

Muggia,



**COMUNE DI MUGGIA**  
**Provincia di Trieste**

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE  
 Ufficio Edilizia Privata e Pianificazione

Prot. n. \_\_\_\_\_  
 Rif. prot. 26818  
 da citare sempre nella risposta



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

E.prot DVA-2013-0025491 del 07/11/2013

Oggetto: Procedura di VIA integrata VAS del Piano Regolatore del Porto di Trieste. Invio  
 parere di competenza sulla documentazione prot. 24517 dd. 18.09.2013

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
 DEL TERRITORIO E DEL MARE**

*Direzione generale per le valutazioni ambientali*  
[dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

**REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA**

*Direzione centrale ambiente ed energia*  
*Servizio Valutazioni ambientali*  
[ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

e p.c.

**AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE**

*Direzione tecnica*  
[pec@cert.porto.trieste.it](mailto:pec@cert.porto.trieste.it)

**COMUNE DI TRIESTE**

*Servizio ambiente ed energia*  
[comune.trieste@certgov.fvg.it](mailto:comune.trieste@certgov.fvg.it)

**COMUNE DI SAN DORLIGO DELLA VALLE  
 OBČINA DOLINA**

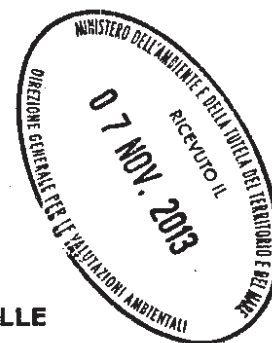
[comune-obcina.sandorligodellavalle-  
 dolina@certgov.fvg.it](mailto:comune-obcina.sandorligodellavalle-dolina@certgov.fvg.it)

**PROVINCIA DI TRIESTE**

*U.O. ambiente*  
[provincia.trieste@certgov.fvg.it](mailto:provincia.trieste@certgov.fvg.it)

**ASS n. 1 TRIESTINA**

*S.C. Igiene, Sanità Pubblica, Prevenzione Ambientale*  
[Ass1TS.protgen@certsanita.fvg.it](mailto:Ass1TS.protgen@certsanita.fvg.it)



**MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ  
CULTURALI**

*Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici  
del Friuli Venezia Giulia*

[mbac-dr-fvg@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dr-fvg@mailcert.beniculturali.it)

**MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ  
CULTURALI**

*Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici  
del Friuli Venezia Giulia*

[mbac-sbap-fvg@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sbap-fvg@mailcert.beniculturali.it)

**MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ  
CULTURALI**

*Soprintendenza per i beni archeologici del Friuli  
Venezia Giulia*

[mbac-sba-fvg@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sba-fvg@mailcert.beniculturali.it)

Con riferimento alla documentazione inviata dall'Autorità Portuale di Trieste con nota prot. 9525/P dd. 18.09.2013 nostro prot. 24517 dd. 18.09.2013 relativa alla procedura statale di Valutazione d'Impatto Ambientale integrata a Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del Porto di Trieste di cui al D.Lgs 152/06 s.m.i. e considerata la richiesta di parere prot. SVA-31009-VIA/440 dd. 02.10.2013 nostro prot. 26818 dd. 07.10.2013 da parte della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'art. 3 comma 4 della LR 43/1990, con la presente si trasmette la Deliberazione del Consiglio Comunale 55 dd. 05.11.2013 relativa al parere richiesto.

Cordiali saluti,

Il Responsabile del Servizio  
Geom. Marino BALDAS



Resp. Proc.: Geom. Marino Baldas  
Resp. Istr.: dott. Alberto Menegante  
tel. 040.3360442 - fax 040.9279056  
p.e. [alberto.menegante@comunedimuggia.ts.it](mailto:alberto.menegante@comunedimuggia.ts.it)



**COMUNE DI MUGGIA**  
PROVINCIA DI TRIESTE  
**Servizio Ambiente Territorio e  
Coordinamento Grandi Interventi**  
*Ufficio Ambiente, Sviluppo Energetico  
e Reti*  
*Ufficio Paesaggio e Viabilità*

MUGGIA 24 OTTOBRE 2013

Prot: \_\_\_\_\_

Al Servizio Pianificazione  
Territoriale.  
Ufficio Edilizia privata  
E Pianificazione  
c.a. geom. Baldas  
SEDE



E p.c. Al Sindaco di Muggia  
Dott. Nesladek  
SEDE

All'Assessore  
Sig. Longo  
SEDE

Oggetto: Piano regolatore del Porto di Trieste: procedura integrata VIA-VAS. Parere di  
Competenza sugli elaborati relativi

In riscontro alla documentazione pervenuta al Comune da parte dell'Autorità Portuale di Trieste -prot.0009526/P dd.18.09.2013 (prot.com.24518 dd.18.09.2013), come trasmessa su supporto digitale dal Servizio Pianificazione territoriale con nota dd.30.09.2013, in merito all'espressione di un parere congiunto degli Uffici preposti nell'ambito del procedimento definito di concerto tra Autorità Portuale ed il Ministero dell'Ambiente, si esplicita quanto al seguito da parte dei rispettivi uffici, allegando il parere della Commissione locale per il Paesaggio dd.14.10.2013.

#### **Ufficio Ambiente, Sviluppo Energetico e Reti**

Si premette che, la corposità della documentazione in argomento, comprendente, sia gli aspetti progettuali del Piano corredati dai relativi studi specialistici, che gli elaborati riferiti agli approfondimenti riguardanti gli aspetti ritenuti dal Proponente, di maggiore valenza ambientale, non consentono allo scrivente ufficio, alla luce delle tempistiche ristrette per l'espressione del parere e vista la molteplicità dei temi affrontati, taluni di contenuto tecnico alquanto specifico, di considerare nel dettaglio le opere e l'assetto del Piano valutandone

congiuntamente in modo esaustivo gli effetti indotti sulle componenti ambientali. Si osserva anche, come a livello di contenuti riferiti alla progettazione, esista una certa disomogeneità negli approfondimenti di pertinenza per cui ad es. è dato di conoscere per una data opera con maggior precisione quali siano i quantitativi di un certo tipo di materiale utile alla sua realizzazione ma non il dettaglio dell'intervento nel suo complesso, potendo leggere al caso, solo delle caratteristiche tecniche indicative delle grandi opere infrastrutturali. A tal proposito si ricorda che proprio al fine di permettere le giuste considerazioni tecnico-istruttorie sul progetto proposto, il VIA, da normativa nazionale vigente, si esplica appositamente su progetti definitivi o che contengano comunque un livello informativo e di dettaglio equivalente ai fini della valutazione ambientale. Si ritiene quindi che gli elaborati proposti non abbiano le caratteristiche di progetto definitivo.

Si deve tener conto inoltre che, la maggior parte delle opere prospettate dall'espansione del Porto di Trieste e delle relative infrastrutture di servizio (talune di importanza rilevante anche a livello progettuale), richiederanno tempistiche molto lunghe e diverse per la realizzazione e che conseguentemente, appare quanto mai difficoltosa l'espressione a priori in merito alla valutazione degli impatti indotti a livello ambientale e territoriale, da una situazione dinamica che si prevede variamente complessa ed articolata nel suo divenire, in considerazione ad esempio delle attività preparatorie dei vari siti (che già di per sé presentano caratteristiche e peculiarità proprie), di cantierizzazione di aree contermini (che interesseranno zone a mare ed a terra, la maggior parte ricadenti in ambito S.I.N. di Trieste), sia avviate contemporaneamente che differite nel tempo, delle relative fasi di costruzione e dell'interazione tra le strutture una volta realizzate nonché di tutto l'indotto che graviterà intorno al porto. Si tratta quindi di un quadro in continua evoluzione che richiederà conseguentemente aggiornamenti e approfondimenti via via più esaustivi sul processo di valutazione degli impatti basato allo stato attuale su scenari che, seppur prospettati a breve e lungo periodo (in fase di cantierizzazione ed esercizio), non può tenere realisticamente conto della dinamicità legata alla trasformazione del porto e che comunque, seppur carente nella modalità di espressione del giudizio degli effetti indotti sulle componenti di riferimento studiate, alla luce del quadro ambientale analizzato *ante operam*, porta comunque il proponente a concludere sull'esistenza di determinate criticità legate all'esecuzione del Piano portuale.

Ciò detto, si possono tuttavia sottolineare taluni aspetti di cui al successivo elenco, che continuano a ritenersi particolarmente importanti e/o degni di maggiore attenzione rilevando altresì talune incongruenze con riferimento alle ripercussioni nel territorio muggesano, delle prospettate attività collegate alla realizzazione del Piano stesso, dovute sia alla diretta costruzione di opere in ambito comunale che in relazione ad effetti indotti da interventi previsti in aree limitrofe o comunque relativamente vicine causa la morfologia del golfo di Trieste, le caratteristiche del suo entroterra e la presenza di molte realtà industriali nelle aree contermini:

Il quadro di riferimento progettuale relativo all'intervento "6" Inerente il terminal portuale energetico Ex Esso, considera sempre la presenza del rigassificatore (e infrastrutture di collegamento), sul quale viene condotta l'analisi delle relative interferenze con le varie componenti ambientali. Come già ribadito anche nel pregresso parere inerente l'analisi dello studio ambientale preliminare integrato del Piano, questa Amministrazione risulta contraria alla citata collocazione di un impianto siffatto ed al gasdotto di servizio e comunque di poli energetici ad alto impatto ambientale; dall'esame della documentazione disponibile si rileva inoltre come proprio quest'area presenti criticità non trascurabili ai fini della commercializzazione portuale, soprattutto per effetto degli importanti dragaggi necessari all'escavazione del canale per consentire la percorribilità di navi d'ingente stazza (quali potrebbero ritenersi quelle gasiere) interessanti un'area comunque inquinata con interventi di bonifica prospettabili di onerosità ingente. L'aumento di traffico portuale indotto dall'attività dell'impianto energetico, come già reso noto dalla SIOT, non risulta inoltre compatibile con le previsioni di espansione di tale attività industriale;

Fermo restando gli approfondimenti relativi agli scenari incidentali previsti dal rapporto di sicurezza della Depositi Costieri S.p.A., di cui agli aggiornamenti contenuti nel Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale, per cui la nuova viabilità dovrà tener conto delle distanze di sicurezza determinate dalle aree di danno contenute nel Piano di Emergenza Esterno dell'impianto, si auspica una valutazione complessiva relativa all'influenza reciproca indotta dalla presenza delle varie strutture previste soprattutto in fase di esercizio e relative attività connesse. Osservando che sulla base delle tavole progettuali si rileva a seguito degli interventi prospettati di banchinamento della piattaforma Ro-Ro, un allontanamento del terminal SI.LO.NE., rispetto la posizione attuale, il che risulterebbe maggiormente cautelativo nei confronti di possibili rischi connessi al verificarsi d'incidenti rilevanti.

L'ampliamento del porto prevede la realizzazione di opere complesse e riconosciute dal proponente come di notevole impegno tecnico ed economico soprattutto in relazione ai progettati interventi di banchinamento, sia a livello di realizzazione costruttiva che di lavori preparatori e connesse fasi di cantierizzazione. Particolare attenzione dovrà essere posta nei confronti:

-della gestione delle acque meteoriche, curando un Piano di drenaggio ed impermeabilizzazioni per valutare l'impatto previsto sul regime idrico e qualità dell'acqua;

-valutando l'impatto (non esaminato all'interno della documentazione ambientale visionata) e che si ritiene non trascurabile, legato al funzionamento degli impianti di illuminazione delle infrastrutture portuali con l'adozione d'opportuni sistemi correttamente orientati verso il basso, i quali, oltre a non inquinare il cielo, consentiranno un importante risparmio energetico; si ritiene inoltre importante valutare il disturbo che potrebbe essere arrecato dal funzionamento

degli apparati illuminanti a servizio delle attività svolte sui moli data la loro notevole presunta altezza ed estensione a mare ed a fronte dell'abitato di Muggia;

Come noto, il molo ottavo rappresenta il punto di massima espansione lato mare a destinazione commerciale fra gli interventi infrastrutturali proposti dal Piano e la sua realizzazione, alla luce del fatto che l'abitato di Muggia risulta collocato a distanza molto ridotta dal previsto banchinamento per la creazione della piattaforma logistica, desta preoccupazione. Si ribadisce quindi l'assoluta necessità di ulteriori e ragionevoli approfondimenti che tengano in considerazione le lavorazioni svolte sul molo, gli effetti determinati dal possibile inquinamento legato alle attività di cantierizzazione ed alle successive fasi di esercizio connesse alla movimentazione di merci alla produzione di rifiuti e quant'altro abbia relativa attinenza con le operazioni portuali. In particolare si ritiene doveroso valutare compiutamente gli effetti legati alle emissioni di polveri e delle emissioni acustiche dato il notevole allungamento verso mare del molo, nonché dell'aumentato traffico veicolare legato ai settori produttivi. Si ricorda che l'abitato di Muggia risulta già interessato, in presenza di determinate condizioni meteo, dall'inquinamento prodotto dalla ferriera di Servola e che l'aumento di PM10, nel comune stesso si è già rilevato negli anni non trascurabile, raggiungendo saltuariamente, anche picchi di criticità. Tale condizione peraltro risulta sottolineata relativamente alla sintesi degli Impatti in fase di cantiere, sia nello scenario di breve periodo che a lungo termine rilevando l'impatto negativo indotto dalla concentrazione di polveri sottili a causa degli incrementi emissivi localizzati nell'area portuale;

Continua pertanto a ritenersi fondamentale il costante monitoraggio per tutte le grandi opere protese a mare, fermo restando le prospettate simulazioni ante operam e le valutazioni già effettuate dal proponente, della pressione ambientale determinata dalle infrastrutture portuali nel loro progressivo divenire (e pure dall'indotto collegato), ponendo estrema attenzione all'osservazione degli effetti indotti dai banchinamenti sulla circolazione meteo marina in considerazione anche della del regime di marea, della risultante vento-corrente, di possibili fenomeni di sversamento legati al traffico marittimo e delle potenziali ripercussioni nell'ambiente acquatico e sulla fauna ed in considerazione della morfologia e batimetria del Golfo di Trieste che presenta una ridotta circolazione idrica ed uno scarso ricambio d'acqua;

Particolare attenzione dovrà essere posta nella redazione di un Piano accurato di gestione dei Rifiuti contenenti anche frazioni pericolose sia in fase di cantierizzazione che di esercizio, considerando la sistemazione complessiva prevista dal Piano con tutte le attività proprie portuali (porti, moli, ormeggi, trasbordo stoccaggio) e quelle connesse (dogana, spedizioni et. al.);

Si dovrà porre attenzione ulteriore agli impatti cumulativi permanenti, ma anche effettuare delle valutazioni in merito alla successione temporale degli interventi di progetto, di quelli temporaneamente indotti dalla possibile simultaneità di attività costruttive e/o

commerciali svolte nell'area e comportanti emissione di agenti inquinanti e rumorosità; In particolare si prospettano importanti emissioni di particolato legati alla realizzazione delle opere, al trasporto dei materiali, al gas di scarico delle navi, ai mezzi pesanti ecc.. che sia a breve che a lungo periodo potrebbero determinare l'insorgere di impatti ambientali negativi alquanto significativi, sia in fase di cantiere che in quella di esercizio;

Dovranno essere approfonditi gli aspetti riguardanti gli interventi di mitigazione e compensazione che risultano al momento esplicitati in modo alquanto superficiale e riconsiderate con maggior attenzione tutte le proposte di monitoraggio visto il progressivo caricamento dell'ambiente a causa dell'incremento del traffico marittimo, di quello dell'entroterra e delle attività economiche portuali;

Relativamente alle problematiche indotte dal rumore dovuto al traffico ed alle relative simulazioni presentate dal Proponente per quanto attiene il territorio comunale muggesano si evince che risulta maggiormente caricata l'area delle Noghere con riferimento all'asse stradale che percorre centralmente la Zona Industriale. Riprendendo l'intesa precedentemente intercorsa fra questa Amministrazione e l'Autorità Portuale con la quale si stabiliva che la Viabilità delle Noghere doveva essere considerata esclusivamente d'emergenza, si ritiene che tale scenario non possa essere qui considerato. Si dovrà invece proporre una simulazione che valuti l'impatto rispetto la zona residenziale di Aquilinia per la quale non vengono fornite indicazioni ma che potrebbe essere interessata a seguito della nuova presenza di mezzi sulla viabilità proposta verso nord;

Per quanto attiene le simulazioni riguardanti la componente atmosferica di cui all'allegato 1 del Quadro di riferimento ambientale, le relative mappe di isoconcentrazione dovranno essere tra loro confrontabili mediante scala di valori omogenea;

Nella tabella 4-16 del Quadro Ambientale avente ad oggetto i valori emissivi per le sorgenti di traffico veicolare nello scenario ante operam in merito al tratto n.6 rispondente alla via Flavia per la quale si prevede tra l'altro, una riqualificazione, l'incidenza indotta dal traffico risulta nulla per assenza di veicoli; si richiede pertanto di verificare l'incongruenza riscontrata alla luce dell'effettiva presenza di automezzi;

Ulteriori aspetti di rilevanza non trascurabile sono indotti dalla realizzazione dei terrapieni con il relativo approvvigionamento di materiale utile e dalla necessità di effettuare consistenti dragaggi, sia relativamente alle modalità operative che per quanto attiene lo smaltimento del materiale di risulta ed il suo potenziale riutilizzo. Bisogna tener conto infatti che gli scavi interesseranno prevalentemente l'area a mare del S.I.N. di Trieste e la possibilità di riutilizzo è legata sia alla qualità ambientale che alle caratteristiche geotecniche dei materiali compatibili per la destinazione d'uso prevista. Sulla base delle recenti disposizioni normative in materia, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica previa redazione di un progetto

*apposito soggetto a specifica autorizzazione che produce gli effetti dell'art.252 del D.Lgs. 152/06. Il monitoraggio dovrà risultare pertanto alquanto approfondito ed riguardare tutte le componenti ambientali anche a mezzo di indagini fisiche, chimiche valutando l'opportunità di stenderle in campo biologico e tossicologico, ponendo particolare attenzione alla risospensione dei sedimenti ed agli inquinanti potenzialmente trasportati. Si fa inoltre rilevare che, la concomitante attività di escavazione dei fondali, seppur a mezzo di tecniche poco invasive, e la presenza di un traffico portuale non trascurabile, ragionevolmente si ripercuoterà sull'idrodinamica costiera con impatti a breve ed a lungo periodo più evidenti di quanto ritenuto in sede di quadro valutativo ambientale, con la possibilità di fenomeni d'impaludamento;*

*Per ciò che riguarda inoltre la gestione delle terre e rocce da scavo provenienti da attività od opere soggette a VIA si ricorda che vale quanto prescritto dal D.M.161/2012.*

### **Ufficio Paesaggio e Viabilità**

In merito alla viabilità:

In relazione alle scelte di progetto riguardanti lo sviluppo della rete viaria portuale e le interconnessioni con quella urbana ed autostradale esistente legate al nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste, si esprimono di seguito le seguenti valutazioni.

Gli aspetti legati alle scelte progettuali dell'APT sono già stati valutati in sede di espressione da parte dell'Amministrazione comunale del parere sul Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto e della logistica che per ogni buon conto si ritiene utile richiamare:

*"Si ribadisce la necessità di inserire nelle strategie del Piano Regionale la previsione progettuale dell'infrastruttura viaria di attraversamento del centro abitato di Aquilinia (cosiddetto by-pass di Aquilinia), legata anche alle scelte progettuali di sviluppo portuale con la realizzazione di un terminal Ro-Ro presso il canale navigabile (come da piano regolatore del porto di Trieste), con la previsione di un ulteriore centro intermodale di interesse regionale da localizzarsi presso l'area del terminal."*

E relativamente al trasporto ferroviario:

*"Nel quadro delle infrastrutture ferroviarie, si ritiene necessario segnalare la necessità di prevedere un collegamento ferroviario con l'area destinata allo sviluppo del terminal Ro-Ro come previsto dal piano del porto di Trieste, con l'inserimento di un centro intermodale di interesse regionale in funzione delle attività legate all'attività portuale".*

Nel contesto delle opere che interessano maggiormente il territorio comunale di Muggia (Interramento del canale navigabile e nuovo porto turistico presso i cantieri alto adriatico),



sicuramente l'attività derivante dal futuro terminal Ro-Ro influirà sugli equilibri tuttora presenti del sistema viario urbano che autostradale.

Per tale ambito previsto nell'area "ex Aquila", il piano propone un sistema di raccordo prevedendo " ....due ingressi/uscite dal Terminal con: il principale sulla S.S. 15 - via Flavia e il secondario verso la Valle delle Noghère (i flussi in entrata ed uscita potranno impegnare sia la strada delle Saline che la S.P. 15 delle Noghère)".

Nel ribadire quanto già espresso in sede di parere sul piano regionale citato in precedenza, si ritiene che la soluzione con una rotatoria sulla via Flavia in prossimità del torrente Rosandra risulti ammissibile se proposta in modo da asservire l'ex strada statale in entrambi le direzioni dall'intersezione; risulta evidente che in presenza della nuova viabilità di by-pass del centro abitato di Aquilina (così come previsto dal vigente PRGC) il posizionamento di tale intersezione nel tratto centrale risulterebbe migliorativo in quanto ortogonale alla direzione dell'asse viario previsto verso il terminal nell'area industriale.

Ad integrazione di quanto previsto dal piano, sull'ingresso a nord dalla via Flavia in territorio amministrativo del Comune di Trieste, si suggerisce la previsione di una ulteriore rotatoria in prossimità dell'intersezione del prolungamento della via Caboto/canale navigabile con la ex strada statale.

Relativamente alla previsione della seconda uscita (definita di sicurezza) si ritiene che la stessa presenti delle difficoltà oggettive stante il percorso proposto e le caratteristiche funzionali della S.P. 14 di via di Trieste, della comunale di via delle Saline e della S.P. 15 di Farnè per le seguenti motivazioni:

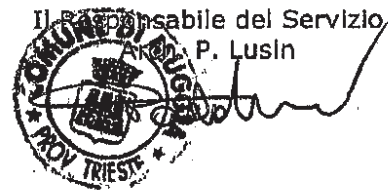
- a) Interferenza del tracciato previsto e dell'interramento proposto a mare su di un'area vincolata dal punto di vista archeologico data la possibile presenza di eventuali strutture portuali sommerse di epoca romana (verifica da effettuarsi con la locale Soprintendenza archeologica);
- b) la scelta di una intersezione nel tratto in discesa ed in curva della via di Trieste non garantisce una adeguata sicurezza nei confronti del traffico esistente, data altresì la presenza di un percorso ciclopedonale;
- c) il traffico industriale sulla via delle Saline verrebbe ulteriormente compromesso dal traffico indotto dalle attività portuali in transito dalla via di Trieste (SP14) facendo presente che il ponte sul Rio Ospio non possiede dimensioni e caratteristiche adeguate in modo da garantire un flusso di mezzi pesanti in direzione della S.P. 15 di Farnè tenuto conto del traffico urbano esistente;

Si ritiene che ai fini della sicurezza la direttrice parallela al canale navigabile in direzione via Caboto / via Errera, con la creazione di un anello con il tratto sulla via Flavia, possa costituire

una valida alternativa alla soluzione proposta, soluzione che garantirebbe un collegamento diretto alla rete autostradale del tratto Lacotisce Rabulese.

*Alla luce di quanto sopra esplicitato e dei contenuti del parere della Commissione locale per il Paesaggio qui allegato, ribadendo ulteriormente la contrarietà alla realizzazione di nuovi poli energetici nel Golfo di Trieste, si ritiene di esprimere, sui contenuti della documentazione visionata, un parere favorevole condizionato ai necessari approfondimenti sugli aspetti ambientali e paesaggistici meglio specificati nei pareri stessi.*

Il Responsabile del Servizio  
Arch. P. Lusin



Allegato: Verbale Commissione locale per il Paesaggio dd.14.10.2013

8

Referenti per l'istruttoria:  
geom. G. Frangini tel. 0403360430  
dott.ssa D. Del Core tel.0403360405

Responsabile del Procedimento: arch. P. Lusin  
tel. 040-3360413  
mail: [paolo.lusin@comunedimuggia.ts.it](mailto:paolo.lusin@comunedimuggia.ts.it)

S:\SERV\_TERRITORIALE\_AMBIENTE\AMBIENTE\_CIMITERI\ALBERO INFORMATICO\AMBIENTE\PROCEDURE AMBIENTALI\V.A.S\2013\Via Integrata VAS\Parerefinalevia-Vas2uffpregport-TS.Doc



**COMUNE DI MUGGIA**  
Provincia di Trieste

**SERVIZIO AMBIENTE, TERRITORIO  
E COORDINAMENTO GRANDI INTERVENTI**

**- Ufficio Paesaggio e viabilità -**

Verbale della Commissione locale per il Paesaggio

SEDUTA DEL 14.10.2013

L'anno 2013, il giorno 14 del mese di Ottobre, nella sede degli uffici del Servizio Ambiente, Territorio e coordinamento grandi interventi – Ufficio paesaggio e viabilità, convocata nelle forme previste, si è riunita la Commissione Locale per il Paesaggio composta dai sigg.ri :

n.	Dati anagrafici			qualifica	presente	assente
1	dott. Arch.	Giorgio	PENCO	Presidente	X	
2	dott. Ing.	Paolo	BUZZI	vicepresidente	X	
3	Geom.	Luca	PASSADOR	membro	X	
4	dott. Geol.	Roberto	MANDLER	membro	X	
5	dott. Agr.	Paolo	PARMEGIANI	membro		X
6	Per. Ind. Ed.	Walter	VUCH	membro	X	

Assume la presidenza della riunione il dott. Arch. Giorgio PENCO; la funzione di segretario della Commissione per la verbalizzazione è assunta dal Geom. Gianni FRANGINI, in qualità di responsabile dell'Ufficio paesaggio e viabilità del Comune di Muggia, funzionario delegato all'attività associata;

Constatata la legalità della seduta il presidente dichiara aperta la stessa per la valutazione riguardante il parere obbligatorio per il rilascio del provvedimento richiesto e di seguito indicato.

Pratica n. 13-078-AP

Richiedente Autorità Portuale di Trieste / Regione FVG  
Direzione centrale ambiente ed energia

Descrizione dell'intervento: Piano regolatore del porto di Trieste – parere paesaggistico su procedura di VIAVAS ai sensi dell'art. 3 co° 4) L.R. 43/90

## LA COMMISSIONE LOCALE PER IL PAESAGGIO

Visto il Decreto Legislativo 22. Gennaio 2004 n. 42 e sue modificazioni ed integrazioni;

Viste le vigenti disposizioni normative sia statali che regionali in materia di paesaggio;

Richiamata la Deliberazione della Giunta Comunale n.23 del 08.02.2012 e vista la Delibera della Giunta Regionale n.584/Pres. dd.13 Aprile 2012;

Vista la richiesta indicata nelle premesse pervenuta da parte del Servizio Pianificazione in data 30.09.2013 per l'ottenimento del parere relativamente agli aspetti paesaggistici dello strumento pianificatorio di che trattasi;

Preso Atto della documentazione allegata alla domanda;

Dato atto che la documentazione presentata pur non risultando adeguata e corrispondente a quanto previsto dalla vigente normativa e dall'art. 11 dall'allegato A della Deliberazione Giuntale n. 124 dd. 06.05.2009 e vista la scala degli interventi previsti, acconsente un esame abbastanza preciso sugli aspetti paesaggistici legati alle modifiche proposte;

Rilevato che l'intervento ricade in area vincolata ai sensi dell' art. 136 e 142 del D.Lgs 42/2004;

Visti i provvedimenti di dichiarazione di interesse pubblico delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico ed ambientale e le prescrizioni contenute nelle norme di valenza paesaggistica contenute nel vigente P.R.G.C.;

Visto l'art. 60 comma 1 lett. d) della L.R. 05/2007 e ss.mm.ii., a riguardo della competenza in merito al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche per gli interventi ed opere sulle linee di costa marittime e lagunari definite dalla massima escursione di marea;

Valutata la documentazione prodotta

**ESPRIME il seguente PARERE**

### ***Aspetti procedurali***

La richiesta attiene ad una procedura di Valutazione d'Impatto ambientale nonché di valutazione ambientale strategica sulla base delle disposizioni di riferimento per la pianificazione degli ambiti portuali (L.84/1994 e D.Lgs 152/2006).

La fase attuale (di VAS) segue una fase preliminare definita di scoping secondo le direttive europee in termini di valutazione ambientale strategica; in tal senso si rileva che la documentazione prodotta acconsente una sufficiente valutazione dei principali contenuti ambientali e delle interrelazioni tra opere ed impatti derivati e territorio nel quale queste si inseriscono.

Diversamente la documentazione pervenuta ed attinente alla procedura di valutazione di impatto ambientale risulta carente in quanto non riferita ad un livello di approfondimento alla scala di progetto definitivo.

## **Contenuti del Piano Regolatore del Porto di Trieste ed interventi di progetto**

### **a) Interventi previsti in Comune di Muggia**

Dal confronto tra la situazione attuale esistente del sistema portuale dell'intero comprensorio costiero, delle attuali previsioni di piano del PRPT e di quello proposto si rileva che le innovazioni apportate dal nuovo PRPT nel Comune di Muggia risultano limitate rispetto al resto del piano.

Come evidenziato dalla relazione generale e dalla tavola di azionamento il PRPT prevede a Muggia un insieme di destinazioni (commerciale/portuale, industriale, nautica da diporto e pesca, urbana e balneazione), riconfermando quasi integralmente le previsioni attuali del piano regolatore comunale.

Diversamente e più precisamente per gli interramenti a mare sono previste due aree (area C3 corrispondente al terminal RO-RO presso il canale navigabile della zona industriale e l'area N1 corrispondente ad un porto con approdo per la nautica da diporto) che differiscono dalle previsioni attuali e di piano vigente modificando in tal senso la linea di costa esistente. prendendo peraltro atto e confermando le previsioni del PRGC vigente rispetto al tratto di costa tra Porto San Rocco e punta Ronco.

Si rileva che l'interramento per la realizzazione del terminal Ro-Ro interessa in parte l'area a mare posta sul limite sud-ovest del limite di banchinamento, area gravata attualmente da un vincolo archeologico data la presenza di possibili reperti dell'epoca romana; si ritiene che la previsione di interramento nella parte interessata dal vincolo, risulti condizionata dalla verifica preliminare ed all'ottenimento del parere favorevole da parte della Soprintendenza ai beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia.

### **b) Interventi previsti in Comune di Trieste limitatamente alla baia di Muggia**

Relativamente al Capoluogo di Provincia gli interventi proposti per tutta linea di costa interessano in buona parte le aree costiere dell'intero perimetro del fronte mare nella baia di Muggia, coinvolgendo le aree attualmente utilizzate da impianti industriali ed aree dismesse:

- Le opere più evidenti, che prospettano tutte nel tratto di mare di fronte a Muggia, prevedono la rettifica della linea di costa con un andamento lineare parallelo all'andamento del versante sud-ovest, la realizzazione del prolungamento del molo e la creazione del nuovo molo VIII.
- le altre opere, a partire dall'unificazione con un interramento tra i due moli V e VI fino alla sistemazione dell'intero comprensorio del porto franco, non risultano paesaggisticamente significative per il territorio muggesano data la copertura visiva degli interventi precedenti e della direzione opposta della linea di costa.

### ***Impatti paesaggistici conseguenti***

La valutazione riguardante gli impatti paesaggistici derivati tiene conto di quanto contenuto nell'elaborato STRT023-SAI che nelle varie matrici ambientali evidenzia alcune importanti criticità a riguardo del paesaggio.

Si ritiene che la Relazione Paesaggistica di cui al DPCM 12/12/2005, non presente nella documentazione ricevuta, si renda necessaria data la valutazione di VIA sulle opere progettate e rappresentate in minima parte negli elaborati agli atti.

In prima analisi si prende quindi atto di una concentrazione degli interventi previsti dal piano all'interno della baia di Muggia, rispetto all'intero sviluppo della linea di costa del comprensorio di competenza dell'Autorità Portuale.

Per quanto riguarda le principali opere previste nello specchio acqueo prospiciente il territorio muggesano, sono contraddistinte in particolare:

- a) dall'unificazione con un interrimento tra i due moli V e VI,
- b) dal prolungamento del molo VII,
- c) dalla realizzazione del nuovo molo VIII,
- d) dal nuovo terminal ro-ro nel canale navigabile.

Per le prime tre opere, ed in particolare per quelle elencate ai punti b) e c), i coni di visuale dell'allegato n. 3 C. Paesaggio evidenziano (concordemente con quanto espresso in precedenza) un eccessivo dimensionamento delle opere a mare con le conseguenti compromissioni visive che le stesse determineranno sia in fase di realizzazione che a pieno regime di esercizio.

Relativamente al nuovo banchinamento per il terminal ro-ro e la nuova darsena presso i cantieri ex C.A.A. la documentazione è priva di alcuna indicazione progettuale e dei coni di rappresentazione visiva, il che non permette una adeguata valutazione degli interventi nel contesto dell'intero piano.

### **Considerazioni**

Premesso che la qualità del paesaggio e la sua preservazione determinano indubbiamente un valore aggiunto al territorio sia in termini ambientali che di sviluppo si ritiene utile sottolineare che non si può escludere la possibilità di una perdita di valori e qualità paesaggistica con probabili ricadute in termini economici dato uno sviluppo eccessivo di superfici portuali nella baia di Muggia ed in relazione alla loro eccessiva vicinanza al territorio muggesano anche nella sua componente turistica.

Da qui nasce pertanto la necessità di una valutazione attenta delle opere in progetto e precedentemente descritte, e dei relativi impianti d'esercizio a pieno regime, tenuto conto del rischio di una accentuata compromissione visiva da tutta la linea di costa nonché dai versanti collinari muggesani, della visuale prospettica di parte del paesaggio dell'abitato di Trieste per il quale, seppur di modesto valore paesaggistico vengono comunque previsti interventi di recupero e di bonifica (vedasi ad esempio l'attuale presenza dell'area degradata ex Esso).

Le opere in progetto che si spingono maggiormente a mare e che interessano soprattutto l'allungamento del Molo VII e la creazione di un nuovo imponente Molo VIII, si spingono in modo estremamente eccessivo in vicinanza della costa muggesana, determinando dalla stessa una forte limitazione nella vista verso il mare aperto, nonché una forte accentuazione nella percezione della realtà industriale e delle sue infrastrutture, data la notevole vicinanza alla costa.

Da un punto di vista idrologico ed idraulico, le notevoli perplessità sull'eccessiva estensione a mare dei moli sussistono anche in considerazione del conseguente ed evidente effetto di sbarramento sullo specchio d'acqua così confinato, limitando fortemente la libera circolazione ed ossigenazione delle acque, con possibili locali inneschi di fenomeni anche di impaludamento.

Come già evidenziato nello stesso studio ambientale integrato, anche la Commissione ribadisce la mancanza di una approfondita analisi documentata dei coni di visuale in particolare in direzione del molo VIII, ripresi non solo da punti elevati e poco significativi, bensì e soprattutto dalla linea di costa ed in particolare quella che va dal centro abitato di Muggia (centro storico di notevolissima rilevanza paesaggistica) al Porto turistico di San Rocco ed alla Punta Olmi, oltre ai punti di maggior contatto, dove il notevole impatto è determinato non solo dalla minor distanza ma anche dalle considerevoli dimensioni prospettiche delle infrastrutture previste, cui vanno a sommarsi le sagome delle navi all'attracco e dei depositi.

Si ritiene che con le opere previste lungo la linea di costa triestina nel golfo tra i due Comuni limitrofi, la visuale prospettica dello skyline dalla linea di costa muggesana, e la fruizione visiva in direzione dei versanti collinari opposti verrebbero compromesse, alterando sostanzialmente la

percezione di un "unicum" tra le attività a mare, i nuclei residenziali adiacenti e la linea del versante collinare che delimita l'altopiano carsico dal limite della città urbana sottostante.

Desti ulteriore perplessità la persistenza della previsione del deposito costiero e relativi terminali a mare dell'ipotizzato impianto di rigassificazione GNL, che determinerebbero un impatto ulteriore rispetto la situazione degli impianti e delle infrastrutture oggi presenti, sia per il sensibilmente maggior traffico di navi gasiere in rotta all'interno della baia (rotta maggiormente costretta dalla presenza dei nuovi moli), che anche per la prevedibile notevole altezza delle sagome dei necessari serbatoi a terra.

Preso atto delle evidenti dimensioni delle opere a mare che comportano una effettiva ed eccessiva modifica del paesaggio percepito dal litorale muggesano, si ritiene che la modifica dello stesso debba essere legata all'effettiva verifica nel breve e lungo periodo di esercizio, e si auspica pertanto una riconsiderazione con sensibile risagomatura delle superfici di nuova realizzazione (in particolare il molo VIII, ma anche l'entità di allungamento del Molo VII) in modo da ricondurre a distanza adeguata tali interventi considerando non solo gli impatti paesaggistici ma di carattere ambientale data la estrema vicinanza dal centro abitato di Muggia.


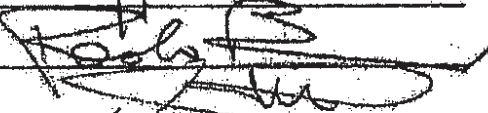
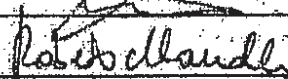
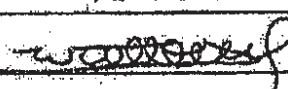
A questo proposito, e non a titolo esaustivo, si suggerisce di valutare la possibilità di dimezzare sostanzialmente sia l'allungamento del Molo VII che l'estensione a mare del Molo VIII, con un conseguente notevole guadagno in con di visuale e arretramento delle sagome delle infrastrutture dalla linea di costa muggesana ed in particolare dall'abitato di Muggia.

Nell'ottica di un corretto bilanciamento tra necessità di una implementazione dell'attività portuale e la preservazione degli elementi del paesaggio urbano, si ritiene che lo sviluppo delle aree portuali in termini di utilizzo del territorio e delle aree a mare, debba tener conto della larghezza dei fronti di apertura dell'intera linea di costa evitando eccessive invasioni ortogonali alla stessa con un miglior bilanciamento delle espansioni a mare tra il dimensionamento dei moli, esistenti e nuovi, e recupero di aree rimodellando la linea di costa.

Letto, confermato e sottoscritto.

I COMMISSARI

dott. Arch.	Giorgio	PENCO
dott. Ing.	Paolo	BUZZI
Geom.	Luca	PASSADOR
dott. Geol.	Roberto	MANDLER
dott. Agr.	Paolo	PARMEGIANI
Per. Ind. Ed.	Walter	VUCH

  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_  
**ASSENTE**  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_

Il Segretario Verbalizzante  
Geom. Gianni FRANGINI



Muggia, 14.10.2013.

Muggia, 22 ottobre 2013



**COMUNE DI MUGGIA**  
**Provincia di Trieste**

**SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**  
**Ufficio Edilizia Privata e Pianificazione**

**Procedura di VIA Integrata VAS ai sensi dell'art. 6, C. 3 ter del D.Lgs 152/06 s.m.l.**  
**relativa al Piano Regolatore Portuale di Trieste**

**Parere di competenza**

CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente parere si esprime sugli elaborati presentati in data 18.09.2013 relativi allo Studio Ambientale Integrato che fanno riferimento alla Proposta di Piano regolatore Portuale del 2011 già agli atti dell'amministrazione e non ulteriormente variata da quanto si può desumere dal DVD allegato.

Il parere si inserisce nel contesto della procedura di VIA integrata VAS, così come prevista dal d.lgs 152/06 s.m.l., ma si basa di fatto su uno strumento urbanistico quale è il Piano Regolatore Portuale con alcuni approfondimenti inseriti nel Quadro di riferimento progettuale, che tuttavia non scendono al dettaglio del Progetto definitivo che di norma (art. 23 comma 1 d.lgs 152/06 s.m.l.) dovrebbe essere alla base di una Valutazione d'Impatto Ambientale.

Nel Quadro di riferimento progettuale sono contenute schede, stime, cronoprogrammi relativi alle diverse opere, rispetto ai quali però in alcuni casi (ad esempio la via Flavia, la SP14, la via delle Saline) non è possibile ricostruire a che tipo di intervento progettuale si riferiscono laddove si parla, per esempio, di "viabilità su Lacotisce - Rabuiese" (pag. 208 Quadro di riferimento progettuale). Le valutazioni pertanto risentono di un livello progettuale inadeguato alla procedura di VIA.

Di seguito si ripropongono le osservazioni in merito allo Studio Ambientale Preliminare Integrato espresse con DGC 11 dd. 18.01.2012 dall'Amministrazione Comunale:

- a. La viabilità di accesso "Sud" che collegherà il terminal Ro Ro dell'area ex Aquila con la viabilità della Valle delle Noghère e di qui alla Lacotisce - Rabuiese, in conformità alle Intese approvate con DCC 35 dd. 30.04.2009, sarà solo ed esclusivamente una viabilità di emergenza, mentre la soluzione definitiva dovrà essere trovata in direzione "Nord" in Comune di Trieste;
- b. La progettazione dell'accesso "Nord" dovrà comprendere ed integrarsi alla progettazione e realizzazione del by pass di Aquillina, del quale risulta essere un elemento determinante per la sostenibilità dell'accesso viabilistico;
- c. Il Comune di Muggia esclude a priori la realizzazione di un impianto di rigassificazione di GNL nell'ambito del Porto di Trieste, peraltro non previsto dagli elaborati di Piano e tecnicamente incompatibile con lo sviluppo del terminal Ro Ro nell'area ex Aquila;
- d. Dovrà essere approfondito l'Impatto della realizzazione del molo VIII verso l'abitato di Muggia e del suo Impatto sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio per quanto concerne l'ambiente marino, l'inquinamento atmosferico e acustico e per l'Impatto paesaggistico tenuto conto della vicinanza rispetto alla costa muggesana (900 metri nel punto più prossimo). Saranno da chiarire gli effetti indotti da tale



- costruzione sulla circolazione meteo marina e delle possibili ripercussioni sull'ambiente acquatico;
- e. Dovrà essere approfondito l'impatto sull'inquinamento acustico ed atmosferico relativo al Terminal Ro Ro, individuando le misure di mitigazione degli impatti sull'abitato di Aquilinia;
  - f. Si ritiene necessario ampliare il quadro di riferimento a quanto accade anche nel Porto di Capodistria ed alle previsioni di espansione del Porto sloveno al fine di determinare gli impatti cumulati dei due interventi;
  - g. Dovrà essere approfondito il tema dei dragaggi previsti per la realizzazione dei nuovi terminal, in considerazione della presenza del Sito d'Interesse Nazionale di Trieste e delle problematiche relative in termini di bonifica;
  - h. Dovrà essere approfondito il tema del rischio da inquinamento conseguente all'aumento del traffico marittimo e dei possibili incidenti, nonché il rapporto e la compatibilità con le attività a rischio d'incidente rilevante oggi presenti sul territorio;
  - i. Dovranno essere approfonditi gli impatti cumulati permanenti e valutate le fasi di cantierizzazione delle opere per valutare gli impatti derivanti dalla loro realizzazione;
  - j. Preliminarmente alla realizzazione del banchinamento previsto per il terminal Ro Ro dovrà essere verificata definitivamente la presenza di resti archeologici relativi ad un porto romano nell'area di Stramare;
  - k. Negli elaborati progettuali e nel SAPI dovrà esser fatta una verifica dei riferimenti citati per quanto riguarda il PRGC Vigente del Comune di Muggia (Variante generale XV), vincoli paesaggistici (che non risultano conformi alla Tavola A6 della Variante XVI al PRGC del Comune di Muggia) alla zonizzazione sismica approvata con DGR 845/2010 (che classifica il Comune di Muggia in zona 3);

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E STRATEGICO

Le verifiche di coerenza esterna del Piano sono state effettuate, per quanto concerne il Comune di Muggia, rispetto alla Variante 15, approvata nel 2001.

Poichè correttamente a pagina 10 del Quadro di riferimento programmatico si dichiara che il Progetto viene verificato rispetto alla coerenza con gli atti di programmazione e di pianificazione approvati, adottati o in itinere si ritiene utile che questo venga aggiornato con la situazione del Comune di Muggia, che come noto all'Autorità Portuale ha in corso la revisione del proprio PRGC sulla base delle Direttive approvate nel 2009 e con documentazione preliminare a disposizione sul proprio Sito web dal dicembre 2012.

Si segnala che per quanto concerne la verifica dei vincoli paesaggistici, deve essere presa quale riferimento la tavola A6 della Variante 16 al PRGC del Comune di Muggia e non la Variante 15 come erroneamente richiamato negli elaborati.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE E AMBIENTALE

Si prende atto che più volte si dichiara nei documenti che il Piano Regolatore Portuale non prevede la realizzazione del terminal e degli impianti relativi al rigassificatore GNL, sebbene questo venga considerato per valutare gli impatti cumulati così come richiesto dalla Commissione VIA - VAS. Lo stesso

#### Viabilità

Si rileva che negli elaborati del SIA non viene ancora chiaramente recepita la soluzione viabilistica relativa all'accessibilità al Terminal Ro - Ro da realizzarsi nell'area ex Aquila, così

come derivante dall'atto d'Intesa approvato dal Consiglio Comunale con propria DCC 35 dd. 30.04.2009 che per opportuna chiarezza si richiama:

L'Autorità Portuale di Trieste si Impegna a recepire nel nuovo Piano Regolatore del Porto, e di conseguenza a modificare gli elaborati trasmessi in data 16.01.09, i seguenti punti:

- per l'Area 1 "Rio Ospio" del Settore 6 - Litorale di Muggia zonizzata con funzione caratterizzante U1 - Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione e Intrattenimento, ricettivo - è consentito anche l'insediamento di interventi pubblici o di Interesse pubblico;
- la modifica della delimitazione dell'Area 2 - Porto di Muggia" del Settore 6 - "Litorale di Muggia" zonizzata con funzione caratterizzante N1 - porti, approdi per nautica da diporto, in particolare per l'area compresa tra gli ex Cantieri Alto Adriatico e il parcheggio Caliterna (via battisti), in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia;
- l'eliminazione della previsione di un'autorimessa e aree di parcheggio a monte della strada provinciale, Area 2 - Porto di Muggia, in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia;
- la modifica della linea di costa dell'area compresa tra Porto San Rocco e Punta Ronco, in quanto il PRGC vigente del Comune di Muggia prevede un interrimento lungo la linea di costa a fini turistici;
- la verifica, in sede di progetto e contestualmente allo sviluppo delle opere di Piano, della sostenibilità degli interventi in relazione alla viabilità.

Tali punti saranno introdotti negli elaborati già trasmessi ad avvenuta approvazione delle presenti Intese.

Inoltre l'Autorità Portuale di Trieste:

- ribadisce che l'accesso all'ambito è costituito da quello posto a Nord in Via Flavia, dovendosi considerare l'accesso a sud come esclusivamente di emergenza;
- ribadisce che si attiverà affinché le modalità del raccordo tra l'accesso nord e la grande viabilità siano oggetto di progettazione attraverso l'istituzione di un tavolo tecnico che dovrà necessariamente comprendere il Comune di Muggia e in ogni caso le soluzioni adottate dovranno escludere ogni interferenza con la viabilità ordinaria e locale;
- si impegna a promuovere il progetto del by pass di Aquilinia, già sviluppato dal Comune di Muggia, e integrato con le opere necessarie per garantire l'accesso alle aree interessate dal Piano in quanto intervento di primaria importanza per lo sviluppo sostenibile dell'attività portuale;
- si impegna a promuovere nelle sedi opportune il potenziamento della rete ferroviaria con lo scopo di trasferire una quota significativa di trasporto dalla gomma alla rotaia.

L'atto d'intesa chiarisce definitivamente la natura esclusiva di uscita d'emergenza per quanto riguarda l'innesto sulla SP 14 e la viabilità nella Valle delle Noghere, mentre nel SAI questo accesso viene considerato come "secondario" pag. 232 del Quadro programmatico o come si esplicita a pag. 265 dello stesso Quadro programmatico dovrebbe essere oggetto di una parte significativa del flusso di traffico che sarà caricata all'innesto della Lacotisce - Rabuiese.

Inoltre il capitolo 12 del Quadro di riferimento Ambientale risulta carente per quanto riguarda i dati esaminati che fanno riferimento al PGTU del Comune di Trieste del 2004, essendo disponibili sia dati più recenti del Comune di Trieste, sia i dati dello Studio Honsell 2006 per il progetto del Centro Commerciale Valle delle Noghere, sia i dati dello Studio sulla viabilità e mobilità del Comune di Muggia effettuato nel 2011 dall'ing. Novarin. Le simulazioni sono state rappresentate inoltre ad una scala tale da non poterle valutare quantitativamente e pertanto si ritiene opportuno accompagnare gli elaborati con delle tabelle esplicative delle quantità di traffico attese nei diversi archi e nodi del grafo rappresentato.

Si rileva quindi un presupposto progettuale errato per la valutazione degli Impatti che inficia la possibilità di esprimere un giudizio nel merito, che comunque risulterebbe difficoltoso non essendo state prodotte le tabelle relative ai flussi di traffico previsti.

#### Rumore

Si rileva che le simulazioni prodotte fanno riferimento, per quanto riguarda la viabilità a servizio del terminal Ro - Ro nell'area ex Aquila della soluzione viabilistica errata sopra descritta. E' necessario pertanto produrre una nuova serie di simulazioni che evidenzino l'impatto sull'area di Aquilina che sarà maggiormente esposta al rumore dovuto all'entrata - uscita dal terminal lungo la via Flavia.

#### Aria

Le simulazioni prevedono correttamente l'accesso a Nord per il terminal ro ro, tuttavia i dati presenti sul tratto 6 nello Stato di fatto (tab. 4-16 pag. 121 QdRA) stranamente definiscono un valore sulla via Flavia pari 0, falsando poi le simulazioni sulle tabelle seguenti. Si chiede pertanto di verificare la correttezza di questi dati, così come le percentuali di veicoli pesanti sia sul tratto 6 che sul tratto 4 che interessa il Comune di Muggia.

#### Inquinamento luminoso

Non viene approfondito questo tema, di particolare rilievo se si pensa alla realizzazione del molo VIII e dell'impatto che questo potrà avere nei confronti del centro e dell'area residenziale di Muggia che si troverà a poche centinaia di metri da impianti costantemente illuminati ed in opera nelle 24 ore.

#### MONITORAGGIO, MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Si rileva una carenza per quanto concerne il Piano di monitoraggio previsto per la verifica dell'attuazione del Piano, che viene rimandato ad una fase successiva, senza consentire all'Amministrazione Comunale di poter incidere sulla sua definizione. La documentazione dovrà essere pertanto integrata con una chiara proposta di monitoraggio per le diverse componenti ambientali che definisca già a priori i tempi ed il ruolo dei soggetti coinvolti, in particolare tenendo conto dell'orizzonte temporale di lungo periodo che questo Piano delinea.

Un analogo discorso può essere fatto per quanto riguarda mitigazioni e compensazioni, in particolare considerando il forte impatto che strutture quali il molo VIII o il Terminal Ro Ro potranno avere sul territorio del Comune di Muggia.

#### VALUTAZIONE COMPLESSIVA

Dall'esame della documentazione presentata si ritiene di esprimere un parere favorevole per quanto concerne la VIA Integrata VAS del Piano in oggetto, condizionato all'approfondimento del livello progettuale ed al superamento delle carenze / inesattezze contenute dello Studio Ambientale Integrato che dovrà pertanto essere ulteriormente approfondito in merito alle questioni evidenziate.

Il Responsabile del Servizio  
Geom. Marino BALDAS



Resp. Proc.: Geom. Marino Baldas  
Resp. Istr.: dott. Alberto Menegante  
tel. 040.3360442 - fax 040.9279056  
p.e. alberto.menegante@comunedimuggia.ts.it



**COMUNE DI MUGGIA**  
PROVINCIA DI TRIESTE

**VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

N. 55 di data 5 NOV. 2013 Cod. 7.0.1.10

**OGGETTO** : Procedura di V.I.A. integrata V.A.S. di cui l'art. 6 c. 3 ter del D.Lgs 152/2006 s.m.i., relativa al Piano Regolatore Portuale di Trieste. Parere sulla documentazione prot. 24517 dd. 18.09.2013

**IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE**

L'anno duemilatredici il giorno cinque del mese di novembre alle ore 15.15 nella sala consiliare, in seguito a regolare avviso recapitato ai sensi di legge, si è riunito il Consiglio comunale in seduta ordinaria/straordinaria pubblica di prima convocazione.

Al momento della trattazione dell'argomento in oggetto sono presenti i seguenti componenti il Consiglio comunale:

Presenti	Num. Prog.	COGNOME E NOME	Presenti	Num. Prog.	COGNOME E NOME
no		NESLADEK Nerio	si	11	LONGO Fabio
si	1	BENSI Riccardo	si	12	MARZI Laura
no	2	COSLOVICH Maurizio	si	13	MOSETTI Daniele
si	3	DECOLLE Stefano	si	14	NONIS Jacopo
si	4	DELCONTE Nicola	si	15	PARAPAT Valentina
si	5	DI TORO Claudio	si	16	PARLATO Ferdinando
si	6	FINOCCHIARO Marco	no	17	PRODAN Paolo
si	7	GRETTI Christian	si	18	RIOSIA Francesca
si	8	GRISON Dario	si	19	ROSSI Loredana
no	9	GRIZON Claudio	si	20	SAVRON Danilo
si	10	LIGUORI Geremia			

Partecipa alla seduta senza diritto di voto l'assessore esterno /

Partecipa alla seduta il Segretario generale del Comune dott. S. TERRANOVA che svolge le funzioni di Segretario verbalizzante avvalendosi del personale della Segreteria

Assume la presidenza <sup>la</sup> il Sig.ra Laura MARZI nella sua qualità di VICE SINDACO che, constatato il numero degli intervenuti, dichiara aperta la discussione dell'argomento in oggetto iscritto all'ordine del giorno e su questo il Consiglio comunale adotta la seguente deliberazione:

N. 55 DD. 5 NOV. 2013

OGGETTO: Procedura di V.I.A. Integrata V.A.S. di cui l'art. 6 c. 3 ter del D.Lgs 152/2006 s.m.i., relativa al Piano Regolatore Portuale di Trieste. Parere sulla documentazione prot. 24517 dd. 18.09.2013

### **PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE**

VISTO il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

VISTA la L.R. 9 gennaio 2006 n. 1 "Principi e norme fondamentali del sistema Regione - autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia";

VISTA la L.R. 11 dicembre 2003 n. 21 "Norme urgenti in materia di enti locali, nonché di uffici di segreteria degli assessori regionali";

VISTO l'art.6 della L. 8 luglio 1989 n.349 "Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale";

VISTO l'art. 6 c. 3 ter del D.Lgs 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" s.m.i.;

VISTO l'art.3 della L.R. 7 settembre 1990 n.43 "Ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia delle valutazioni di impatto ambientale";

VISTO il D.P.G.R. 8 luglio 1996 n.245/Pres "Regolamento d'esecuzione delle norme della Regione Autonoma F.V.G. in materia di valutazione d'impatto ambientale";

VISTO lo Statuto comunale;

PREMESSO che con note prot. 24517 e 24518 dd. 18.09.2013 l'Autorità Portuale di Trieste ha comunicato a questo Comune di aver presentato in data 01.08.2013 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'istanza per l'avvio della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale - Valutazione Ambientale Strategica Integrata del Piano Regolatore Portuale, trasmettendo copia degli elaborati relativi alla proposta di Piano, allo Studio Ambientale Integrato e della Sintesi non tecniche per il deposito previsto dall'art. 23 comma 3 del d.lgs 152/06 s.m.i. e per l'espressione del parere di cui all'art. 25 comma 3 del d.lgs 152/06 s.m.i. da trasmettere entro 60 giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta in data 19.09.2013 come comunicato con note prot. 25479 dd. 26.09.2013 e 26061 dd. 30.09.2013;

VISTA la nota prot. 26818 dd. 07.10.2013 con la quale la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Servizio Valutazioni Ambientali ha chiesto a questo Comune di esprimere il proprio parere nell'ambito del sub - procedimento previsto dall'art. 3 comma 4 della LR 43/1990 in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale da comunicare entro 30 giorni dalla data di ricezione della richiesta, ovvero entro il 07.11.2013;

VISTA la nota prot. 26866 dd. 08.10.2013 con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato di aver completato positivamente le verifiche preliminari di propria competenza in merito alla procedibilità dell'istanza di che trattasi, provvedendo alla trasmissione alla Commissione Tecnica VIA-VAS per i seguiti di propria competenza, chiedendo alcuni chiarimenti all'Autorità Portuale di Trieste;

VISTA la nota prot. 27372 dd. 14.10.2013 con la quale l'Autorità Portuale di Trieste ha provveduto a trasmettere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare i chiarimenti richiesti;

CONSIDERATO che in data 15.10.2013 è stato pubblicato sul Sito web dell'Amministrazione Comunale e all'Albo pretorio un avviso relativo alla procedura di che trattasi e sulle possibilità di partecipare al procedimento, al fine di consentire la massima diffusione delle informazioni a disposizione

VISTO il parere del Servizio Ambiente Territorio e Coordinamento Grandi eventi dd. 24.10.2013, allegato e parte integrante della presente deliberazione;

VISTO il parere del Servizio Pianificazione Territoriale dd. 22.10.2013, allegato e parte integrante della presente deliberazione;

VISTA la D.G.C. 11 dd. 18.01.2012 "Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6, c. 3 ter del D.Lgs 152/06 s.m.i. relativa al Piano Regolatore Portuale di Trieste - Parere di competenza sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato"

RICHIAMATA la D.C.C. 35 dd. 30.04.2009 "Raggiungimento Intese ai sensi dell'articolo 5 della Legge 84/94, Piano Regolatore del Porto di Trieste"

RITENUTO di ribadire la Contrarietà del Comune di Muggia a qualsiasi piano o progetto che preveda la realizzazione di un terminal GNL con i relativi impianti di rigassificazione nel Vallone di Zaule visto l'impatto ambientale dell'opera e la sua incompatibilità con il traffico marittimo e le attività portuali;

RITENUTO che in considerazione dei pareri espressi dagli Uffici comunali sopra richiamati non è possibile esprimere un parere compiuto in quanto lo Studio Ambientale Integrato risulta carente come meglio specificato nei pareri allegati;

ACQUISITO il parere in merito alla regolarità tecnica espresso dal Responsabile del Servizio Pianificazione Territoriale, dando atto che il parere in merito alla regolarità contabile non viene espresso in quanto atto che non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente, ai sensi dell'art. 49 del D. Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

Si propone il seguente dispositivo

1. Di confermare il parere favorevole in merito allo sviluppo del Porto di Trieste, come espresso nell'atto d'intesa di cui la D.C.C. 35 dd. 30.04.2009;
2. Di ribadire la contrarietà del Comune di Muggia all'insediamento di nuovi poli energetici nel Golfo di Trieste;
3. Di esprimere parere favorevole in merito allo Studio Ambientale Integrato relativo alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale Integrata alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del Porto di Trieste, di cui alla documentazione prot. 24517 dd. 18.09.2013, condizionato alle integrazioni e chiarimenti contenuti nei pareri dei Servizi Tecnici e della Commissione Locale per il Paesaggio, allegati e parte integrante della presente deliberazione;
4. Di comunicare immediatamente il parere espresso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ed alla Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale Ambiente e Lavori Pubblici - Servizio Valutazione Impatto Ambientale - e di inoltrare copia della presente deliberazione ai Comuni coinvolti nel procedimento.

## **IL CONSIGLIO COMUNALE**

Vista la proposta di deliberazione su esposta

Sentita la seconda commissione consiliare permanente in data 29.10.2013;

Sentiti gli interventi dell'assessore Marzi e dei consiglieri riportati nel verbale della seduta;

Preso atto che il cons. Mosetti esce durante gli interventi di cui sopra;

Con voti palesemente espressi per alzata di mano:

favorevoli: 12 (Bensi, Decolle, Finocchiaro, Liguori, Longo, Marzi, Nonis, Parapat, Parlato,  
Riosa, Rossi, Savron)

contrari : 3 (Delconte, Grison, Gretti)

astenuti : 1 (Di Toro)

PRESENTI 16 - VOTANTI 15

Assenti il Sindaco Nesladek e i cons. Coslovich, Grizon, Mosetti e Prodan.

Esce dall'aula il cons. Grison.

## **APPROVA**

i n d i

considerata la scadenza del 07.11.2013 per la trasmissione del parere alla Regione Friuli Venezia Giulia, la presente deliberazione viene dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1, comma 19, della L.R. 21/2003 con separata votazione palesemente espressa:

favorevoli: 12 (Bensi, Decolle, Finocchiaro, Liguori, Longo, Marzi, Nonis, Parapat, Parlato,  
Riosa, Rossi, Savron)

contrari : 2 (Delconte, Gretti)

astenuti : 1 (Di Toro)

PRESENTI 15 - VOTANTI 14

Assenti il Sindaco Nesladek e i cons. Coslovich, Grison, Grizon, Mosetti e Prodan.

- Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 267/2000, in merito alla regolarità  
tecnica si esprime parere  favorevole.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

- Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 267/2000, in merito alla regolarità  
contabile si esprime parere  favorevole.

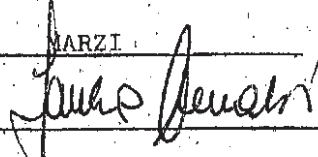
IL RESPONSABILE DELLA RAGIONERIA

Non SOGGETTO



Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE

MARZI  


IL SEGRETARIO GENERALE

FERRANOVA  


ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta, a norma dell'art. 1, c. 15 e 19, della L.R.21 dd. 11.12.2003 che copia della presente deliberazione IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE viene pubblicata all'albo comunale dal 07.11.2013 per rimanervi fino al 22.11.2013

Muggia, 7 novembre 2013

L'INCARICATO COMUNALE



-----

## Perrone Raffaele

---

**Da:** comune.muggia@certgov.fvg.it  
**Inviato:** giovedì 7 novembre 2013 12.12  
**A:** DGSALVAGUARDIA.AMBIENTALE@PEC.MINAMBIENTE.IT  
**Oggetto:** PROCEDURA DI VIA INTEGRATA VAS DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE - INVIO PARERE DI COMPETENZA SULLA DOCUMENTAZIONE PROT 24517 DD 180913  
**Allegati:** SCANNER@COMUNEDIMUGGIA[1].TS.IT\_20131107\_104516.PDF; DEL CC 55 DD 05[1].11.13 ALL 1 PARTE.PDF; DEL CC 55 DD 05[1].11.13 ALL 2 PARTE.PDF; DEL CC 55 DD 05[1].11.13.PDF; NotificaPecUscita.pdf