

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- \* ~~Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.~~
- \* Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- \* ~~Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.~~

*(Barrare la casella di interesse)*

**Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.**

Il Sottoscritto Jacopo Rothenaisler

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- \* ~~Piano/Programma, sotto indicato~~
- \* Progetto, sotto indicato

**ID: 10394 - Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste – FASCICOLO A - progetto AdSPMAO N.1951 – CUP: C94E21000460001**

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

*N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- \* Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- \* ~~Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)~~
- \* ~~Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)~~
- \* Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- \* Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- \* Atmosfera
- \* Ambiente idrico

- \* ~~Suolo e sottosuolo~~
  - \* Rumore, vibrazioni, radiazioni
  - \* Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
  - \* Salute pubblica
  - \* Beni culturali e paesaggio
  - \* ~~Monitoraggio ambientale~~
  - \* ~~Altro (specificare)~~
- 

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Nell'avviso al pubblico si precisa che "Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) "ESTENSIONE DELLE INFRASTRUTTURE COMUNI PER LO SVILUPPO DEL PUNTO FRANCO NUOVO NEL PORTO DI TRIESTE –FASCICOLO A" è *relativo alla realizzazione delle opere strategiche a terra necessarie per mutare l'area portuale a sud di Trieste e convertirla a logistica portuale multimodale. Esso rientra tra gli interventi strategici identificati nel quadro di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, e in particolare nelle progettualità ad esso sinergiche e complementari finanziate dal Piano Nazionale Complementare (PNC). A queste opere a terra, finanziate con fondi del PNC, sono 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.*

Da questi presupposti deriva che il progetto di riconversione dell'area portuale è stato declinato con suddivisione in due distinti fascicoli A e B.

La presente osservazione si riferisce al punto 5. Molo VIII del FASCICOLO B, opere di sviluppo complessivo non oggetto di richiesta di autorizzazione ma fondamentali per la comprensione del contesto di inserimento.

La prima osservazione è di carattere procedurale.

Sempre nell'avviso al pubblico si ricorda che " *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". Le prescrizioni 6 e 7 del Decreto di Compatibilità Ambientale sono collegate e entrambe riferibili al Molo VIII. Per la prescrizione 6 "il progetto definitivo dell'opera di grande infrastrutturazione del Molo VIII dovrà essere assoggettato ad una successiva valutazione ambientale da parte del MATTM al momento della realizzazione dell'opera stessa .."; per la prescrizione 7 "dovranno essere assoggettati a successiva valutazione ambientale da parte del MATTM anche lo scalo ferroviario interno all'ambito portuale nei pressi della piattaforma logistica e l'infrastruttura viaria di collegamento del Molo VIII...." Anche la delibera 808/2015 "Parere in merito al PRP Trieste nell'ambito della procedura integrata VIA-VAS" della Regione FVG fa riferimento "al notevole impatto che l'ampliamento del Porto così come prefigurato comporterà sulla percezione del paesaggio, in particolare nei confronti della antistante cittadina di Muggia, ritiene fondamentale un incremento delle aree destinate alla compensazione paesaggistica, preferibilmente*

*rivolte verso Muggia*". Nessun dubbio quindi sul fatto che il Comune di Muggia è il più colpito dallo sviluppo delle aree portuali.

L'attivazione della procedura di VIA in oggetto però non ci risulta essere stata comunicata al Comune di Muggia e quindi pubblicata all'albo pretorio. Il Comune di Muggia è uno dei due Comuni, assieme a quello di Trieste, che ha partecipato alla approvazione del PRP vigente. Con delibera del consiglio Comunale nr.72 dd 06/11/2014, nell'ambito della procedura VIA integrata VAS relativa al Piano Regolatore Portuale, il Comune di Muggia ha dato " *parere non favorevole sull'intervento relativo alla realizzazione del Molo VIII così come previsto dagli elaborati di Piano*". Risulta pertanto evidente che una procedura VIA riguardante il Molo VIII non può non essere comunicata al Comune di Muggia, come previsto dagli Art 23 e 24 della L. 152/2006. La mancata " *comunicazione contestualmente per via telematica a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione del progetto*" è probabilmente da collegarsi, come detto nell'avviso al pubblico, al fatto che il Molo VIII fa parte del FASCICOLO B, opere di sviluppo complessivo non oggetto di richiesta di autorizzazione, e che la VIA in atto riguarda solo le opere del Fascicolo A. Ciò non toglie, vista la mole di informazioni contenute sul Molo VIII, che sarebbe stato più che opportuno l'inoltro dell'avviso anche al Comune di Muggia.

La conseguenza, per quanto riguarda l'aspetto procedurale, è che le opere di cui al Fascicolo B devono ritenersi escluse da questa procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e che le amministrazioni e gli enti non possono esprimersi nello specifico.

La seconda osservazione è di carattere ambientale.

Dalla Relazione di Sostenibilità (doc 1GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_004\_05\_00), dallo Studio di Impatto Ambientale ( 1GNR\_P\_R\_D-AMB\_1GE\_105\_04\_01) emerge chiaramente l'enormità degli impatti ambientali, paesaggistici, visivi del Molo VIII sul Vallone e sul Comune di Muggia. Emerge, tra l'altro, che i punti di maggiore interferenza visiva sono proprio quelli del lungomare e del Centro di Muggia. Nonostante questa evidenza la documentazione è gravemente carente proprio nelle valutazioni di impatto sull'abitato, sul fronte mare e sulla popolazione di Muggia. Valutazioni che si sono fatte per Trieste, come quella acustica, non sono state ripetute per Muggia, pur avendo un fronte totalmente aperto al Molo VIII, senza barriera alcuno. Poco credibili sono i rendering che simulano un Molo VIII notturno senza luci verso Muggia; niente è detto sull'atmosfera, come se l'inquinamento dell'aria riguardasse solo Trieste, altrettanto dicasi per la salute pubblica.

Tutto ciò premesso si richiede:

- a) che dalla VIA sia escluso il Molo VIII;
- b) il completamento delle valutazioni di impatto sull'abitato, sul litorale e sui cittadini di Muggia.

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

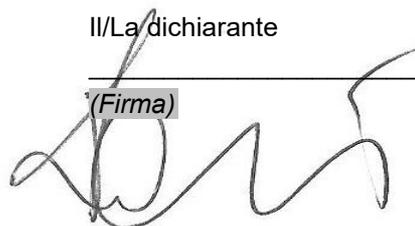
Allegato 3 - decreto-VIA-VAS Ministero Ambiente

Luogo e data \_Muggia, 16/11/2023\_

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante

*(Firma)*

A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

**DATI PERSONALI**

**Nel caso di persona fisica (in forma singola o associata)<sup>1</sup> (da compilare)**

Nome e Cognome \_\_\_\_\_ Codice Fiscale \_\_\_\_\_  
 Nato a \_\_\_\_\_ (Prov \_\_\_\_\_) il \_\_\_\_\_  
 Residente a \_\_\_\_\_ (Prov \_\_\_\_\_)  
 Via/Piazza \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_  
 Tel \_\_\_\_\_ fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_  
 PEC \_\_\_\_\_  
 Documento di riconoscimento \_\_\_\_\_ rilasciato il \_\_\_\_\_  
 da \_\_\_\_\_

**Nel caso di persona giuridica (società, ente, associazione, altro) (da compilare)**

Nome e Cognome \_\_\_\_\_ Codice Fiscale \_\_\_\_\_  
 Nato a \_\_\_\_\_ (Prov \_\_\_\_\_) il \_\_\_\_\_  
 Residente a \_\_\_\_\_ (Prov \_\_\_\_\_)  
 Via/Piazza \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_  
 Tel \_\_\_\_\_ fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_  
 Documento di riconoscimento \_\_\_\_\_ rilasciato il \_\_\_\_\_  
 da \_\_\_\_\_ in qualità di<sup>2</sup> \_\_\_\_\_  
 della Pubblica Amministrazione/Ente/Società \_\_\_\_\_  
 con sede in \_\_\_\_\_ (Prov \_\_\_\_\_)  
 Via/Piazza \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_  
 Tel \_\_\_\_\_ fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_  
 PEC \_\_\_\_\_

1 Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato 1 per ciascun soggetto.

2 A titolo indicativo: legale rappresentante, amministratore, altro.

## TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Luogo e data \_\_\_\_\_

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante

\_\_\_\_\_  
*(Firma)*

*L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e documento di riconoscimento" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).*



*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL  
TURISMO**

**VISTO** il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale", e dal D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152";

**VISTO** il D.P.C.M. 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377" e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** l'art. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS e prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l'integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**CONSIDERATO** che, in sede di istruttoria tecnica, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, nominato con Decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;



**VISTO** l'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii, che recita *“Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento”*;

**VISTA** la nota n. 14060 del 12 dicembre 2011, acquisita al prot. n. DVA-2011-31763 del 20 dicembre 2011, con cui l'Autorità Portuale di Trieste ha presentato istanza per l'avvio del procedimento integrato VIA/VAS relativo al Piano Regolatore Portuale di Trieste, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii.;

**VISTI** i pareri e le osservazioni formulate dai Soggetti Competenti in materia Ambientale nel corso della fase di Consultazione Preliminare, considerati dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS medesima nel corso dell'istruttoria;

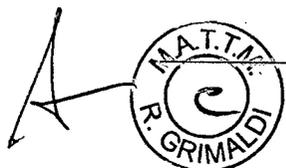
**ACQUISITO** il parere n. 897 del 23 marzo 2012, assunto al prot. DVA-2012-7814 del 30 marzo 2012, costituito da n. 25 pagine, con il quale la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS fornisce le indicazioni per la redazione dello Studio Ambientale Integrato;

**VISTA** l'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'Autorità Portuale di Trieste con nota n. 8288/P del 1 agosto 2013, acquisita al prot. n. DVA-2013-18593 del 5 agosto 2013, quale seconda fase del procedimento integrato VIA/VAS relativo al Piano Regolatore Portuale di Trieste;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello Studio Ambientale Integrato per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 11 settembre 2013 sui quotidiani “Il Messaggero” e “Il Gazzettino”, e in data 19 settembre 2013 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

**VISTE** le integrazioni e i chiarimenti pervenuti nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione progettuale integrativa è avvenuta in data 31 agosto 2014 sul quotidiano “Il Piccolo”, e in data 2 settembre 2014 sul quotidiano “Libero”;



**PRESO ATTO** delle osservazioni pervenute ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., considerate dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

**PRESO ATTO** dei pareri pervenuti ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., riportati alla pag. 6 del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1818 del 26 giugno 2015, e considerati dalla Commissione medesima nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

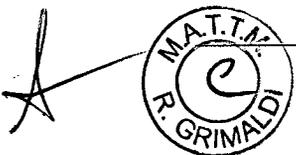
**CONSIDERATO** che:

- in ragione della vicinanza del progetto al confine sloveno, secondo le disposizioni della convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in contesto transfrontaliero, fatto a Espoo il 25 febbraio 1991, e dell'art. 7 della direttiva 85/337 e s.m.i., in data 8 giugno 2010 il Ministro dell'ambiente della Repubblica di Slovenia ha chiesto al Ministro dell'ambiente della Repubblica Italiana di provvedere a coinvolgere la Repubblica di Slovenia nella procedura della valutazione dell'impatto ambientale transfrontaliero del Piano regolatore portuale di Trieste, viste le potenziali ricadute negative sull'ambiente nella Repubblica di Slovenia;
- nel parere n. 897 del 23 marzo 2012 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha sottolineato lo necessità di attivare la procedura di consultazione transfrontaliera ex art.32 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152;
- con nota n. DVA-2014-6643 del 12/03/2014 è stata inviata la documentazione progettuale al Ministero dell'ambiente della Repubblica di Slovenia ai fini dell'espressione del proprio parere;

**ACQUISITO** il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente e della Pianificazione Territoriale della Repubblica di Slovenia, inviato con nota n. 5111-6/2010/27 del 20 maggio 2015, acquisito al prot. DVA-2015-16411 del 23 giugno 2015, espresso ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss. mm. ii., nell'ambito della valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero;

**TENUTO CONTO** che le opere previste rientrano nel punto 11) dell'elenco di cui all'allegato II della parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., e che il Piano Regolatore Portuale individua due scenari di riferimento (fasi attuative) relativi alla realizzazione del complesso di opere previste, lo scenario di breve periodo e lo scenario di lungo periodo, che sono considerati come due distinte condizioni di "esercizio" nella valutazione degli effetti delle azioni di Piano:

- lo scenario di breve periodo corrisponde alle opere di seguito elencate:
  - Molo VII - prolungamento parziale;



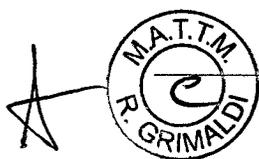
- Molo V – prolungamento;
  - Molo VI – prolungamento;
  - Molo Bersaglieri - prolungamento e ampliamento della stazione marittima;
  - Molo VI-Molo VII – banchinamento;
  - Canale industriale – dragaggio;
  - Canale industriale - ampliamento delle banchine;
  - Terminal Ro-Ro Noghère - dragaggio del canale di accesso;
  - Terminal Ro-Ro Noghère - banchinamento parziale;
- le opere di completamento dello sviluppo di Piano previste nel lungo periodo sono:
    - Molo V-Molo VI – banchinamento;
    - Molo VII – completamento;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - demolizione del pontile Silone;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - completamento del banchinamento;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT attraverso Via Flavia e Via Malaspina;
    - Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con la Lacotisce - Rabuiese;
    - Arsenale San Marco;
    - Molo VIII;
    - Molo VIII - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT;
    - il Porto Lido, la darsena S. Andrea e la risistemazione della costa di Muggia sono considerati dallo studio interventi marginali rispetto alle opere di grande infrastrutturazione previste nel lungo periodo;

**CONSIDERATO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, nell'ambito dell'inquadramento di area vasta, è stata effettuata la disamina delle aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa comunitaria, nazionale, provinciale, locale, al fine di segnalare la presenza di aree di pregio naturalistico, e che da tale ricerca sono emersi i seguenti siti:

- ZPS IT3341002 “Aree Carsiche della Venezia Giulia”;
- SIC IT3340006 “Carso triestino e goriziano”;
- SIC IT3340007 “Area marina di Miramare”;

nonché i Siti di Natura 2000 della Slovenia, presenti a poca distanza dai confini italiani, o in adiacenza ad essi:

- SIC SI3000276 e ZPS SI5000023 “Kras”;
- SIC SI3000243 Debeli Rtič;
- SIC SI3000241 Ankarani-Sv. Nikolaj;
- SIC SI3000252 e ZPS SI5000008 Škocjanski zatok;



**PRESO ATTO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, il Proponente ha provveduto a redigere lo studio di incidenza ai sensi del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357;

**PRESO ATTO** che, come si evince dall'allegato parere, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, sulla base dell'istruttoria condotta, ha concluso che il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste non comportano, con ragionevole certezza scientifica, incidenze significative su habitat e specie di interesse comunitario presenti nel SIC IT 3340006 "Carso triestino e goriziano", SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e ZPS IT3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia";

**PRESO ATTO** che la Repubblica Slovena, nel parere del 20 maggio 2015 non ha evidenziato incidenze negative delle opere sulle aree della Rete Natura 2000 ricadenti in territorio sloveno;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, n. 1818 del 26 giugno 2015, assunto al prot. DVA-2015-17188 del 2 luglio 2015, costituito da n. 138 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 14300 del 18 giugno 2015, assunto al prot. DVA-2015-16214 del 19 giugno 2015, e costituito da n. 16 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, n. 1076 del 8 giugno 2015, assunto al prot. DVA-2015-15287 del 10 giugno 2015, costituito da n. 17 pagine;

**CONSIDERATO** quindi che sono allegati al presente Decreto e ne costituiscono parte integrante i seguenti pareri:

1. Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1818 del 26 giugno 2015, prot. DVA-2015-17188 del 2 luglio 2015;
2. Parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 14300 del 18 giugno 2015, prot. DVA-2015-16214 del 19 giugno 2015;
3. Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, n. 1076 del 8 giugno 2015, prot. DVA-2015-15287 del 10 giugno 2015;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., così come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;



★

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., sulla base di quanto indicato dal proponente, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA.

Sulla base di tale ricognizione sono stati acquisiti i pareri di cui alla pag. 6 del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1818 del 26 giugno 2015.

Eventuali ulteriori autorizzazioni ambientali relative al livello progettuale oggetto della presente valutazione, dovranno essere acquisite prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria.

Sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente provvedimento, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e della Regione;

**CONSIDERATO** che il proponente, con la documentazione fornita, ha presentato, per l'opera di realizzazione del collegamento stradale del "Molo VIII", il Piano di utilizzo terre redatto ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n.161;

**CONSIDERATO** che con il citato parere n. 1818 del 26 giugno 2015, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha ritenuto che il "*Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo relativo alla realizzazione dell'opera stradale di collegamento del molo VIII alla Grande Viabilità Triestina deve essere ripresentato alla Commissione VIA e VAS al momento della ulteriore valutazione ambientale dell'opera*";

**RITENUTO**, sulla base di quanto premesso, di dovere provvedere ai sensi degli artt. 15 e 26 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss. mm. ii., alla formulazione del provvedimento,

## ESPRIME

parere positivo sul "Piano Regolatore Portuale di Trieste", presentato dall'Autorità Portuale di Trieste,

e

## DECRETA

la compatibilità ambientale delle opere previste dal "Piano Regolatore Portuale di Trieste",

A



subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 1.

## Art. 1 (Quadro Prescrittivo)

### Sez. A)

#### Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS

1. dovranno essere ottemperate tutte le richieste di prescrizioni, mitigazioni e compensazioni di cui alla delibera 808 del 30 aprile 2015 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
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;
3. il Piano di monitoraggio ambientale, come illustrato nel documento Piano di monitoraggio integrato VIA –VAS (PMI) Aggiornamento 2014 e integrato dalle prescrizioni della Regione Friuli Venezia Giulia, dovrà essere concordato con ARPA Friuli Venezia Giulia 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;
4. 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;
5. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata e esposte nelle premesse; tutte le misure di mitigazione dovranno essere introdotte nel Capitolato Speciale d'Appalto e controllate dal responsabile del procedimento di attuazione del Piano; dovrà essere concordato con l'ARPA Friuli Venezia Giulia e inserito nel Capitolato Speciale d'Appalto di ciascuna opera prevista dal PRP il Piano di emergenza ambientale che preveda l'adozione di misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro), e dal trasporto dei sedimenti e dei materiali e preveda inoltre il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
6. fatte salve le previsioni di piano sulla conformazione finale del PRP, il progetto definitivo dell'opera di grande infrastrutturazione del molo VIII dovrà essere

A



assoggettato ad una successiva valutazione ambientale da parte del MATTM al momento della realizzazione dell'opera stessa, che tenga conto del trend di evoluzione del traffico marittimo e di indotto, dei risultati del Piano di Monitoraggio Integrato fino ad allora eseguito e della caratterizzazione dei sedimenti ai fini dell'esecuzione delle attività di bonifica o dell'applicazione dell'articolo 5-bis della legge 84/94;

7. in conseguenza alla prescrizione n. 6, dovranno essere assoggettati a successiva valutazione ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, anche lo scalo ferroviario aggiuntivo interno all'ambito portuale nei pressi della piattaforma logistica e l'infrastruttura viaria di collegamento del molo VIII con la Grande Viabilità Triestina; dovrà inoltre essere nuovamente presentato il relativo Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;
8. i progetti esecutivi delle restanti opere di grande infrastrutturazione dovranno essere inviati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, 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 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sentita la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
9. 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;
10. prima di ciascun intervento dovrà essere effettuata la bonifica dell'area di intervento fino al raggiungimento dei valori di intervento sito specifici per il Sito di Interesse Nazionale di Trieste, come stabilito dall'ISPRA, sia per la parte a terra che per la parte a mare, oppure dovrà essere applicato l'articolo 5-bis per le attività di dragaggio e gestione dei sedimenti, previa caratterizzazione dei fondali al momento della realizzazione dell'opera, e, per tutti i lavori, dovranno essere fornite al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le opportune indicazioni sulle esatte quantità dei materiali che verranno allocati in colmata e quelli da destinare a discarica, con l'individuazione del sito di destinazione finale, della capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e



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

11. nell'ambito della verifica del completamento del banchinamento del terminale Ro-Ro Noghère (lungo periodo) dovrà essere verificato da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare anche il sistema viario di collegamento del terminale e i relativi progetti, sulla base del trend di traffico urbano effettivo raggiunto in tale periodo; fatta salva la compatibilità ambientale come opere viarie connesse all'attuazione del PRP, i lavori previsti per la riqualificazione della viabilità esistente, in quanto all'esterno all'ambito portuale, dovranno essere sottoposti alle autorizzazioni da parte degli enti competenti, e anche per l'inserimento in area SIN; l'opzione del conferimento in discarica di materiali non contaminati provenienti dagli scavi per la riqualificazione di tali opere stradali dovrà essere l'ultima possibile, esaminate le possibilità di riutilizzo dei materiali in esubero o prevedendo magari il preventivo passaggio in centro di recupero in alternativa alla discarica;
12. prima dell'inizio dei lavori di ciascuna opera dovrà essere verificato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il progetto del sistema di collettamento e depurazione delle acque meteoriche di banchina, secondo le tavole di progetto già presentato e secondo le scelte operate dalla ditta vincitrice dell'appalto, e dovranno essere ottenute le apposite autorizzazioni per lo scolo delle acque;
13. parimenti, prima dell'inizio dei lavori di ciascuna opera, deve essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il progetto del sistema di chiarificazione delle acque di sfioro, di raccolta e di gestione delle acque di risulta dal sistema delle botole delle colmate, e delle acque di risulta da vasche di decantazione dei sedimenti e le modalità di smaltimento;
14. per l'eventuale scarico a mare le acque di scolo delle colmate e delle vasche di decantazione dovranno essere sottoposte alle apposite autorizzazioni, con le modalità previste dalla normativa vigente, e a monitoraggio continuo ai fini del rispetto dei limiti della tabella 3 dell'allegato 5 della Parte Terza del D.Lgs. 152/2006; dovranno essere gestiti come rifiuti e smaltiti in discarica autorizzata le acque qualora il monitoraggio continuo evidenzia superamenti dei limiti di legge;
15. dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata o recuperati attraverso centro di recupero tutti i materiali da demolizione;
16. il sistema di illuminazione dell'area del porto dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che persegue gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza attraverso tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di



schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;

#### *Movimentazione dei sedimenti marini*

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 Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, e devono essere eseguiti sotto il controllo dell'ARPA Friuli Venezia Giulia; durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua e lo spargimento di inquinanti; la bonifica deve riguardare tutti i sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA, su tutti i livelli dei fondali; tutte le attività di movimentazione dei sedimenti contaminati devono comunque rispettare i principi di uno scavo ambientale, minimizzando gli impatti sull'ambiente circostante; eventuali acque di risulta del dragaggio dovranno essere gestite nel rispetto di quanto previsto dal D.lgs. 152/2006 e successive modificazioni; nel Capitolato Speciale d'Appalto dovrà essere previsto l'obbligo, da parte dell'appaltatore, di utilizzare le tecnologie e le procedure di dragaggio indicate nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" redatto da ICRAM-APAT nell'agosto 2006; L'ARPA Friuli Venezia Giulia dovrà verificare l'idoneità delle draghe alle modalità di dragaggio ambientale;
18. la dislocazione delle panne galleggianti in corrispondenza al punto di dragaggio deve essere predisposta in coordinamento con la Capitaneria di Porto e gestita in funzione delle esigenze del traffico marittimo e nel rispetto delle norme di sicurezza della navigazione;
19. tutti i sedimenti pericolosi (viola) dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata, sotto il controllo dell'ARPA Friuli Venezia Giulia; il conferimento in discarica di materiali di dragaggio non contaminati dovrà essere l'ultima opzione possibile, esaminate le possibilità di riutilizzo dei materiali di dragaggio in esubero o prevedendo il preventivo passaggio in centro di recupero in alternativa alla discarica;
20. il marginamento a mare e a terra delle casse di colmata deve essere realizzato secondo le modalità impartite dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare; i palancolati metallici a parete combinata, con gargami impermeabilizzati mediante resine idroespandenti, devono essere immorsati nel sottostante strato flyschoidale per almeno due metri;
21. gli strati di impermeabilizzazione di tutte le vasche dell'eventuale deposito temporaneo al perimetro e al fondo e quelli del perimetro e del fondo delle



casce di colmata, devono assicurare requisiti di permeabilità equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di 1 metro con K minore o uguale a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s; la verifica di ottemperanza è a carico dell'ARPA Friuli Venezia Giulia;

22. ad opere finite dovranno essere eseguite prove di permeabilità in situ in prossimità dei diaframmi per garantire i requisiti di impermeabilità equivalenti a  $K \leq 1,0 \times 10^{-9}$  m/s per uno spessore  $\geq 1$  m; gli esiti dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
23. il piano di monitoraggio già previsto dal progetto per le attività di movimentazione dei sedimenti, e riportato nelle premesse, da avviare a spese dell'Autorità Portuale, prima dell'inizio delle attività, deve essere concordato con l'ARPA Friuli Venezia Giulia deve avere lo scopo di verificare tutte le condizioni di salvaguardia ambientale, secondo quanto disposto dal Manuale per la Movimentazione dei sedimenti marini, ICRAM-APAT, e deve tenere conto delle caratteristiche del progetto e dell'area di intervento, in termini di frequenza, matrici ambientali e parametri da monitorare e ubicazione delle stazioni di monitoraggio, anche sulla base dello studio correntometrico elaborato. In particolare dovranno essere controllati i livelli di torbidità e concentrazione di solidi sospesi nelle acque dell'area interessata al dragaggio e delle zone limitrofe, le variazioni della biodisponibilità e mobilità dei contaminanti mediante l'utilizzo di bioindicatori. Tale programma di monitoraggio deve anche prevedere le azioni da intraprendere qualora si verificassero condizioni inaspettate; i risultati dei monitoraggi dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
24. a seguito delle attività di dragaggio per ciascuna opera deve essere parimenti presentato al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, ai fini della verifica di ottemperanza, una relazione con le quantità definitive dei sedimenti di dragaggio collocati nella vasca di colmata e di quelli risultanti pericolosi in allocazione definitiva all'esterno dell'area di progetto, nonché i siti della destinazione finale di tali materiali;
25. ai fini della verifica del fondo scavo al termine delle operazioni di dragaggio, dovrà essere effettuato il campionamento su tutte le maglie dell'area interessata dal dragaggio, come previsto dal DM 7 novembre 2008; il controllo dovrà essere effettuato dall'ARPA Friuli Venezia Giulia;
26. dovrà essere concordato con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia il luogo idoneo per il trasferimento completo di eventuali rilevamenti degli esemplari di *Pinna nobilis* eventualmente interessati dai dragaggi;



*Ambiente idrico ed ecosistema marino*

27. occorre effettuare il monitoraggio previsto sulla qualità delle acque chimico fisico e biologico e delle comunità bentoniche internamente alla Baia, in prossimità dei canali di transito e nelle aree sensibili, con particolare riferimento alla prateria di *Cymodocea nodosa* lungo la costiera di Muggia e Punta Sottile, nonché il monitoraggio previsto sulle correnti, anche nell'area vasta, ante operam, in corso d'opera e post operam, per valutare eventuali impatti sulle biocenosi, con particolare riferimento alle aree sensibili SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e relativa Riserva Marina, aree balneabili, impianti di miticoltura, aree di elevata biodiversità di Punta Sottile, con praterie di fanerogame e geosito, per prevenire fenomeni di redistribuzione dei contaminanti nelle acque marine; a tal fine, occorre definire il posizionamento delle stazioni di monitoraggio e l'estensione dell'area di indagine in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia, che tengano conto della distribuzione delle correnti marine e che riguardano, in particolare, le estremità delle dighe foranee a Nord e a Sud e i canali di ingresso delle navi; le stazioni di monitoraggio dovranno essere calibrate a seguito delle prime misurazioni correntometriche effettive della fase ante operam, ai fini della verifica delle simulazioni già comprese nello studio; nella fase di rimozione dei sedimenti pericolosi il monitoraggio con la sonda multiparametrica nei pressi delle lavorazioni deve essere continuo; dovrà essere stabilito in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia un valore soglia di torbidità nelle sonde multiparametriche posizionate nei pressi dei siti sensibili, che deve essere comunque assicurato durante l'esecuzione dei dragaggi; la Capitaneria di Porto in raccordo con il RAM (Reparto Ambientale Marino del Corpo delle capitanerie di porto) dovrà vigilare sul funzionamento e sull'esatto posizionamento delle stazioni secondo il Piano concordato con ARPA Friuli Venezia Giulia. I risultati dei monitoraggi dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
28. dovrà essere attuato, a carico dell'Autorità Portuale, un monitoraggio annuale delle presenze di *Cymodocea nodosa* nel litorale di Muggia – Punta Sottile, per il periodo ante operam, tutto il periodo di costruzione delle opere e per quattro anni di operatività del porto nell'assetto finale, attraverso rilevamenti in situ e anche attraverso una stazione equipaggiata con torbidimetro e correntometro da posizionare in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia, attivando, in caso di necessità, misure di mitigazione. I risultati del monitoraggio e le eventuali misure di mitigazione o compensazione devono essere presentati annualmente al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare;
29. dovranno essere attuate le misure di mitigazione previsti dal progetto e nelle prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, per il controllo della presenza in mare di mammiferi marini o di tartarughe marine nello specchio acqueo antistante le opere di progetto, provvedendo all'occorrenza



alla sospensione di lavori fino all'allontanamento degli animali; il controllo dovrà essere effettuato dall'ARPA Friuli Venezia Giulia;

*Qualità dell'aria*

30. per la componente ambientale atmosfera, dovrà essere individuata, in accordo con l'ARPA Friuli Venezia Giulia, la localizzazione delle stazioni previste dal Piano integrato proposto dall'Autorità Portuale per il monitoraggio della qualità dell'aria, idonee a verificare le condizioni ambientali ante operam e le eventuali aumenti delle emissioni in atmosfera dovute ai lavori durante tutta la fase del cantiere presso i recettori sensibili e nelle fasi di gestione del Porto; il programma di monitoraggio, dovrà essere attuato con oneri a carico dell'Autorità Portuale; il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e dovrà proseguire durante tutte le attività di cantiere e per due anni dalla realizzazione del PRP nell'assetto finale e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico navale e veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili, benzene e ozono; il piano dovrà inoltre prevedere le opportune azioni da intraprendere in caso del verificarsi di criticità, anche se non attese nello studio; tale programma dovrà essere valutato da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e, inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; il controllo sull'esecuzione del monitoraggio dovrà essere effettuato dall'ARPA Friuli Venezia Giulia;
31. qualora la verifica proposta dallo studio sulle stime previsionali dei contributi immissivi, basate su misurazioni reali da monitoraggio ante operam, rilevano un'effettiva efficacia dell'elettrificazione delle banchine, lo studio effettuato sulle prospettive di fabbisogno energetico e sullo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare ai fini della valutazione. Le banchine dovranno comunque essere predisposte all'elettrificazione;
32. la movimentazione di mezzi pesanti di cantiere sulla rete stradale (itinerari, tempistiche, orari, ecc.) dovrà essere concertata con il Comune di Trieste - Servizio mobilità e traffico - e con il Comune di Muggia per la parte di interesse.



## Sez. B)

### Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

#### 1. Patrimonio archeologico

1.1. stante quanto rilevato circa l'interferenza tra le estese aree di progetto a terra, gli escavi e gli interramenti a mare e la possibile presenza di strutture portuali sommerse di epoca romana e di possibili relitti di età antica, laddove non possono essere altresì escluse frequentazioni da età preistorica ad età medioevale, sia a terra che in acqua, dovrà essere effettuata la verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 95 del D.Lgs. n. 163/2006 s.m.i.) con la conseguente redazione della *Carta del rischio archeologico* relativamente a tutte le aree interessate dal progetto;

1.2. per la parte ricadente in acqua, in particolare, dovrà essere realizzata un'approfondita indagine documentale attraverso la verifica della cartografia storica, della documentazione d'archivio e della bibliografia. Dovranno inoltre essere effettuati rilevamenti - multibeam - analizzati da un geofisico con provata esperienza nella lettura archeologica e da un archeologo subacqueo con ampio curriculum specifico di settore. Eventuali dati pregressi risultanti dall'indagine documentale e tutte le anomalie morfobatimetriche dovranno essere verificate da una squadra composta da n. 3 Operatori Tecnici Subacquei professionisti, iscritti presso le Capitanerie di Porto, in possesso di Laurea e Specializzazione in Archeologia post-laurea o Dottorato di Ricerca in Archeologia, con attrezzature per l'immersione secondo normativa e dotati di imbarcazione di appoggio (con navigatore GPS differenziale cartografico), con licenza di navigazione secondo quanto richiesto dalla Capitaneria di Porto competente. L'attività di verifica dovrà essere operativamente diretta da archeologo subacqueo professionista con almeno dieci anni di curriculum specifico di settore per lavori con le Soprintendenze Archeologiche. La direzione scientifica sarà esercitata dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia;

1.3. dovrà essere puntualmente recepito quanto indicato dalla competente Direzione Generale Archeologia nelle premesse del parere del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo, n. 14300 del 18/06/2015, restando fermo, pertanto, che il recepimento degli esiti della verifica preventiva dell'interesse archeologico potrà comportare:

- l'assenso definitivo alla localizzazione delle opere oggetto della progettazione;
- la prescrizione di varianti progettuali, anche sostanziali da produrre nelle successive fasi progettuali;
- ovvero, nei casi di assoluta impossibilità, congruamente motivata, di armonizzazione dell'opera pubblica o di interesse pubblico con il contesto

A



di interesse archeologico, l'espressione, da parte delle competenti strutture del MiBACT, di un parere negativo alla localizzazione dell'opera divisata;

2. *Patrimonio storico-architettonico e paesaggistico*

2.1. posto che tutta l'area interessata dalle previsioni proposte con il Piano ha rilevanza con riguardo a quanto indicato dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, sia perché risultano direttamente ed indirettamente coinvolti Beni culturali vincolati e/o comunque tutelati *ope legis* in attesa di verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12, comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. (Parte Seconda), sia in quanto l'area è costituita da "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia e terreni elevati sul mare" tutelati *ope legis* ai sensi della Parte Terza, art. 142 comma 1 lettera a), oltre che da significativi ambiti comprendenti (oltre al vero e proprio 'Porto Vecchio') "il Canale del Ponte Rosso", le Rive e i Moli compresi tra l'ex Idroscalo e la Stazione di Campo Marzio (tra cui il Molo Audace e la zona del Faro Fratelli Bandiera), la Riva Grumula, la Torre dei Lloyd e l'Arsenale di San Marco, nonché da beni paesaggistici individuati ai sensi dell'art. 136, comma 1 lettera d); valutato che la competente Soprintendenza (nota prot. n. 14118 del 30 ottobre 2014) ha ritenuto "sufficientemente tutelati dal punto di vista volumetrico e storico-architettonico i beni culturali presenti nel sito del Porto Franco Vecchio nei confronti del futuro, annunciato processo di rifunzionalizzazione dell'area soggetta alla giurisdizione dell'Autorità del Porto" e "in linea di massima accettabili" le altre opere previste dal Piano, con esclusione del Molo VIII, per la quale realizzazione ha espresso il proprio parere contrario, tutte le successive fasi progettuali interessanti i singoli interventi da realizzare, al fine di garantirne e verificarne la qualità, nonché la coerenza e l'adeguato inserimento nei confronti del contesto comunque interferito, dovranno essere sottoposte all'esame del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo – Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio, fermo restando che la progettazione dovrà essere improntata a criteri di massima attenzione alle esigenze di conservazione dei siti e dei beni di interesse culturale e di salvaguardia dei valori paesaggistici, avvalendosi della disponibilità di fondi per compensazioni e mitigazioni estese al patrimonio culturale come da comunicazione dell'Autorità portuale di Trieste prot. n. 4702 del 4 giugno 2015;

2.2. ai fini di limitare il notevole impatto che i previsti ampliamenti comporteranno sulla percezione del contesto paesaggistico di tutta l'area del Golfo di Trieste, soprattutto nei confronti dell'antistante abitato di Muggia, e allo scopo di consentire una preliminare verifica delle prospettate misure di mitigazione (barriere e sistemazioni vegetazionali), dovrà essere predisposta una puntuale progettazione delle stesse e dovranno essere completate le fotosimulazioni dell'area di intervento, in particolare da tutti punti di belvedere della zona muggesana.



In tal senso, il progetto specificamente dedicato al “sistema delle aree verdi in ambito portuale” (pari ad almeno il 10% delle aree a terra attualmente ricomprese nel perimetro di competenza portuale), comprensivo di adeguata definizione dei relativi “criteri prestazionali e d’impianto di dettaglio (tipologie vegetazionali preferibilmente autoctone, densità e morfologia di impianto delle piantumazioni) in base alla loro funzione specifica (barriere visive, antirumore e antipolvere, di compensazione all’inquinamento, etc.)”, così come già opportunamente prescritto dalla Delibera n. 808 del 30 aprile 2015 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, dovrà altresì essere concepito in un’ottica ‘paesaggistica’, tesa ad assicurare per quanto possibile esiti di riconoscibilità, continuità e di reciproca connessione (in senso fisico e/o percettivo) tra le diverse aree del porto interessate dalle sistemazioni a verde e di queste con il territorio circostante, e dovrà essere sottoposto alle verifiche di competenza del Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo – Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio, in modo da poter adeguatamente valutare i suddetti esiti oltre che le relazioni con Beni culturali eventualmente interessati e/o interferiti. Lo stesso dicasi per la pista ciclabile a mare indicata nella predetta Delibera.

In tale medesimo quadro stante la rilevante artificializzazione della linea di costa indotta dalle opere così come proposte dal Piano, andranno altresì individuate e attuate opportune azioni finalizzate a preservare e valorizzare quanto più possibile i tratti di costa che ancora presentano una naturalità residua con particolare riguardo alla costa muggesana ed al tratto circostante la foce del Rio Ospio;

2.3. poiché il Piano Regolatore Portuale non affronta esplicitamente il tema della fase di cantierizzazione e, di conseguenza, non è dato verificare con puntualità le possibili modalità realizzative e le possibili contingenti criticità, posto che lo Studio Ambientale Integrato (S.A.I.) - Quadro di riferimento Ambientale contiene una “Sintesi delle azioni per le opere di breve periodo e per le opere di Lungo periodo” nella quale viene evidenziata la necessità di tenere conto degli effetti indotti da eventuali limiti operativi imposti dalla disponibilità di finanziamenti rispetto al quadro generale degli interventi proposti, nonché la necessità di non impegnare contemporaneamente con cantieri tutte le aree portuali, si dovrà prestare particolare cura ed attenzione nel far sì che eventuali discrasie nella propedeuticità delle opere non vadano comunque a detrimento della qualità delle stesse sotto il profilo architettonico e paesaggistico, assicurando la giusta sintesi tra necessità di tutela dei contesti interferiti, valorizzazione degli stessi e aspettative di sviluppo;

2.4. dovrà essere approfondito con estrema cura il tema del rapporto tra le infrastrutture viarie e specialmente ferroviarie con i waterfront. In generale, il recupero e la valorizzazione del patrimonio culturale esistente, la possibilità di realizzazione di zone a verde, anche ove possibile a contatto con l’acqua, le



potenzialità di rinnovo e riqualificazione degli spazi insite nelle trasformazioni determinate dal Piano, andranno considerati come elementi fondamentali di riferimento per la progettazione anche per i settori destinati ad attività strettamente produttive e industriali;

2.5. per quanto concerne gli interventi coinvolgenti le emergenze architettoniche e le aree 'storiche' del porto, pur inquadrati nell'ottica di integrazione e riconnessione città-porto perseguita dal Piano - in linea di massima condivisibile - essi, dovranno comunque essere concepiti in modo da salvaguardare i caratteri storico-identitari e panoramici dei luoghi, specie con riguardo al consolidato e rilevante valore scenico, nei rapporti tra fronte edilizio, spazi urbani e mare antistante, del settore delle 'Rive' e del cosiddetto "Porto doganale", intendendosi preclusa pertanto qualsiasi alterazione del consolidato e pregevole skyline, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti di vista significativi esistenti; nel caso di emergenze architettoniche insistenti in contesti esterni all'ambito complessivo del 'porto storico' (in questo anche comprendendo le Rive ed il Porto doganale), e notevolmente alterati da trasformazioni incongrue - come nel caso della torre dei Lloyd e dell'Arsenale di San Marco - la progettazione dovrà riconfigurare le aree circostanti in modo da assicurare per quanto possibile, oltre alla ricucitura delle stesse con la città, la lettura e valorizzazione delle emergenze architettoniche medesime;

2.6. ferma restando la generale prescrizione di cui al punto 2.1, dovranno, in particolare, essere oggetto di puntuale verifica:

- l'ampliamento del Molo Bersaglieri, a servizio del Terminal Crociere (prolungamento di m 150, per consentire l'attracco delle navi da crociera più recenti, di m 330 - 340, ed allargamento di m 15 dal lato sud per una larghezza totale di m 100) dovrà prevedersi una accurata progettazione che tenga conto dell'interesse culturale rappresentato dal Molo storico, al fine di assicurare la qualità dell'intervento e l'attenzione alla individuazione dei materiali e dei dettagli costruttivi, anche con riguardo alle caratteristiche costruttivo e alle finiture delle banchine e dei moli esistenti;
- le fasi di progetto relative all'intervento per la realizzazione del porto turistico (Porto Lido) nell'area ad ovest del Molo Fratelli Bandiera, al riparo del Molo Foraneo e con unità di funzione con il Bacino della Sacchetta a est del Molo Fratelli Bandiera, con particolare riguardo ai beni culturali presenti al suo interno, tra i quali il Faro e lo Stabilimento balneare comunale "alla Lanterna";
- le fasi di progetto relative al prolungamento dei Moli V, VI, VII, alla Piattaforma logistica (con riguardo alla quale andrà meglio chiarita la relazione con la Ferriera di Servola), al nuovo Centro Operativo Servizi, al Compensorio ex Esso ed al Terminal Ro - Ro (si veda con riguardo a quest'ultimo anche la prescrizione 2.7), messi a punto ed attuati i doverosi adempimenti ai fini della tutela archeologica (di competenza della



Soprintendenza Archeologia) con riferimento, in particolare, al recupero del bacino compreso tra il Molo V ed il Molo VI, entrambi prolungati fino alla linea di massimo tombamento (posta a m 50 oltre l'attuale testata nel caso del Molo V, e a m 400 oltre l'attuale testata nel caso del Molo VI) e al prolungamento del Molo VII per m 800 aggiuntivi;

- la riqualificazione dell'intero layout del complesso di sovrastrutture e infrastrutture del Punto Franco Nuovo, in quanto ritenuto dalle previsioni di Piano ormai obsoleto e inadeguato alle moderne esigenze, inclusa la demolizione dei vecchi magazzini;
- tutti gli interventi pertinenti al litorale di Muggia ed in particolare il nuovo Bacino per nautica da diporto ('Darsena S. Andrea' — si veda con riguardo a quest'ultimo anche la prescrizione 2.8), ferma restando la prescrizione - di cui al punto 2.2 - di assicurare attentamente la preservazione dei tratti di naturalità residua di detto litorale, ivi compreso l'ambito circostante la foce del Rio Ospio.

2.7. per quanto concerne la realizzazione del Molo VIII, ritenuto che le valutazioni espresse al riguardo dalla competente Soprintendenza, circa "il significativo impatto paesaggistico dovuto alle notevoli dimensioni e al connesso notevole avanzamento sul mare" della nuova struttura risultano non prive di fondamento, e in considerazione che la realizzazione della struttura medesima viene ipotizzata dallo stesso proponente per fasi funzionali di progressiva espansione collocate in una lunga prospettiva temporale; considerato altresì che, sempre secondo lo stesso proponente, il layout del molo VIII è tuttora suscettibile di assumere diverse configurazioni e che la destinazione d'uso dello stesso, in tutto o in parte, a terminale contenitori resta subordinata ad una valutazione della funzionalità della coesistenza con il molo VII, e che sussistono problematiche, anch'esse da valutare, in ordine all'accessibilità stradale e al collegamento ferroviario; atteso che, sempre sulla base della documentazione pervenuta, l'espansione nel tempo del molo in questione risulta almeno approssimativamente individuabile in tre fasi; tutto ciò considerato, deve intendersi sin d'ora confermato, quale ingombro di massima, quello riferito alle prime due fasi di espansione (come da fig. 5-13 pag. 5-64 - vol. B) restando subordinata la terza fase all'emergere di una acclarata, effettiva necessità di realizzazione del corrispondente lotto costruttivo, da sottoporre al Ministero dei Beni e delle attività culturali - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio. In tal caso, nella predisposizione della successiva fase di progetto, in considerazione del notevole impatto paesaggistico prodotto dalla dimensione della banchina e dal suo accentuato protendersi nell'invaso del golfo e verso il nucleo storico dell'abitato di Muggia, dovrà essere predisposto uno specifico e dettagliato studio finalizzato alla puntuale verifica della compatibilità della struttura rispetto al contesto paesaggistico interferito. Considerato inoltre che la testata non è destinata all'approdo di natanti, essa dovrà essere rimodellata evitandone il carattere geometricamente rigido e artificioso, con studio di



sinuosità e altri accorgimenti, anche in elevato, che rievochino una configurazione più 'naturalistica', ponendo in atto in altri termini un qualificato intervento di 'land art' anche auspicabilmente da definirsi per il tramite di un concorso di idee da bandire al riguardo.

Lo stesso dicasi per il fianco rivolto verso il litorale di Muggia della ampia e geometrica 'colmata' prevista per la realizzazione del nuovo terminal Ro-Ro Noghere; elementi di coerenza e richiamo formale andranno inoltre ricercati, per quanto possibile, tra tali interventi e le previste sistemazioni vegetazionali di cui alla prescrizione 2.4;

2.8. per quanto concerne il nuovo bacino nautico da diporto di Muggia - per il quale, oltre all'utilizzo di pontili galleggianti è anche prevista la realizzazione di moli foranei - atteso che la configurazione dello stesso resta da studiare in dettaglio, la progettazione dovrà avere particolare cura di attenuarne la rigida geometria dell'ingombro a mare, anche con riduzione - se necessario - dello specchio acqueo occupato. Detta progettazione dovrà altresì accompagnarsi con interventi di conservazione e riqualificazione dell'ambito di residua naturalità della foce del torrente Ospio, già in parte peraltro destinato a parco pubblico;

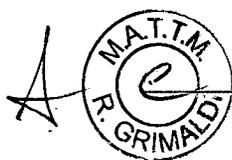
2.9. relativamente alla prevista istituzione da parte dell'Autorità Portuale di Trieste del Tavolo permanente di coordinamento (punto n. 8 della Delibera della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia), dovrà contemplarsi anche la presenza del Ministero dei Beni e delle attività culturali - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio.

Restano, infine fatti salvi possibili ulteriori adempimenti e verifiche a carico del proponente eventualmente ritenuti necessari dagli Uffici territoriali competenti e richiesti dal Ministero dei Beni e delle attività culturali - Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio nel corso della progettazione e realizzazione delle opere, volti a soddisfare pienamente l'ottemperanza alle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni e integrazioni recante "*Cadice dei Beni culturali e del paesaggio*".

### Sez. C)

#### Prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Sono da ottemperare le prescrizioni dettate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia nel parere n. 1076 del 8 giugno 2015, qualora non già ricomprese o non in contrasto con le prescrizioni richiamate alle lettere A) e B) del presente decreto.



## Art. 2 (Verifiche di Ottemperanza)

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate all'art. 1, si provvederà, con oneri a carico del Proponente laddove le attività richieste ai soggetti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali, come indicato di seguito:

### Sez. A) Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS

Prescrizione: A) 1

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: N.A.

Prescrizioni: A) 2, 14

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: TUTTE LE FASI

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizioni: A) 3, 16, 21

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Ente Coinvolto: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 4

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: N.A.

Prescrizione: A) 5

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizioni: A) 6, 7, 9

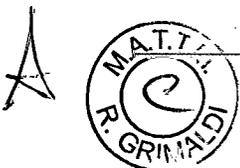
Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizione: A) 8

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare



Ente Coinvolto: Regione Friuli Venezia Giulia

Prescrizioni: A) 10, 31

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizione: A) 24

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizioni: A) 11, 12, 13, 23

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizioni: A) 15, 19, 25, 29

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 17

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM E IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: ARPA Friuli Venezia Giulia

Ente Coinvolto: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – DGSTA

Prescrizione: A) 18

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Capitaneria di Porto

Prescrizione: A) 20

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM E IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Prescrizione: A) 22

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare



Prescrizione: A) 26

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 27

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: TUTTE LE FASI

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Ente Coinvolto: ARPA Friuli Venezia Giulia, Capitaneria di Porto, Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto

Prescrizioni: A) 28, 30

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: TUTTE LE FASI

Ente Vigilante: Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Ente Coinvolto: ARPA Friuli Venezia Giulia

Prescrizione: A) 32

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA.

Ente Vigilante: Comune di Trieste, Comune di Muggia

**Sez. B) Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**

Prescrizioni: B) 1.1, 1.2, 1.3, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.8

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizione: B) 2.1, 2.9

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: N.A.

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizione: B) 2.7

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM E IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo



Gli esiti saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

### Sez. C) Prescrizioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto C) provvederà la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

### Art. 3 (Disposizioni Finali)

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Trieste, al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'ARPA Friuli Venezia Giulia, al Comune di Trieste, al Comune di Muggia, al Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto, alla Capitaneria di Porto di Trieste, e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni interessate.

L'Autorità Portuale di Trieste provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto nella Gazzetta Ufficiale, ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge 24 novembre 2000, n. 340.

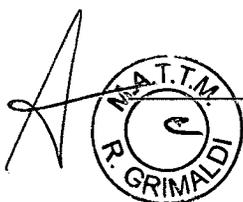
Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., le opere di cui al presente decreto dovranno essere realizzate entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, al parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, e al parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E  
DELLA TUTELA DEL  
TERRITORIO E DEL MARE

IL MINISTRO DEI BENI E  
DELLE ATTIVITÀ CULTURALI  
E DEL TURISMO



## Delibera n° 808

Estratto del processo verbale della seduta del  
**30 aprile 2015**

**oggetto:**

DLGS 152/2006 - PARERE IN MERITO AL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE  
NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA INTEGRATA VIA-VAS.

<b>Debora SERRACCHIANI</b>	Presidente	presente
<b>Sergio BOLZONELLO</b>	Vice Presidente	presente
<b>Loredana PANARITI</b>	Assessore	assente
<b>Paolo PANONTIN</b>	Assessore	presente
<b>Francesco PERONI</b>	Assessore	assente
<b>Mariagrazia SANTORO</b>	Assessore	presente
<b>Maria Sandra TELESCA</b>	Assessore	assente
<b>Gianni TORRENTI</b>	Assessore	presente
<b>Sara VITO</b>	Assessore	presente

**Daniele BERTUZZI** Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

**Visto** il D.Lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni, parte seconda (Norme in materia ambientale);

**Visto** l'art. 5 della Legge 84/1994 e successive modifiche e integrazioni in materia portuale;

**Viste** la L.R. 11/2005 in materia di Valutazione ambientale strategica e la L.R. 43/1990 in materia di Valutazione di impatto ambientale;

**Visto** il DPR 8 settembre 1997, n. 357, recante il regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

**Visto** l'art. 6, comma 3 ter che stabilisce che *"Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento."*;

**Visto** l'art. 3 della L.R. 43/1990 secondo il quale la Regione esprime il parere di cui all'art. 25, comma 2, del D.lgs. 152/2006, sui progetti di opere o interventi di competenza statale di cui all'allegato II alla parte II del decreto legislativo medesimo, con decreto del Presidente della Regione, previa deliberazione della Giunta regionale;

**Visto** il documento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del settembre 2011, concernente "VIA-VAS proposta per il coordinamento e l'integrazione delle procedure", presentato al tavolo ministeriale di coordinamento VAS-Regioni-ISPRA del 14 luglio 2012;

**Visto** il decreto del Presidente della Regione 16 dicembre 2011 n. 300/Pres. con il quale è stato approvato il Piano regionale delle infrastrutture, di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica;

**Viste** le proprie deliberazioni n. 308 dd. 21 febbraio 2014 e n. 1195 dd. 26 giugno 2014, concernenti l'intesa generale quadro con il Governo per l'individuazione delle infrastrutture strategiche;

**Vista** l'istanza dell'Autorità portuale di Trieste di avvio della fase di consultazioni preliminari prot. n.gen 0014060 del 12 dicembre 2011 sui documenti del Piano regolatore del porto di Trieste adottato dal Comitato portuale in data 19 maggio 2009 e sullo Studio ambientale preliminare (SAPL);

**Vista** la propria deliberazione n. 60 di data 23 gennaio 2012 con la quale la Regione ha formulato le proprie osservazioni nell'ambito della predetta fase di consultazioni preliminari;

**Visto** il parere della Commissione VIA – VAS sulle consultazioni preliminari dd. 23 marzo 2012, trasmesso con nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. 8987 di data 16 aprile 2012, con il quale sono state date indicazioni all'Autorità portuale per la redazione dello Studio ambientale integrato;

**Vista** l'istanza dell'Autorità portuale di Trieste per l'avvio della procedura di VIA VAS integrata prot. n. 9526 dd. 18 settembre 2013, sui documenti di Piano e sullo Studio ambientale integrato, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana dd. 19 settembre 2013 e di cui all'avviso sui quotidiani dd. 11 settembre 2013;

**Vista** la nota del Servizio valutazioni ambientali prot. n. 31089 del 2 ottobre 2013 con la quale è stato dato avvio al procedimento regionale richiedendo parere agli enti locali interessati, alle strutture regionali competenti per materia e ad altre amministrazioni pubbliche per le materie di loro competenza;

**Vista** la nota del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare prot. n. 22870 dd. 8 ottobre 2013 con la quale è stato comunicato l'avvio del procedimento VIA-VAS integrata di cui all'art. 6, comma 3 ter, del D. lgs. 152/2006;

**Visti** i seguenti pareri:

- Capitaneria di Porto di Trieste con nota prot. 35967 del 21 novembre 2013 – parere con osservazioni;
- Azienda per i Servizi Sanitari n. 1 "Triestina" con nota prot. n. 53132-13/GEN.IV.1.D del 8 novembre 2013 – assenza di competenze;
- Provincia di Trieste con deliberazione consiliare del 18 novembre 2013 – parere favorevole con prescrizioni;
- Comune di Trieste con deliberazione consiliare n. 61 del 2 dicembre 2013 – parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni;
- Comune di Muggia con deliberazione del Consiglio comunale n. 55 del 5 novembre 2013 – richiesta integrazioni;
- Servizio difesa del suolo della Direzione centrale ambiente ed energia con nota prot. 34382/P del 8 novembre 2013 – parere con considerazioni;

- Servizio geologico Direzione centrale ambiente ed energia con nota prot. 33710/P del 31 ottobre 2013 – parere con osservazioni;
- Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati Direzione centrale ambiente ed energia con nota del 22 novembre 2013 – osservazioni;
- Ufficio Opere Marittime Friuli Venezia Giulia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. n. 6022 del 16 ottobre 2013 – parere favorevole;
- ARPA del Friuli Venezia Giulia con nota prot. n. 11877 del 14 novembre 2013 – nota di supporto tecnico-scientifico;
- Servizio pianificazione territoriale della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università, con nota prot. n. 29323/P del 12 novembre 2013 – parere con considerazioni;
- Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico della Direzione centrale ambiente ed energia con nota prot. n. 37940 del 13 dicembre 2013 – richiesta integrazioni;
- Servizio caccia e risorse ittiche della Direzione centrale attività produttive, commercio, cooperazione, risorse agricole e forestali con nota prot. n. SCRI/8.6/41768 del 18 dicembre 2013 – parere con considerazioni;
- Servizio mobilità, Servizio tutela del paesaggio e biodiversità. Servizio pianificazione territoriale con nota della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università prot. n. 33014 del 13 dicembre 2013 – richiesta integrazioni;

**Viste** le seguenti osservazioni:

- WWF AMP Miramare con nota prot. 184 del 18 novembre 2013;
- Legambiente con nota prot. 117 del 18 novembre 2013;

**Vista** la propria deliberazione prot. n. 338 dd. 21 febbraio 201, con la quale si è preso atto della necessità di chiedere integrazioni al proponente;

**Vista** la nota del Servizio valutazioni ambientali prot. n. SVA/5895/VIA/440 di data 24 febbraio 2014, con la quale sono state richieste integrazioni ai documenti presentati dall'Autorità portuale per il procedimento di VIA-VAS integrata;

**Vista** la nota del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio e del mare prot. n. 10057 di data 9 aprile 2014 con la quale sono stati richiesti al proponente integrazioni, chiarimenti e approfondimenti;

**Vista** la nota del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio e del mare prot. n. 19005 di data 16 giugno 2014 con la quale si comunicava l'accoglimento della proroga richiesta dall'Autorità Portuale di Trieste per la consegna delle integrazioni richieste;

**Vista** la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 8039 di data 7 agosto 2014 con la quale si anticipavano alcuni documenti integrativi richiesti dal Ministero dell'ambiente;

**Vista** la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 9114 di data 4 settembre 2014 con la quale sono state inviate le integrazioni richieste;

**Vista** la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 9357 di data 11 settembre 2014 con la quale sono stati trasmessi ulteriori dati di traffico navale relativi agli anni 2012 – 2013;

**Viste** le note del Servizio valutazioni ambientali prot. n. 26089 di data 18 settembre 2014 e prot. n. 26172 di data 19 settembre 2014 con le quali sono state inviate le ulteriori integrazioni ricevute a tutti i soggetti precedentemente coinvolti nella fase istruttoria;

**Visti** i seguenti pareri sulle integrazioni:

- Comune di Trieste con deliberazione consiliare n. 49 del 6 novembre 2014 – parere favorevole con prescrizioni ed osservazioni/raccomandazioni;
- Provincia di Trieste con deliberazione giunta n. 134 del 5 novembre 2014 – osservazioni;
- Comune di Muggia con deliberazione del Consiglio comunale n. 72 del 6 novembre 2014 – parere complessivamente favorevole e contrario alla realizzazione del Molo VIII;
- Soprintendenza per i beni archeologici del Friuli Venezia Giulia con nota prot. n. 12710 del 17 dicembre 2014 – richiesta integrazioni;
- Direzione Centrale ambiente ed energia – Servizio geologico con nota prot. n. 26796/P del 29 settembre 2014 – considerazioni;
- Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste con nota prot. n. 79935 del 16 ottobre 2014 – considerazioni;
- Servizio pianificazione territoriale della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università, con nota prot. n. 32838/P del 25 novembre 2014 – considerazioni;

- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università con nota prot. n. 35718 del 22 dicembre 2014 – osservazioni e considerazioni;
- ARPA FVG con nota prot. 5407 di data 18 febbraio 2015 – supporto tecnico – scientifico;
- Presidenza della Regione – Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche e Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università – Servizio mobilità con nota prot. 3454 di data 17 marzo 2015 – parere favorevole;
- Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università – Servizio mobilità con nota prot. 7164 di data 18 marzo 2015 – parere favorevole.
- Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università – Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. 9559 di data 16 aprile 2015 – parere favorevole riguardo la VAS;
- Area Marina Protetta di Miramare con nota prot. 2015/005 di data 27 gennaio 2015 – osservazioni;
- Direzione Centrale ambiente ed energia – Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico con mail prot. in arrivo 10878 di data 23 aprile 2015 – parere favorevole con prescrizioni.

**Vista** la nota dell'Autorità Portuale di Trieste prot. n. 2875 di data 30 marzo 2015, con la quale sono stati inviati dei chiarimenti alla documentazione presentata sulla base di alcuni refusi presenti e delucidazione in merito ad alcuni aspetti strategici relativi alla determinazione del traffico merci previsto;

**Vista** la propria generalità n. 777 dd. 24 aprile 2015, con la quale vengono forniti indirizzi agli uffici;

**Vista** la deliberazione del Comitato portuale di Trieste n. 2 dd. 27 aprile 2015, con la quale è stato preso atto delle integrazioni apportate al Piano regolatore;

**Vista** la Relazione Istruttoria del Servizio valutazioni ambientali dd. 27 aprile 2015 predisposta tenendo conto delle informazioni acquisite e sulla base di tutte le integrazioni presentate e dei pareri pervenuti;

**Preso atto** che la citata relazione istruttoria evidenzia in particolare che:

“Nonostante molti degli aspetti negativi, a seguito della fase procedimentale di integrazione, risultino superati, rimangono presenti, tuttavia, alcune significative criticità.

Nei progetti presentati si rileva una sostanziale e diffusa carenza di informazioni progettuali necessarie per una valutazione esaustiva degli impatti ambientali indotti dalla singola opera di grande infrastrutturazione. L'Autorità Portuale stessa evidenzia, in più fasi, come le informazioni a disposizione risultino preliminari e necessarie di successivi approfondimenti e verifiche.

Mancano, di fatto, tutti i piani di caratterizzazione dei sedimenti delle opere previste e le soluzioni tecniche che potranno garantire l'impermeabilità delle casse di colmata previste al di sotto di alcune infrastrutture. Vengono, infatti, genericamente indicate delle soluzioni tipologiche non sostenute da adeguati approfondimenti progettuali. I progetti presentati per le singole opere sono costituiti da descrizioni sommarie delle aree di intervento e schemi tipologici delle strutture previste per la loro realizzazione.

Non si dispone attualmente di precise informazioni sulla quantità della contaminazione nei sedimenti e sulla sua distribuzione spaziale ed in profondità in corrispondenza dell'impronta delle nuove infrastrutture. Tale carenza determina una sostanziale impossibilità nella stima dei volumi di sedimenti che dovranno essere conferiti in discarica, di quelli che potranno essere conferiti in cassa di colmata e anche su quelli che potranno rimanere in loco considerato che anche i rilievi batimetrici utilizzati risalgono al 1989.

La carenza di informazioni qualitative dei sedimenti, inoltre, determina una carenza nella valutazione circa la risospensione e movimentazione degli stessi in fase di cantiere e di esercizio, posto che non vengono individuati i mezzi e le modalità di dragaggio per i quali, riferisce la stessa Autorità Portuale, “La scelta fra le due tipologie di mezzi, o l'utilizzo combinato di entrambe, sarà valutata nelle successive fasi progettuali”.

In relazione all'impatto acustico, determinato sostanzialmente dal traffico ferroviario generato dal porto, si rileva una sostanziale carenza progettuale demandata ad una fase futura di progettazione. In relazione agli aspetti progettuali, oltre alla carenza sugli elementi di mitigazione, le soluzioni proposte non risultano oggi ben valutabili anche sotto l'aspetto paesaggistico.

Tali carenze risultano evidenziate, altresì, in molti dei pareri collaborativi pervenuti da parte dei soggetti coinvolti all'interno della procedura che ritengono come i progetti delle singole opere necessiterebbero di opportuna specifica valutazione ambientale.

In relazione agli impatti ambientali indotti sulla qualità dell'aria, dai dati rilevati dalle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria a disposizione sul sito ufficiale di ARPA FVG, si rileva come l'abitato di Trieste sia

attualmente in condizioni decisamente critiche per la qualità dell'aria, con particolare riferimento alle concentrazioni di PM<sub>10</sub> e NO<sub>x</sub>.

A fronte di tali condizioni, le simulazioni numeriche effettuate dall'Autorità Portuale di Trieste non possono essere considerate attendibili in quanto, se messe a confronto con i valori rilevati dalle centraline, non rappresentano adeguatamente lo stato di fatto. La calibrazione del modello, inoltre, è stata effettuata mettendo a confronto dati di epoche diverse (simulazioni del 2013 tarati con dati del 2009) e relativi ad un'unica centralina di monitoraggio. In assetto di Piano di Lungo Periodo, l'Autorità Portuale di Trieste prevede un incremento dei fattori emissivi di PM<sub>10</sub> e NO<sub>x</sub>, derivanti dal traffico navale e dall'indotto traffico terrestre, orientativamente del 50 % rispetto alle condizioni attuali (dati INEMAR).

Posto che, in conclusione, la qualità dell'aria ambiente risulta attualmente critica e le previsioni risultano difficilmente valutabili se non in termini complessivi che evidenziano notevoli incrementi dei valori emissivi, l'impatto generato dal nuovo Piano Regolatore Portuale risulta significativo e negativo. Tali impatti risultano in parte mitigabili attraverso opportune prescrizioni, azioni di mitigazione e compensazione e adozione di sistemi certificati di gestione ambientale ma, in parte, permangono negativi per la salute umana e la vegetazione.

Il monitoraggio ambientale dovrà, in ogni caso, verificare l'evoluzione di tali condizioni e vincolare la realizzazione delle opere previste dal Piano alla verifica del rispetto dei valori di norma per la protezione della salute umana e della vegetazione in tema di qualità dell'aria.

Lo stato di qualità ecologica dei corpi idrici e gli ecosistemi marini risentiranno significativamente dell'aumento di traffico navale così come previsto. A fronte di tali impatti, la fase di cantiere risulta mitigabile attraverso opportune prescrizioni tecniche – gestionali atte a limitare la dispersione dei sedimenti sollevati nelle fasi di cantiere e di dragaggio. Risulta, invece, difficilmente mitigabile la fase di esercizio in cui le navi entranti in porto potrebbero aumentare in modo significativo la risospensione dei sedimenti potenzialmente inquinati e andare, quindi, ad interessare le aree di elevato interesse antropico e naturalistico (aree balneabili, impianti di miticoltura, aree di elevata biodiversità con praterie di fanerogame e geosito di Punta Sottile). Il monitoraggio ambientale previsto potrebbe tenere in considerazione tali aspetti e vincolare l'esecuzione delle varie fasi costruttive alla garanzia di tutela ambientale dei siti ed al rispetto dei limiti previsti dalla normativa.

In relazione alla Valutazione d'incidenza, il SAI, dopo aver valutato eventuali effetti in termini di occupazione permanente o temporanea di habitat terrestri o marini, frammentazione di habitat terrestri e marini, degrado di habitat (diretto ed indiretto) e perturbazione alle specie faunistiche (diretta e/o indiretta), conclude che il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste non comporta, con ragionevole certezza scientifica, incidenze significative su habitat e specie di interesse comunitario presenti nel SIC IT 3340006 "Carso triestino e goriziano", SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e ZPS IT3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia". Il parere del Servizio tutela del paesaggio e biodiversità ritiene che non ci siano gli elementi per poter valutare con certezza le possibili incidenze sul SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" e sul complesso degli habitat presenti nel Golfo di Trieste. Sono illustrate però alcune misure di mitigazione e un adeguato piano di monitoraggio. E' pervenuto, inoltre, il parere della Riserva naturale marina di Miramare, nel quale si segnalano alcune criticità legate agli impatti sugli ecosistemi marini diretti ed indiretti derivanti dai dragaggi e dall'aumento del traffico navale (sospensione sedimenti e torbidità), fornendo comunque indicazioni per le mitigazioni da adottare.

In conclusione, preso atto di quanto illustrato nello Studio di incidenza e del parere del Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, si valuta che l'attuazione del Piano regolatore del Porto di Trieste, non comporti incidenze negative significative su habitat e specie di interesse comunitario tutelati nei Siti Natura 2000 e sia compatibile con gli obiettivi di conservazione e il mantenimento in un buono stato di conservazione della ZSC IT 3340006 "Carso triestino e Goriziano" e della ZPS IT 3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" e del SIC IT 3340007 "Area marina di Miramare" a condizione che siano osservate le prescrizioni di seguito riportate.

In relazione agli impatti paesaggistici, il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, nel rilevare il notevole impatto che l'ampliamento del Porto così come prefigurato comporterà sulla percezione del paesaggio, in particolare nei confronti della antistante cittadina di Muggia, ritiene fondamentale un incremento delle aree destinate alla compensazione paesaggistica, preferibilmente rivolte verso Muggia. Per quanto riguarda l'aspetto strategico, si dà atto che, nell'ambito delle logiche di sviluppo portuale, vi è un'effettiva difficoltà di individuare alternative percorribili prive di influenza paesaggistica, riconoscendo come queste modificazioni rientrino nell'ampio concetto di evoluzione del territorio legato al suo utilizzo ed appare, quindi, evidente come lo sviluppo del porto sia coerente rispetto all'identità ed alla storia di Trieste. A fronte di un tale impatto, segnalato anche dal Comune di Muggia che esprime parere contrario alla realizzazione del Molo VIII con motivazioni esclusivamente paesaggistiche, si rileva come il dimensionamento di tale infrastruttura sia correttamente legata alle esigenze di

attracco delle navi e degli spazi a terra necessari per movimentare in sicurezza le merci scaricate e risulti, quindi, necessario e strategico qualora si verificassero le previsioni di sviluppo del porto.

In relazione a tali impatti ambientali indotti dal PRP di Trieste, l'Autorità Portuale prevede alcuni elementi di mitigazione che, però risultano necessari di maggior definizione, quantificazione e che dovrebbero diventare prescrittivi ai fini di garantire la sostenibilità ambientale del Piano.

Tali azioni mitigative, però, leniscono solo parzialmente l'impatto ambientale indotto, con particolare riferimento alla componente atmosferica, marina, ecologica e paesaggistica.

Laddove la Giunta regionale ritenesse prevalente l'obiettivo strategico di sviluppo del Porto di Trieste, condividendo le scelte gestionali e di progetto presentate dall'Autorità portuale di Trieste, le evidenziate criticità potrebbero essere in parte superate e mitigate prevedendo specifiche prescrizioni e compensazioni";

**Considerata** prevalente l'obiettivo strategico dello sviluppo del Porto di Trieste;

**Preso atto**, altresì, delle specifiche prescrizioni atte a mitigare gli impatti ambientali indotti in modo da poterli considerare sostenibili e delle compensazioni funzionali a ridurre al minimo gli impatti ambientali negativi, proposte nella relazione istruttoria;

**Visti** il Regolamento di organizzazione dell'Amministrazione Regionale e degli Enti Regionali, approvato con decreto del Presidente della Regione 27 agosto 2004, n. 0277/Pres., come da ultimo modificato con il decreto del Presidente della Regione 29 marzo 2015, n. 065/Pres, pubblicato sul I Supplemento ordinario n. 12 dd. 30 marzo 2015 al B.U.R. n. 12 del 35 marzo 2015 e la Deliberazione della Giunta regionale 13 settembre 2013, n. 1612 e successive modifiche e integrazioni, con i quali viene attribuita la competenza in materia al Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale ambiente ed energia;

**su proposta** dell'Assessore regionale all'ambiente ed energia, la Giunta regionale all'unanimità

### **delibera**

**1.** Di esprimere nella procedura integrata VIA-VAS del Piano regolatore del Porto di Trieste parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. le NTA siano più possibile improntate a indirizzare lo sviluppo delle infrastrutture e delle attività portuali ad una progettazione e gestione in linea con gli obiettivi e secondo i principi dello sviluppo sostenibile prevedendo almeno che:
  - a. Sia introdotta una previsione di interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10 % delle aree a terra attualmente ricomprese all'interno del limite di competenza portuale, verificando la possibilità di introdurne anche all'interno delle aree attualmente edificate. Tali interventi dovranno essere completati entro la realizzazione delle opere di cui allo Scenario di Breve Periodo e dovranno progredire proporzionalmente alle superfici di nuova realizzazione. A tal fine dovrà essere redatto apposito progetto relativo al sistema delle aree verdi in ambito portuale. Esso dovrà garantire la continuità ecologica con il territorio circostante attraverso la definizione di criteri prestazionali e d'impianto di dettaglio (tipologie vegetazionali preferibilmente autoctone, densità e morfologia di impianto delle piantumazioni) in base alla loro funzione specifica (barriere visive, antirumore e antipolveri, di compensazione all'inquinamento, ecc.).
  - b. Si ritiene necessario che sia mantenuto l'art. 10 comma 9 delle NTA per la quantificazione delle aree a verde, nonostante faccia riferimento all'abrogato art. 51 del PURG del 1978 e sia estesa l'applicazione anche al Settore 1 - Terrapieno di Barcola Bovedo e Porto Franco Vecchio (art. 19 delle NTA).
2. Rilevato che all'art. 26 - Tutela della risorsa idrica del "Piano Regolatore del Porto di Trieste - Relazione Generale - Norme Attuative" (pag. 72) vengono riportate alcune specifiche atte alla tutela della risorsa idrica in ambito portuale, si chiede, in aggiunta a quanto già disposto, di assicurare l'invarianza idraulica attraverso l'impiego di sistemi per la raccolta, depurazione e riuso delle acque piovane o delle acque grigie, per le aree di nuova edificazione e l'impermeabilizzazione, al fine di contenere il deficit di assorbimento idrico dei terreni.
3. Le previsioni già contenute nel PRP dovranno contemplare espressamente la realizzazione di una pista ciclabile sul lato mare delle rive (in coerenza con le intese sottoscritte con l'Amministrazione Comunale di Trieste nel 2009); in tale contesto (mobilità ciclabile) si reputa altresì rilevante che il P.R.P., che interessa gran parte della fascia costiera di Trieste e Muggia, tenga conto degli indirizzi legislativi, dei piani regionali approvati, ecc. afferenti la promozione-prelocalizzazione di itinerari ciclabili di interesse regionale e transfrontalieri ed in particolare dell'itinerario Trieste-Muggia-Capodistria.

4. Sulla base delle carenze progettuali individuate e consistenti, in particolare, nella genericità delle informazioni a disposizione, nella descrizione sommaria delle opere non adeguatamente circostanziata che avviene mediante schemi tipologici la cui definizione viene demandata ad una successiva fase di progettazione, nella carenza di informazioni circa la quantità e qualità dei sedimenti da dragare la cui definizione potrebbe stravolgere completamente il quadro progettuale dell'opera stessa, si ritiene indispensabile che venga effettuata una specifica e indipendente successiva verifica ambientale per ognuna delle opere di grande infrastrutturazione così come indicate nelle integrazioni presentate nel settembre 2014. La progettazione delle opere dovrà seguire più possibile criteri e "best practice" improntati agli obiettivi di sostenibilità ambientale ( contenimento del consumo di risorse, della produzione di rifiuti ed emissioni, ecc.) che dovranno prevedere almeno le seguenti indicazioni progettuali e mitigative di massima:
  - a. Al fine di verificare la sussistenza della sostenibilità ambientale del singolo intervento, dovranno essere presentati i risultati del Piano di Monitoraggio Integrato realizzato fino ad allora con una verifica, sulla base dei dati a disposizione, dell'assenza di rischi per la salute umana e per l'ambiente in condizioni di progetto;
  - b. Per contenere gli effetti conseguenti alla produzione di torbide nell'ambito delle azioni di Piano relative a palificazioni, scavi e dragaggi, l'adozione di misure mitigative consisterà almeno in: utilizzo di draghe aspiranti e di barriere antitorbidità attorno alla draga per inglobare totalmente il sistema dragante; limitare le lavorazioni da mare per condurle invece da terra, dove gli impatti possono essere minori; circoscrivere a mare le attività dei pontoni e di altri mezzi nelle aree dove sono presenti le praterie a Cymodocea nodosa, soprattutto dove le profondità sono limitate; individuare a mare specifici corridoi di accesso dei mezzi dove non sono presenti praterie; limitare l'utilizzo di "spilli" per l'ancoraggio dei pontoni.
  - c. L'istituzione di limitazioni temporanee d'uso dell'area, in concomitanza con i periodi più sensibili e/o di maggiore presenza di fauna ittica.
  - d. L'adozione di un piano di monitoraggio degli effetti delle attività di dragaggio e dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
  - e. La specificazione delle misure di mitigazione/compensazione degli effetti attesi o riscontrati.
  - f. Per mitigare gli impatti dovuti al rumore ed alle vibrazioni dovrà essere prevista la realizzazione di barriere antirumore lungo le ferrovie e le strade.
  - g. Dovrà essere approfondita la valutazione degli impatti delle opere previste relativamente agli aspetti più critici (aria ambiente, salute umana, acqua ed ecosistemi marini, paesaggio) emersi dal Piano ed in relazione allo stato ambientale aggiornato.
  - h. Dovranno essere previste, per il risparmio energetico, le migliori tecnologie disponibili in campo energetico e applicabili in ambito portuale per la produzione di energia da fonti alternative ed il risparmio energetico (illuminazione a LED, pannelli fotovoltaici e solari, utilizzo di mezzi elettrici, razionalizzazione, miglioramento dell'efficienza dei veicoli e uso di altri combustibili, elettrificazione delle banchine (cold ironing o OPS - Onshore Power Supply), utilizzo fonti alternative (energia eolica, geotermica, del moto ondoso, ecc.).
  - i. Dovrà essere posta attenzione alla realizzazione di eventuali vani sotterranei, a qualsiasi uso adibiti. Nelle zone allagabili per fenomeni di ingressione marina, la progettazione dovrà essere preceduta da un'attenta valutazione degli allagamenti attesi nell'area d'intervento. Gli accessi e tutte le aperture comunicanti, anche indirettamente, con l'esterno dei vani suddetti dovranno essere realizzate a quote di sicurezza, che prevedano il mantenimento di un franco di almeno 50 cm rispetto al più gravoso degli eventi ipotizzati, avente un tempo di ritorno non inferiore a 300 anni, che viene quantificato in metri 2.00 s.l.m.
5. Al fine di contenimento degli impatti paesaggistici, si ritiene opportuno che i progetti definitivi vengano redatti secondo le seguenti indicazioni:
  - a. con riferimento alle emergenze storico architettoniche (Punto Franco Vecchio, Torre del Lloyd, Arsenale, ecc.), il PRP dovrà garantire una progettualità, basata sulla valorizzazione, conservazione e consolidamento-ricostruzione delle aree, finalizzata a considerarle, ove possibile, in un sistema funzionale di connessione porto-città.
  - b. per quanto riguarda il settore 2 (Porto Doganale e Rive), è necessario, nella previsione della continuità di raccordo tra area portuale (Punto Franco Vecchio) ed area urbana, salvaguardare la valenza panoramica e identitaria del sito e la progettualità deve garantire la non interferenza e alterazione attraverso forme,

dimensioni e materiali, della visione esistente e in particolare del rapporto esistente con la città e con il mare.

- c. per i progetti delle opere nei settori 2 (Porto Doganale e Rive) e 6 (Litorale di Muggia) dovranno essere evitate alterazioni allo skyline dei siti, così come percepibile dal sistema di strade, assi e punti panoramici significativi. In particolare gli interventi non devono compromettere l'integrità visuale e la fruibilità visiva del paesaggio e dei peculiari valori identitari riconoscibili, con particolare riferimento al valore d'insieme delle relazioni tra le componenti antropiche, morfologiche, geologiche e di copertura del suolo. Tutti i progetti dovranno dimostrare il corretto inserimento dell'intervento proposto nel contesto paesaggistico di riferimento attraverso l'uso di fotosimulazioni di dettaglio.
  - d. per quanto riguarda l'ampliamento del Molo Bersaglieri, dovrà essere prevista un'accurata progettazione per uso dei materiali e dettagli costruttivi, che dovranno tener conto delle caratteristiche costruttive e delle finiture delle banchine e dei moli adiacenti.
  - e. i progetti delle opere da realizzare nell'ambito del porto operativo dovranno contenere al massimo gli impatti nei confronti delle visuali panoramiche sul mare e sulle aree di interesse paesaggistico, secondo indirizzi e criteri progettuali, basati sull'analisi dell'ambiente circostante tramite sezioni territoriali, che possano coniugare le funzioni specifiche delle opere con la migliore qualità territoriale e paesaggistica.
  - f. dovrà essere posta particolare cura per la tutela e la valorizzazione della zona denominata "L.V – Siti riproducibili e corridoi ecologici areali", possibilmente ampliata, quale elemento fondamentale di mitigazione e compensazione degli impatti.
6. Per quanto attiene la viabilità a servizio delle funzioni portuali, dovranno essere recepite le seguenti indicazioni:
- a. Con riferimento alla viabilità a servizio del Terminal RO-RO siano previsti 2 ingressi/uscite di cui il principale, verso Nord e verso la grande viabilità, realizzato in modo tale da non intralciare il traffico in ingresso/uscita dal Comune di Muggia e quello secondario, interno alle aree Teseco, verso la Valle delle Noghere che potrà essere utilizzato solo in casi di emergenza, per motivi di sicurezza o disposizioni della Protezione Civile e siano realizzati il By-pass di Aquilinia e le infrastrutture ferroviarie a servizio del Terminal RO – RO.
  - b. In riferimento alla nuova viabilità portuale Molo VIII - zona via Errera/GVT che si innesta direttamente sulla via Errera e poi attraverso l'utilizzo delle vie Errera e Caboto e si riallaccia alla GVT dagli svincoli di via Errera (da/per la città) e di Caboto/Malaspina (da/per l'esterno), si rileva che tale soluzione comporterà un notevole aggravio di traffico sul tronco stradale di via Caboto. Si ritiene che detto asse viario, utilizzato per innestarsi sullo svincolo Caboto/Malaspina, non sia del tutto adeguato sotto il profilo infrastrutturale, è pertanto necessario un suo potenziamento o, in alternativa, prevedere che la nuova viabilità portuale si innesti direttamente sulla GVT.
  - c. L'area di sviluppo portuale a mare dell'area ex Aquila è servita dalla connessione viaria (rotatoria) con la via Flavia in corrispondenza dell'abitato di Aquilinia e da un secondo collegamento previsto sul lato sud del terminal che si innesta in Comune di Muggia; va privilegiata l'accessibilità del comprensorio dalla zona della valle delle Noghere e quindi da/per il nuovo raccordo Lacotisce/Rabuiese piuttosto che attraverso la via Flavia in quanto quest'ultima è un'arteria urbana interessata da un significativo traffico e che non ha buoni innesti con la GVT.
7. Dovrà essere effettuata la verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 95 del D. Lgs. n. 163/2006 successive modifiche e integrazioni) con la conseguente redazione della "Carta del rischio archeologico" relativamente a tutte le aree interessate dal Piano.
8. Prima dell'inizio dei lavori della prima opera di grande infrastrutturazione, l'Autorità Portuale di Trieste istituisca un Tavolo permanente di coordinamento con i diversi Soggetti coinvolti dalla attuazione delle previsioni di Piano e nella gestione ambientale dell'area vasta, quali Autorità portuale, Regione FVG, Comune di Trieste, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo, Capitaneria di Porto, EZIT e ARPA per l'attuazione di misure di risposta e di mitigazione degli impatti relativi alla componente Qualità dell'aria ambiente e Qualità dell'acqua ed ecosistema marino.
9. Siano adottate tutte le misure possibili per la riduzione delle emissioni in atmosfera nell'ambito portuale tra le quali:
- a. adozione di sistemi di gestione ambientale certificati da parte dell'Autorità Portuale che possano agire sulle future concessioni in termini significativi per la riduzione delle emissioni in atmosfera.
  - b. promozione all'utilizzo di combustibili di nuova generazione a contenute emissioni.

- c. predisposizione all'elettrificazione delle banchine o misure equivalenti.
  - d. utilizzo e promozione all'utilizzo di energie rinnovabili.
  - e. il contenimento delle emissioni della mobilità interna attraverso l'utilizzo di mezzi a basso impatto (ad es. uso di veicoli ibridi per la propria flotta terrestre, realizzazione di stazioni di rifornimento ad idrogeno, etanolo, GNL e biodiesel, uso di mezzi elettrici ed a cella combustibile per la movimentazione delle merci nell'area portuale; la gestione degli accessi solo ad autocarri che dimostrano di rispettare una serie di requisiti ambientali, l'adozione di politiche volte a favorire l'uso di tecnologie che consentono di spegnere i motori durante i momenti di inattività (sistemi automatici "arresto/avvio", batterie ausiliarie, generatori ausiliari ecc.) implementazione del sistema TSE (Truck-Stop-Electrification), ecc..
10. Al fine dell'elettrificazione delle banchine dovrà essere pianificato lo sviluppo delle reti di distribuzione di energia elettrica e di pubblica illuminazione nelle aree in esame, definite le prospettive di fabbisogno energetico e trovate le opportune integrazioni con i piani complessivi sviluppati da Acegas Aps Amga S.p.A., nell'ambito del circostante territorio del Comune di Trieste, in ottica di progettazione integrata e di sistema per l'adozione di soluzioni innovative e performanti per gli impianti di ottimizzazione e risparmio energetico e di elettrificazione delle banchine.
  11. Per mitigare possibili impatti sulle varie specie di Chiroteri (Allegato IV della Direttiva Habitat) prima della realizzazione degli interventi riguardanti edifici vari, in particolare nel settore Porto vecchio dovranno essere eseguite verifiche preventive, condotte da zoologi esperti, sull'eventuale presenza di colonie riproduttive o di dormitori collettivi (roost) di Chiroteri negli edifici da abbattere, ristrutturare o comunque prossimi alle aree dove avverranno lavorazioni molto rumorose.
  12. Al fine della riduzione del rischio di diffusione di specie alloctone deve essere prevista qualora già non in atto l'adozione dei protocolli di cui alla "IMO Ballast Water Management Convention" (IMO, 2004). L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o per lo meno al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo scenario a breve termine (circa 25%).
  13. Al fine della tutela dei Cetacei, dei Cheloni e della fauna ittica dovranno essere seguite nella attuazione delle previsioni di piano relativamente alla realizzazione delle infrastrutture e della gestione delle attività portuali le indicazioni fornite nelle *Linee guida per la riduzione dell'impatto del rumore di origine antropica sull'ambiente marino e sui mammiferi marini in particolare* (Università degli Studi di Pavia - Centro interdisciplinare di bioacustica e ricerche ambientali, <http://www.unipv.it/cibra> <http://mammiferimarini.unipv.it>), 2006 o secondo Best Practice e documenti ufficiali più recenti. A tal scopo in fase di attuazione delle opere dovrà essere sentito l'Ente gestore della Riserva Marina di Miramare per concordare eventuali periodi di esecuzione dei lavori che determinano una elevata emissione acustica e al di fuori dei periodi più sensibili per tali specie marine.
  14. Per quanto concerne la problematica delle collisioni con i cetacei e dei disturbi provocati nei confronti di quest'ultimi a causa della produzione di rumori e vibrazioni, dovranno, essere definite rotte preferenziali per l'avvicinamento al Porto, dovrà essere prevista una riduzione della velocità. L'Autorità Portuale dovrà promuovere l'utilizzo del sistema REPCET (REal time Plotting of CETaceans), che consente di avvisare tempestivamente gli equipaggi della presenza di altri Cetacei osservati da altre imbarcazioni. L'adozione di tali mitigazioni è auspicabile possa avvenire fin da subito o comunque al raggiungimento di un incremento significativo del traffico navale quale quello previsto dallo Scenario di Breve Periodo.
  15. Al fine di ridurre l'impatto nei confronti degli ecosistemi marini e degli impianti di mitilicoltura presenti lungo il litorale di Muggia, le navi in transito attraverso il Canale Sud del Porto di Trieste dovranno rimanere ad adeguata distanza dalla costa nei pressi di Punta Sottile.
  16. Al fine di predisporre un adeguato ed approfondito piano di monitoraggio dello stato delle componenti ambientali direttamente ed indirettamente impattate si ritiene opportuno che:
    - a. il sistema di monitoraggio da sviluppare assicuri oltre al controllo degli impatti significativi, anche la verifica del grado di raggiungimento previsto a seguito dell'attuazione delle azioni del Piano, degli obiettivi di sostenibilità ambientale a cui esso si riferisce, a tal fine integrandolo opportunamente con il monitoraggio di attuazione del Piano.
    - b. esso individui le modalità di raccolta dei dati, gli indicatori necessari alla valutazione, i target di riferimento, la definizione di strumenti per riorientare le scelte di Programma nel caso di effetti negativi, le risorse finanziarie, i soggetti attuatori e le responsabilità per la gestione dello stesso.
    - c. esso dovrà essere organizzato a cadenza annuale.

- d. il Piano dovrà indicare le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale.
17. Il Piano di monitoraggio ambientale del Piano regolatore del porto di Trieste, illustrato nel documento Piano di monitoraggio integrato VIA –VAS (PMI) Aggiornamento 2014, dovrà essere verificato e concordato con ARPA FVG, al fine di integrare anche un monitoraggio ante operam, e concordato con il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, per gli aspetti della biodiversità legati alla Valutazione di incidenza;
  18. Le tematiche prioritariamente da seguire dovranno riguardare gli obiettivi relativi a:
    - a. qualità aria ambiente, salute umana e cambiamenti climatici.
    - b. qualità delle acque sia chimico-fisica che biologica e delle comunità bentoniche internamente alla Baia, in prossimità dei canali di transito e nelle aree sensibili (prateria a fanerogame lungo la costiera di Muggia) con particolare riguardo alla problematica della sospensione dei sedimenti.
    - c. qualità del paesaggio.
    - d. consumo risorse e produzione rifiuti.
  19. Tale sistema di monitoraggio potrà essere integrato all'eventuale monitoraggio di altri strumenti di Pianificazione vigenti; è opportuno inoltre individuare modalità e strumenti per condividere il monitoraggio con gli enti e fornitori di dati e l'implementazione operativa delle banche dati e flussi informativi.
  20. Il proponente dovrà garantire un'informazione costante e trasparente sulle attività intraprese, sugli effetti attesi e su quelli riscontrati in base ai risultati forniti dal monitoraggio.
  21. Ai fini della sua governance il Piano di monitoraggio dovrà essere seguito da ARPA, che seguirà tutte le attività di monitoraggio al fine anche di un eventuale riorientamento del piano. I risultati in itinere dei monitoraggi dovranno costituire elemento vincolante per la progressiva realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.
  22. Dovrà essere valutata l'opportunità di monitorare gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) e gli altri microinquinanti prodotti da combustione incompleta, in quanto composti potenzialmente cancerogeni.
  23. Quale compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS 3.6 Tutela dell'aria e cambiamenti climatici" e dell'"OS 3.5 Tutela del paesaggio", e in particolare al fine di mitigare gli impatti in fase di esercizio a breve e lungo periodo relativi alla salute umana ed al degrado della vegetazione e di compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto, si richiede di prevedere specifici interventi di recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o altri interventi infrastrutturali comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. Ai fini della approvazione finale da parte della Regione FVG del Piano dovrà essere stipulato un apposito accordo tra le varie Autorità interessate contenente almeno criteri, modalità e tempistiche per la definizione degli interventi. Dovrà essere predisposto un progetto di massima con l'individuazione delle aree potenzialmente idonee dal punto di vista ecologico, la loro destinazione (aree a bosco, aree aperte, piccoli invasi ecc.) e con la descrizione delle modalità di realizzazione operativa e finanziaria dei vari interventi.
  24. Quale misura di compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS. 3.3 Tutela dell'ambiente marino" ed agli impatti sulla biodiversità marina si richiede la messa in atto di misure di tutela ufficiali della zona di S. Bartolomeo e Punta Sottile in Comune di Muggia o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. In tale zona sono presenti importanti praterie di *Cymodocea. Nodosa*. Si ricorda che tali comunità, costituiscono nel Golfo di Trieste con la loro estensione e la loro funzione di nursery, fondamentali serbatoi per la biodiversità e per le specie ittiche pescate del Golfo di Trieste. In considerazione anche della presenza nell'area del Geosito "Piattaforma sommersa di Punta Sottile" (Geositi del FVG, Regione FVG e Università degli studi di Trieste 2009), si ipotizza l'istituzione di un biotopo o parco comunale come previsto dalla LR 42/1996. Ai fini dell'attuazione, andrà previsto un apposito accordo tra le Autorità interessate, Regione, Autorità portuale e Comune di Muggia al fine di definire le modalità, la tempistica e i costi.
2. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione con apposito parere, formulato sulla base della deliberazione medesima, che verrà inviato ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE