



PROVINCIA
di TRIESTE

34132 Trieste
Piazza Vittorio Veneto, 4
tel. +39 040 37981
fax +39 040 3798 233

c.f. 80011310325
partita iva 00715530325

prot. n. _____ 09.07/
da citare sempre nella risposta
data

vs. rif.



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

E.prot DVA-2013-0026614 del 19/11/2013

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

e p.c.

Autorità Portuale di Trieste
Via Karl Ludwing von Bruck
34143 Trieste
PEC@cert.porto.trieste.it

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna
Servizio valutazione impatto ambientale
via Giulia 75/1, Trieste
ambiente@certregione.fvg.it

oggetto: Procedura VIA integrata VAS Piano Regolatore Portuale di Trieste – trasmissione deliberazione

Con la presente si trasmette il testo della deliberazione consiliare relativa all'oggetto approvata in data odierna.

Distinti saluti

IL RESPONSABILE
(P. PLOSSI)



AREA AMBIENTE E MOBILITA'
UO AMBIENTALE

Responsabile del procedimento: Paolo Plossi
Referente per l'istruttoria: Anna Panza, tel 040 3798508, e-mail: anna.panza@provincia.trieste.it

Panella Monica

Da: Per conto di: provincia.trieste@certgov.fvg.it [posta-certificata@telecompost.it]
Inviato: lunedì 18 novembre 2013 17.16
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Cc: PEC@cert.porto.trieste.it; ambiente@certregione.fvg.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Protocollo nr: 45813 - del 18/11/2013 - PTS - Provincia di Trieste
Procedura VIA integrata VAS Piano Regolatore Portuale di Trieste - trasmissione
deliberazione
Firmato da: posta-certificata@telecompost.it
Allegati: Protocollo nr: 45813 - del 18/11/2013 - PTS - Provincia di Trieste Procedura VIA integrata
VAS Piano Regolatore Portuale di Trieste - trasmissione deliberazione; daticert.xml



Protocollo nr: daticert.xml
45813 - del 18,

Messaggio di posta certificata

Il giorno 18/11/2013 alle ore 17:16:04 (+0100) il messaggio

"Protocollo nr: 45813 - del 18/11/2013 - PTS - Provincia di Trieste Procedura VIA
integrata VAS Piano Regolatore Portuale di Trieste - trasmissione deliberazione" è
stato inviato da "provincia.trieste@certgov.fvg.it"

indirizzato a:

PEC@cert.porto.trieste.it

ambiente@certregione.fvg.it

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: FDE1A396-9E00-95FB-E12C-0F7AD5D5FCC3@telecompost.it

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

Richiamata la deliberazione consiliare n. 19 dd. 17/06/2013 avente ad oggetto: Relazione Previsionale e Programmatica 2013-2015, Bilancio Pluriennale 2013-2015, Bilancio di Previsione 2013 - Approvazione., esecutiva a termini di legge;

Visto il D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in particolare la parte II “Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la valutazione dell’Impatto Ambientale (VIA) e per l’Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC)”;

Viste le note pervenute il 19/09/2013 e il 26/09/2013 con cui l’Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso la documentazione relativa alla procedura di VIA integrata VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste, chiedendo all’Amministrazione provinciale di rendere le proprie determinazioni entro 60 giorni dalla pubblicazione del Piano avvenuta il 19/09/2013;

Vista la Deliberazione n.5 dd. 12/01/2012 con cui la Giunta provinciale ha espresso osservazioni allo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI) nella fase di consultazione preliminare della procedura VIA-VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste;

Considerato che il Piano individua obiettivi consistenti nell’espansione degli spazi portuali, nello sviluppo delle attività portuali commerciali e industriali e del settore delle crociere e prevede azioni consistenti nelle destinazioni d’uso e nella realizzazione di opere di grande infrastrutturazione;

Rammentato che lo specchio acqueo portuale e parte delle aree a terra in cui è prevista la realizzazione di opere necessarie alle attività portuali ricadono all’interno del Sito di Interesse Nazionale;

Preso atto che lo Studio Ambientale Integrato accompagnante il Piano, essendo stato presentato nel luglio 2013, espressamente fa riferimento ad alcune opere rilevanti (quali impianti di rigassificazione ed il collegamento tramite metanodotto fra Trieste – Grado – Villesse) che sono state proposte in un momento successivo alla presentazione del Piano (2008) e che incidono potenzialmente sui contenuti del Piano;

Rilevato che al fine di valutare la compatibilità di queste due opere con i flussi di traffico ipotizzati alla base del Piano, l’A.P.T. ha prodotto un apposito Studio;

Accertato che l’Autorità Portuale di Trieste ha deciso, con decreto n. 1427/13 dd. 6 maggio 2013, di istituire una Commissione preposta a formulare una proposta di eventuale rideterminazione delle previsioni di sviluppo espresse nel Piano Regolatore Portuale del porto di Trieste;

Preso atto che sulla base di dette considerazioni la Commissione Tecnica VIA costituita presso il Ministero dell’Ambiente, nel prendere atto che le citate nuove opere comporterebbero il superamento dell’Indice di Impegno del Canale Sud di accesso al porto, ha rinviato ogni decisione sulla compatibilità ambientale degli aumenti di traffico e sul nuovo P.R.P alla procedura integrata VIA/VAS;

Ritenuto pertanto che in sede di espressione di parere relativamente a detta procedura di VIA/VAS integrata sia opportuno esprimersi anche in relazione a questi aspetti;

Preso atto che lo studio di compatibilità della domanda di trasporto adottato dal Comitato Portuale nel Gennaio 2013 valuta incompatibile la realizzazione del progetto del rigassificatore con le previsioni di sviluppo del traffico marittimo nel Porto di Trieste al 2020;

Ricordato che con decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. 128 del 18/4/2013 è stata sospesa l’efficacia del Decreto di Compatibilità ambientale del 17/7/2009 di cui sopra, ed è stato attribuito all’Autorità Portuale di Trieste il termine di 180 giorni per una eventuale rideterminazione delle previsioni di sviluppo del Piano Regolatore Portuale di Trieste;

Considerato che sulla questione rigassificatore la Provincia si è già espressa con apposita Delibera Consigliare in cui ha ritenuto la realizzazione di detto impianto incompatibile con la domanda di trasporto Portuale configurata dal Piano qui in valutazione e con le conseguenti scelte di infrastrutturazione che il Piano prevede;

Visto il parere definitivo espresso dalla U.O. Viabilità dd. 14/11/2013, che qui si allega quale parte integrante e si richiama anche agli effetti della motivazione;

Vista la relazione tecnica elaborata dagli Uffici dell’UO Ambiente e le osservazioni espresse, riportate di seguito, allegata quale parte integrante del presente atto e che qui si richiama anche agli effetti della motivazione:

a. I dragaggi previsti per l’approfondimento del Canale Industriale e del canale di accesso nella Valle delle Noghere ricadono nello specchio acqueo del porto ricompreso nel Sito di Interesse Nazionale. Si ritiene

pertanto opportuno che nel Piano siano indicate le procedure da adottare per tali operazioni con riferimento alla normativa tecnica di settore vigente.

- b. Le volumetrie di materiale da destinare alle casse di colmata, stimate nel Piano, sono inferiori alla capacità totale delle casse stesse. Si ritiene opportuno siano specificate le previsioni per completare il riempimento delle casse e la provenienza dei materiali, valutando la possibilità di attività sinergiche con la bonifica dello specchio acqueo in SIN.*
- c. Siano maggiormente specificati i sistemi di sicurezza e di verifica per le opere in cui verranno refluiti sedimenti potenzialmente inquinati, atti ad impedire possibilità di scambio tra sedimenti e acque marine e quindi ad impedire possibilità di contaminazione di queste ultime.*
- d. Nell'ambito delle opere di banchinamento previste nelle zone le cui aree a terra rientrano in SIN, si ritiene utile siano specificati gli interventi che impediranno lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinata.*
- e. Considerato il notevole aumento di traffico navale previsto e che la quantità di materiale potenzialmente messa in sospensione dal transito di una imbarcazione possa essere dello stesso ordine di grandezza di quello associato al dragaggio, si ritiene che debbano essere approfondite le analisi dei possibili impatti sugli ecosistemi marini legati a questo aspetto.*
- f. Si ribadisce l'utilità che siano valutati anche i PAH ed in particolare il benzo(a)pirene, considerato che è un composto cancerogeno prodotto, tra gli altri, dai processi di combustione e che nella zona portuale sono stati rilevati valori superiori al valore obiettivo previsto da normativa.*
- g. Ai fini del controllo della qualità dell'aria, si ritiene inoltre utile il monitoraggio ante e post operam con bioindicatori, che risentono particolarmente della presenza di SO₂, NO_x e polveri, da concordare con ARPA.*
- h. Come indicato nella documentazione progettuale, per ridurre le emissioni in ambito portuale delle navi ormeggiate, si valuti la possibilità che il porto si doti di sistemi di fornitura energetica a terra con l'elettrificazione delle banchine.*
- i. Si ritiene utile che siano effettuati confronti tra le stime dei flussi emissivi relative alle fasi di attuazione del Piano e i dati dell'INEMAR.*

Ritenuto di far proprie le considerazioni citate nel parere della U.O. Viabilità e le osservazioni nella relazione della U.O. Ambiente;

Ritenuto altresì di evidenziare alcune connesse questioni di carattere generale quali: l'incompatibilità della realizzazione di un impianto di GNL in Zaule rispetto alle ipotesi di sviluppo portuale; l'inserimento nell'ambito della zona individuata quale "polo energetico" del vincolo sull'impossibilità di realizzare impianti rientranti tra quelli a rischio rilevante; l'esigenza di integrare l'indicazione degli impianti esistenti a rischio rilevante di cui all'allegato 2 con quelli di Lucchini e Indegas per le parti interessanti l'ambito portuale;

DELIBERA

- di esprimere le seguenti osservazioni relativamente alla procedura di VIA integrata VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste:

- a. I dragaggi previsti per l'approfondimento del Canale Industriale e del canale di accesso nella Valle delle Noghere ricadono nello specchio acqueo del porto ricompreso nel Sito di Interesse Nazionale. Si ritiene pertanto opportuno che nel Piano siano indicate le procedure da adottare per tali operazioni con riferimento alla normativa tecnica di settore vigente.*
- b. Le volumetrie di materiale da destinare alle casse di colmata, stimate nel Piano, sono inferiori alla capacità totale delle casse stesse. Si ritiene opportuno siano specificate le previsioni per completare il riempimento delle casse e la provenienza dei materiali, valutando la possibilità di attività sinergiche con la bonifica dello specchio acqueo in SIN.*
- c. Siano maggiormente specificati i sistemi di sicurezza e di verifica per le opere in cui verranno refluiti sedimenti potenzialmente inquinati, atti ad impedire possibilità di scambio tra sedimenti e acque marine e quindi ad impedire possibilità di contaminazione di queste ultime.*

- d. *Nell'ambito delle opere di banchinamento previste nelle zone le cui aree a terra rientrano in SIN, si ritiene utile siano specificati gli interventi che impediranno lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinata.*
- e. *Considerato il notevole aumento di traffico navale previsto e che la quantità di materiale potenzialmente messa in sospensione dal transito di una imbarcazione possa essere dello stesso ordine di grandezza di quello associato al dragaggio, si ritiene che debbano essere approfondite le analisi dei possibili impatti sugli ecosistemi marini legati a questo aspetto.*
- f. *Si ribadisce l'utilità che siano valutati anche i PAH ed in particolare il benzo(a)pirene, considerato che è un composto cancerogeno prodotto, tra gli altri, dai processi di combustione e che nella zona portuale sono stati rilevati valori superiori al valore obiettivo previsto da normativa.*
- g. *Ai fini del controllo della qualità dell'aria, si ritiene inoltre utile il monitoraggio ante e post operam con bioindicatori, che risentono particolarmente della presenza di SO₂, NO_x e polveri, da concordare con ARPA.*
- h. *Come indicato nella documentazione progettuale, per ridurre le emissioni in ambito portuale delle navi ormeggiate, si valuti la possibilità che il porto si doti di sistemi di fornitura energetica a terra con l'elettrificazione delle banchine.*
- i. *Si ritiene utile che siano effettuati confronti tra le stime dei flussi emissivi relative alle fasi di attuazione del Piano e i dati dell'INEMAR.*
- j. *Di richiedere che a tutti gli effetti, per quanto concerne le modalità di accesso e uscita a servizio del terminal Ro-Ro, si prenda atto delle indicazioni poste nell'allegato parere della U.O. Viabilità.*
- k. *Di ribadire che la realizzazione dell'impianto di rigassificazione e del collegamento con Metanodotto fra Trieste –Grado – Villesse, sia incompatibile con la domanda di trasporto Portuale configurata dal Piano qui in valutazione e con le conseguenti scelte di infrastrutturazione che il Piano prevede.*
- l. *Di prevedere nell'ambito della zona individuata quale "polo energetico" l'apposizione del vincolo sull'impossibilità di realizzare in zona impianti rientranti tra quelli a rischio rilevante.*
- m. *l'esigenza di integrare l'indicazione degli impianti esistenti a rischio rilevante di cui all'allegato 2 con quelli di Lucchini e Indegas per le parti interessanti l'ambito portuale.*

- di dare atto che il presente provvedimento non comporta spese da parte dell'Amministrazione;

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1.19 della L.R. 21/2003, come sostituito da art. 17.12 a), b) L.R. 17 dd. 24.05.2004



AREA AMBIENTE E MOBILITA'
U.O. Ambiente

RELAZIONE n. /ECO dd. 28.10.2013

Procedura di VIA integrata VAS del Piano Regolatore Portuale di Trieste – Studio Ambientale Integrato 2013

1 - Premesse

Con note pervenute in data 19/09/2013, ns.prot.n.0035965, in data 26/11/2013 ns.prot.n.37586, l'Autorità Portuale di Trieste ha trasmesso il Piano Regolatore del Porto di Trieste (PRP) ed il relativo Studio Ambientale Integrato (SAI), comunicando che l'Amministrazione provinciale può rendere le proprie determinazioni entro 60 giorni dalla pubblicazione sulla GU avvenuta in data 19/09/2013 (quindi entro il 18/11/2013).

Con Deliberazione giunta n.5 del 12/01/2012 la Provincia aveva fornito contributi/osservazioni sul Rapporto Ambientale Preliminare nella fase di consultazione preliminare.

La presente relazione è relativa alla recente documentazione dello SAI e viene redatta sulla base della precedente relazione degli Uffici dell'U.O. Ambiente dd.12/01/2012.

1 - Contenuti

Il Porto di Trieste nell'assetto attuale presenta delle criticità che l'Autorità Portuale individua in diversi aspetti: presenza di una ridotta fascia costiera (ritenuta insufficiente allo svolgimento di funzioni portuali), carenza di ormeggi per il traffico merci Ro-Ro, carenza di aree retroportuali, accessibilità stradale attraverso un unico asse viabilistico di distribuzione (il raccordo autostradale sopraelevato Grande Viabilità Triestina), promiscuità del traffico portuale e di quello urbano nei collegamenti stradali interni, limitazioni della rete ferroviaria interna portuale, inoltre è assente un raccordo di collegamento ferroviario al vicino porto sloveno di Capodistria (Koper).

Il nuovo Piano è stato sviluppato con l'intento di mantenere le funzioni portuali preesistenti, in accordo con il carattere polifunzionale che il Porto di Trieste ha già: funzione commerciale, funzione industriale e petrolifera, funzione passeggeri, funzioni accessorie (nautica, diporto, pesca ecc.). Individua degli obiettivi e propone delle azioni.

Quadro progettuale

Come nella documentazione preliminare, l'ambito portuale viene articolato in 6 settori territoriali (e 15 aree omogenee) e, in relazione alle criticità suddette, sono individuati gli Obiettivi generali del PRP che rimangono i seguenti:

1. espansione degli spazi portuali, delle aree retroportuali, delle banchine, delle aree a mare e/o demolizione di magazzini esistenti per ottenere maggiore spazio per lo svolgimento delle attività logistiche;
2. sviluppo delle attività portuali commerciali;
3. sviluppo delle attività industriali portuale valorizzando le aree risultanti dalla dismissione di attività industriali pregresse, e dallo sviluppo di nuove attività ("polo industriale ambientale");
4. sviluppo del settore delle crociere.

Il Piano prevede in dettaglio obiettivi per ciascun settore territoriale individuato.

Le Azioni di Piano consistono nelle Destinazioni d'uso e nella realizzazione delle Opere di grande infrastrutturazione

Destinazioni d'uso previste

Come già detto, nell'assetto di Piano le funzioni svolte nel territorio portuale sono in continuità con quelle dello stato di fatto, in accordo con il carattere di multifunzionalità del Porto di Trieste. La funzione commerciale continuerà ad essere centrale.

C Funzione Commerciale Portuale (movimentazione e stoccaggio merci)

A Funzione di Portualità Allargata (attività portuale commerciale, turistico-ricettivo, terziarie...)

P Funzione Passeggeri (servizi assistenza crociere e traghetti)

I Funzione Industriale (attività di riparazione, manutenzione, allestimento navale, siderurgiche, movimentazione e stoccaggio prodotti petroliferi e energetici)

Pr Funzione Portuale Produttiva (attività industriale, logistico/emporiale, artigianale)

N Funzione Nautica da Diporto e Pesca

S Funzione Servizi Portuali (servizi ecologici, alla nave, manutenzione e controllo attrezzature portuali...)

U Funzioni Urbane (zone demanio marittimo con attività per operatività portuale)

O Protezione Degli Specchi Acquei (opere foranee)

La destinazione delle infrastrutture portuali previste può essere così sintetizzata:

- *Funzione commerciale*
 - Molo V, Riva VI e Molo VI
 - Molo VII
 - Molo VIII
 - Terminal Ro-Ro Noghère
- *Funzione Industriale e petrolifera*
 - Terminal portuale industriale energetico Ex Esso
 - Banchinamento delle sponde del Canale Industriale
 - Canali di navigazione
 - Pontile SILONE.
- *Altre funzioni*
 - Prolungamento del Molo Bersaglieri
 - Porto Lido
 - Nuovo Centro Operativo Servizi
 - Nuovo bacino nautica da diporto di Muggia

In particolare si evidenzia che il Piano identifica l'area ex Esso in parte zona I2 ("Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici") ed in parte zona PR ("Funzione portuale produttiva -- Attività industriale e logistico/emporiale").

Attualmente l'area destinata al rigassificatore risulta come area dismessa o sottosviluppata.

Il Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione in due fasi attuative: lo scenario di breve periodo e lo scenario di lungo periodo.

Assetto di breve periodo

L'assetto funzionale del Porto nella configurazione di breve periodo si concretizza sostanzialmente in un potenziamento della funzione commerciale. Le opere di Piano che verranno realizzate in questo scenario sono:

- prolungamento parziale del Molo VII (area utile recuperata a mare di 16 ha) e prolungamento dei Moli V (estensione totale di 22.000 m²) e VI (estensione totale 83.000 m²) e del Molo Bersaglieri (estensione totale 15.500 m²), per consentire l'attracco delle navi da crociera, con l'ampliamento della stazione marittima;
- dragaggio e ampliamento delle banchine del Canale industriale -;
- dragaggio del canale di accesso e banchinamento parziale del Terminal Ro-Ro Noghère (area recuperata a mare di circa 31 ha):

Assetto di lungo periodo

Le opere da realizzarsi nel lungo periodo costituiscono il completamento dell'assetto di Piano:

- banchinamento con realizzazione della cassa colmata 01 (64.000m², 700.000m³) tra il Molo V ed il Molo VI e successiva chiusura dei moli che diventano un tutt'uno (estensione aggiuntiva di 26 ha);
- banchinamento e realizzazione della cassa colmata 02 (62.000m², 700.000m³) tra i Moli VI e VII;
- completamento del Molo VII (area utile di circa 16 ha, tot.32 ha).;
- demolizione del pontile Silone, completamento del banchinamento con realizzazione della cassa colmata 05 (194.000m², 1.000.000 m³) presso il Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) e realizzazione della viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT attraverso Via Flavia e Via Malaspina e successivamente della viabilità di collegamento con la Lacotisce- Rabuiese (avrà uno sviluppo di 2,5 km);
- realizzazione Centro Operativo Servizi;
- ampliamento dell'Arsenale San Marco dedicato alla cantieristica ed ai bacini di riparazione navale;
- realizzazione porto turistico di circa 18.000 m² - Porto Lido;
- sistemazione di Darsena Sant'Andrea;
- realizzazione Molo VIII (85 ha) e viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT;
- Risistemazione della costa di Muggia, nuovo porto turistico, area disponibile all'attracco di circa 10.000 m². Recepimento infrastrutture stradali per uso nautico in aree demaniali previste dal PRG del Comune di Muggia.

Costi di realizzazione

Il costo totale delle opere marittime è stimato in € 1.538.621.000.

Il costo di altre opere, fra cui quelle di collegamento, è stimato in € 56.900.000.

Quadro strategico

E' stata effettuata l'analisi di coerenza interna per verificare la corrispondenza tra gli obiettivi di Piano e le azioni previste che non risultano in contrasto tra loro. Il proponente ritiene inoltre che gli obiettivi definiti per i singoli settori territoriali siano coerenti tra di loro, in alcuni casi non presentano una relazione diretta.

Viene esaminata la coerenza esterna tra le strategie del nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste (azioni e obiettivi) rispetto allo scenario complessivo di programmazione e pianificazione in termini di compatibilità ambientale e territoriale. E' presa in considerazione la Pianificazione Regionale nel settore trasporti, emergenza ambientale, rifiuti e bonifica, tutela e risanamento ambientale, protezione del paesaggio e aree vincolate, pianificazione territoriale, regolamentazione delle risorse energetiche, pianificazione territoriale a scala locale.

Gli obiettivi del nuovo Piano risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale di tali strumenti di pianificazione vigenti.

Quadro programmatico

Nel Quadro di Riferimento Programmatico il proponente verifica la correttezza programmatica del Progetto sottoposto con lo Studio Ambientale Integrato, ritenendo che esso sia congruente con gli atti di programmazione e di pianificazione approvati, adottati o in itinere che hanno maggiore pertinenza con il Piano regolatore portuale.

Il proponente conclude che le linee adottate dal Piano sono congruenti con quanto previsto dagli strumenti di pianificazione soprattutto considerando che gli strumenti esaminati ribadiscono l'opportunità di realizzare a Trieste un porto efficiente ed attrezzato che possa contribuire al rilancio dell'economia.

Non prende in considerazione i Programmi provinciali.

Quadro ambientale

L'analisi degli impatti è effettuata per i vari aspetti ambientali considerando gli scenari di breve e lungo periodo sia per le fasi di cantiere che per quelle di esercizio.

Modelli utilizzati

Adottato modello 3D-FLOW per la determinazione dei processi idrodinamici e dispersivi nell'area del Porto di Trieste.

La distribuzione dell'ossigeno disciolto nell'acqua è stato valutato con il modello dispersivo e di qualità delle acque Def3D-WAQ. Per la valutazione dei livelli di ossigeno disciolto ante-operam sono stati considerati due scenari: uno con e uno senza il sistema di scarico termico e di prelievo del terminale GNL. (ritiene il progetto del GNL già approvato.) I risultati che ottengono sono in linea con quelli del SIA del Rigassificatore. Livelli superiori di ossigeno disciolto, prossimi alla saturazione, negli strati superficiali, diminuiscono fino a valori inferiori a 6 mg/l alla profondità di 20m.

3 - Riscontro alle nostre osservazioni

Nella relazione dd.12/01/2012 erano state sollevate alcune osservazioni che si riportano di seguito con l'eventuale riscontro nella nuova documentazione 2013.

- 1. nello Studio preliminare vengono individuate le componenti ambientali su cui le azioni previste dal Piano possono avere impatti potenziali ma viene riferito che l'analisi di tali impatti verrà approfondita nello Studio Ambientale finale. Si chiede che la redazione delle previsioni siano condotte sui flussi di emissioni derivanti dalle attività portuali previste dal Piano prendendo come riferimento i risultati dell'INEMAR provinciale;*

Nella documentazione viene fatto riferimento ai dati di base dell'INEMAR Regionale dei Comuni sulle emissioni diffuse. I flussi emissivi derivanti dalle attività portuali future non sono stati valutati rispetto ai dati INEMAR ma rispetto ai parametri di qualità dell'aria delle centraline.

Non viene fatto riferimento all'INEMAR provinciale.

- 2. nello Studio preliminare si prevede di considerare i parametri NOx e PM10 quali indicatori per la valutazione degli impatti sul comparto aria; si ritiene opportuno che venga inserito anche il parametro SO2 relativamente al traffico navale in quanto riconosciuto critico in ambito portuale per emissioni da navi. Si ritiene utile che vengano valutati anche PAH, PCB, PCDD/F;*

Per la valutazione degli impatti sul comparto aria conseguenti alla realizzazione delle opere previste dal Nuovo PRP, oltre ai parametri NOx e PM10, nel SAI viene considerato anche l' SO2; non sono valutati i parametri PAH, PCB, PCDD/F.

Il proponente ritiene che gli impatti potenziali nella fase di esercizio siano riconducibili alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria per emissioni da traffico veicolare indotto ed emissioni da traffico navale.

Dall'analisi delle simulazioni effettuate, l'impatto sulla qualità dell'aria in fase di cantiere di breve periodo risulta significativo lieve per gli NO2, di intensità media per il PM10, trascurabile per gli SO2; nello scenario di cantiere di lungo periodo è trascurabile per gli NO2 e SO2 e di media intensità per il PM10.

In base alle analisi svolte, l'impatto sulla qualità dell'aria dovuto all'esercizio delle opere di breve periodo è stato stimato trascurabile relativamente agli inquinanti NO2, PM10 e SO2.

L'impatto dovuto all'esercizio delle opere di lungo periodo è stato stimato trascurabile in relazione a NO2 e PM10 e significativo in relazione agli SO2 ma non vengono superati i limiti normativi. Si riporta in particolare che nelle simulazioni, contestualmente all'aumento si traffico navale e stradale, si rileva una diminuzione dell'inquinamento nella zona del porto dovuta al previsto rinnovamento del parco veicolare.

Sono previste mitigazioni per l'emissione di polveri quali il contenimento della velocità dei mezzi, la pavimentazione e la bagnatura delle piste dei cantieri, ecc... Non sono previste mitigazioni in fase di esercizio.

Sono previste attività di monitoraggio in fase di realizzazione e di esercizio. A tal fine verrà installata una rete di centraline da realizzare nell'area portuale. Saranno utilizzati anche campionatori passivi e modelli matematici per indagare la distribuzione spaziale dei livelli degli inquinanti.

Si ribadisce l'utilità che siano valutati anche i PAH ed in particolare il benzo(a)pirene, considerato che è un composto cancerogeno prodotto, tra gli altri, dai processi di combustione e che nella zona portuale sono stati rilevati valori superiori al valore obiettivo previsto da normativa.

Ai fini del controllo della qualità dell'aria, si ritiene inoltre utile il monitoraggio ante e post operam con bioindicatori, che risentono particolarmente della presenza di SO2, NOx e polveri, da concordare con ARPA.

Come indicato nella documentazione progettuale, per ridurre le emissioni in ambito portuale delle navi ormeggiate, si valuti la possibilità che il porto si doti di sistemi di fornitura energetica a terra con l'elettrificazione delle banchine.

- 3. si ritiene utile che sia valutato l'eventuale impatto sugli ecosistemi marini dovuto sia alla realizzazione delle opere previste (che potranno causare movimentazione dei sedimenti, torbidità, biodisponibilità inquinanti, metalli, microrganismi organici) sia al previsto aumento del traffico navale (possibile causa di risospensione dei sedimenti) e vengano indicate misure mitigative;**

Il proponente ritiene che in fase di cantiere le attività maggiormente impattanti sull'ambiente marino saranno i dragaggi, mentre le attività di battitura/infissione pali per i banchinamenti previsti sono ritenuti ininfluenti anche perché la realizzazione dei moli avverrà dopo caratterizzazione e bonifica della zona interessata.

Riferisce che, non essendo stati caratterizzati i sedimenti dei canali in cui avverranno i dragaggi, non dispone di precise informazioni sulla qualità della contaminazione e sulla sua distribuzione in questa zona. Anche in assenza di informazioni specifiche sui fondali da dragare, viene ipotizzata una contaminazione di metalli, IPA e Idrocarburi.

I potenziali impatti in fase di cantiere conseguenti alle attività di dragaggio derivano essenzialmente dalla risospensione di sedimento fine contaminato nella colonna d'acqua. Il proponente riporta che per queste operazioni verranno utilizzate benne di tipo Ecograb che, da letteratura, riducono tra lo 0.77 e il 2.1% la percentuale di materiale dragato che viene messa in sospensione. In via cautelativa l'impatto è stimato di intensità media ma di tipo indiretto, reversibile a breve termine e limitato all'area di produzione della torbidità.

Il proponente riporta inoltre che non sono disponibili dati sui livelli concentrazione e di torbidità delle acque nella Baia di Muggia e ciò non consente la definizione di una funzione in grado di correlare i livelli di concentrazione di solidi in sospensione e con i livelli di torbidità.

L'effetto della torbidità è stato valutato mediante un modello matematico di dispersione dei solidi sospesi.

Nella documentazione sono riportati i risultati delle simulazioni con rappresentazioni grafiche della distribuzione dei solidi sospesi. Le immagini mostrano che durante il dragaggio il fenomeno resta circoscritto nella baia di Muggia, il materiale messo in sospensione presenta livelli di concentrazione dell'ordine di qualche $\mu\text{g/l}$, sedimenta dopo 4-9 ore in base alle condizioni del mare e del vento.

Il proponente conclude che non sono state calcolate variazioni percettibili dei livelli di concentrazione dei solidi in sospensione oltre una distanza di qualche centinaio di metri dal punto di rilascio.

E' previsto l'utilizzo di panne galleggianti anti-torbidità in modo da confinare l'area di lavorazione ed evitare dispersione dei solidi in sospensione.

Sulla base di queste considerazioni il proponente afferma che l'impatto delle attività di dragaggio, e del conseguente sollevamento di solidi in sospensione, sulla torbidità delle acque marine è da considerarsi nullo o del tutto trascurabile.

“Per quantificare preliminarmente il fenomeno di migrazione di sostanze dalla fase solida alla fase liquida e dunque verificare le valutazioni previsionali effettuate, nell'ambito delle attività di caratterizzazione dei fondali necessarie, si ritiene importante prevedere l'esecuzione di misure sull'elutriato mediante applicazione del “Dredging Elutriate Test” (DRET) (Di Giano et al., 1995; Palermo et al, 1986; Palermo et al, 2008), che consente di definire il possibile rilascio di contaminanti in colonna d'acqua durante le operazioni di movimentazione dei sedimenti, ovvero di valutare la concentrazione di contaminanti disciolti nelle acque (mg/l) e la concentrazione dei contaminanti associati al particolato (mg/Kg)”

L'impatto sulla qualità delle acque in via cautelativa è ritenuto significativo di media intensità.

Gli impatti in fase di esercizio sono considerati limitati ad una variazione della qualità delle acque dovuta al maggiore traffico navale previsto in fase di breve e di lungo periodo, prendendo in considerazione la variazione di qualità sia a causa di sversamenti accidentali sia a causa dell'aumento di torbidità dovuto al passaggio delle navi.

Il passaggio delle navi può creare sospensione dei sedimenti che può determinare impatti negativi sull'ecosistema. Si prevede un aumento di torbidità legato all'aumento del traffico portuale.

Sulla base di studi pubblicati sull'argomento (in particolare sul “Journal of Dredging Engineering), per una valutazione quantitativa del fenomeno, il proponente ipotizza che la quantità di materiale messa in

sospensione dal transito di imbarcazioni possa essere paragonabile a quella dovuta al dragaggio dello stesso materiale con tipologia di dragaggio efficiente (tipo l'Eco-Grab).

Dall'analisi degli effetti delle attività di dragaggio risulta una limitata diffusione dei sedimenti messi in sospensione che si deposita in poche ore e a distanze non superiori di qualche centinaio di metri. Il dragaggio comunque si localizza in un punto ed è temporaneo, mentre il transito di imbarcazioni di diverso tipo può causare torbidità in fase di esercizio. Per questo motivo, l'impatto viene considerato negativo, significativo lieve.

Il proponente ritiene opportuno monitorare in fase di esercizio le variazioni del contesto naturalistico indotte dall'aumento del traffico utilizzando adeguati bioindicatori non specificati.

E' stata condotta un'analisi idrodinamica che non ha rilevato variazioni significative della velocità delle correnti in fase di esercizio, nella Baia di Muggia risultano basse, dell'ordine di qualche cm/s.

Le variazioni dei tempi di ricambio dovuta alla realizzazione delle nuove opere sono inferiori al 5% rispetto alla situazione ante operam, ritenute trascurabili.

Sono stati valutati anche i livelli di ossigeno disciolto nella Baia mediante simulazione con il modello di qualità delle acque Delft3D-WAQ, sulla base dei risultati ottenuti con il modello idrodinamico dispersivo, valutando l'alterazione delle condizioni di salinità e temperatura. Risulta che le nuove opere portuali non influenzano in modo apprezzabile il comportamento del pennacchio termico e della distribuzione dell'ossigeno disciolto nella colonna d'acqua.

Previsto monitoraggio ante e post operam.

Durante la realizzazione delle opere saranno eseguiti i controlli della torbidità e della qualità delle acque al fine di monitorare i potenziali effetti delle lavorazioni sulle aree balneabili, sulle aree sensibili, di pregio e saranno eseguiti controlli sul comparto biotico anche post operam per valutare gli effetti relativamente al ripristino delle condizioni chimico-fisiche iniziali o al raggiungimento di una situazione stabile.

Per monitorare la torbidità è previsto un sistema di stazioni mobili e fisse con torbidimetri e con sonde multiparametriche; saranno anche eseguiti campionamenti lungo la colonna d'acqua. I risultati ottenuti dalle varie indagini verranno correlati agli esiti delle valutazioni idrodinamiche effettuate per definire il contributo di inquinamento dall'area portuale al Golfo di Trieste.

Considerato il notevole aumento di traffico navale previsto e che la quantità di materiale potenzialmente messa in sospensione dal transito di una imbarcazione possa essere dello stesso ordine di grandezza di quello associato al dragaggio, si ritiene che debbano essere approfondite le analisi dei possibili impatti legati a questo aspetto sugli ecosistemi marini attraverso stime specifiche.

Si ritiene opportuno che vengano individuati i bioindicatori per il monitoraggio delle variazioni del contesto naturalistico dovute all'aumento di traffico navale.

- 4. dalla Tav 8 "Opere di Piano e dragaggi" si deduce che le casse di colmata di cui è prevista la realizzazione raggiungono un volume complessivo di 3.650.000m³, inoltre è prevista l'esecuzione di dragaggi per un volume complessivo di 920.000 m³. Si ritiene debbano essere evidenti quali volumi del materiale dragato potranno essere conferiti nelle casse di colmata, quali si prevede siano inviati a trattamento, quali a smaltimento.***

Si ritiene necessario chiarire la natura del materiale dragato che potrà essere conferito nelle casse di colmata, definendo i criteri di accettabilità.

NEL 2003 l'ICRAM ha presentato un Piano di Caratterizzazione Ambientale dell'Area marino-costiera del SIN di Trieste ma la sua esecuzione richiede ingenti risorse finanziarie per cui nel 2012 è stato redatto un Piano operativo di indagini in cui l'Autorità Portuale ha individuato specifiche macroaree sulle quali svolgere indagini (in coerenza con il Piano di Caratterizzazione ICRAM). Verrà anche valutata la funzionalità dell'ecosistema nelle singole macroaree.

Il proponente riperta che in sede di progetto preliminare le opere a mare previste dal nuovo Piano Regolatore dovranno essere sottoposte a preventiva caratterizzazione dei sedimenti interessati dall'impronta delle infrastrutture.

Nella documentazione sono riportate in sintesi le attività di caratterizzazione disponibili delle aree all'interno del SIN.

I sedimenti nella rada portuale presentano contaminazione di metalli pesanti e composti organici.

Nel Piano è previsto il dragaggio del Canale industriale e del canale di accesso al Terminal Ro-Ro Noghère. Il proponente riporta che per queste aree non è disponibile una caratterizzazione di dettaglio, si registra superamento dei limiti di riferimento del DM 367/03 per Arsenico, Nichel e Piombo nei rilievi superficiali effettuati il 2005, 2006 e 2012 dall'Autorità Portuale (valori inferiori rispetto ai riferimenti ICRAM).

Gli impatti sui sedimenti marini sono considerati di tipo positivo in quanto con il dragaggio i sedimenti contaminati che verranno asportati fisicamente e confinati, verranno inoltre gestiti i fanghi di risulta prodotti dalla trivellazione dei pali delle banchine e delle casse di colmata.

La quantificazione dell'effetto positivo viene rinviata alla caratterizzazione che verrà effettuata nelle successive fasi progettuali e che consentirà di definire anche la gestione dei sedimenti: in cassa di colmata andranno i fanghi con concentrazioni fino al limite dei pericolosi e/o in discarica i materiali non idonei.

I volumi di materiali da dragare sono stati valutati prendendo come riferimento il rilievo batimetrico della Carta Nautica del febbraio 1989, per un totale di 920.000 m³. Dal rilievo batimetrico effettuato per il progetto del gasdotto SNAM, il cui percorso interferisce con l'area da dragare nella zona delle Noghère, la profondità dei fondali risulta maggiore di quella riportata nella Carta Nautica per cui, se questo rilievo viene ritenuto giusto, è possibile che si dovranno dragare circa 203.000 di sedimenti anziché 750.000 m³.

Per la realizzazione delle opere di Breve Periodo è prevista la produzione di materiale di risulta dalla trivellazione dei pali delle banchine e di fanghi di dragaggio per un totale stimato di 1.236.300 m³. Sulla base di attività analoghe svolte in altri SIN, dei risultati della caratterizzazione nell'area della Piattaforma Logistica e della disponibilità di casse di colmata nello scenario di Breve Periodo, viene stimata una percentuale di recupero dei fanghi in colmata al di sopra del 60%, mentre l'1-2% del volume totale viene assunto classificabile come "pericoloso", e quindi destinato a discarica specializzata.

Per realizzare le opere di lungo periodo i volumi di fanghi prodotti sono stimati in 1.473.250 m³.

Il proponente assume che verranno gestiti in discarica 67.000 m³ di fanghi (per problemi legati alla tempistica di costruzione delle colmate).

Per le attività di scavo delle opere a terra di lungo periodo è prevista la produzione di 45.000 m³ di materiale scavato.

Considerato che i volumi stoccabili nelle casse di colmata (3.500.000 m³) sono superiori a quelli che verranno dragati, il proponente prevede la possibilità di depositare in esse anche terre e rocce da scavo di caratteristiche idonee (ai sensi del DL 24/01/2012) previa autorizzazione del Ministero. Si stima una percentuale di recupero del materiale di scavo in colmata tra il 30-60%.

I dragaggi previsti per l'approfondimento del Canale Industriale e del canale di accesso nella Valle delle Noghère, verranno effettuati nello specchio acqueo del porto ricompreso nel Sito di Interesse Nazionale. Si ritiene opportuno che nel Piano siano indicate le procedure da adottare per tali operazioni con riferimento alla normativa tecnica di settore vigente.

Le volumetrie di materiale da destinare alle casse di colmata, stimate nel Piano, sono inferiori alla capacità totale delle casse stesse. Si ritiene opportuno siano specificate le previsioni per completare il riempimento delle casse e la provenienza dei materiali, valutando la possibilità di attività sinergiche con la bonifica dello specchio acqueo in SIN.

- 5. Il Piano identifica l'area ex Esso in parte zona I2 ("Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici") ed in parte zona PR ("Funzione portuale produttiva – Attività industriale e logistico/emporiale"). Si evidenzia che sono in corso due procedimenti autorizzativi per la realizzazione rispettivamente di un rigassificatore in zona definita dal Piano in esame I2 e di una centrale termoelettrica che pare ricada in zona PR.**

Nella documentazione del Quadro Progettuale è inserito un capitolo riguardante i "Principali Progetti nel Porto di Trieste non inclusi nel Piano Regolatore" fra cui il Rigassificatore di Zaule e il relativo metanodotto. Non viene fatto riferimento alla centrale termoelettrica di cui è in corso il procedimento autorizzativo.

Si ricorda che al momento l'iter riguardante il rigassificatore è sospeso.

- 6. Con riferimento a detti impianti, si chiede se nella valutazione dell'aumento del traffico navale sia stato considerato anche l'apporto dovuto all'attività derivante dalla realizzazione degli stessi e soprattutto se sia stata valutata l'indispensabile compatibilità di dette presenze con lo sviluppo presente per le attività portuali con particolare riferimento ai vincoli della navigazione;**

Nella documentazione è presente lo studio specialistico "Il Traffico Portuale" – Vol.C che non tiene conto del traffico navale dovuto al terminale di rigassificazione o alla centrale termoelettrica in ambito portuale nel caso in cui questi impianti venissero realizzati.

Il proponente riferisce di aver prodotto uno studio che considera questo specifico traffico navale e di averlo sottoposto al Ministero dell'Ambiente - Commissione VIA per la valutazione dell'effettiva compatibilità tra il progetto del rigassificatore e lo sviluppo del porto. La Commissione ha ritenuto lo studio discutibile ed incongruente e le valutazioni sulla compatibilità ambientale sono state rimandate al procedimento di VIA-VAS; da qui la scelta di non inserirlo nella documentazione.

Le valutazioni sui volumi di traffico sono stati effettuati basandosi su dati riferiti al 2007.

L'assetto di Piano comporta un forte incremento del flusso di navi con la previsione del movimento di 5.300 unità annue rispetto allo stato attuale di 2.250 (la differenza è sostanzialmente imputabile all'incremento del numero di navi porta container).

Per l'impegno del "sistema" costituito dai due canali, Nord e Sud, di navigazione e dalle aree di manovra, viene fatto riferimento all'attuale disciplina della navigazione (Ordinanza n.8 del 2006 della Capitaneria di Porto).

Il proponente ritiene che con il nuovo assetto di piano non ci saranno particolari inconvenienti e tempi di attesa per le navi.

- 7. Si ritiene utile che venga approfondito e chiarito come l'incremento del traffico generato dall'espansione del Porto potrà essere assorbito dalla indispensabile implementazione delle reti infrastrutturali viarie e ferroviarie.**

Infrastrutture ferroviarie

Obiettivo del Piano è anche di sviluppare l'uso del trasporto ferroviario via terra.

La *rete ferroviaria interna* comprende lo scalo di Trieste Campo Marzio che ha una potenzialità che può essere stimata dell'ordine di 30 treni/giorno.

Per la *rete esterna*, invece, la quota dei treni circolanti dovuta alla movimentazione portuale risulta inferiore al 20%; tale percentuale non è tale da determinare l'insorgere di problematiche di congestione delle rete. Infatti, rispetto ad una capacità di transito dell'ordine dei 170 treni/giorno, la movimentazione attuale (treni passeggeri e merci) si aggira intorno a 120-140 treni sulla tratta Monfalcone-Bivio

Il movimento totale generato dal Porto nella configurazione di Piano risulta cautelativamente pari a circa 80 treni/giorno da e per il Porto che supera il limite di saturazione della capacità attuale sia all'interno del Porto e soprattutto rispetto alle linee di collegamento con l'esterno.

In base a queste considerazioni, l'intensità dell'impatto dovuto alla movimentazione delle merci portuali in fase di esercizio nello scenario di breve periodo è da ritenersi alto

Per risolvere le criticità all'interno del porto rete ferroviaria, il Piano prevede che agli scali esistenti se ne aggiunga uno nuovo nell'area della Piattaforma Logistica (parte a terra), che dovrà sostanzialmente servire il Molo VIII e consentirà di smaltire il traffico ferroviario generato dalle opere di Lungo Periodo. Per far fronte alle criticità del traffico legate all'esercizio delle opere di Breve periodo è previsto l'intervento con provvedimenti di tipo operativo e adeguamenti tecnologici.

Nel medio e lungo termine il potenziamento della rete ferroviaria è affidato al nuovo asse infrastrutturale plurimodale (ferroviario e stradale) - "Corridoio V" della cosiddetta rete paneuropea dei trasporti (*Trans European Network*) che comporta il quadruplicamento della linea tra Monfalcone e Trieste Centrale, innalzando il limite di capacità a 400 treni/giorno e che potrà assicurare il corretto fluire del traffico ferroviario

Il proponente prevede che la realizzazione del Corridoio V possa avere una tempistica compatibile con la realizzazione delle opere di lungo periodo, e quindi tale asse strutturale è stato tenuto in considerazione nella previsione dei flussi.

Il progetto prevede anche le seguenti connessioni alla rete ferroviaria asservita al Porto, che consentono di risolvere le criticità della rete interna:

- bretella di collegamento allo scalo di Trieste Campo Marzio con un nuovo tratto in galleria;
- raccordo tra la linea “alta” Ferriera-Trieste Campo Marzio, all’altezza dell’Arsenale San Marco, direttamente innestato sulla nuova bretella di cui al punto precedente

Infrastrutture viarie

Il flusso veicolare stradale generato dal porto per la movimentazione delle merci risulta pari a di 1280 veicoli leggeri equivalenti (omogeneizzati ad autovetture) nell’ora di punta e nella direzione più trafficata e si prevede graverà sulla Grande Viabilità Triestina. In particolare è previsto un aumento veicolare in prossimità del raccordo Lacotisce – Rabuiese e dello svincolo di Basovizza.

Il traffico portuale inciderà per circa il 35% sulla capacità stradale nella configurazione attuale, ad ogni ulteriore aumento del traffico la GVT smaltirebbe con sempre maggiore difficoltà e dovrebbe essere potenziata con una ulteriore corsia per senso di marcia o integrata da nuove infrastrutture.

Si prevede l’immissione del traffico generato dal porto tramite un nuovo raccordo viabilistico

Il Piano prevede una nuova viabilità di collegamento del Molo VIII con la Grande Viabilità Triestina (GVT, denominata localmente SS202), che si svilupperà in galleria artificiale (circa 370 m) attraverso l’area demaniale attualmente occupata dai depositi di scorie e loppe della Ferriera di Servola ed allo scoperto in viadotto (circa 270 m) a scavalcare il binario della stazione di Servola e a mezza costa a monte delle aree Punto Franco Oli Minerali ed ex-Esso fino alla viabilità esistente, raccordata allo svincolo della GVT di Via Errera. Tale viabilità avrà uno sviluppo complessivo di circa 3,6 Km.

Si riporta che nel Piano è previsto che le merci che arriveranno in porto verranno trasportate per il 26% su ferrovia e per il 74% su strada.

4 - Ulteriori aspetti ambientali

Acque superficiali e sotterranee

Sono previste reti idrauliche per il collettamento, il trattamento e lo smaltimento delle acque meteoriche di deflusso superficiale.

Le acque in uscita dagli impianti di trattamento delle acque meteoriche vengono scaricate a mare.

Il proponente individua nel marginamento a terra della cassa di colmata del Terminal Ro-Ro delle Noghère e nel tratto in galleria della viabilità del Molo VIII gli interventi di lungo periodo che interferiscono con la componente acque sotterranee; queste strutture costituiscono una barriera fisica al naturale deflusso a mare dell’acqua di falda. Verrà pertanto messo in opera un sistema di drenaggio delle acque sotterranee e di controllo dei livelli piezometrici, in modo da ristabilire le dinamiche di flusso presenti nella situazione ante operam.

Il proponente ritiene trascurabili gli effetti sugli assetti piezometrici locali e ritiene inoltre che, essendo prevista la realizzazione di opportuni sistemi di regolazione del livello piezometrico, cioè captazione ed invio a trattamento, come da indicazioni ministeriali, che contribuiranno al processo di disinquinamento della falda, si avrà un miglioramento dello stato di qualità attuale in questa zona.

Nella zona in cui verranno realizzate le casse di colmata 01 e 02 non risulta presenza di falde sotterranee, nelle parti in cui vi sia materiale di riporto permeabile può essere presente acqua di origine meteorica.

Banchine e Casse di colmata

Il Piano dà indicazioni generali sulle caratteristiche delle opere.

Prevede adozione di tipologia strutturale banchine pensili con piastra su pali per il prolungamento e la realizzazione dei nuovi moli.

Per le opere che insistono sulla costa esistente (Canale industriale e banchinamento parziale terminal Ro-Ro Noghère) prevista adozione tipologia strutturale banchina a cassone con terminazione fondata su pali.

I banchinamenti previsti hanno anche l’obiettivo della con terminazione dell’area a terra retrostante che rientra nel SIN evitando lo sbocco in mare delle acque di falda inquinate.

Per le casse di colmata verranno realizzate sia a mare che a terra delle opere di impermeabilizzazione in modo da soddisfare i vincoli normativi, verranno sfruttate le caratteristiche naturali dei fondali che si

suppongono costituiti da formazione limo-argillosa di impermeabilità superiore a quanto richiesto da normativa.

Per le casse 01 e 02 non è previsto la realizzazione di diaframma a terra e cunicolo drenante in quanto non viene ritenuto necessario intercettare le acque di falda a monte, prevista invece per la cassa 05.

Il tombamento delle casse di colmata avverrà in modo differito nel tempo, con opportune aperture sulle piastre e/o travi dell'impalcato per lo sversamento dei sedimenti dall'alto, con camere di presa, di sfioro e di raccolta delle acque interne.

Siano maggiormente specificati i sistemi di sicurezza e di verifica per le opere in cui verranno refluiti sedimenti potenzialmente inquinate, atti ad impedire possibilità di scambio tra sedimenti e acque marine e quindi ad impedire possibilità di contaminazione di queste ultime.

Nell'ambito delle opere di banchinamento, si ritiene utile siano specificati gli interventi che impediranno lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinata.

Vegetazione – fauna marina

Lo scenario di lungo periodo prevede un aumento del 135% delle toccate rispetto alla situazione attuale. Viene ipotizzato un incremento del disturbo acustico sottomarino ma nel contempo viene prevista una probabile riduzione dei livelli acustici emessi dalle singole navi, a seguito di miglioramenti tecnologici relativi ai motori, alle eliche ed alle carene. L'impatto viene classificato significativo moderato.

Il SAI prende anche in considerazione la possibilità di un incremento di specie aliene a causa del previsto aumento del traffico in arrivo che in genere rappresenta uno dei principali vettori di trasferimento di specie (la principale via di diffusione di organismi del fito-zooplankton ed altri microorganismi è rappresentata dalle acque di zavorra e dalle carene delle navi).

Attualmente nell'area del Golfo di Trieste la presenza di specie esotiche risulta limitata, viene presupposto che i fenomeni di insediamento di specie invasive siano limitati a causa della scarsa vulnerabilità dell'area.

Per limitare il fenomeno in futuro, come misura di mitigazione è prevista la messa a punto di piani di trattamento ed inertizzazione delle acque di zavorra.

Paesaggio

La metodologia di analisi scelta per valutare gli impatti sulla componente paesaggio derivanti dalle modificazioni previste dalle opere di Piano e, nello stesso tempo, attribuire un valore iniziale al territorio oggetto di indagine, è l'analisi percettiva

I punti di vista dai quali il Golfo di Trieste è maggiormente fruibile sono individuabili lungo la costa di Muggia

Le opere di realizzazione e di prolungamento dei moli sono spazialmente rilevanti ed apportano modifiche significative al paesaggio della baia.

Per poter mitigare l'impatto visivo delle nuove opere di Piano, verranno previste delle barriere vegetazionali in alcune aree situate al confine tra l'area di competenza dell'Autorità Portuale e del Comune di Trieste.

Rumore

La valutazione della rumorosità di cantiere è stata effettuata adottando un livello di potenza sonora corrispondente alla somma acustica di tutte le sorgenti contemporaneamente operative.

Nelle successive fasi di progettazione è previsto che i cantieri dovranno essere organizzati in modo da adottare tutte le azioni dirette e indirette necessarie alla mitigazione del rumore quali, ad esempio la dislocazione di compressori, pompe, impianti di betonaggio e di tutte le sorgenti fisse, più lontano possibile dal centro abitato. Per tutte le attività cantieristiche eseguite a distanze inferiori di 100 metri dalle facciate degli edifici residenziali, installare schermi mobili fonoassorbenti e fonoisolanti a ridosso delle sorgenti fisse e mobili rumorose. I lavoratori verranno adeguatamente muniti dei DPI

In fase di cantiere verrà prestata attenzione nell'area del Molo dei Bersaglieri in quanto molto vicina agli edifici ubicati lungo le vie Riva Nazario Sauro e Riva del Mandracchio.

In fase di esercizio l'emergenza acustica di rilievo è rappresentata dal tratto urbano della linea ferroviaria dallo Scalo Campo Marzio per Villa Opicina, nel quale l'incremento nel numero di convogli dovuti al nuovo assetto di Piano e nel lungo periodo comporta, ai ricettori abitativi che affacciano sulla ferrovia, un sostanziale

aumento della rumorosità rispetto allo stato di fatto, con livelli che in sede previsionale superano di molto il valore limite assoluto per la fascia di pertinenza A fissato in 70 dB(A) dal DPR 459/98.
Previsto il risanamento acustico del tratto con l'immissione di barriere acustiche fonoisolanti del tipo sottile.

Rifiuti

Il D.Lgs. 152/06 e s.m.i., prevede che "il controllo e l'autorizzazione delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e maneggio di rifiuti in aree portuali sono disciplinati dalle specifiche disposizioni di cui alla Legge 28 Gennaio 1994 n° 84 e di cui al Decreto Legislativo 24 Giugno 2003 n°182..."

Al fine di regolamentare le modalità di gestione dei rifiuti prodotti in ambito portuale, l'Autorità Portuale ha provveduto alla stesura del capitolato del servizio di nettezza urbana delle aree portuali comuni, compresa la raccolta e il conferimento a recupero e smaltimento dei rifiuti; attualmente la gara è in fase di assegnazione. Nel 2004 l'Autorità Portuale ha redatto il "Piano di Raccolta dei Rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico", che è stato approvato dalla Giunta Regionale in data 10 Febbraio 2006.

Tale Piano però non è stato ancora attuato; l'Autorità Portuale sta nel contempo provvedendo ad aggiornarlo, come previsto dal D.Lgs. 182/03.

I servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi sono attualmente affidati dall'Autorità Portuale a diverse Società, sia in regime di concessione che di autorizzazione.

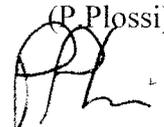
5 - Osservazioni

- a. *I dragaggi previsti per l'approfondimento del Canale Industriale e del canale di accesso nella Valle delle Noghère ricadono nello specchio acqueo del porto ricompreso nel Sito di Interesse Nazionale. Si ritiene pertanto opportuno che nel Piano siano indicate le procedure da adottare per tali operazioni con riferimento alla normativa tecnica di settore vigente.*
- b. *Le volumetrie di materiale da destinare alle casse di colmata, stimate nel Piano, sono inferiori alla capacità totale delle casse stesse. Si ritiene opportuno siano specificate le previsioni per completare il riempimento delle casse e la provenienza dei materiali, valutando la possibilità di attività sinergiche con la bonifica dello specchio acqueo in SIN.*
- c. *Siano maggiormente specificati i sistemi di sicurezza e di verifica per le opere in cui verranno refluiti sedimenti potenzialmente inquinati, atti ad impedire possibilità di scambio tra sedimenti e acque marine e quindi ad impedire possibilità di contaminazione di queste ultime.*
- d. *Nell'ambito delle opere di banchinamento previste nelle zone le cui aree a terra rientrano in SIN, si ritiene utile siano specificati gli interventi che impediranno lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinata.*
- e. *Considerato il notevole aumento di traffico navale previsto e che la quantità di materiale potenzialmente messa in sospensione dal transito di una imbarcazione possa essere dello stesso ordine di grandezza di quello associato al dragaggio, si ritiene che debbano essere approfondite le analisi dei possibili impatti sugli ecosistemi marini legati a questo aspetto.*
- f. *Si ribadisce l'utilità che siano valutati anche i PAH ed in particolare il benzo(a)pirene, considerato che è un composto cancerogeno prodotto, tra gli altri, dai processi di combustione e che nella zona portuale sono stati rilevati valori superiori al valore obiettivo previsto da normativa.*
- g. *Ai fini del controllo della qualità dell'aria, si ritiene inoltre utile il monitoraggio ante e post operam con bioindicatori, che risentono particolarmente della presenza di SO₂, NO_x e polveri, da concordare con ARPA.*
- h. *Come indicato nella documentazione progettuale, per ridurre le emissioni in ambito portuale delle navi ormeggiate, si valuti la possibilità che il porto si doti di sistemi di fornitura energetica a terra con l'elettrificazione delle banchine.*
- i. *Si ritiene utile che siano effettuati confronti tra le stime dei flussi emissivi relative alle fasi di attuazione del Piano e i dati dell'INEMAR.*

Il Relatore
(A.Panza)



Visto: Il Responsabile
(P.Plossi)





**PROVINCIA
di TRIESTE**

34132 Trieste
Piazza Vittorio Veneto, 4
tel. +39 040 37981
fax +39 040 3798 233

c.f. 80011310325
partita Iva 00715530325

prot. n. _____
da citare sempre nella risposta

vs. rif.
data

OGGETTO: Piano Regolatore Portuale di Trieste.

Comunicazione di avvio procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3 ter del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. Terminal di rigassificazione di GNL localizzato nel porto di Trieste – località Zaule. Parere ai sensi dell'art. 25, comma 6 del D.Lgs. 152/2006.

Proponente: Autorità Portuale di Trieste.

Con riferimento all'oggetto ed alla nota Prot. Gen. 0009525/P dd. 18/09/2013 dell'Autorità Portuale di Trieste con la quale è stata trasmessa la documentazione inerente il Piano Regolatore Portuale di Trieste, lo Studio Ambientale Integrato (comprensivo della Valutazione di incidenza) e la Sintesi non tecnica, per le opportune valutazioni di competenza ai fini di rendere le eventuali osservazioni si comunica quanto segue:

Effettuata l'istruttoria con relativa valutazione di interesse degli elaborati, con particolare riferimento a quanto relazionato in merito alle prospettive di sviluppo del traffico terrestre, gli obiettivi di ripartizione modale, il movimento di veicoli stradali generato dal porto di Trieste a carico della viabilità esterna nonché alle ipotesi di realizzazione di un nuovo terminale multipurpose e con prevalenza delle merci Ro-Ro in zona Valle delle Noghère con relativo adeguamento delle infrastrutture di collegamento stradale a servizio delle funzioni previste;

Constatato che in base ai criteri di pianificazione si prevedono due ingressi/uscite dal Terminal Ro-Ro, con il principale sulla ex S.S. 15 – Via Flavia (in località Aquilinia) e il secondario verso la Valle delle Noghère sulla S.P. 14 “di Muggia” con i flussi di traffico, in entrata ed uscita, diretti verso la Strada delle Saline e la S.P. 15 “delle Noghère” si osserva che mentre nel primo caso non sussistono motivi ostativi, per il secondo accesso, che prevede l'indirizzamento del traffico dedicato, in entrata ed uscita dal terminal Ro-Ro, dal nuovo varco da realizzare sulla S.P. 14 “di Muggia” sono da considerare alcune criticità che si riportano di seguito:

1. la S.P. 14 “di Muggia” allo stato attuale è a senso unico con direzione Aquilinia-Muggia, nel tratto compreso tra la località Aquilinia e Via delle Saline;

2. la S.P. 15 “delle Noghère” è accessibile attraverso il ponte viabile esistente sul Rio Ospio costituito da una struttura realizzata dall'ex G.M.A. per il quale non esistono agli atti documenti circa la portata massima della struttura;

Per quanto sopra esposto con riferimento al punto 1. vanno valutate in maniera approfondita in sede esecutiva tutte le soluzioni atte a consentire l'utilizzo del varco previsto, attraverso l'ipotesi di una rotonda dedicata, funzionalmente compatibile con i diversi piani di pendenza esistenti in loco e intersecanti la strada provinciale, ai fini di consentire l'istituzione di un doppio senso di marcia nel tratto “uscita terminal-via delle Saline” e regolarizzare il traffico in tale intersezione.

In considerazione del punto 2., oltre alle limitazioni di portata non accertate della struttura, si evidenzia la limitata sezione trasversale del ponte sul Rio Ospio, che risulta tra l'altro sprovvisto di banchina e marciapiede. Tale situazione non consente l'utilizzo di tale viabilità per il traffico, ipotizzato nel Piano Regolatore Portuale, senza venire meno le condizioni di sicurezza necessarie, non essendo garantite le dimensioni minime atte a consentire il passaggio contemporaneo di mezzi pesanti e veicoli del Trasporto Pubblico Locale in considerazione, tra l'altro, del possibile passaggio di pedoni che si verifica costantemente.

Per quanto sopra esposto, ai fini della ripartizione modale del traffico proveniente dal previsto terminal Ro-Ro, v'è considerata unicamente utilizzabile la via delle Saline realizzata per il traffico pesante con adeguata larghezza di carreggiata provvista di banchina e marciapiede che conduce ad una rotonda di largo raggio che consente l'agevole smistamento di mezzi pesanti verso le più diverse destinazioni possibili (Slovenia, Attività industriali esistenti, autostrada ecc.).

Per quanto sopra specificato si esprime:

- parere preliminare favorevole, per quanto di competenza, all'ingresso/uscita principale dal Terminal Ro-Ro sulla ex S.S. 15 – Via Flavia (in località Aquilinia) subordinato alle seguenti prescrizioni;

Constatato che nella Relazione Generale al punto 1.2 – Iter Procedimentale Amministrativo del Nuovo Piano Regolatore – Intese sottoscritte tra APT e Comune di Muggia, punto 5, paragrafo terzo, è contenuto l'impegno dell'APT 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;

Preso atto della progettualità proposta dal Comune di Muggia e contenuta negli strumenti urbanistici di previsione (PRGC), relativa al cosiddetto by-pass di Aquilinia che interessa l'ingresso/uscita dal Terminal Ro.Ro lungo la direttrice stradale costituita dalla ex S.S. 15 Via Flavia;

Preso atto altresì che l'ipotesi avanzata negli elaborati del nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste interessa il tratto di ex S.S. 15 oggetto di previsione progettuale per la realizzazione del by-pass di Aquilinia;

Si vincola il parere favorevole sopra citato all'inserimento nei criteri di pianificazione del Piano Regolatore Portuale di Trieste della previsione progettuale dell'infrastruttura viaria di attraversamento del centro abitato di Aquilinia (by-pass),

- parere preliminare parzialmente favorevole, per quanto di competenza, all'ingresso/uscita secondario dal Terminal Ro-Ro sulla S.P. 14 "di Muggia" in Valle delle Noghère subordinatamente alla previsione progettuale, a livello esecutivo, di un rotatoria per l'istituzione del doppio senso di circolazione nel tratto di strada provinciale interessato ed all'indirizzamento del nuovo traffico derivante unicamente sulla Via delle Saline.

Si sottolinea che il parere parzialmente favorevole vincolato potrà essere oggetto di revisione in caso di adeguamento tecnico-funzionale del ponte sul Rio Ospio.

Trieste, 14.11.2013

IL RESPONSABILE DI P.O.

geom. Paolo Liuzzi



AREA SERVIZI TECNICI

U.O. Viabilità

Responsabile del procedimento amministrativo:

geom. Paolo Liuzzi

tel 040 3798499