



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

PROGETTO AdSP n. 1951

Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste

CUP: C94E21000460001

Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Fascicolo A– intervento PNC da autorizzare

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:		
arch. Gerardo Nappa	AdSP MAO	Responsabile dell'integrazione e Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione
arch. Sofia Dal Piva	AdSP MAO	Progettazione generale
arch. Stefano Semenik	AdSP MAO	Progettazione generale
ing. Roberto Leoni	BITECNO S.r.l.	Sistema di trazione elettrica ferroviaria
ing. Saturno Minnucci	MINNUCCI ASSOCIATI S.r.l.	Impianti speciali e segnalamenti ferroviari
ing. Dario Fedrigo	ALPE ENGINEERING S.r.l.	Progettazione strutturale oo.cc. ferrovia e strade
ing. Andrea Guidolin p.i. Furio Benci	SQS S.r.l.	Progettazione della sicurezza
ing. Sara Agnoletto	HMR Ambiente S.r.l.	Progettazione della cassa di colmata
p.i. A. Trivellato, dott. G. Malvasi, dott. S. Bartolomei	p.i. Antonio Trivellato, d.i.	Modellazione rumore, atmosfera, vibrazioni
dott. Gabriele Cailotto ing. Anca Tamasan	NEXTECO S.r.l.	Studio di impatto ambientale e piano di monitoraggio ambientale
ing. Sebastiano Cristoforetti	CRISCON S.r.l.s.	Relazione di sostenibilità
ing. Tommaso Tassi	F&M Ingegneria S.p.A.	Progettazione degli edifici pubblici nel contesto dell'ex area "a caldo"
ing. Michele Titton	ITS s.r.l.	Connessione stradale alla GVT
RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: ing. Paolo Crescenzi		

NOME FILE: 1GNR_P_R_D-AMB_1GE_109_04_00.docx	SCALA: ---
TITOLO ELABORATO: RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO SIA	ELABORATO: 1GNR_P_R_D-AMB_1GE_109_04_00

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
00	01/02/2023	Definitivo	NEXTECO	S. Dal Piva	G.Nappa
01	30/06/2023	Recepimento osservazioni CSLLPP	NEXTECO	S. Dal Piva	G.Nappa



SOMMARIO

SOMMARIO	2
1 PREMESSA	3
1.1 SCOPO E CONTENUTO DELLA RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO	3
1.2 MOTIVAZIONI DELLA PROCEDURA DI VIA	5
1.3 OGGETTO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	6
2 IL PROGETTO	10
2.1 MOTIVAZIONI DEL PROGETTO	10
2.2 LE OPERE IN PROGETTO	12
2.2.1 Fascicolo A – Opere finanziate da sottoporre ad autorizzazione	13
2.2.2 Fascicolo B	19
3 GUIDA ALLA CONSULTAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	24
3.1 CRITERI DI REDAZIONE DEL DOCUMENTO E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO	24

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 3 di 27
---	---	---------------------

1 PREMESSA

1.1 Scopo e contenuto della Relazione di Accompagnamento

Lo Studio di Impatto Ambientale del progetto ***Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste*** rappresenta un ampio e articolato documento in relazione alla complessità dell'intervento in questione, che si pone all'interno di un processo di trasformazione e riconversione dell'area alla base della collina di Servola.

Il progetto rientra tra i dieci interventi strategici identificati nel quadro di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), e in particolare nelle progettualità ad esso sinergiche e complementari finanziate dal Piano Nazionale Complementare (PNC) di competenza del MIT.

Per gli interventi strategici (opere strategiche nazionali di riconosciuta rilevanza e complessità individuate nell'Allegato IV al D.L. 77/21) è prevista una procedura speciale di approvazione a carattere semplificativo ed acceleratorio: le autorizzazioni saranno acquisite con il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE).

Il proponente del Progetto è l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP MAO) che riveste il ruolo di Soggetto Attuatore e Stazione Appaltante.

Il PFTE è sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) Nazionale in quanto comprende delle opere e degli interventi che superano le soglie dimensionali previste dalla normativa nazionale in materia (Allegato alla parte seconda del Dlgs 152/2006, noto anche come Testo Unico Ambientale). L'attivazione della procedura di VIA era inoltre prevista dalle prescrizioni 6 e 7 del Decreto di Compatibilità Ambientale del Piano Regolatore Portuale (DM-0000173 del 07-08-2015)

Come meglio dettagliato nel seguito, lo Studio di Impatto Ambientale ha preso in considerazione il PFTE e gli interventi ad esso correlati che insistono sullo stesso contesto territoriale e concorrono al processo di trasformazione e riconversione nell'area di Servola: dalla siderurgia atavica alla modernità della logistica digitale con indubbi benefici sotto l'aspetto ambientale.

Il presente documento di accompagnamento alla Sintesi Non Tecnica ed allo Studio di Impatto Ambientale ha lo scopo di presentare la documentazione specialistica che è stata sviluppata ai fini della valutazione della compatibilità delle opere proposte con l'ambiente circostante.

Due aspetti fondamentali, trattati di seguito, riguardano la motivazione della procedura di VIA e l'oggetto dello Studio di Impatto Ambientale e cioè la definizione dell'insieme delle opere che concorrono a definire le alterazioni ambientali.

L'argomento è trattato nel seguente paragrafo 1.2, mentre, nel capitolo 2, si riporta una sintesi schematica e ragionata delle diverse opere che compongono il progetto.

Il capitolo 3, infine, rappresenta una Guida alla consultazione dello Studio di Impatto Ambientale con lo scopo di facilitare il lettore nell'individuazione delle sezioni di interesse.

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 4 di 27
---	---	---------------------

Tabella 1-1. Acronimi utilizzati nel testo dello Studio di Impatto Ambientale (in ordine di comparizione)

AdSP MAO	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
PFTE	Progetto di fattibilità tecnico-economica
PNC	Piano nazionale degli investimenti complementari
PNRR	Piano nazionale di ripresa e resilienza
MISP	Messa in sicurezza permanente
TUA	Testo Unico Ambientale
VINCA	Relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale
TEU	Unità equivalente a 20 piedi (unità di misura standard di lunghezza nel trasporto dei container)
GVT	Grande Viabilità Triestina
GdF	Guardia di Finanza
PCF	Punto di Controllo Frontaliero
ADM	Agenzia delle Dogane e Monopoli
PRP	Piano Regolatore Portuale

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 5 di 27
---	---	---------------------

1.2 Motivazioni della procedura di VIA

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Trieste, nel cui solco si colloca la progettazione in questione, è stato sottoposto a procedimento integrato di VIA/VAS conclusosi in data 7/8/2015 con il Decreto di Compatibilità Ambientale n. DM-0000173, emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

Le prescrizioni 6 e 7 del Decreto di Compatibilità Ambientale imponevano l'assoggettamento a procedura di VIA nazionale *"dell'opera di grande infrastrutturazione del molo VIII"*, dello *"scalo ferroviario aggiuntivo interno all'ambito portuale"*, dell'*"infrastruttura viaria di collegamento del molo VIII con la Grande Viabilità Triestina"*.

L'assoggettabilità di un'opera alla procedura di VIA è definita sulla base delle soglie dimensionali riportate negli Allegati alla Parte seconda del Dlgs 152/2006 noto anche come Testo Unico Ambientale (TUA). I "Progetti di Competenza Statale" sono elencati nell'allegato II e tra questi rientrano:

"10) Opere relative a: tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza [...]"



1.3 Oggetto dello Studio di Impatto Ambientale

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica "ESTENSIONE DELLE INFRASTRUTTURE COMUNI PER LO SVILUPPO DEL PUNTO FRANCO NUOVO NEL PORTO DI TRIESTE" coinvolge il settore dell'area portuale di Trieste nella zona dell'Ex Ferriera di Servola.

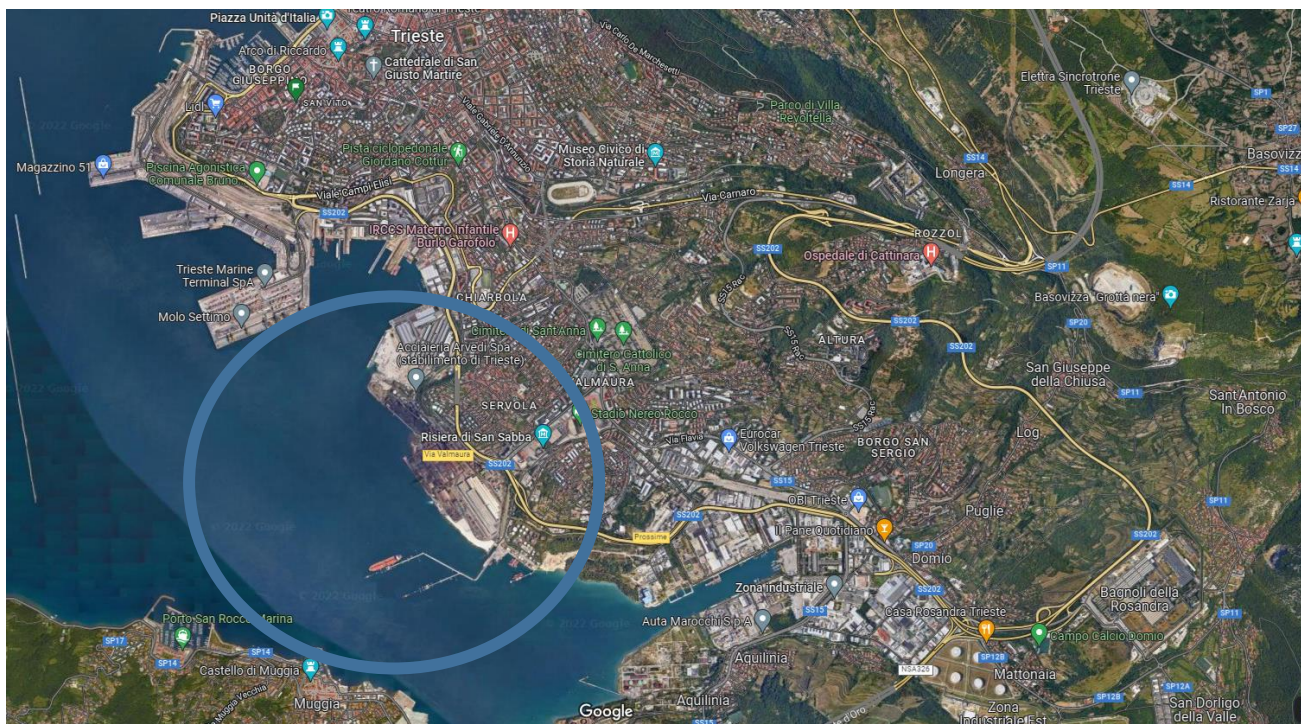


Figura 1-1 Area di intervento – inquadratura su ortofoto

Il Progetto è relativo alle sole **opere strategiche a terra** necessarie per mutare l'area portuale a sud di Trieste e convertirla a logistica portuale multimodale.

A queste opere a terra, finanziate con fondi del PNC, sono tuttavia correlate delle **opere complementari** che comprendono interventi a mare (realizzazione del nuovo terminal container Molo VIII; Cassa di Colmata) e ulteriori interventi a terra (opere ferroviarie su asset RFI e rampa di accesso all'area Arvedi), che dovranno essere finanziati nell'ambito di altre procedure, alcune delle quali di natura mista pubblico-privata.

Si distinguono quindi:

- le opere a terra finanziate nell'ambito del PNC - **Fascicolo A**
- gli interventi complementari da finanziare - **Fascicolo B**.

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 7 di 27
---	---	---------------------

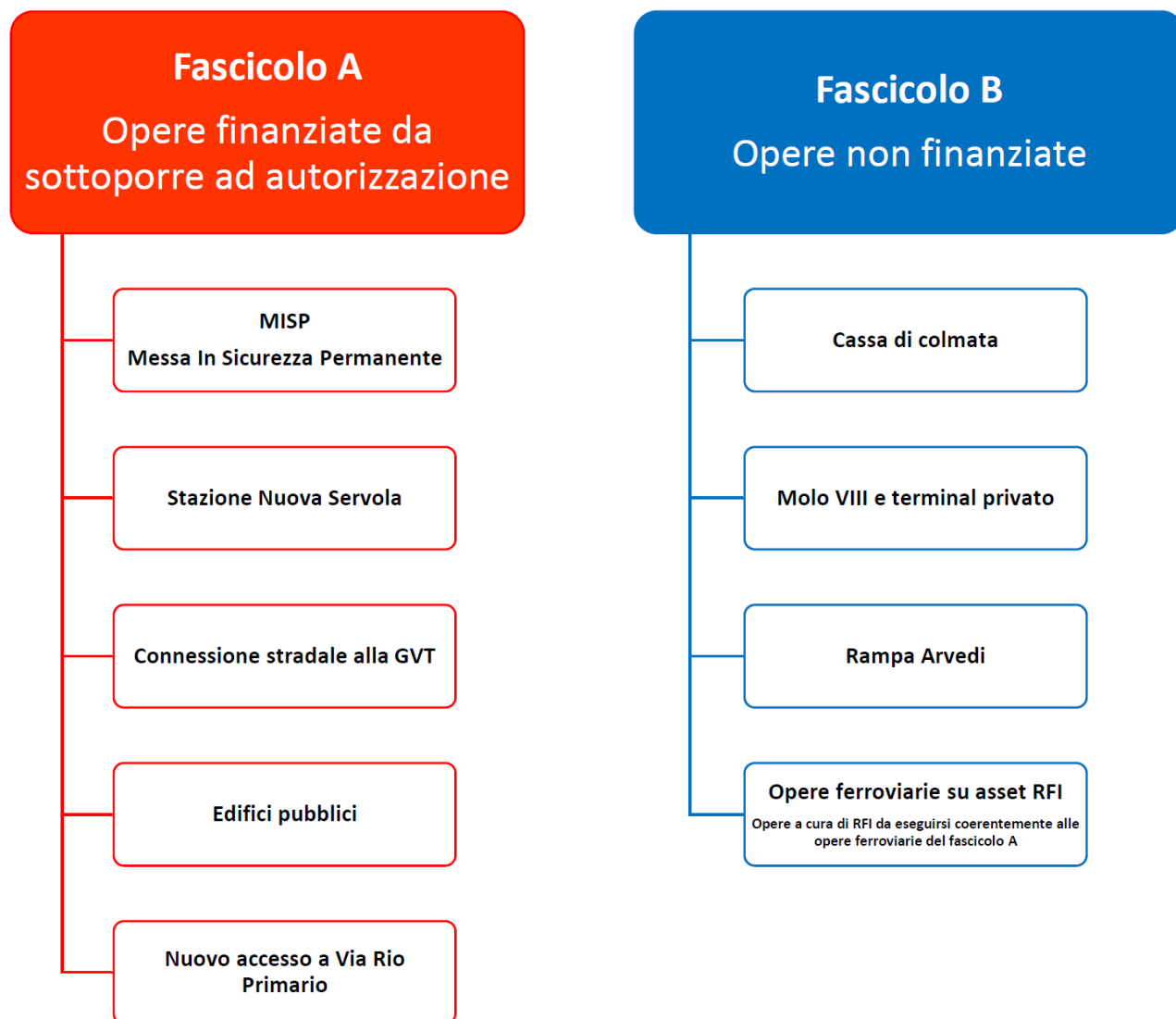


Figura 1-2. Articolazione del Progetto Unitario nei due fascicoli A e B



Nella immagine successiva sono riportati gli ambiti del **progetto unitario** distinti per il fascicolo A - opere finanziate PNC di cui viene richiesta l'approvazione, e del fascicolo B - opere connesse (a mare e a terra) da finanziare: tutte sono necessarie per la valutazione complessiva degli impatti nello scenario di riconversione finale dell'area.

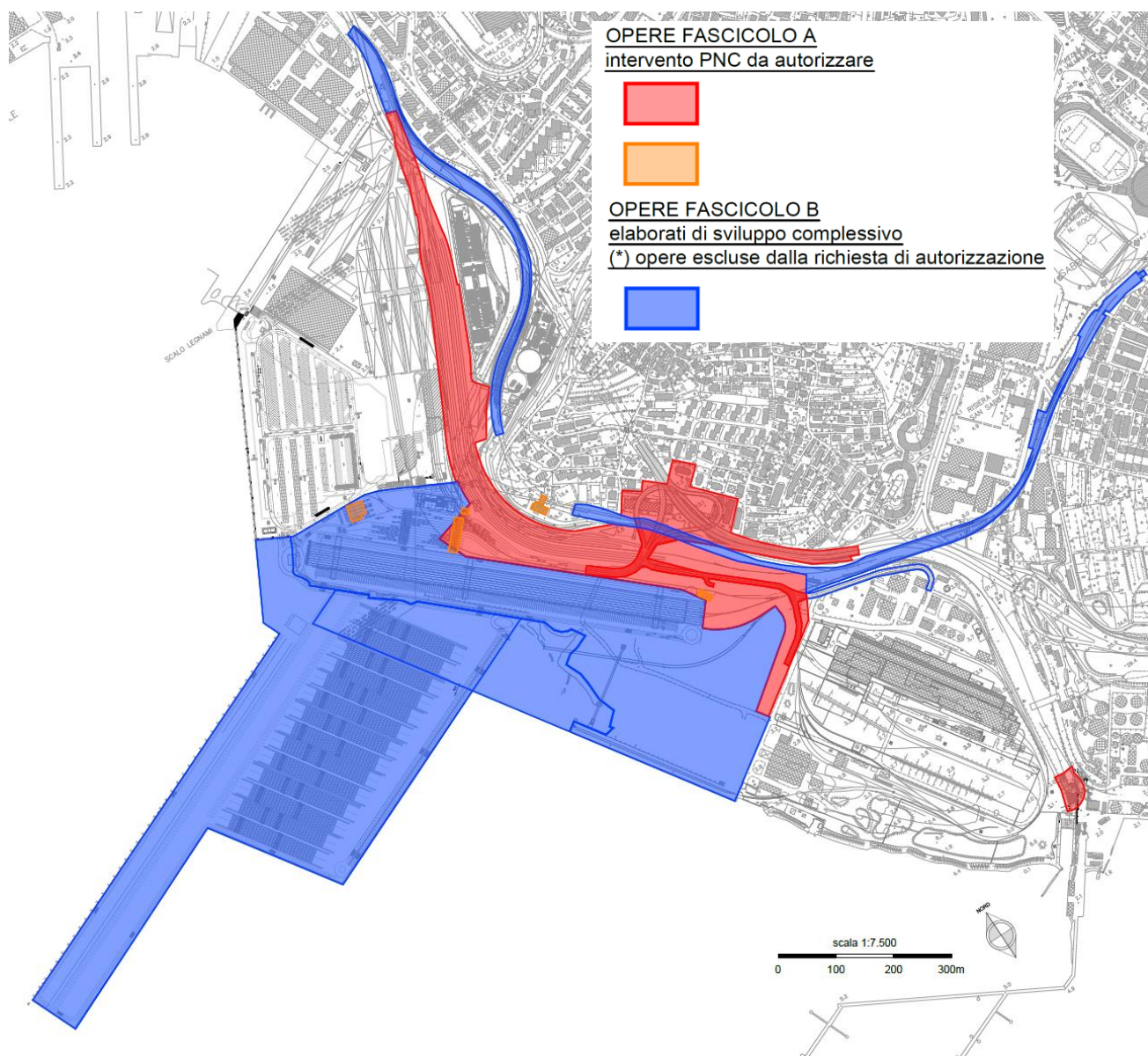


Figura 1-3 inquadramento degli ambiti progettuali con distinzione in fascicolo A e fascicolo B

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 9 di 27
---	---	---------------------

Il **progetto unitario** prevede una serie di interventi, tutti coerenti sotto il profilo funzionale rispetto alla visione strategica della vocazione dell'area del Porto di Trieste, che definiscono uno scenario di riconversione complessiva dell'area: dalla siderurgia alla modernità della logistica digitale.

Lo Studio di Impatto Ambientale è stato quindi sviluppato considerando non solo le opere a terra finanziate PNC (FASCICOLO A), ma anche le opere connesse (FASCICOLO B).

Proprio in considerazione dell'intrinseca interdipendenza delle opere, nello specifico a livello ambientale, e al fine di fornire un quadro esauriente del contesto di inserimento delle singole progettualità, si è ritenuto necessario mantenere nello scenario di sviluppo complessivo e nella valutazione degli impatti dello Studio di impatto ambientale l'insieme delle opere, comprensivo di cassa di colmata, Rampa Arvedi nonché Molo VIII ed opere ferroviarie su asset RFI, sebbene tutte queste ultime siano da ritenersi escluse dal procedimento autorizzativo del PFTE.

La scelta di considerare gli interventi del progetto unitario nel loro complesso è suffragata dall'orientamento, che emerge chiaramente dalla normativa e dalla giurisprudenza in materia, di considerare gli interventi sul territorio anche in riferimento ad altri progetti localizzati nel medesimo contesto; questo per evitare la frammentazione artificiosa di un progetto unitario e la conseguente valutazione dei potenziali impatti senza tenere conto delle possibili alterazioni derivanti dall'interazione delle diverse opere.

I pronunciamenti della Corte di giustizia dell'Unione europea hanno sostenuto un'interpretazione estensiva della direttiva VIA ed hanno rimarcato che è necessario considerare i progetti congiuntamente, in particolare laddove questi siano collegati, si susseguano, o i loro effetti sull'ambiente si sovrappongano. Inoltre, è necessario tener conto dell'effetto cumulativo di tali progetti, qualora essi presentano tra loro un legame oggettivo e cronologico¹.

¹ European Union, 2015. *Interpretation of definitions of project categories of annex I and II of the EIA Directive*. ISBN : 978-92-79-48090-4.

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 10 di 27
---	---	----------------------

2 IL PROGETTO

2.1 MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

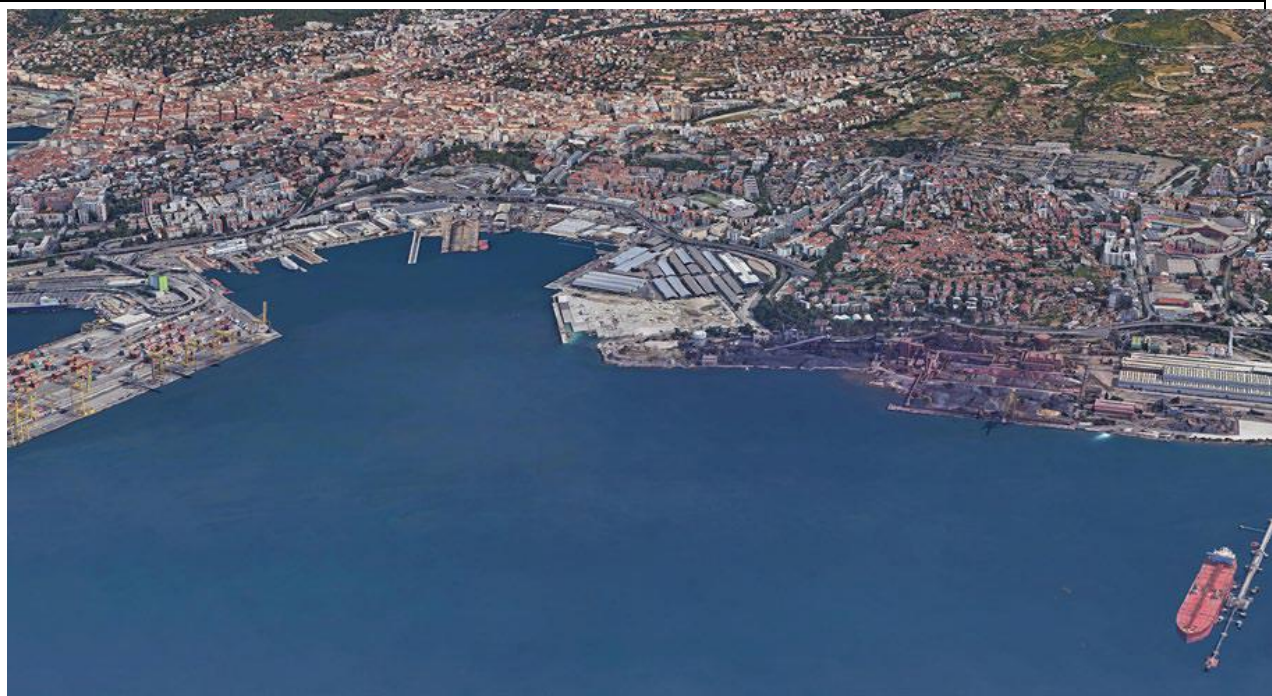
Il progetto in esame è previsto dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari (PNC) al PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), istituito attraverso il decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, in legge n. 101 del 1 Luglio 2021.

*"Date le dimensioni crescenti sia delle navi passeggeri sia di quelle portacontainer, è necessario adeguare la capacità di alcuni porti, sia in entrata dal lato mare sia dal lato terra dei terminal e la gestione delle merci. L'obiettivo degli investimenti proposti è quello di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche. **Un progetto faro in questo ambito è quello relativo al porto di Trieste**, dove si intende potenziare la piattaforma logistica con lo sviluppo dei collegamenti back-port, con l'ampliamento delle infrastrutture comuni per lo sviluppo della Nuova Zona Franca del porto di Trieste, anche a seguito degli accordi strategici con i maggiori operatori europei che rafforzano la proiezione di Trieste a livello internazionale. In particolare, sono previsti lavori propedeutici all'insediamento delle attività logistiche e industriali nell'area di Noghere (anche in vista dell'integrazione con il terminal portuale di Noghere in corso di realizzazione, progetto di realizzazione della banchina parziale del terminal di Noghere), compreso il dragaggio del servizio canale e collegamento stradale, e l'ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal container del Molo VII nel Porto di Trieste"* (fonte: Relazione Illustrativa della Scheda di Progetto "Aumento selettivo della capacità portuale" – Allegato al Piano Nazionale per gli investimenti Complementari, pagg. 35-36).

In Figura 2-1 è rappresentata un confronto tra la situazione attuale e la configurazione dell'area di intervento a conclusione della fase realizzativa del progetto. Allo stato attuale sono ancora chiaramente visibili i segni lasciati della storica attività siderurgica che ha caratterizzato la zona di Servola per oltre un secolo. Il progetto di riconversione mira ad una profonda trasformazione della zona non solo in termini di attività e strutture insediate ma anche e soprattutto in termini di benefici ambientali associati, in primis, alla netta riduzione delle emissioni ed alla gestione delle situazioni di rischio di contaminazione di suoli ed acque.



Stato di fatto



Stato post riconversione



Figura 2-1. Area di intervento confronto tra lo stato di fatto e la situazione post riconversione con inserimento delle opere previste nel progetto unitario.

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 12 di 27
---	---	----------------------

2.2 LE OPERE IN PROGETTO

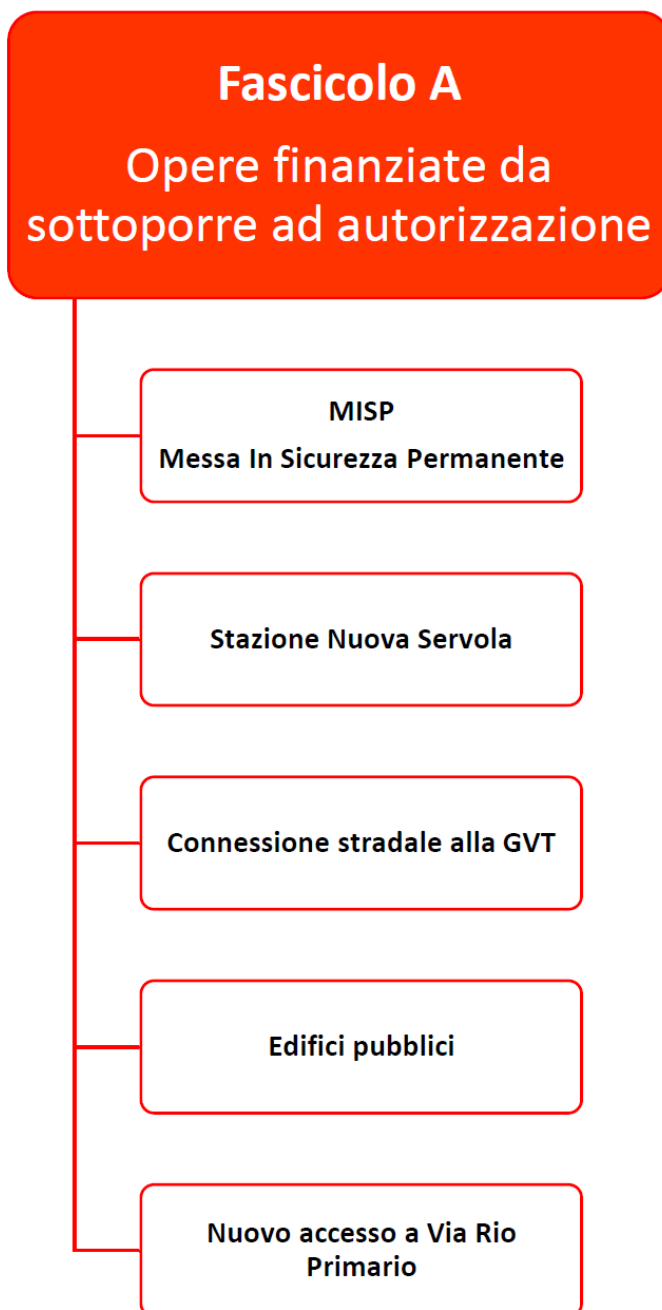
Pur trattandosi di un intervento unitario, il progetto di riconversione complessiva dell'area è strutturato in ambiti differenti con la finalità di articolare la progettazione di dettaglio e la costruzione dei diversi comparti in maniera distinta.

Si distinguono quindi (Figura 1-2 e Figura 1-3):

- le opere a terra finanziate nell'ambito del PNC - **Fascicolo A**, di cui viene richiesta l'autorizzazione
- gli interventi da finanziare ed esclusi dalla richiesta di autorizzazione - **Fascicolo B**

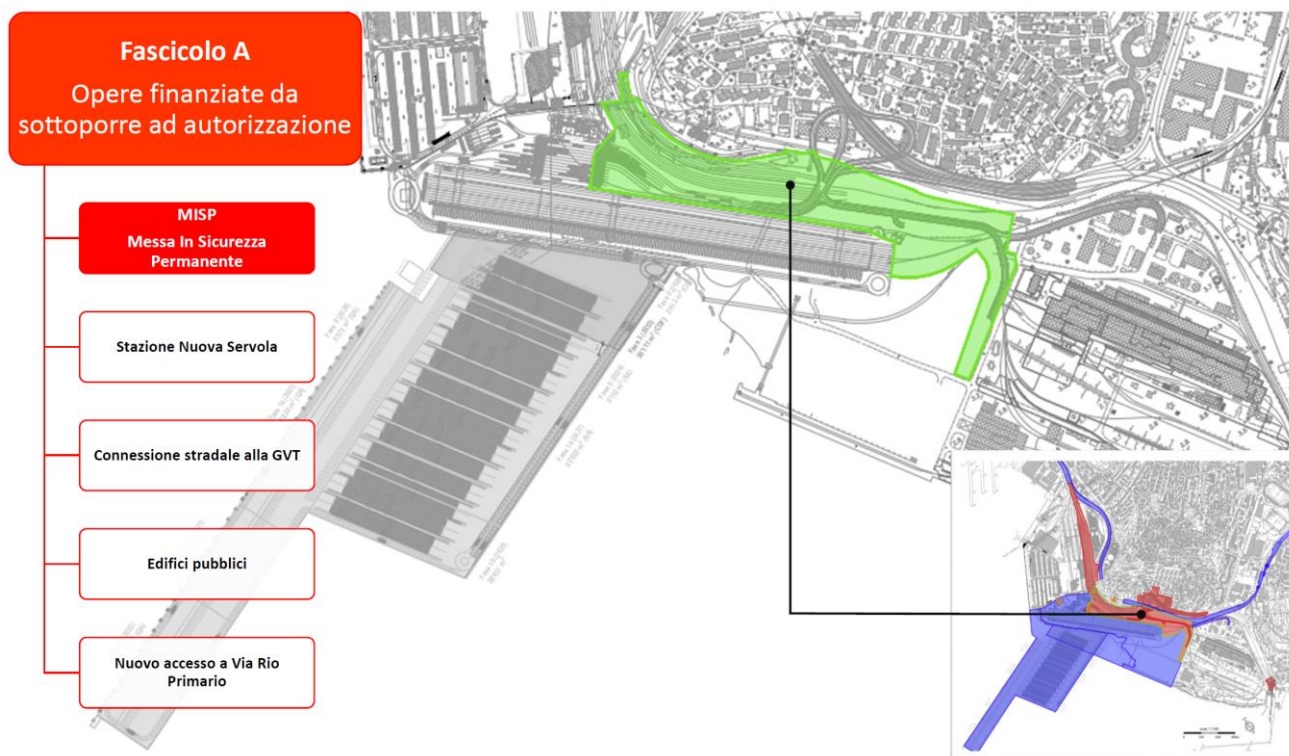


2.2.1 Fascicolo A – Opere finanziate da sottoporre ad autorizzazione





2.2.1.1 *Messa in sicurezza permanente*



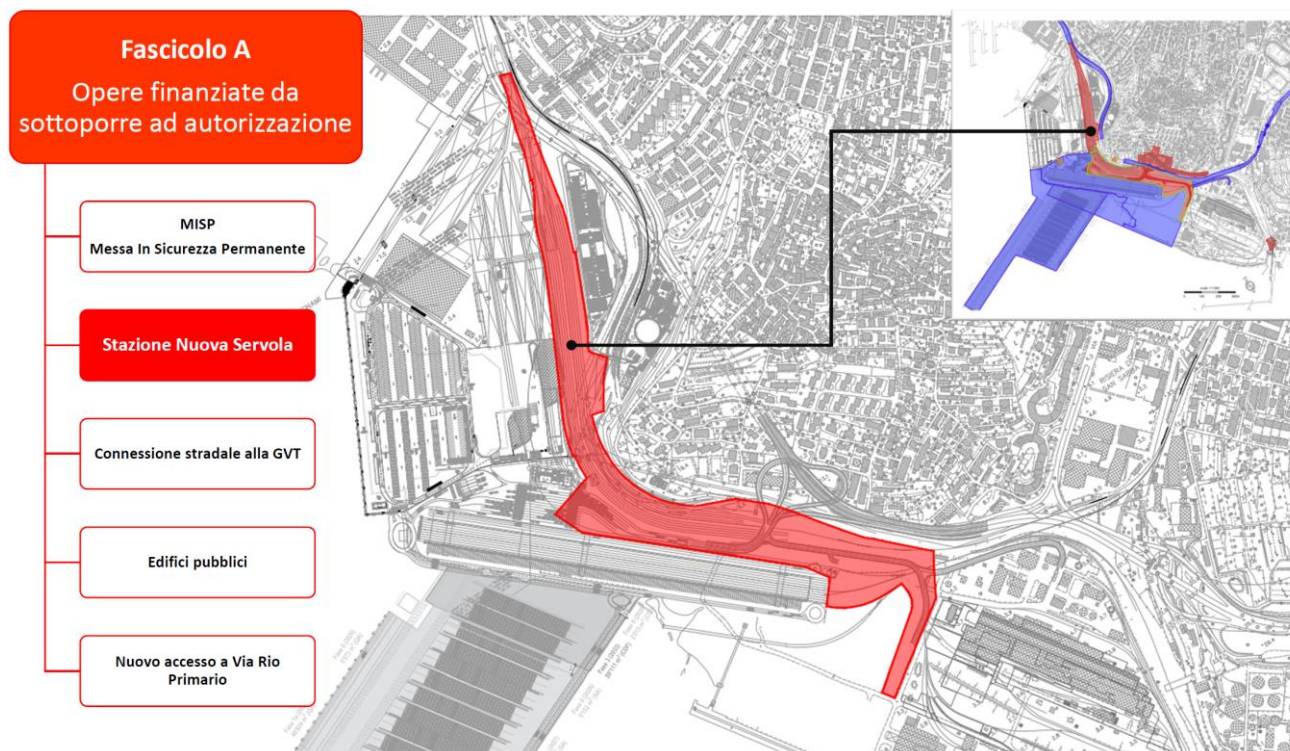
Gli obiettivi specifici dell'intervento di messa in sicurezza permanente consistono in:

1. interruzione dei percorsi di esposizione diretti ed indiretti verso i bersagli umani attraverso la realizzazione dell'intervento di MISP (capping);
2. utilizzo dei rifiuti derivanti dalla demolizione dei fabbricati (previo trattamento presso impianto autorizzato e laddove conformi agli standard ambientali richiesti per il loro impiego);
3. adeguamento e completamento del sistema di raccolta delle acque meteoriche per la gestione delle acque di pioggia sulle aree messe in sicurezza;
4. completamento della barriera idrogeologica di monte a completa cinturazione dell'area ex "a caldo";
5. monitoraggio ambientale per verificare l'efficacia delle soluzioni adottate con riferimento agli obiettivi sopra riportati.

Per la sagomatura delle aree al di sotto dei pacchetti di MISP si prevede l'utilizzo di materiale derivante dal trattamento dei rifiuti da demolizione dei fabbricati dello stabilimento siderurgico dismesso ad aprile del 2020 e, qualora possibile a seguito delle necessarie verifiche ed autorizzazioni, il reimpiego di materiale recuperato dal cumulo storico costituito da rifiuti di origine siderurgica.



2.2.1.2 Stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola



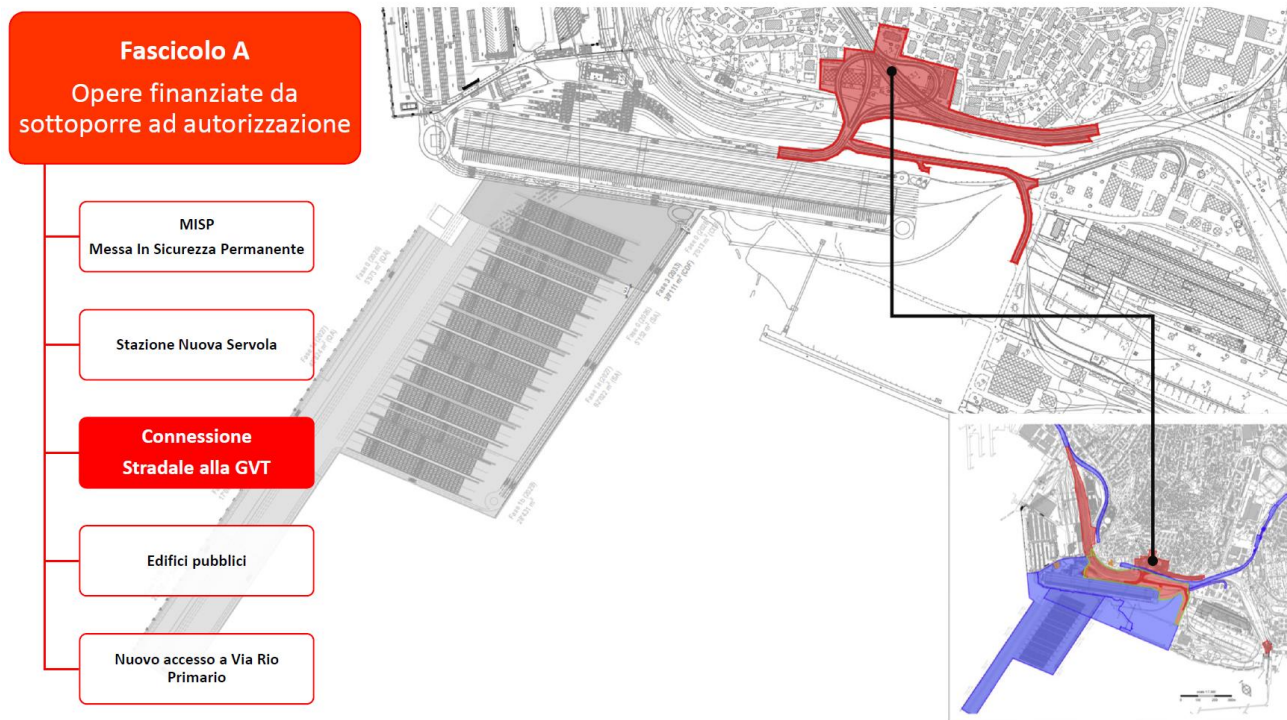
L'opera consiste nella realizzazione di una nuova stazione composta da 10 binari di lunghezza utile pari a m 750.

La progettazione delle opere e dei relativi sottosistemi infrastruttura, impianti e segnalamento sarà condotta in condivisione con RFI, la quale attiverà parallelamente la congruente progettazione degli interventi sui propri asset (parte del fascicolo B).



2.2.1.3 Connessione alla GVT e opere viarie

2.2.1.3.1 Connessione alla GVT

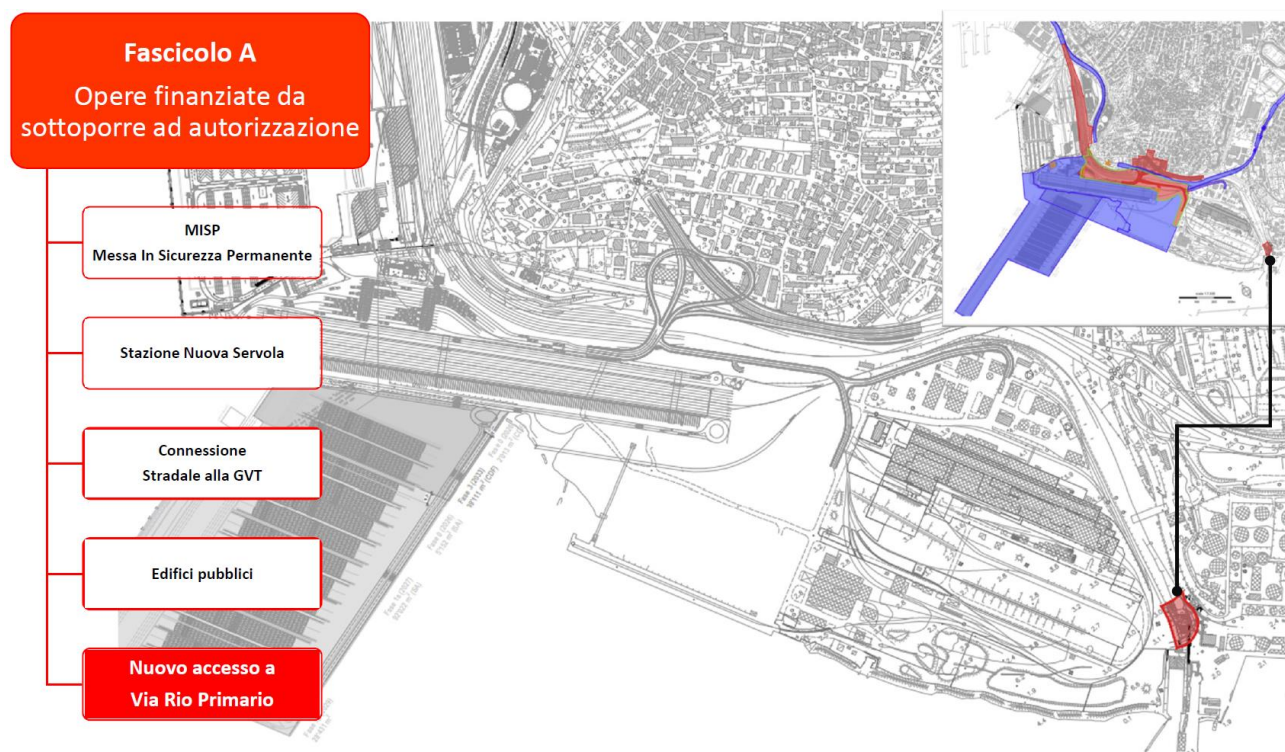


Il progetto propone un'intersezione a livelli sfalsati con l'istituzione di quattro rampe, due in direzione Muggia, e due in direzione del centro di Trieste, in maniera tale da consentire un collegamento completo sulla S.S. 202 "Triestina"; tale tipologia di intersezione permette di non ridurre il livello di servizio della strada principale in quanto le rampe non interferiscono direttamente con il deflusso dei veicoli.

A completamento dell'opera di collegamento, viene prevista la realizzazione di una rampa di innesto al terminal dal punto di convergenza delle quattro rampe al disopra del nuovo fascio di binari, ed una viabilità di collegamento all'area ARVEDI (fascicolo B).



2.2.1.3.2 Altre opere viarie: nuovo accesso alle Acciaierie Arvedi da via Rio Primario

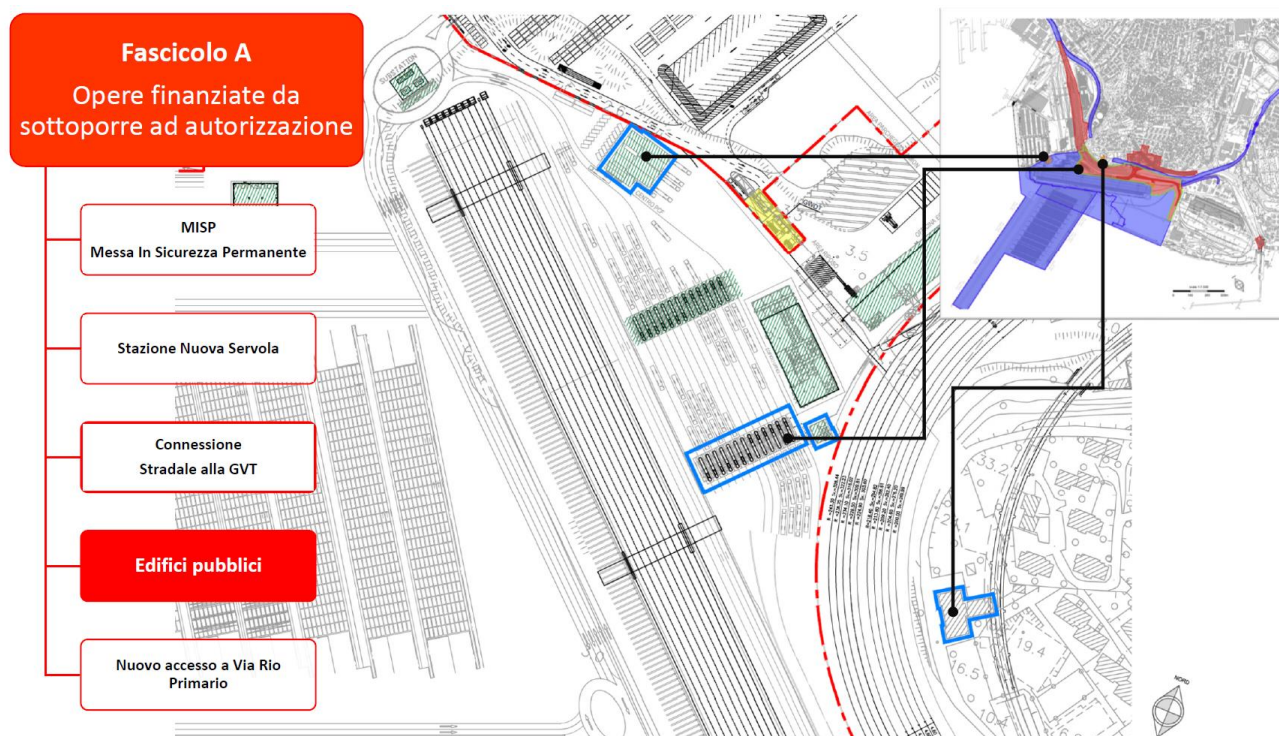


L'apertura della Piattaforma Logistica e del futuro nuovo terminal multipurpose del Molo VIII, condizioneranno in misura significativa la viabilità in entrata ed in uscita dallo stabilimento siderurgico di Servola, rendendo il transito da un unico accesso altamente congestionato per traffico di mezzi e persone.

Il progetto risponde alla necessità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - AdSPMAO - di realizzare un nuovo accesso lungo la via Rio Primario ed il cd. Piazzale Petroli, a servizio delle Acciaierie Arvedi, della centrale Elettra e di Linde



2.2.1.4 Edifici pubblici

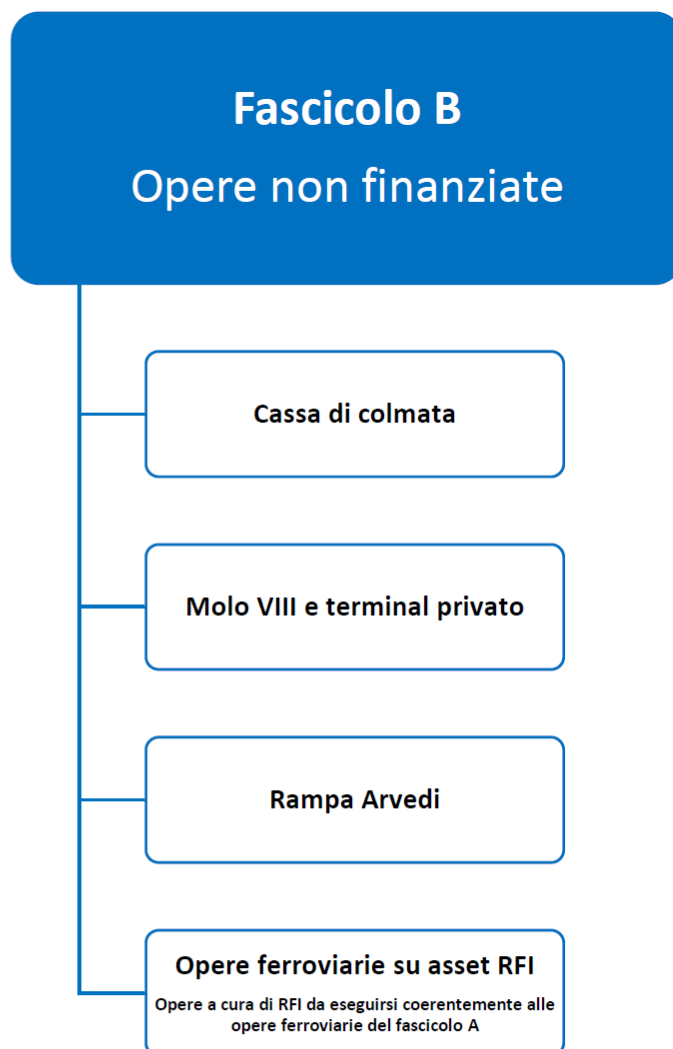


Gli edifici pubblici in progetto sono i seguenti:

- Edificio Dogana, Guardia di Finanza e Security: si compone di tutte le funzioni necessarie agli enti di controllo Guardia di Finanza (GdF) e Agenzia delle Dogane e Monopoli (ADM), ovvero vigilanza, uffici, e servizi igienici/spogliatoi;
- il museo dell'archeologia industriale: si tratta della riqualificazione in museo della preesistente palazzina direzionale ex-Arvedi sul colle di Servola, che include opportuni adeguamenti strutturali e architettonici oltre a prendere in considerazione una futura messa a punto di spazi espositivi;
- Gates doganali: consistono di una pensilina fotovoltaica che funge da copertura agli accessi/uscite dei mezzi nel terminal;
- il Punto di Controllo Frontaliero (PCF): è un padiglione prefabbricato con funzione di controllo sanitario sull'importazione dei prodotti che transitano sul terminal.

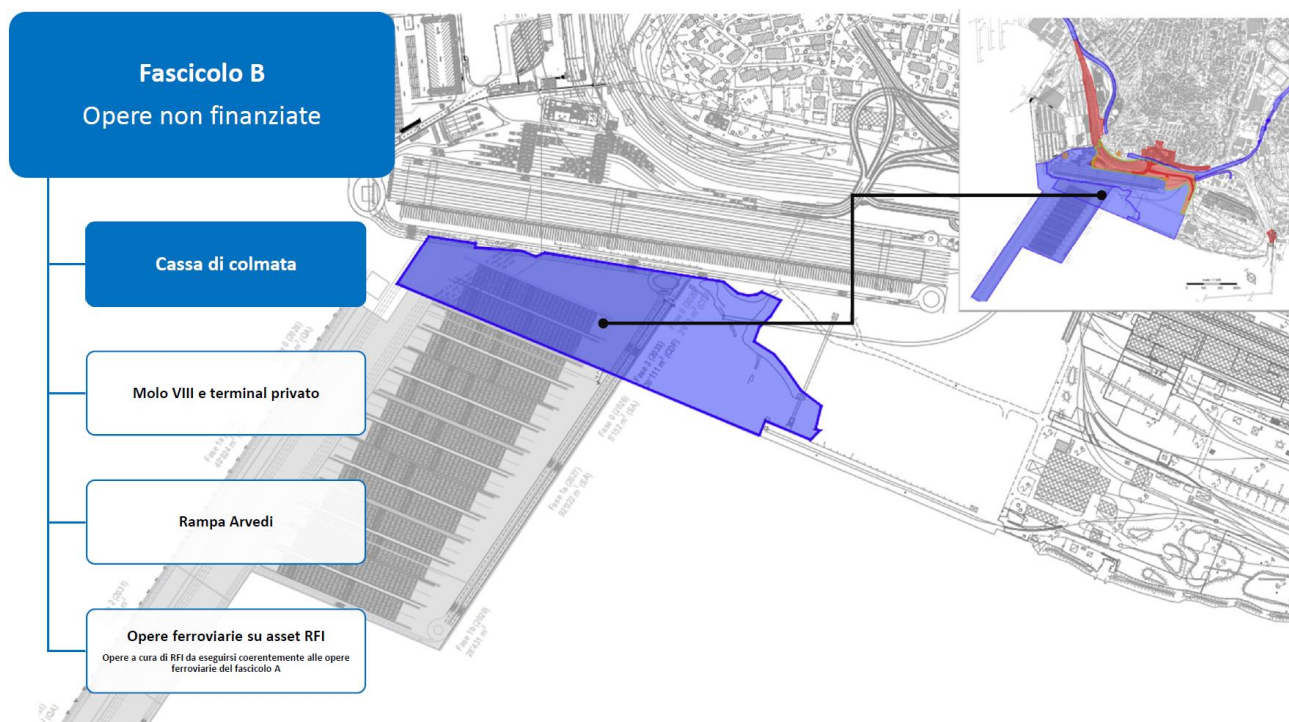


2.2.2 Fascicolo B





2.2.2.1 Cassa di colmata



La cassa di colmata costituisce un asset dell'AdSP MAO funzionale sia alle opere del progetto, sia in generale, alla manutenzione del Porto di Trieste per ricollocarvi i sedimenti dragati.

Il progetto prevede di fondare la tenuta verso terra sul perimetro oggetto di barrieramento fisico in corso di realizzazione dal Commissario Straordinario per l'area della Ferriera di Servola, attuato da Invitalia. Il lato verso mare sarà essere realizzato ex novo.

Sul fondo la tenuta idraulica è garantita dalla presenza di un livello coesivo continuo in cui sono intestate le palancole; il completamento del perimetro della cassa avverrà tramite parete combinata in tubolari metallici in acciaio e palancole.

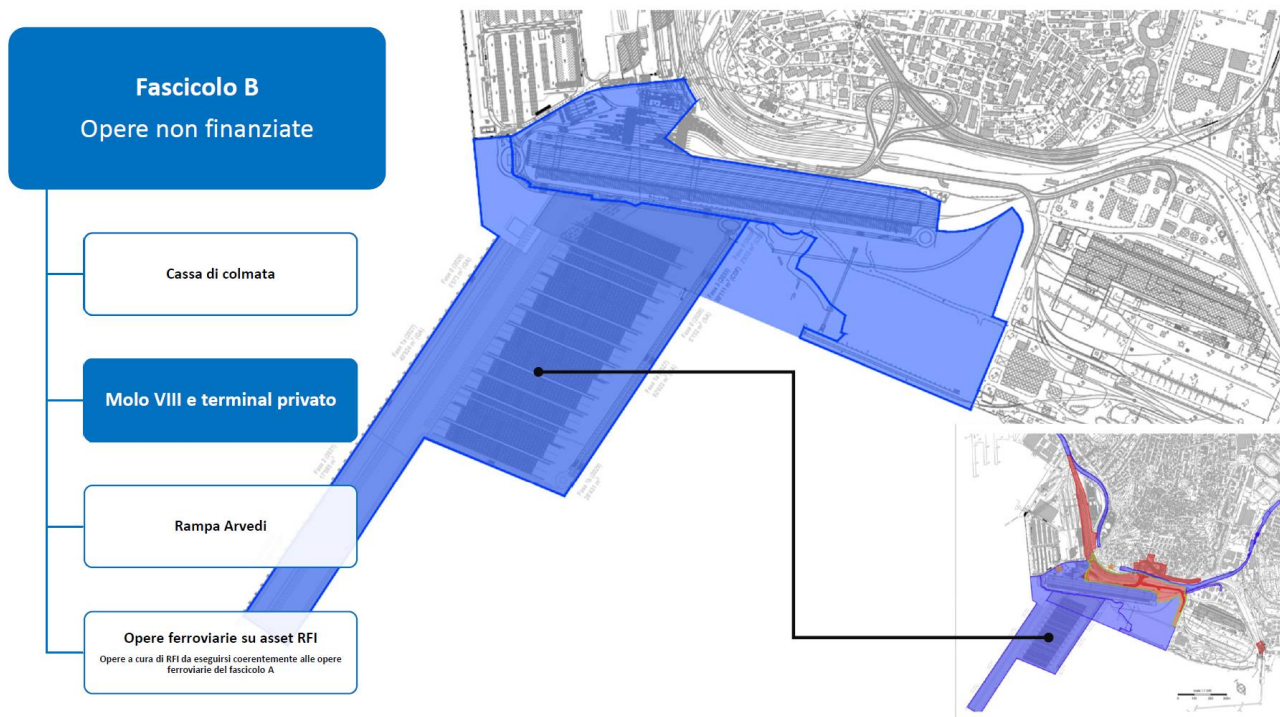
La soluzione progettuale prevede la realizzazione della cassa di colmata in due porzioni distinte:

- 4a, alla radice del Molo VIII (a nord)
- 4b, di completamento (a sud)

È inoltre previsto un sistema di trattamento delle acque della colmata prima dello scarico a mare, nel rispetto dei limiti normativi previsti nel D. Lgs. 152/06 e successive mm. e ii., man mano che i sedimenti refluiti sostituiscano l'acqua normalmente presente all'interno della colmata, conservando così il livello costante all'interno.



2.2.2.2 Nuovo terminal container Molo VIII



La soluzione sviluppata per il Molo nel progetto prevede un'area di banchina realizzata con opera a giorno di superficie complessiva di 88'600 m² circa e un'area di stoccaggio di circa 167'000 m². Quest'ultima si sviluppa per circa 126'000 m² su impalcato a giorno e circa 41'000 su colmata. A queste aree si aggiunge l'area a terra del terminal privato, comprendente anche il relativo parco ferroviario, che si sviluppa su circa 170.000 m².

Relativamente al Molo, la banchina ha larghezza di circa 100.5 m e lunghezza 860 m ed è in grado di ospitare due navi da 24'000 TEU. L'area di stoccaggio prevede 14 baie da 1620 TEU ciascuna (270 TEU su 6 tiri) per un totale di 22'680 TEU di capacità totale. 5 delle 14 baie sono strutturate per ospitare un massimo di 1500 container refrigerati.

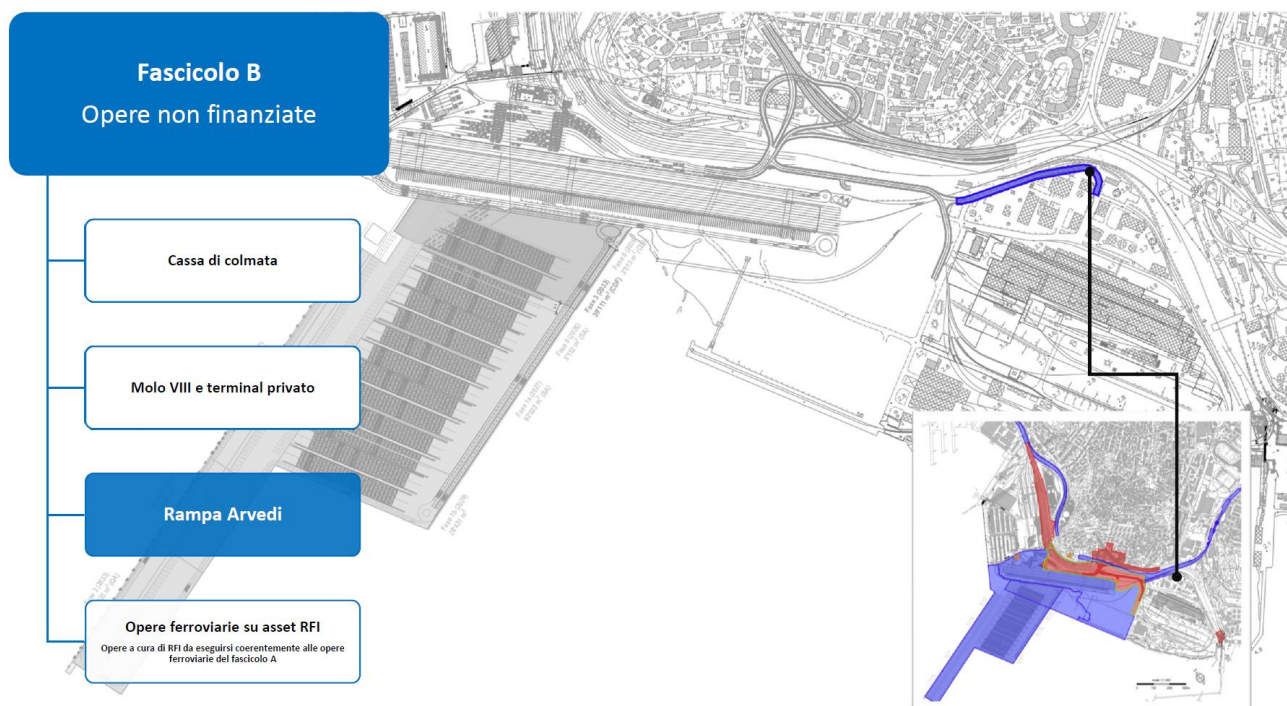
L'intervento comprende le seguenti opere:

- il prolungamento della banchina della Piattaforma Logistica (Corner E) per l'accosto di navi RO-RO e portacontainer di lunghezza fino a 220 m;
- il dragaggio del canale di accosto;
- il parco ferroviario comprensivo delle fondazioni delle gru RMG;
- l'area gate;
- i fabbricati (edificio uffici, officina equipaggiamenti e AGV workshop).

È previsto, inoltre, il dragaggio del canale di accosto fino a quota -18.00 m s.l.m.m. nell'area antistante la banchina del nuovo terminal per una larghezza di 200 m. Il volume di dragaggio sarà conferito all'interno della cassa di colmata di cui al capitolo precedente e su cui insiste parte del terminal container.



2.2.2.3 Svincolo in direzione dell'area ARVEDI

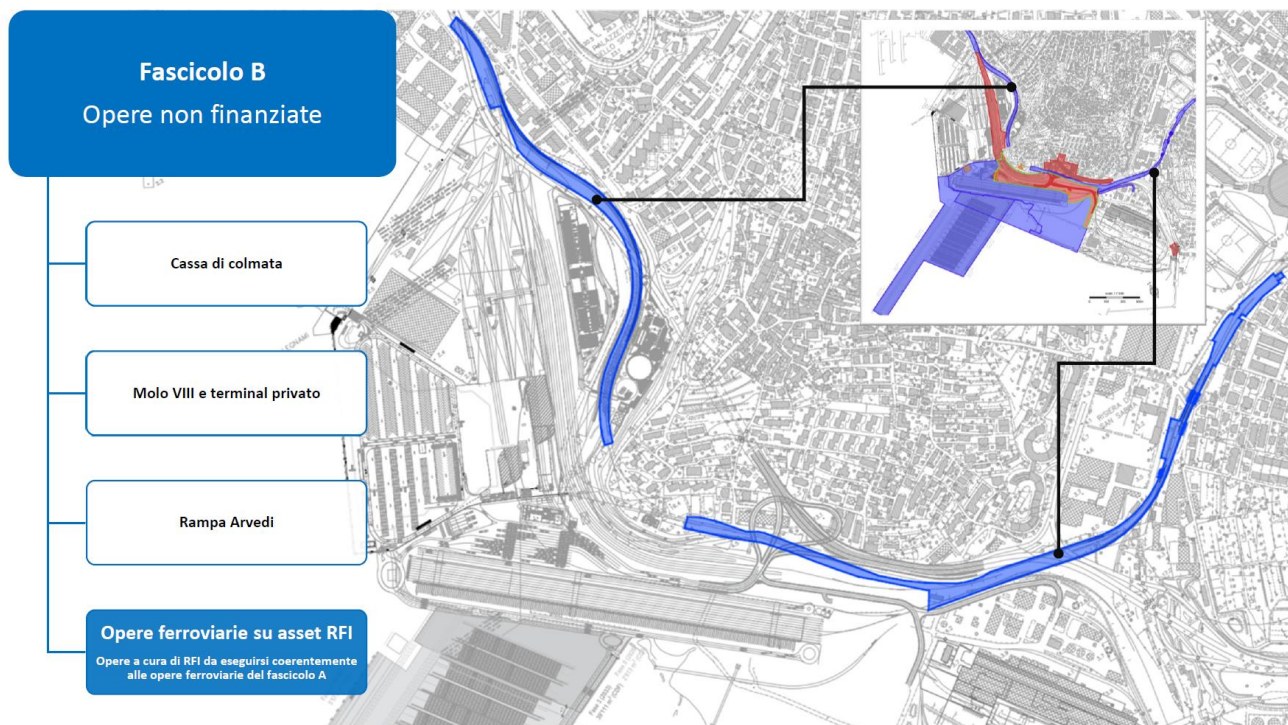


L'intervento prevede la realizzazione di una rampa di ingresso all'area ARVEDI con lunghezza di circa 450 m; il tracciato nella prima parte corre parallelo alla nuova linea ferroviaria prevista nella progettazione, per poi svoltare con una curva a destra e proseguire in direzione mare.

È inoltre previsto uno svincolo nella parte nord in corrispondenza dell'intersezione con la rampa di ingresso all'area, dove il tracciato si snoda all'interno dell'area stessa fino a raggiungere la zona di smistamento.



2.2.2.4 Opere su Asset RFI



Le opere su Asset RFI, la cui esecuzione si rende necessaria per il pieno e corretto funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria qui proposta, saranno sviluppate dalla stessa RFI mediante procedimento separato.

- Realizzazione di una nuova radice di binari a San Sabba;
- Rimozione dei tronchini di sosta lato asta di manovra e riposizionamento degli stessi più a nord;
- Allacciamento del terminal Arvedi per mezzo di una bretella direttamente alla stazione di San Sabba;
- Ripristino della linea bassa;
- Conseguente possibilità di realizzazione di un terminal rettilineo a servizio del molo VIII, questo facente parte delle opere relative al Molo e quindi non oggetto di autorizzazione/finanziamento con i fondi PNC.

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 24 di 27
---	---	----------------------

3 GUIDA ALLA CONSULTAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

3.1 Criteri di redazione del documento e articolazione dello studio

Per la redazione del SIA si è fatto riferimento al documento *Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale* - Linee Guida SNPA, 28/2020.

Nel dettaglio, lo Studio di Impatto Ambientale del progetto ***Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste*** è articolato secondo lo schema della successiva Tabella 3-1.

Per facilitare la consultazione del documento, con particolare riferimento alle diverse componenti trattate, si propone poi una tabella riepilogativa (Tabella 3-2) dove sono indicate le sezioni del SIA nelle quali, per ciascuna di queste componenti, sono stati sviluppati i seguenti aspetti:

- stato della componente (Capitolo 6);
- analisi della compatibilità dell'opera (Capitolo 7);
- misure di mitigazione e compensazione (Capitolo 8).

I contenuti dello Studio di Impatto Ambientale sono stati sviluppati sulla base di una serie di relazioni specialistiche, redatte da un gruppo di lavoro composto di professionisti e società di caratura nazionale e internazionale e con specifica esperienza nell'area di Trieste e nel contesto delle opere marittime, stradali, ferroviarie e ambientali. Tali relazioni si considerano parte integrante del SIA e sono elencate in Tabella 3-3.

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 25 di 27
---	---	----------------------

Tabella 3-1. Articolazione dello Studio di Impatto Ambientale

Inquadramento progettuale

- inquadramento del progetto nel contesto territoriale e programmatico/pianificatorio nel quale si inserisce

Analisi delle motivazioni e delle coerenze

- inquadramento del progetto nell'ambito del processo di VAS del Piano Regolatore Portuale, definizione delle motivazioni e analisi delle alternative

Conformità rispetto a pianificazione, vincoli e tutele

- inserimento del progetto in studi e pianificazioni di settore relative alla portualità e verifica della coerenza dell'intervento con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale, sia di livello regionale che locale

Definizione e descrizione dell'opera

- descrizione delle caratteristiche tecniche e fisiche delle opere che costituiscono il nuovo progetto (opere a mare e a terra previste, fasi di realizzazione e di cantierizzazione, descrizione degli impianti, gestione delle terre e rocce e dei sedimenti)

Analisi dello stato dell'ambiente

- descrizione delle componenti ambientali quali popolazione e salute umana; biodiversità terrestre; biodiversità marina; suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare; geologia e acque sotterranee; acque superficiali; acque marine; campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici; radiazioni ottiche

Analisi della compatibilità dell'opera

- valutazione degli impatti della fase di cantiere e di esercizio dell'opera a carico delle componenti ambientali analizzate

Misure di mitigazione e compensazione

- definizione delle misure finalizzate a minimizzare l'alterazione dei parametri quali-quantitativi dell'ambiente nel corso della fase di costruzione e funzionamento delle opere proposte

Adattamento al cambiamento climatico

- Verifica delle relazioni tra l'intervento in progetto e il tema dei cambiamenti climatici (vulnerabilità, interazioni, adattamento)

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 26 di 27
---	---	----------------------

Tabella 3-2. Stato, stima degli impatti e misure mitigative previste per componente

COMPONENTE	STATO DELLA COMPONENTE		STIMA DEGLI IMPATTI		MISURE DI MITIGAZIONE PROPOSTE	
Popolazione e salute umana	Cap. 6.2.1	Pag 264	Cap. 7.2	Pag 429	Cap. 8.1.1	Pag 519
Biodiversità terrestre	Cap. 6.2.2	Pag 288	Cap. 7.3	Pag 434	Cap. 8.1.2	Pag 519
Biodiversità marina	Cap. 6.2.3	Pag 322	Cap. 7.13	Pag 494	Cap. 8.1.11	Pag 530
Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	Cap. 6.2.4	Pag 331	Cap. 7.4	Pag 437	Cap. 8.1.3	Pag 519
Geologia e acque sotterranee	Cap. 6.2.5	Pag 340	Cap. 7.5	Pag 438	Cap. 8.1.4	Pag 519
Acque superficiali	Cap. 6.2.6	Pag 358	Cap. 7.6	Pag 439	Cap. 8.1.5	Pag 521
Acque marine	Cap. 6.2.7	Pag 362	Cap. 7.12	Pag 481	Cap. 8.1.12	Pag 532
Atmosfera: aria e clima	Cap. 6.2.8	Pag 365	Cap. 7.7	Pag 440	Cap. 8.1.6	Pag 524
Sistema paesaggistico: paesaggio, patrimonio culturale, beni materiali	Cap. 6.2.9	Pag 373	Cap. 7.8	Pag 451	Cap. 8.1.7	Pag 525
Rumore	Cap. 6.3.1	Pag 415	Cap. 7.9	Pag 471	Cap. 8.1.8	Pag 529
Vibrazioni	Cap. 6.3.2	Pag 419	Cap. 7.10	Pag 476	Cap. 8.1.9	Pag 530
Campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici	Cap. 6.3.2	Pag 424	Cap. 7.11	Pag 480	Cap. 8.1.10	Pag 530

	Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel porto di Trieste - CUP: C94E21000460001 Relazione di Accompagnamento alla SNT ed allo SIA	Pag. 27 di 27
---	---	----------------------

Tabella 3-3. Elenco degli studi specialistici

- **1GNR_P_R_D-AMB_1GE_108_04_00 Valutazione di incidenza ambientale**
 Relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) in ossequio alle previsioni dei siti SIC e ZPS nell'intorno delle opere in progetto;
- **1GNR_P_R_D-AMB_1GE_901_02_00 Valutazione previsionale di impatto acustico**
 Modello previsionale acustico con riferimento allo scenario di cantiere e di esercizio
- **1GNR_P_R_D-AMB_1GE_931_02_00 Valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria**
 Valutazione previsionale della qualità dell'aria con riferimento allo scenario di cantiere e di esercizio; il modello ha incluso simulazioni CFD per la verifica della sicurezza dell'impilamento di container in condizioni estreme di vento (bora)
- **1GNR_P_R_D-AMB_1GE_961_02_00 Valutazione previsionale del livello vibratorio**
 Modello previsionale sulle vibrazioni con riferimento allo scenario di cantiere e di esercizio
- **1GNR_P_R_M-MAR_3AM_001_04_00 Studio meteomarino**
 Modello idrodinamico per valutare le conseguenze del Molo VIII sul sistema fisico marino con riferimento allo scenario di cantiere e di esercizio: il modello ha consentito di valutare gli effetti delle opere a mare sulla circolazione dell'acqua marina, quelli della costruzione delle opere sulla torbidità e gli effetti di lungo termine del moto dei sedimenti al fondale rispetto alla manutenzione delle aree dragate
- **1GNR_P_R_M-MAR_3AM_002_04_00 Sedimenti e biota marini**
 Studio delle relazioni dell'opera del Molo VIII e della sua costruzione sulle componenti biotiche e sedimentologiche marine e bentoniche
- **1GNR_P_R_T-VIA_2AT_001_02_00 Studio del traffico stradale**
 Modello del traffico stradale nell'assetto delle opere portuali e infrastrutturali all'anno 2040 in considerazione dell'evoluzione dei flussi attuali e in proiezione, stanti le modifiche e le installazioni previste
- **1GNR_P_R_T-VIA_2AT_002_02_00 Studio del traffico ferroviario**
 Modello del traffico ferroviario nell'assetto delle opere all'anno 2040 propedeutico alla condivisione del layout ferroviario con RFI a maggio del 2021
- **1GNR_P_R_G-URB_1GE_001_04_01 Studio preliminare di inserimento urbanistico e paesaggio**
 Studio di inserimento paesaggistico con verifica degli effetti percettivi visuali in relazione alle diverse soluzioni tecniche considerate per il Molo VIII
- **1GNR_P_R_F-ARG_1GE_001_03_01 Verifica preventiva dell'interesse archeologico**
 Studio per la valutazione delle possibili interferenze tra il progetto ed i valori archeologici dei luoghi coinvolti.