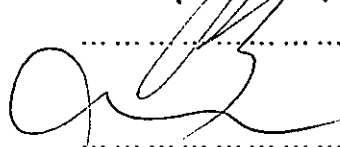
Prof. Vittorio Amadio



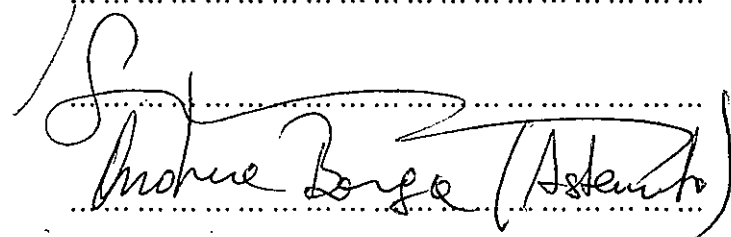
Dott. Renzo Baldoni



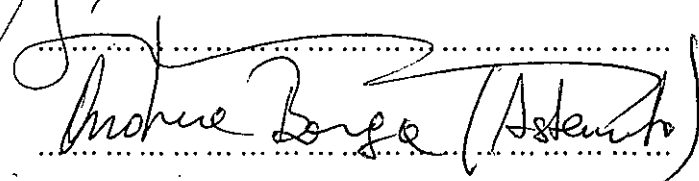
Dott. Gualtiero Bellomo



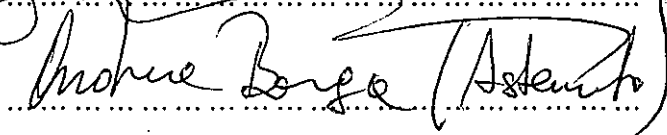
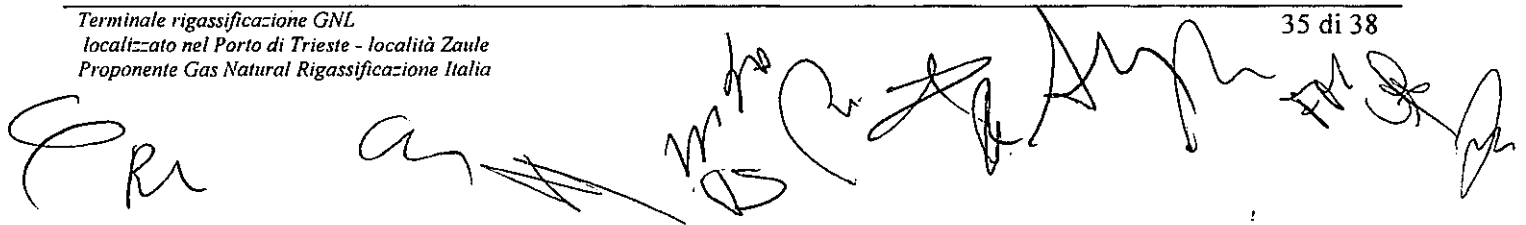
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

Handwritten notes and initials on the right margin, including '15', '6.6', '4', and '15'.

Ing. Silvio Bosetti

SBW

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

W

ASSENTE

Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

FC

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

CDM

Ing. Francesco Di Mino

F Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

LR

Ing. Graziano Falappa

G Falappa

ASSENTE

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

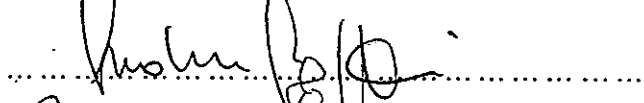
F Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

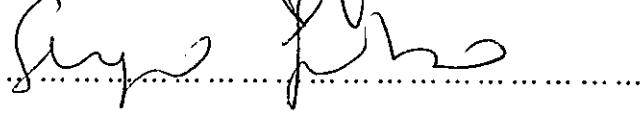
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



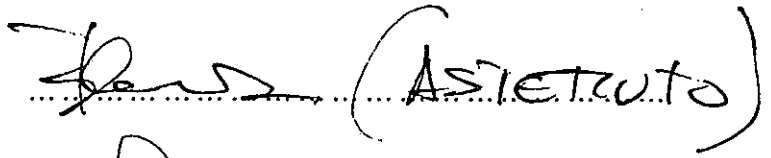
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

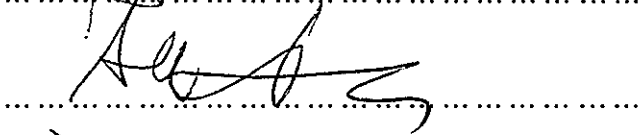
Arch. Bortolo Mainardi

 (ASTENUTO)

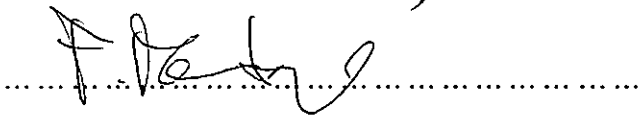
Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



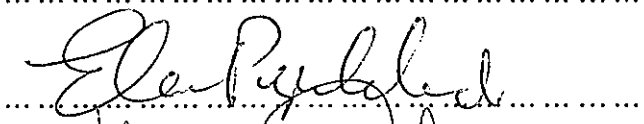
Ing. Francesco Montemagno



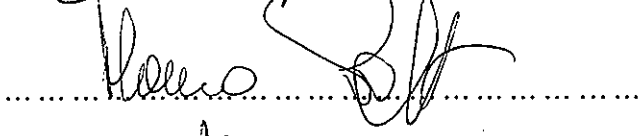
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

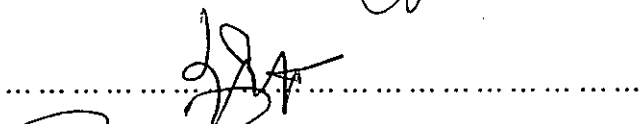
Arch. Eleni Papaleludi Melis



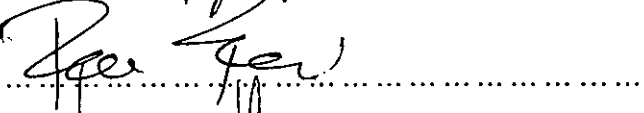
Ing. Mauro Patti



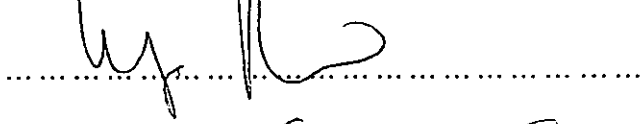
Avv. Luigi Pelaggi



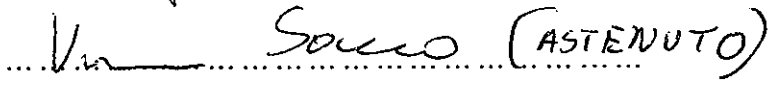
Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



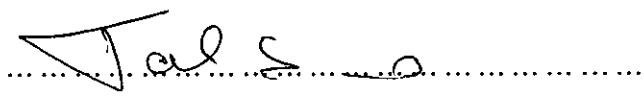
Dott. Vincenzo Sacco

 Sacco (ASTENUTO)

Avv. Xavier Santiapichi



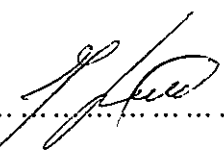
Dott. Paolo Saraceno



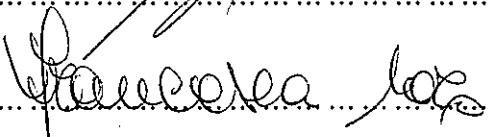


Stampa illeggibile

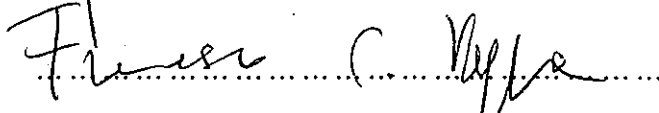
Dott. Franco Secchieri

  
.....

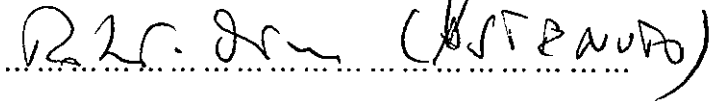
Arch. Francesca Soro

  
.....

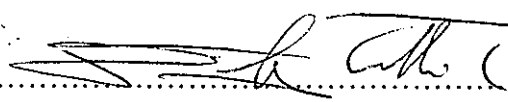
Dott. Francesco Carmelo Vazzana

  
.....

Ing. Roberto Viviani

  
.....

Ing. Daniele Tirelli  
(Rappresentante Regionale)

  
..... (CONTRARIO)