



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica PNRR - PNIEC



Sottocommissione Tecnica PNRR

Parere n. 6 del 26 ottobre 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015</i></p> <p>Piano Regolatore Portuale di Trieste</p> <p>Prog. 1948</p> <p>Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001</p> <p>ID_VIP 10038</p>
Proponente:	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone</p>

La Sottocommissione Tecnica PNRR-PNIEC

RICHIAMATE le norme che regolano il procedimento di VIA:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n.152, e, in particolare, i Titoli I e III della Parte seconda e relativi allegati, e, segnatamente, l'art. 28 concernente il monitoraggio e la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA;
- il decreto legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito con modificazioni dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204, e, in particolare, l'art. 4 in base al quale il Ministero della transizione ecologica assume la denominazione di Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE);
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante il Regolamento in materia di gestione delle terre e rocce da scavo;

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica PNRR PNIEC, e, in particolare:

- il citato decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 e, in particolare, l'art. 8, comma 2 bis, istitutivo della Commissione Tecnica PNRR PNIEC;
- il decreto del Ministro della Transizione Ecologica 2 settembre 2021, n. 361 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC;
- i decreti del Ministro della Transizione Ecologica del 10 novembre 2021, n. 457, del 29 dicembre 2021, n. 551, del 25 maggio 2022 n. 212, del 22 giugno 2022 n. 245 e del 15 settembre 2022 n. 335, di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC e del 30 dicembre 2021, n. 553 di nomina del Presidente della Commissione PNRR-PNIEC
- la Disposizione 2 del Presidente della Commissione, prot. 596 del 7 febbraio 2022, così come modificata dalla nota Prot. MITE/CTVA 7949 del 21/10/2022, di nomina dei Coordinatori delle Sottocommissioni PNRR e PNIEC, di nomina dei Referenti dei Gruppi Istruttori e dei Commissari componenti di tali Gruppi e del Segretario della Commissione PNRR-PNIEC;
- la Disposizione del Presidente della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC dell'1/3/2022, prot. n. 1141 di assegnazione dei Rappresentanti del Ministero della cultura ai gruppi istruttori della Commissione (nel seguito Rappresentanti MIC);
- il decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica del 9 maggio 2023 n. 154, in tema di integrazione dei componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC;
- il decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica del 25 maggio 2023 n. 175, in tema di nomina dei componenti aggregati della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC;
- la Disposizione del Presidente della Commissione del 17 luglio 2023 prot. CTVA 8215, in tema di riordino dei Gruppi Istruttori della Commissione PNRR-PNIEC;

CONSIDERATO che:

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della legge 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

PREMESSO che:

- l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone (d’ora innanzi Proponente), con note nn. 11353 e 11355 del 7/07/2023, assunte al prot. n. 115683/MASE e 115684/MASE del 14/07/2023, successivamente integrate con note nn. 13128 e 13129 del 4/08/2023 assunte al prot. n. 130500/MASE e 130504/MASE del 8/08/2023, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha presentato istanza per la verifica di ottemperanza, ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ad una serie di condizioni ambientali del D.M. 173/2015, successivamente modificato con D.M. n. 21 del 18/01/2021, relativo al Piano Regolatore Portuale di Trieste, per i progetti [ID: 10038] Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère e [ID: 10039] Prog. 1949: Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII, di seguito riportate:

<i>Progetto</i>	<i>Condiz. amb.</i>	<i>Ente vigilante</i>	<i>Ente coinvolto</i>
Prog. 1948	A) 3, 4, 16, 30	MASE	ARPA Friuli Venezia Giulia
	A) 8	MASE	Regione Friuli Venezia Giulia
	A) 9, 10, 12, 23, 24, 31	MASE	-
	A) 17	ARPA Friuli Venezia Giulia	MASE – D.G. USSRI
	A) 2, 5, 15, 19, 25, 29	ARPA Friuli Venezia Giulia	-
	A) 1, C)	Regione Friuli Venezia Giulia	-
	A) 18	Capitaneria di Porto di Trieste	-
	B)	Ministero della cultura	-
Prog. 1949	A) 3	MASE	ARPA Friuli Venezia Giulia
	A) 8	MASE	Regione Friuli Venezia Giulia
	A) 9, 12, 23	MASE	-
	A) 1, C	Regione Friuli Venezia Giulia	-
	A) 2, 15, 29	ARPA Friuli Venezia Giulia	-
	A) 32	Comuni di Trieste e Muggia	-

- Con nota n. 141423/MASE del 7/09/2023, la Divisione V – Procedure di Valutazione Ambientale della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi Divisione) ha comunicato la procedibilità delle istanze e l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS;
- Nella nota sopra riportata, la Divisione ha comunicato che la documentazione relativa al procedimento è a disposizione del pubblico ed è consultabile sul portale delle valutazioni ambientali alle pagine web seguenti: [ID: 10038] Prog. 1948: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1145/14735> e [ID: 10039] Prog. 1949: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1145/14757>;
- Inoltre, nella stessa nota la Divisione ha richiesto i contributi da parte della Regione Friuli Venezia Giulia e dell’ARPA Friuli Venezia Giulia, in qualità di enti coinvolti nelle verifiche di ottemperanza, al fine di concludere i procedimenti nei tempi stabiliti dall’art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- Infine, nella stessa nota la Divisione ha richiesto ai Soggetti in indirizzo di comunicare gli esiti delle verifiche di ottemperanza alle restanti condizioni ambientali oggetto delle istanze, assegnate dal D.M. 173/2015 alle competenze del Ministero della cultura, della Regione Friuli Venezia Giulia, dell’ARPA Friuli Venezia Giulia, del Comune di Trieste, del Comune di Muggia e della Capitaneria di Porto di Trieste;
- In data 19/09/2023, con nota assunta al prot. n. 148366/MASE del 19/09/2023, il Proponente ha precisato che i progetti rientrano tra quelli finanziati dal Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ex all’articolo 1, comma 2, lettera c) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, Missione 3 “infrastrutture per una mobilità sostenibile”, intervento “Aumento selettivo della capacità portuale”;
- Alla luce di ciò, la Divisione, a parziale rettifica di quanto già rappresentato con la citata nota n. 141423/MASE del 7/09/2023, comunica che l’istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale è svolta dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC;

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

- la Divisione con nota prot. n. 0152573/MASE in data 26/09/2023 acquisita dalla Commissione Tecnica PNRR PNIEC (d’ora innanzi Commissione) con prot. 0010848/CTVA in data 26/09/2023 ha disposto che “La Commissione Tecnica PNRR-PNIEC provvederà ad assegnare l’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore individuato per la tipologia di opera “Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate” di cui al punto 11 dell’Allegato II alla Parte II D.Lgs. 152/2006. Alla Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS si chiede dunque di non tenere conto della sopra citata nota n. 141423/MASE del 7/09/2023.”

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con il Decreto VIA VAS n.173 del 07/08/2015 “Piano Regolatore Portuale di Trieste – Procedura di VIA integrata con la VAS”, visto il Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS n. 1818 del 26/06/2015 (ID_2046), è stato espresso parere positivo alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell’art. 6, co. 3 ter del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., presentata dall’Autorità Portuale di Trieste per il progetto “Piano Regolatore Portuale di Trieste – Procedura di VIA integrata con la VAS” a condizione che fossero rispettate n.32 prescrizioni. Il parere CTVA n.1818/2015 ha previsto che:
 - l’ottemperanza delle prescrizioni nn. 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 20, 22, 23, 24, 27, 28, 30, 31 fossero verificate dall’allora Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (oggi MASE);
 - l’ottemperanza delle prescrizioni nn. 2, 5, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 25, 29 fossero verificate dall’ARPA Friuli Venezia Giulia;
 - l’ottemperanza delle prescrizioni nn. 1, 26 fossero verificate dalla Regione Friuli Venezia Giulia;
 - l’ottemperanza della prescrizione n.32 fosse verificata dai Comuni di Trieste e Muggia;
 - l’ottemperanza della prescrizione n.18 fosse verificata dalla Capitaneria di Porto;

CONSIDERATO che:

- la documentazione trasmessa per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni: A) 3, A) 4, A) 16, A) 30, A) 8, A) 9, A) 10, A) 12, A) 23, A) 24, A) 31 del DM VIA VAS n. 173 del 07/08/2015 in merito al “Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère” e pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali alla seguente pagina web: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/1145/14735>, è la seguente:

Codice elaborato	Titolo
1948-PFTE-I0-GEN-r001-00-02	Elenco elaborati
1948-PFTE-I0-AMB-r002-04-01	Verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA/VAS
1948-PFTE-I0-AMB-r001-02-01	Relazione sulle indagini ambientali
1948-PFTE-I0-AMB-r002-04-01	Verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA/VAS
1948-PFTE-I0-AMB-r003-04-01	Relazione paesaggistica
1948-PFTE-I0-AMB-r004-05-00	Relazione di sostenibilità dell’opera
1948-PFTE-I0-AMB-r005-18-01	Piano di Monitoraggio Ambientale
1948-PFTE-I0-AMB-r006-02-01	Piano di Gestione delle materie
1948-PFTE-I0-ARC-r001-03-00	Relazione archeologica
1948-PFTE-I0-ARC-t001-03-01	Carta del rischio archeologico
1948-PFTE-I0-ECO-r001-08-02	Elenco prezzi unitari
1948-PFTE-I0-ECO-r002-08-02	Analisi prezzi
1948-PFTE-I0-ECO-r003-08-02	Computo metrico

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

Codice elaborato	Titolo
1948-PFTE-I0-ECO-r004-08-02.	Computo metrico estimativo
1948-PFTE-I0-ECO-r005-09-01	Quadro economico di progetto
1948-PFTE-I0-ECO-r006-13-01	Cronoprogramma
1948-PFTE-I0-ECO-r007-12-01	Capitolato Speciale d'Appalto
1948-PFTE-I0-ECO-r008-16-00	Piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti
1948-PFTE-I0-GEN-r001-00-02	Elenco elaborati
1948-PFTE-I0-GEN-r002-02-01	Relazione generale
1948-PFTE-I0-GEN-r003-01-02	BoD (Basis of Design)
1948-PFTE-I0-GEN-r004-15-01	Piano di Gestione Informativa
1948-PFTE-I0-GEN-r005-02-00	Relazione sulla bonifica bellica
1948-PFTE-I0-GEN-r006-02-00	Relazione sulle interferenze
1948-PFTE-I0-GEN-t001-07-02	Planimetria di inquadramento su CTR
1948-PFTE-I0-GEN-t002-07-02	Planimetria generale di progetto
1948-PFTE-I0-GEN-t003-07-01	Planimetria di tracciamento delle opere
1948-PFTE-I0-GEN-t004-07-00	Planimetria di individuazione delle interferenze
1948-PFTE-I0-GEO-r001-02-00	Relazione geologica
1948-PFTE-I0-GEO-r002-02-00-001-164	Relazione sulle indagini geognostiche_001-164
1948-PFTE-I0-GEO-r002-02-00-165-271	Relazione sulle indagini geognostiche_165-271
1948-PFTE-I0-GEO-r003-02-00	Relazione geotecnica
1948-PFTE-I0-GEO-r004-02-00	Relazione sismica
1948-PFTE-I0-GEO-t001-07-00	Planimetria delle indagini geognostiche
1948-PFTE-I0-GEO-t002-07-00	Carta geologica
1948-PFTE-I0-GEO-t003-07-00	Carta geomorfologica
1948-PFTE-I0-GEO-t004-07-00	Carta idrogeologica
1948-PFTE-I0-GEO-t005-07-00	Sezioni geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche
1948-PFTE-I0-GEO-t006-07-00	Sezioni geotecniche
1948-PFTE-I0-RIL-t001-06-01	Rilievo topografico e batimetrico
1948-PFTE-I0-SIC-r001-14-01	Piano di Sicurezza e Coordinamento
1948-PFTE-I0-SIC-r002-14-00	Fascicolo con le caratteristiche dell'opera
1948-PFTE-I0-URB-r001-04-00	Studio preliminare di inserimento urbanistico e vincoli
1948-PFTE-I0-URB-r002-19-00	Piano particellare delle aree
1948-PFTE-I0-URB-t001-04-00	Riferimenti programmatici - Vincoli PRGC
1948-PFTE-I0-URB-t002-04-00	Riferimenti programmatici - Vincoli paesaggistici
1948-PFTE-I0-URB-t003-04-00	Riferimenti programmatici - PRP
1948-PFTE-I0-URB-t004-04-00	Riferimenti programmatici - PRGC Muggia
1948-PFTE-I0-URB-t005-19-00	Sovrapposizioni catastali
1948-PFTE-I1-AMB-t001-07-00	Planimetria delle indagini ambientali
1948-PFTE-I1-DRA-r001-07-00-001-222	Progetto di dragaggio_001-222
1948-PFTE-I1-DRA-r001-07-00-223-342	Progetto di dragaggio_223-342
1948-PFTE-I1-DRA-t001-07-02	Planimetria di sistemazione del fondale a -11,70 m s.l.m.m.
1948-PFTE-I1-DRA-t002-07-02	Sezione di dragaggio longitudinale
1948-PFTE-I1-DRA-t003-07-02	Sezioni di dragaggio trasversali
1948-PFTE-I1-DRA-t004-07-02	Planimetria di sistemazione del fondale a -13,00 m s.l.m.m.
1948-PFTE-I2-ELE-r001-02-01	Relazione tecnica descrittiva impianti elettrici
1948-PFTE-I2-ELE-t001-07-01	Distribuzione generale rete elettrica - Planimetria generale
1948-PFTE-I2-ELE-t002-07-01	Distribuzione generale impianti elettrici - Banchina

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

Codice elaborato	Titolo
1948-PFTE-I2-ELE-t003-07-01	Schema quadri elettrici
1948-PFTE-I2-IDR-r001-02-00	Relazione idrologica e idraulica
1948-PFTE-I2-IDR-t001-07-01	Planimetria delle reti di drenaggio delle acque meteoriche
1948-PFTE-I2-IDR-t002-07-01	Dettagli delle reti di drenaggio delle acque meteoriche
1948-PFTE-I2-STR-r001-02-00	Relazione di calcolo delle strutture
1948-PFTE-I2-STR-r002-02-00	Relazione sugli arredi di banchina
1948-PFTE-I2-STR-r003-17-00	Piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale
1948-PFTE-I2-STR-t001-07-01	Planimetria dei carichi
1948-PFTE-I2-STR-t002-07-01	Planimetria strutturale del nuovo banchinamento
1948-PFTE-I2-STR-t003-07-02	Sezioni tipologiche
1948-PFTE-I2-STR-t004-07-02	Prospetti fronte banchina
1948-PFTE-I2-STR-t005-07-01	Planimetria delle pavimentazioni
1948-PFTE-I2-STR-t006-07-01	Arredi di banchina
1948-PFTE-I0-AMB-r005-18-01	Piano di Monitoraggio Ambientale

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 3 del DM 173/2015 riporta: *il Piano di monitoraggio ambientale, come illustrato nel documento Piano di monitoraggio integrato VIA-VAS (PMI) Aggiornamento 2014 e integrato dalle prescrizioni della Regione FVG dovrà essere concordato con ARPA FVG e inviato al MATTM per la verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori e a seguito all'approvazione finale del PRP da parte della Regione. L'Autorità Portuale dovrà presentare annualmente al MATTM una relazione sui risultati dei monitoraggi condotti fino al quarto anno di gestione del porto nell'assetto finale;*
- la documentazione che il Proponente ha individuato con riferimento alla prescrizione, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01 è l'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00;
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta ANTE OPERAM
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM oggi MASE
- l'Ente coinvolto per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: ARPA FRIULI VENEZIA GIULIA

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00 afferma che *“Il Piano di Monitoraggio Ambientale (elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_01) è redatto in conformità a quanto indicato dal Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI) dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, predisposto in seguito al recepimento della richiesta di integrazioni dello Studio Ambientale Integrato (SAI) del Piano formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM)”. Il PMA considera le sole componenti ambientali potenzialmente impattate integrando i dati già raccolti da PMI e demandando a quest'ultimo tutti i monitoraggi specifici di area vasta.”*
- in data 25/09/2023 l'ARPA Friuli Venezia Giulia, in qualità di Ente Coinvolto per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, riporta che *“La scrivente Agenzia esplicita che in riferimento alla condizione ambientale n. 3 il Proponente ha ottemperato a quanto richiesto. Per le specifiche si rimanda alla Ns. precedente nota prot. n. 25883 dd. 09/08/2023.”* in particolare, nella

nota del 23/08/2023, l'ARPA a pag. 6 riporta quanto segue: “Si segnala inoltre che per la tematica “atmosfera”, il documento proposto PMA IO_AMB_r005 rev. 01 dd 04.07.2023 è da considerarsi concordato con la scrivente Agenzia solo in subordine all'attuazione delle precisazioni di seguito riportate: 1) L'esatto posizionamento della stazione mobile di monitoraggio PMA – BN 1 nell'area d'interesse verrà deciso di concerto con ARPA FVG in seguito a sopralluoghi congiunti. Ciò al fine di evitare la raccolta di dati non rappresentativi del reale impatto ambientale nell'area. I sopralluoghi congiunti verranno condotti in ciascuna fase (ante operam, corso d'opera e post operam) al fine di prevenire errati posizionamenti a seguito del cambiamento dello stato dei luoghi durante lo sviluppo dell'opera. In particolar modo durante il corso d'opera saranno necessarie, sempre al fine del corretto posizionamento, le informazioni al momento (comprensibilmente) assenti nel programma proposto circa la tipologia, il numero e il percorso dei mezzi da lavoro nel sito di interesse. 2) Dovrà essere eseguito un confronto sistematico con tutti i dati raccolti dalla stazione di monitoraggio PMA – BN 1 e i dati contestualmente raccolti dalla rete di rilevamento della qualità dell'aria di Trieste. Il confronto dovrà essere eseguito con congrua risoluzione temporale (dati orari vs dati orari, dati giornalieri vs dati giornalieri). A tal proposito si fa presente che l'attuale rete di monitoraggio della qualità dell'aria di Trieste è quella riportata nel documento PMI rev. 3 pg. 185 e non quella erroneamente riportata nel piano di monitoraggio ambientale oggetto del presente parere. 3) Al fine di individuare le fonti principali di ciascun inquinante nell'area dovrà essere condotto uno studio di correlazione tra i dati di direzione del vento e i dati di ciascun inquinante misurato attraverso la tecnica statistica detta “rose degli inquinanti”. Tale semplice tecnica permette di individuare rapidamente e con precisione la direzione, rispetto al mezzo mobile, delle fonti locali semplicemente calcolando la funzione di probabilità condizionata. La scrivente Agenzia resta a disposizione per eventuali chiarimenti e/o delucidazioni circa l'uso di questo diffuso algoritmo di analisi ambientale. 4) I tempi di restituzione del rapporto tecnico sul monitoraggio della matrice aria devono essere celeri. Tempi di restituzione troppo lunghi vanificano ogni attività di prevenzione e controllo e di fatto inficiano il senso stesso del monitoraggio ambientale. Vista la tipologia di analizzatori utilizzati e la limitata durata temporale delle campagne di monitoraggio la scrivente Agenzia reputa congrua una tempistica di 1 mese a partire dalla data di fine campagna. 5) Al fine di garantire un tempestivo ed efficace controllo, da parte dell'Agenzia, atto a scongiurare il fallimento delle campagne di monitoraggio, e fermo restando quanto esplicitato al punto precedente circa il rapporto tecnico e le sue tempistiche di completamento, verranno altresì messi a disposizione della scrivente Agenzia i dati grezzi, in formato digitale, disponibili a metà campagna di monitoraggio e alla fine della stessa. Ciò per ogni fase di evoluzione dell'opera (ante operam, corso d'opera e post operam). 6) Contrariamente a quanto riportato a pagina 17 del documento in oggetto, dovranno essere restituite anche le medie giornaliere di benzo(a)pirene e non solo la media nel periodo. Anche per questo inquinante, come per tutti gli altri, dovrà essere riportato chiaramente il limite di quantificazione della metodica analitica utilizzata. 7) Nel documento in oggetto a pagina 9 non viene riportato che il valore obiettivo per la protezione della salute umana per l'inquinante ozono ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) è calcolato come massimo giornaliero della media mobile di 8 ore. Si raccomanda perciò di computarlo nel modo corretto al momento della analisi dei dati. Infine si precisa che al fine di garantire l'imprescindibile qualità metrologica dei dati raccolti, la scrivente Agenzia si riserva la facoltà di porre in essere degli audit prima e/o durante lo svolgimento delle campagne di misura. Tali audit riguardano ogni aspetto della gestione metrologica (documentale e operativo) e quando ritenuto necessario possono prevedere contestuali misure ambientali da parte dell'Agenzia e/o l'utilizzo di materiali/strumenti gestiti da personale tecnico specializzato di ARPA FVG. Vista l'importanza centrale di questo obiettivo si richiede la massima collaboratività di tutte le parti in causa. Per la tematica “rumore”, si dà atto che il Proponente ha adempiuto in maniera adeguata con riferimento particolare a quanto indicato dalla prescrizione n. 2, “devono essere realizzate tutte le attività di mitigazione e compensazione degli impatti nonché le attività di monitoraggio previste nello studio ed esposte nel presente parere, come implementate dalle rispettive prescrizioni”. Ad ogni modo si ricorda quanto di seguito riportato: La scrivente Agenzia ritiene che stante l'estensione dell'intervento, l'orografia delle zone circostanti, oltre alle differenti tipologie lavorative presentate, la mancanza di indicazioni precise circa gli orari delle attività di cantiere,

nonché di un elenco dei macchinari da utilizzare nei lavori, sia necessario ricordare al Proponente che, per l'esecuzione delle attività di cantiere venga comunque richiesta al competente Comune l'autorizzazione di deroga temporanea ai limiti del rumore ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. h) della Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico n. 447/1995 e art. 20, comma 6, della LR 18.06.2007 n. 16. Per quanto riguarda la predisposizione della richiesta di deroga, accompagnata da una valutazione di impatto acustico redatta da un tecnico competente in acustica, si suggerisce di evitare o rendere breve il superamento dei limiti acustici e il contemporaneo uso dei macchinari caratterizzati dai più alti livelli nominali di emissione sonora. Le macchine e le attrezzature di cantiere destinate a funzionare all'aperto dovranno possedere i requisiti "concernenti l'emissione acustica ambientale" di cui al D. Lgs. 04.09.2002, n. 262. Per tutti gli impianti rumorosi, anche non disciplinati dal citato D. Lgs. 04.09.2002, n. 262, si suggerisce di adottare gli accorgimenti disponibili per limitare l'immissione acustica ai ricettori più prossimi e qualora si concretizzassero nel tempo situazioni di disturbo, lamentate dai residenti, dovrà essere valutata l'opportunità di predisporre adeguate e mirate azioni di mitigazione dell'impatto prodotto verso i ricettori abitativi più esposti; Si ricorda inoltre che una copia dell'eventuale autorizzazione dovrà essere conservata sul luogo dove viene svolta l'attività e sia sempre presente e identificabile ovvero rintracciabile un responsabile del cantiere durante le varie fasi di cui alla deroga, allo scopo di dare comunicazione ai cittadini e alle autorità preposte al controllo circa le modalità di esecuzione previste e la durata residua dell'attività. Inoltre, per quanto concerne le future campagne di rilevamento del rumore, si suggerisce che: - la rappresentazione dei dati sia accompagnata, a corredo delle storie temporali proposte, dai pertinenti sonogrammi/spetrogrammi, strumento senz'altro utile al fine di una valutazione più accurata del clima acustico presente e dell'individuazione di specifiche sorgenti sonore (potendo evidenziare, tra l'altro, la possibile presenza di componenti tonali e/o eventi impulsivi); - con riguardo alla valutazione delle condizioni meteorologiche si raccomanda, al fine di poter meglio circoscrivere gli effetti di eventuali condizioni meteorologiche avverse nell'ambito delle future campagne di monitoraggio del rumore, un'analisi del dato possibilmente estesa ad un grado di dettaglio su base oraria, anche avvalendosi dei dati combinati di più stazioni meteorologiche, rappresentative per il punto di misura in funzione della sua specifica collocazione. I dati meteo dovranno correlarsi col profilo temporale (e in frequenza) del rilievo acquisito (storia temporale e sonogramma) – laddove eventi di pioggia localizzati e presenza di raffiche di vento possono essere riconosciuti in maniera piuttosto precisa; - si ritiene inoltre comunque auspicabile, sempre in previsione delle future campagne di monitoraggio del rumore, poter disporre di un quadro di riferimento robusto che consenta una correlazione fra i fenomeni sonori occorsi e i relativi livelli sonori misurati, in particolare basato sulla conoscenza puntuale delle operazioni di cantiere effettuate, nell'area di interesse per ciascuna postazione di rilevamento, in termini di numero, tipologia e caratteristiche degli eventi sonori presenti nei vari periodi; - le attività di monitoraggio del rumore della fase di cantiere dovranno essere rappresentative dei periodi in cui si prevede il maggior impatto sonoro; - si valuti l'opportunità di presentare anche gli istogrammi con la serie dei livelli LAeq,TR diurni/notturni misurati nel tempo, distinti fra quelli da considerarsi validi e quelli invece da escludersi, fra l'altro, sulla base della verifica delle condizioni meteorologiche. Venga in ogni caso concordato con la scrivente Agenzia, il posizionamento puntuale delle due stazioni di misura proposte nel "PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE". Da ultimo, nella consapevolezza della complessità dei fattori che contribuiscono a definire il clima acustico nell'area portuale, si pone l'accento sull'importanza di fornire sempre dati e informazioni di adeguato dettaglio per poter accompagnare in modo efficace e puntuale le varie procedure avviate, contribuendo, nel contempo, a prevenire/evitare eventuali criticità che potrebbero emergere nello svilupparsi delle differenti fasi progettuali.”;

- in data 04/10/2023, la Regione Friuli Venezia Giulia, per quanto non espressamente Ente coinvolto nella verifica di ottemperanza di detta condizione ambientale, per la condizione n. C)16 riporta che “il Piano di monitoraggio integrato nella sua versione finale, è stato concordato con ARPA FVG e recepisce quanto indicato. Il PMA di progetto si allinea a quanto previsto dal PMI e viene integrato dallo stesso, applicando alla scala di cantiere solo ciò che è ritenuto necessario in funzione delle lavorazioni da eseguire.”

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, preso atto di quanto ritenuto dall'Ente coinvolto per la verifica di ottemperanza, ARPA FVG, ritiene che la condizione ambientale n.3 risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 4 del DM 173/2015 riporta *prima dell'inizio dei lavori a mare per ciascuna opera dovranno essere effettuate indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, eseguite a norma di legge;*
- la documentazione che il Proponente ha individuato con riferimento alla prescrizione, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01 è l'Elaborato 1948_PFTE_I0_ECO_r004_12_00;
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta ANTE OPERAM
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM oggi MASE
- l'Ente coinvolto per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: ARPA FRIULI VENEZIA GIULIA

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00 afferma che *“La bonifica bellica sarà eseguita preliminarmente ai lavori, come indicato nel Disciplinare descrittivo e prestazionale (elaborato 1948_PFTE_I0_ECO_r004_12_00).”;*
- la documentazione trasmessa per la verifica dell'ottemperanza della condizione è comprensiva dell'Elaborato 1948-PFTE-I0-GEN-r005-02-00 – Relazione sulla bonifica bellica, nel quale è descritta l'area oggetto di intervento come area prossima a luoghi che sono stati oggetto di bombardamenti aerei durante la Prima e la Seconda Guerra Mondiale. Pertanto, alla luce di ciò, il Proponente afferma che ha ritenuto che il rischio di ritrovamento di ordigni bellici possa sussistere e che sia necessario, nel rispetto dei criteri fissati dalle norme e con l'ausilio di indagini strumentali definite dalla normativa tecnica, definire i livelli di rischio bellico residuo (accettabile o non accettabile) per le aree e i punti nei quali sono previste attività di scavo. Il Proponente inoltre riferisce nella relazione che l'analisi storiografica del sito ha confermato una evidente attività bellica documentata svoltasi nel territorio di interesse, sia nel corso del primo che del secondo conflitto mondiale, come acquisito da informazioni estratte da archivistica ufficiale resa disponibile a cura degli enti territoriali competenti.
- in data 23/08/2023 l'ARPA Friuli Venezia Giulia, in qualità di Ente Coinvolto per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento VIA n.173/2015, ha riscontrato la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali 2, 5, 15, 16, 17, 19, 25, 29 riguardanti lo specifico intervento progettuale per cui ARPA FVG risulta Ente Vigilante;
- nel DM n.173/2015 all'art. 2 si prevede che per la condizione ambientale n. 4 l'Ente vigilante sia il MATTM oggi MASE e l'Ente coinvolto l'ARPA FVG, del quale allo stato attuale non si ha alcun riscontro in merito alla condizione ambientale suddetta come Ente coinvolto.

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, ed in assenza del parere dell'ARPA Friuli Venezia Giulia in qualità di Ente coinvolto, ritiene che, sulla base della documentazione trasmessa dal Proponente, la condizione ambientale n. A) 4 risulti ottemperata per

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

la fase in essere (progettazione di livello PFTE) e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase ante operam, prima dell'avvio del cantiere con la trasmissione dei risultati delle indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi, come richiesto dalla condizione ambientale stessa..

RILEVATO che:

la prescrizione n. A) 8 del DM 173/2015 riporta *i progetti esecutivi delle restanti opere di grande infrastrutturazione dovranno essere inviati al MATTM e alla Regione FVG, prima dell'inizio dei lavori, ai fini del riscontro della compatibilità del progetto con le previsioni del PRP e con i criteri realizzativi, modalità di cantiere, quantità dei materiali, fasi costruttive, lavorazioni, tipologie costruttive e tempi di realizzazione previsti nei progetti presentati nell'ambito delle integrazioni del Piano del 2014, per la verifica di ottemperanza da parte del MATTM, sentita la Regione FVG;*

- la documentazione che il Proponente ha individuato con riferimento alla prescrizione, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01, è tutta la documentazione trasmessa per la verifica dell'ottemperanza stessa;
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta N.A.
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM oggi MASE
- l'Ente coinvolto per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: Regione FRIULI VENEZIA GIULIA

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell' Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00 afferma che *“Il presente documento è redatto allo scopo qui indicato.”*
- in data 04/10/2023, la Regione Friuli Venezia Giulia, in qualità di Ente Coinvolto per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, ha ritenuto che *si evidenzia come il PRP presentato con le integrazioni di Piano del 2014 prevedeva il dragaggio del canale industriale a -10 m s.l.m.m. e il dragaggio del canale d'accesso al terminal Ro-Ro Noghère a quota -12 m s.l.m.m.. Con il progetto ora presentato, il proponente indica che: “Il dragaggio del canale di servizio per l'accesso e l'ormeggio al nuovo terminal Ro-Ro è previsto a quota -13,00 m s.l.m.m., quota determinata dal pescaggio delle navi Ro-Ro di maggiore stazza. Le opere in sponda sono progettate per sostenere il salto di quota dato dal riempimento a tergo delle palancole sul perimetro e il fondale antistante a quota -13,50m s.l.m.m. (-13,00m s.l.m.m. di progetto maggiorato di uno scouring aggiuntivo di 0,50m). A riguardo si evidenzia come le previsioni indicate nel PRP di conferimento in colmata dei sedimenti dragati furono considerate ampiamente cautelative e il volume totale ora indicato, 384'414,2 m3 da conferire in colmata, sembra compatibile con la disponibilità di quest'ultima. Tale considerazione viene posta in forma dubitativa in quanto le volumetrie evidenziate nel PRP erano complessive di tutti i dragaggi previsti, mentre nel progetto 1848 ora presentato, se ne indica la quota parte afferente allo stesso.*

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, preso atto di quanto riportato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, la quale *in qualità di Ente coinvolto si evidenzia una sostanziale rispondenza tra quanto previsto nel PRP posto in valutazione nel 2014 e quanto ora previsto dal progetto*, ritiene che la condizione ambientale n. A) 8 risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 9 del DM 173/2015 riporta *contestualmente al progetto esecutivo di ciascuna opera dovrà essere presentata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una relazione con i risultati dei monitoraggi ambientali sino ad allora effettuati e la ripetizione delle modellazioni condotte, indirizzate alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati dal PRP, nonché l'apposito piano di monitoraggio, come concordato con l'ARPA Friuli Venezia Giulia per la singola opera o cumulo di opere qualora vengano realizzate nello stesso periodo temporale;*
- la documentazione che il Proponente ha individuato con riferimento alla prescrizione, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01, è l'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta N.A.
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM oggi MASE;

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01 afferma che *“L'esecuzione dei monitoraggi ambientali come previsti dal PMI e il conseguente invio dei risultati al MATTM (ora MASE) è in capo a ADSPMAO. Nell'ambito del presente progetto è redatto il Piano di Monitoraggio Ambientale (elaborato 1948-PFTE-I0-AMB-r005-18-01) che integra i dati del PMI per la singola opera. Per le componenti ambientali di interesse, tuttavia, il PMA riassume brevemente i risultati/le attività condotte sinora nell'ambito del PMI.”;*
- l'Elaborato 1948-PFTE-I0-AMB-r005-18-01 descrive nell'ambito del programma di monitoraggio: le matrici considerate, l'articolazione delle attività di monitoraggio ambientale, ecc.

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, prende atto sia di quanto dichiarato dal Proponente sia di quanto presente nelle note di riscontro alle verifiche di ottemperanza delle condizioni ambientali in qualità di ente vigilante Regione FVG e ARPA FVG, e ritiene, per come affermato sia dall'ARPA FVG sia dalla Regione FVG, *“il Piano di monitoraggio integrato nella sua versione finale, è stato concordato con ARPA FVG”* ed inoltre *“il PMA di progetto si allinea a quanto previsto dal PMI e viene integrato dallo stesso”*. Pertanto, la condizione ambientale n. A) 9 risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta sia per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva sia per le fasi AO, CO, PO.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 10 del DM 173/2015 riporta *prima di ciascun intervento dovrà essere effettuata la bonifica dell'area di intervento fino al raggiungimento dei valori di intervento sito specifici per il SIN di Trieste, come stabiliti da ISPRA, sia per la parte a terra che per la parte a mare, oppure dovrà essere applicato l'art.5-bis per le attività di dragaggio e gestione dei sedimenti, previa caratterizzazione dei fondali al momento della realizzazione dell'opera, e, per tutti i lavori, dovranno essere fornite al MATTM le opportune indicazioni sulle esatte quantità dei materiali che verranno allocati in colmata e quelli da destinare a discarica, con l'individuazione del sito di destinazione finale, della capacità di recettiva residua, traffico giornaliero indotto e rete viaria utilizzata; la destinazione*

a discarica di materiali non contaminati dovrà essere l'ultima scelta possibile esaurite tutte le altre possibilità di gestione;

- la documentazione che il Proponente ha individuato con riferimento alla prescrizione, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01, è l'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r001_02_00
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta N.A.
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM oggi MASE

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01 afferma che *“Le indagini di caratterizzazione ambientale dei sedimenti hanno indicato una contaminazione diffusa nell'area di intervento. I sedimenti interessati comunque dal dragaggio per finalità di approfondimento saranno rimossi nell'ambito delle stesse attività di dragaggio e conferiti in cassa di colmata. Quelli ricadenti sotto al perimetro della banchina, non essendo perseguibile tecnicamente il dragaggio (per problematiche strutturali al conseguente approfondimento dei fondali), saranno conterminati rispetto all'ambiente marino tramite parete combinata da immorsarsi nello strato impermeabile. Si rimanda alla relazione 1948_PFTE_I0_AMB_r001_02_00 per dettagli.”*;
- l'ARPA FVG in riferimento alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientale del DM n.173/2015 per le quali risulta Ente Vigilante, nella nota del 23/08/2023 riporta che:

<p>17 - i lavori di dragaggio in area SIN dovranno seguire le prescrizioni impartite dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque del MATTM, e devono essere seguiti sotto il controllo dell'ARPA FVG</p>	<p>Il Proponente prende atto della prescrizione e dà specifica prescrizione negli elaborati di progetto”.</p>	<p>La scrivente Agenzia, letta la documentazione e in particolare il documento “Progetto di dragaggio” Elaborato “IO_DRA_r001”, rileva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nella documentazione di dragaggio si fa riferimento a generici “dispositivi antitorbidità/panne e/o bubble screen”, mentre nel testo della prescrizione 17 si fa esplicito riferimento a “panne galleggianti munite di gonne”: pertanto si dovrà prevedere esclusivamente questo sistema per la delimitazione/confinamento dell'area adibita alle operazioni di dragaggio. 2. Nella descrizione delle operazioni di dragaggio, che verranno effettuate tramite benna ecologica ecograb, non si danno specifiche informazioni in merito alle eventuali acque di risulta del dragaggio, come ad esempio nelle operazioni di trasferimento del materiale dalla benna all'imbarcazione adibita al trasporto. <p>Si ritiene pertanto ottemperata la prescrizione a seguito del ricevimento di informazioni più dettagliate sulle modalità di gestione di tali acque di risulta, se eventualmente originate durante le operazioni di dragaggio.</p>
--	---	---

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

19 - tutti i sedimenti pericolosi (viola) dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata, sotto il controllo dell'ARPA FVG; il conferimento in discarica di materiali non contaminati dovrà essere l'ultima opzione	Il Proponente riporta quanto di seguito: "Dalle indagini eseguite non è emersa la presenza di materiale pericoloso, ne verrà comunque data specifica prescrizione negli elaborati di progetto"	La scrivente Agenzia prende atto di quanto richiamato nella documentazione presentata dal Proponente che specifica che nelle operazioni di dragaggio per il Terminal Ro-Ro non verranno dragati sedimenti potenzialmente pericolosi per le concentrazioni dei contaminati determinati in fase di caratterizzazione dei sedimenti.
possibile. 25 - per verifica del fondo scavo, dovrà essere effettuato il campionamento su tutte le maglie dell'area interessata al dragaggio, (DM 7 novembre 2008). Il controllo deve essere effettuato dall'ARPA FVG	Il Proponente prende atto della prescrizione e dà specifica prescrizione negli elaborati di progetto	Nel documento PROGETTO DI DRAGAGGIO_1948_PFTE_I1_DRA_r001_07_00, viene riportato che tale prescrizione vale al raggiungimento della quota finale di progetto pari a -13,0 m s.l.m.m., ma in premessa dello stesso documento viene detto che "Per i limiti contingenti dei finanziamenti disponibili, nel computo metrico del progetto di lotto 1a è incluso il dragaggio fino a quota -11,70 m s.l.m.m., ma è inteso che, qualora si reperissero finanziamenti integrativi, si provvederà ad approfondire il dragaggio fino alla quota definitiva di -13,00 m s.l.m.m. rispetto alla quale è richiesta sin d'ora l'autorizzazione tecnica". Si ritiene quindi ottemperata tale condizione ambientale con quanto di seguito riportato: la scrivente Agenzia ritiene opportuno prescrivere il campionamento del fondo scavo già al raggiungimento della prima quota di dragaggio, -11,70 m s.l.m.m., a meno che l'Autorità portuale confermi che in tempi brevi e certi possa essere cantierizzata anche la quota -13 m s.l.m.m. <i>Nota: ARPA FVG effettuerà l'analisi in contraddittorio di una frazione pari al 10% circa dei campioni analizzati da Autorità portuale a fini della validazione.</i>

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, ritiene che la condizione ambientale n. A) 10 risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE con la presentazione dei seguenti elaborati descrittivi e grafici in cui è descritto il progetto di dragaggio

1948-PFTE-I1-DRA-r001-07-00-001-222	Progetto di dragaggio_001-222
1948-PFTE-I1-DRA-r001-07-00-223-342	Progetto di dragaggio_223-342
1948-PFTE-I1-DRA-t001-07-02	Planimetria di sistemazione del fondale a -11,70 m s.l.m.m.
1948-PFTE-I1-DRA-t002-07-02	Sezione di dragaggio longitudinale
1948-PFTE-I1-DRA-t003-07-02	Sezioni di dragaggio trasversali
1948-PFTE-I1-DRA-t004-07-02	Planimetria di sistemazione del fondale a -13,00 m s.l.m.m.

e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta anche per la fase di progettazione esecutiva.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 12 del DM 173/2015 riporta *prima dell'inizio dei lavori di ciascuna opera dovrà essere verificato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il progetto del sistema di collettamento e depurazione delle acque meteoriche di banchina, secondo le tavole di*

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

progetto già presentato e secondo le scelte operate dalla ditta vincitrice dell'appalto, e dovranno essere ottenute le apposite autorizzazioni per lo scolo delle acque;

- il Proponente, con riferimento alla prescrizione, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r002_04_01 afferma che *Si prende atto della prescrizione e ne verrà dato corso nelle successive fasi di progettazione/inizio lavori.*
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta ANTE OPERAM
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM oggi MASE

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente ha affermato che *Si prende atto della prescrizione e ne verrà dato corso nelle successive fasi di progettazione/inizio lavori*

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, ritiene che la condizione ambientale n. A) 12 risulta non ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 16 del DM 173/2015 riporta che *il sistema di illuminazione dell'area del porto dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che persegue gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza attraverso tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;*
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta ANTE OPERAM
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: ARPA FRIULI VENEZIA GIULIA

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell' Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00 afferma che *“Per le aree di banchina, l'illuminazione è stata realizzata utilizzando proiettori LED installati su torri faro aventi un'altezza di 35m fuori terra. Le torri faro saranno del tipo a corona mobile al fine di garantire una manutenzione più agevole degli apparecchi. Il numero, la posizione e le tipologie degli apparecchi illuminanti sono stati scelti per garantire un livello di illuminamento medio sull'intera area esterna di circa 30Lux così come richiesto dalla UNI EN 12464-2. L'accensione e lo spegnimento dei vari circuiti avverranno automaticamente con comando tramite orologio astronomico programmabile. Le derivazioni ai singoli punti luce saranno realizzate con giunzioni stagne in gel (grado di protezione IP68) entro asola”;*
- in data 25/09/2023 l'ARPA Friuli Venezia Giulia, in qualità di Ente Coinvolto per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, ha ritenuto che *“Visto quanto riportato al punto 6.6 “Illuminazione esterna” e al punto 7.1 “Allegato 1 Calcolo illuminotecnico” del documento “RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA IMPIANTI ELETTRICI” (Elaborato: L2_ELE_r001 dd. 11/06/2023) e considerato quanto previsto dall'art.6 comma 1 e dall'art.8 (commi 1 e 2) della LR 15/2007, ferme restando le competenze affidate dalla LR 15/2007 al Comune, si osserva che non è stata presa in considerazione la valutazione della luce molesta (rif. Paragrafo 4.5 UNI EN 12464- 2),*

riferita anche all'eventuale dispersione verso le aree limitrofe e all'intorno territoriale. Si evidenzia inoltre che in relazione a quanto stabilito dalla LR 15/2007, si riscontrano le seguenti criticità: • non viene rispettata la tolleranza del 15% per valori superiori dell'illuminamento medio (\bar{E}) minimo mantenuto (lett. c comma 2 art. 8 L.R. 15/2007), per l'area individuata; • non è presente la dichiarazione del progettista di rispondenza dell'impianto ai requisiti della LR 15/2007. Pertanto la condizione ambientale in oggetto risulta parziale ottemperata.”

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, preso atto di quanto riportato dall'ARPA Friuli Venezia Giulia, ritiene che la condizione ambientale n. A) 16 risulta parzialmente ottemperata e quindi la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva, sulla base di quanto evidenziato da ARPA FVG.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 23 del DM 173/2015 riporta *il piano di monitoraggio già previsto dal progetto per le attività di movimentazione dei sedimenti, e riportato nelle premesse, da avviare a spese dell'autorità portuale, prima dell'inizio delle attività, deve essere concordato con ARPA FVG e deve avere lo scopo di verificare tutte le condizioni di salvaguardia ambientale, secondo quanto disposto dal Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini, ICRAM-APAT, e deve tenere conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali, parametri da monitorare e ubicazione delle stazioni di monitoraggio, anche sulla base dello studio correntometrico elaborato. In particolare, dovranno essere controllati i livelli di torbidità e concentrazione di solidi sospesi nelle acque dell'area interessata al dragaggio e delle zone limitrofe, le variazioni della biodisponibilità e mobilità dei contaminanti mediante l'utilizzo di bioindicatori. Tale programma di monitoraggio deve anche prevedere le azioni da intraprendere qualora si verificassero condizioni inaspettate; i risultati dei monitoraggi dovranno essere presentati annualmente al MATTM;*
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta ANTE OPERAM
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00 afferma che *“E' stato redatto da AdPMAO il Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI) dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste, predisposto in seguito al recepimento della richiesta di integrazioni dello Studio Ambientale Integrato (SAI) del Piano formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) - elaborato PMI rev.03 del febbraio 2018. A tale piano si adeguano i piani di monitoraggio delle singole opere di PRP, nei termini indicati dal PMI per ogni componente ambientale da monitorare.”*

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, prende atto sia di quanto dichiarato dal Proponente sia di quanto presente nelle note di riscontro alle verifiche di ottemperanza delle condizioni ambientali in qualità di ente vigilante Regione FVG e ARPA FVG, e ritiene, per come affermato sia dall'ARPA FVG sia dalla Regione FVG, “il Piano di monitoraggio integrato nella sua versione finale, è stato concordato con ARPA FVG” ed inoltre “il PMA di progetto si allinea a quanto previsto dal PMI e viene integrato dallo stesso”, che la condizione ambientale n. A) 23 risulta ottemperata per la fase in essere (progettazione di livello PFTE) e che la verifica di ottemperanza

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 24 del DM 173/2015 riporta *a seguito delle attività di dragaggio per ciascuna opera deve essere parimenti presentato al MATTM, ai fini della verifica di ottemperanza, una relazione con le quantità definitive dei sedimenti di dragaggio collocati nella vasca di colmata e di quelli risultati pericolosi in allocazione definitiva all'esterno dell'area di progetto, nonché i siti della destinazione finale dei materiali;*
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta IN CORSO D'OPERA

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell' Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00 afferma che *“Si prende atto della prescrizione e ne verrà data specifica prescrizione negli elaborati di progetto.”*

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, ritiene che la condizione ambientale n. A) 24 sia da verificarsi in corso d'opera e quindi non pertinente per la fase in essere di progettazione di fattibilità tecnico economica presentata dal Proponente per la verifica di ottemperanza alle condizioni del DM n.173/2015.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 30 del DM 173/2015 riporta *per la componente ambientale atmosfera, dovrà essere individuata , in accordo con l'ARPA FVG, la localizzazione delle stazioni previste dal Piano integrato proposto dall'autorità Portuale per il monitoraggio della qualità dell'aria, idonee a verificare le condizioni ambientali ante operam e le eventuali aumenti delle emissioni in atmosfera dovute ai lavori durante la fase del cantiere presso i recettori sensibili e nelle fasi di gestione del Porto; il programma di monitoraggio, dovrà essere attuato con oneri a carico dell'autorità Portuale; il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e dovrà proseguire durante tutte le attività di cantiere e per due anni dalla realizzazione del PRP nell'assetto finale e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico navale e veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili, benzene e ozono; il piano dovrà inoltre prevedere le opportune azioni da intraprendere in caso di verificarsi di criticità, anche se non attese nello studio; tale programma dovrà essere valutato da parte del MATTM e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione di informazioni e , inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al MATTM; il controllo sull'esecuzione del monitoraggio dovrà essere effettuato dall'ARPA FVG;*
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta ANTE OPERAM
- l'Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: MATTM oggi MASE
- l'Ente coinvolto per la verifica dell'ottemperanza, come riportato nel suddetto Decreto all'art.2, risulta: ARPA FRIULI VENEZIA GIULIA

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all’ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell’ Elaborato 1948_PFTE_IO_AMB_r005_18_00 afferma che *“Tale attività, in corso di esecuzione, è prevista nell’ambito del PMI (elaborato PMI rev.03 del febbraio 2018) ed è in capo all’Autorità di Sistema Portuale.”*
- Per quanto non espressamente previsto come Ente coinvolto alla verifica di ottemperanza della condizione suddetta, l’ARPA FVG nella nota del 23/08/2023 in merito al monitoraggio atmosfera riporta che *“Si segnala inoltre che per la tematica “atmosfera”, il documento proposto PMA IO_AMB_r005 rev. 01 dd 04.07.2023 è da considerarsi concordato con la scrivente Agenzia solo in subordine all’attuazione delle precisazioni di seguito riportate: 1) L’esatto posizionamento della stazione mobile di monitoraggio PMA – BN I nell’area d’interesse verrà deciso di concerto con ARPA FVG in seguito a sopralluoghi congiunti. Ciò al fine di evitare la raccolta di dati non rappresentativi del reale impatto ambientale nell’area. I sopralluoghi congiunti verranno condotti in ciascuna fase (ante operam, corso d’opera e post operam) al fine di prevenire errati posizionamenti a seguito del cambiamento dello stato dei luoghi durante lo sviluppo dell’opera. In particolar modo durante il corso d’opera saranno necessarie, sempre al fine del corretto posizionamento, le informazioni al momento (comprensibilmente) assenti nel programma proposto circa la tipologia, il numero e il percorso dei mezzi da lavoro nel sito di interesse. 2) Dovrà essere eseguito un confronto sistematico con tutti i dati raccolti dalla stazione di monitoraggio PMA – BN I e i dati contestualmente raccolti dalla rete di rilevamento della qualità dell’aria di Trieste. Il confronto dovrà essere eseguito con congrua risoluzione temporale (dati orari vs dati orari, dati giornalieri vs dati giornalieri). A tal proposito si fa presente che l’attuale rete di monitoraggio della qualità dell’aria di Trieste è quella riportata nel documento PMI rev. 3 pg. 185 e non quella erroneamente riportata nel piano di monitoraggio ambientale oggetto del presente parere. 3) Al fine di individuare le fonti principali di ciascun inquinante nell’area dovrà essere condotto uno studio di correlazione tra i dati di direzione del vento e i dati di ciascun inquinante misurato attraverso la tecnica statistica detta “rose degli inquinanti”. Tale semplice tecnica permette di individuare rapidamente e con precisione la direzione, rispetto al mezzo mobile, delle fonti locali semplicemente calcolando la funzione di probabilità condizionata. La scrivente Agenzia resta a disposizione per eventuali chiarimenti e/o delucidazioni circa l’uso di questo diffuso algoritmo di analisi ambientale. 4) I tempi di restituzione del rapporto tecnico sul monitoraggio della matrice aria devono essere celeri. Tempi di restituzione troppo lunghi vanificano ogni attività di prevenzione e controllo e di fatto inficiano il senso stesso del monitoraggio ambientale. Vista la tipologia di analizzatori utilizzati e la limitata durata temporale delle campagne di monitoraggio la scrivente Agenzia reputa congrua una tempistica di 1 mese a partire dalla data di fine campagna. 5) Al fine di garantire un tempestivo ed efficace controllo, da parte dell’Agenzia, atto a scongiurare il fallimento delle campagne di monitoraggio, e fermo restando quanto esplicitato al punto precedente circa il rapporto tecnico e le sue tempistiche di completamento, verranno altresì messi a disposizione della scrivente Agenzia i dati grezzi, in formato digitale, disponibili a metà campagna di monitoraggio e alla fine della stessa. Ciò per ogni fase di evoluzione dell’opera (ante operam, corso d’opera e post operam). 6) Contrariamente a quanto riportato a pagina 17 del documento in oggetto, dovranno essere restituite anche le medie giornaliere di benzo(a)pirene e non solo la media nel periodo. Anche per questo inquinante, come per tutti gli altri, dovrà essere riportato chiaramente il limite di quantificazione della metodica analitica utilizzata. 7) Nel documento in oggetto a pagina 9 non viene riportato che il valore obiettivo per la protezione della salute umana per l’inquinante ozono ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) è calcolato come massimo giornaliero della media mobile di 8 ore. Si raccomanda perciò di computarlo nel modo corretto al momento della analisi dei dati. Infine si precisa che al fine di garantire l’imprescindibile qualità metrologica dei dati raccolti, la scrivente Agenzia si riserva la facoltà di porre in essere degli audit prima e/o durante lo svolgimento delle campagne di misura. Tali audit riguardano ogni aspetto della gestione metrologica (documentale e operativo) e quando ritenuto necessario possono prevedere contestuali misure ambientali da parte dell’Agenzia e/o l’utilizzo di materiali/strumenti gestiti da personale tecnico specializzato di ARPA FVG. Vista l’importanza centrale di questo obiettivo si richiede la massima collaboratività di tutte le parti in causa.”*

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, preso atto di quanto riportato dalla ARPA Friuli Venezia Giulia, ritiene che la condizione ambientale n. A) 30 risulta non ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva e per le successive fasi AO, CO, PO.

RILEVATO che:

- la prescrizione n. A) 31 del DM 173/2015 riporta *Qualora la verifica proposta dallo studio sulle stime previsionali dei contributi immissivi, basate su misurazioni reali da monitoraggio ante operam, rilevano un'effettiva efficacia dell'elettrificazione delle banchine, lo studio effettuato sulle prospettive di fabbisogno energetico e sullo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica dovrà essere presentato al MATTM ai fini della valutazione. Le banchine dovranno comunque essere predisposte all'elettrificazione;*
- il termine per l'avvio dell'ottemperanza come riportato nel suddetto DM, art.2, risulta ANTE OPERAM

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- il Proponente in merito all'ottemperanza della suddetta condizione ambientale, nell'Elaborato 1948_PFTE_I0_AMB_r005_18_00 afferma che *“L'intervento di elettrificazione della banchina è oggetto di diverso progetto a cura di ADSPMAO.”*
- Per quanto non espressamente previsto come Ente coinvolto alla verifica di ottemperanza della suddetta condizione ambientale, la Regione Friuli Venezia Giulia riporta che *“il Proponente evidenzia come l'intervento di elettrificazione della banchina sia oggetto di diverso progetto a cura dello stesso. Si ritiene, quindi, che la condizione ambientale in oggetto sia solo parzialmente afferente al progetto in oggetto che, in ogni caso, prevede la predisposizione per l'elettrificazione delle banchine.”*

La Commissione, in qualità di Ente vigilante per la verifica dell'ottemperanza alla suddetta condizione, preso atto di quanto affermato dal Proponente, ritiene che la condizione ambientale n. A) 31 risulta non ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva

la Sottocommissione PNRR PNIEC

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

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

in ordine alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni A) 3, A) 4, A) 16, A) 30, A) 8, A) 9, A) 10, A) 12, A) 23, A) 24, A) 30 e A) 31, impartite con il DM VIA VAS n.173 del 07/08/2015 relativo al progetto *“Piano Regolatore Portuale di Trieste. Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère”*:

- la prescrizione n. A) 3, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE come Ente Vigilante e come Ente coinvolto dall'ARPA FVG, risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e

che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.

- la prescrizione n. A) 4, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE come Ente Vigilante e come Ente coinvolto dall'ARPA FVG, risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase ante operam, prima dell'avvio del cantiere con la trasmissione dei risultati delle *indagini per la localizzazione e bonifica delle aree mediante ricerca profonda di eventuali ordigni esplosivi*, come richiesto dalla condizione ambientale stessa.
- la prescrizione n. A) 8, dal quale parere CTVIA n.1818/ risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE come Ente Vigilante e come Ente coinvolto dalla Regione Friuli Venezia Giulia, risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.
- la prescrizione n. A) 9, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE, risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta sia per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva sia per le fasi AO, CO, PO.
- la prescrizione n. A) 10, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE, risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.
- la prescrizione n. A) 12, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE, risulta non ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.
- la prescrizione n. A) 16, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE come Ente Vigilante e come Ente coinvolto dall'ARPA FVG, risulta parzialmente ottemperata e quindi la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva, sulla base di quanto evidenziato da ARPA FVG.
- la prescrizione n. A) 23, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE, risulta ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva.
- la prescrizione n. A) 24, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE, in fase di CO e quindi non inerente alla fase in essere di progettazione di fattibilità tecnico economica presentata dal Proponente per la verifica di ottemperanza alle condizioni del DM n.173/2015. Pertanto, da ottemperarsi nella fase di CO.
- la prescrizione n. A) 30, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE come Ente Vigilante e come Ente coinvolto dall'ARPA FVG, risulta non ottemperata per la fase in essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva, ossia prima dell'approvazione definitiva della progettazione esecutiva e per le successive fasi AO, CO, PO;
- la prescrizione n. A) 31, dal quale parere CTVIA n.1818/2015 risulta che l'ottemperanza della suddetta prescrizione deve essere verificata dal MATTM oggi MASE, risulta non ottemperata per la fase in

ID_VIP 10038 – Piano Regolatore Portuale di Trieste - Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel provvedimento di VIA n. 173 del 07.08.2015 – Prog. 1948: Banchinamento parziale del terminal Ro-Ro Noghère nel Porto di Trieste - Fase I secondo il PRP 2016, comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità – CIG: 9187764EB1 - CUP: C64E21000440001.

essere di progettazione di livello PFTE e che la verifica di ottemperanza dovrà essere svolta pertanto anche per la fase di progettazione esecutiva.

La Coordinatrice della Sottocommissione PNRR

(prof. avv. Elisa Scotti)

Documento informatico firmato digitalmente
sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.