



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

Servizio porti e navigazione interna

CONSORZIO DI SVILUPPO
ECONOMICO DEL MONFALCONESE

ASFALTATURA - TORRE FARO E IMPIANTI TECNOLOGICI
PRESSO IL FASCIO BINARI VARCO N.2 PORTO DI MONFALCONE

PROGETTO ESECUTIVO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
dott. Giampaolo Fontana

PROGETTISTA:

SERIN S.r.l.
SERVIZI - INGEGNERIA - INFORMATICA
Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
Tel. +39 0432 511556
Fax +39 0432 511592
e-mail: info@serinsrl.com



Direttore Tecnico, progettista e integratore delle progettazioni specialistiche:
dott. Ing Andrea Cocetta

Relazione Geologica:
dott. geologo Fulvio Iadarola

Coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione:
dott. Ing Andrea Cocetta

Progettazione specialistica:
dott. Ing. Simone Driutti
dott. Ing. Eugenio Zito
dott. ing. Edy Agnolin

Fattibilità Ambientale

CODICE OPERA:
OP 191

CODICE CUP:
E41H17000060002

ARCHIVIATO:
TECNICO/OPERE/OP191

NUMERO ELABORATO:
ESE-FA

REVISIONE

SCALA
-

0

Emissione

agosto 2017

AC

DIR

REVISIONE	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
-----------	-------------	------	---------	------------	-----------



INDICE


1.	INTESTAZIONE	3
2.	PREMESSA	4
3.	NORME DI TUTELA AMBIENTALE IN APPLICAZIONE	7
3.1	Incidenza sui siti di Rete Natura 2000.....	7
3.2	Altre aree tutelate.....	8
3.3	Autorizzazione Paesaggistica.....	10
3.4	Procedura V.I.A.....	12
3.4.1	Infrastrutture portuali/stradali/intermodali.....	12
4.	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	15
4.1	Caratteristiche dell'area di intervento – stato di fatto.....	15
4.2	Descrizione sintetica dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera.....	15
5.	VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO	15
6.	EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI	16
6.1	Caratteristiche dell'Area di intervento.....	16
6.2	Analisi degli impatti e degli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera – componenti ambientali, aspetti coinvolti e/o processi innescati.....	16
6.2.1	Trasformazione di coltura.....	16
6.2.2	Valori naturalistici (flora e fauna).....	16
6.2.3	Stabilità del terreno.....	16
6.2.4	Acque meteoriche.....	16
6.2.5	Idrografia superficiale.....	17
6.2.6	Interferenza sull'ecosistema della zona.....	17
6.2.7	Valore storico e archeologico.....	17
6.2.8	Estetica a breve campo.....	17
6.2.9	Estetica a lungo campo.....	17
6.2.10	Rumore.....	17
6.2.11	Odore.....	17
6.2.12	Polveri.....	17
6.2.13	Rischi igienico-sanitari.....	17
7.	COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI E LA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE	18
7.1	Livello Regionale.....	18
7.1.1	PURG (1978).....	18
7.1.2	PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO (2011).....	18
7.1.3	Piano del Governo del Territorio (2013).....	19
7.1.4	Piano Regionale di Tutela delle Acque (2012).....	19
7.2	PRGC.....	21
7.3	Piano Regolatore del Porto di Monfalcone.....	21
8.	SCELTA DEL SITO E POSSIBILI ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE E TIPOLOGICHE	23
8.1	Alternativa opzione zero.....	23



9.	MONITORAGGI E MITIGAZIONI	23
9.1	Atmosfera.....	23
9.2	Rumore	23
9.3	Vibrazioni	23
9.4	Acque	24
9.5	Suolo e sottosuolo.....	24
10.	CONCLUSIONI	25



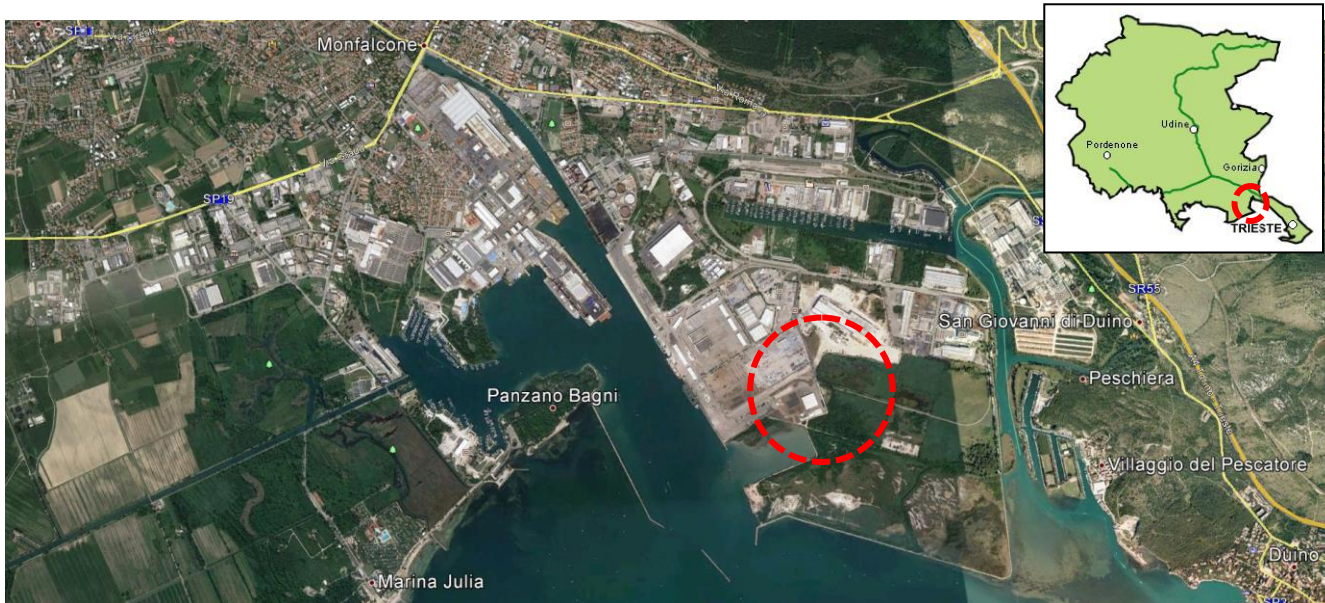
1. INTESTAZIONE

Regione:	Friuli – Venezia Giulia
Provincia:	Gorizia
Comune:	Monfalcone
Titolo del Progetto:	Asfaltatura - Torre faro e Impianti tecnologici presso il fascio binari varco n.2 Porto di Monfalcone – OP191
CUP	E41H17000060002
Fase Progettuale:	Progetto Esecutivo
Committente:	 <p>CSEM - CONSORZIO DI SVILUPPO ECONOMICO DEL MONFALCONESE</p> <p>via Bologna, 1 – 34074 Monfalcone (GO) tel. + 39 0481 495411 fax + 39 0481 495412 e-mail csim@csim.it</p>
Responsabile del Procedimento:	dott. Giampaolo Fontana - CSEM
Progettista:	<p>Integrazione progettuale: ing Fabio Pocecco – Ufficio Tecnico CSEM</p> <p>Progettazioni specialistiche: ing Andrea Cocetta - SERIN S.r.l. Via Duino, 1/1 – 33100 – Udine (UD) Tel. 0432/511556 – Fax 0432/511592 – e-mail info@serinsrl.com</p> <p>Geologia: dott. geol. Fulvio Iadarola</p>
Data prima stesura:	14/04/2017
Aggiornamento:	



2. PREMESSA

L'intervento si colloca all'interno del perimetro del Porto di Monfalcone



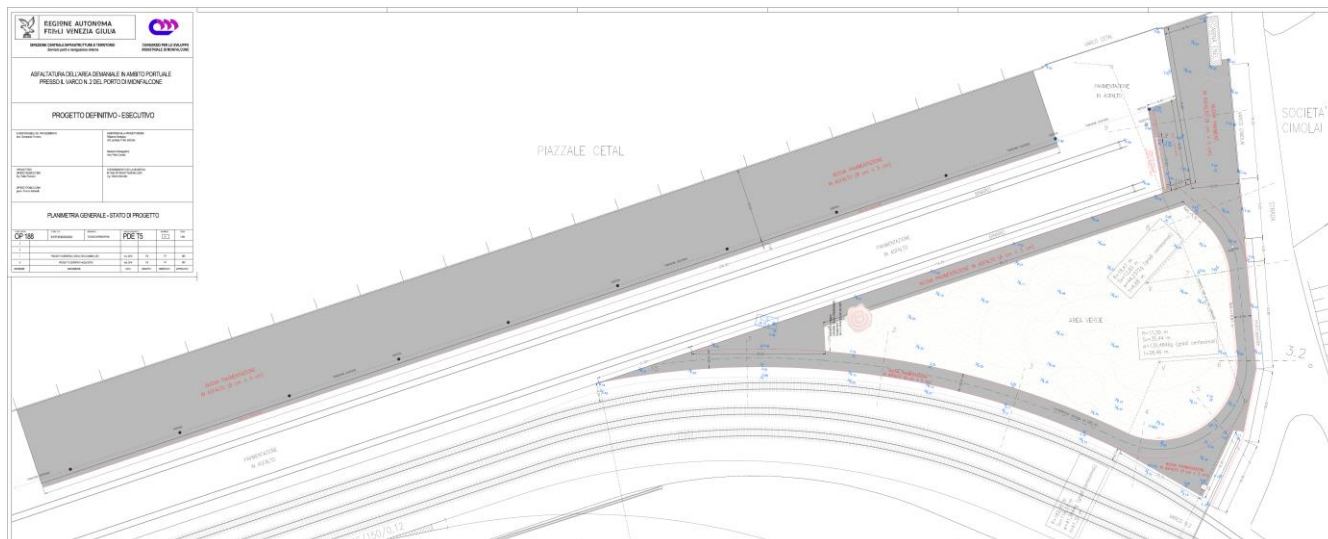
Scopo del progetto è la pavimentazione e l'infrastrutturazione impiantistica di un'area di circa 6300 mq a lato dei binari ferroviari in uscita dal varco 2. Il piazzale sarà destinato alle operazioni di carico scarico merci e alla movimentazione e parcheggio di autoveicoli.

Il presente progetto si collega funzionalmente al progetto "ASFALTATURA DELL'AREA DEMANIALE IN AMBITO PORTUALE PRESSO IL VARCO N. 2 DEL PORTO DI



MONFALCONE - OP188”)”, redatto dall’ufficio tecnico consortile.

L’OP188 prevedeva inizialmente un intervento esteso a tutta l’area del varco 2, con previsione di nuova pavimentazione di aree sterrate e una nuova viabilità a ridosso dei fasci di binari a sud.



Gli obiettivi dichiarati del progetto OP188 erano quelli di:

- consentire un più agevole e sicuro accesso al varco ferroviario numero 2 e alla pesa ferroviaria mediante l’asfaltatura della stradina attualmente in ghiaia;
- consentire un accesso in sicurezza alla cabina di trasformazione MT/BT;
- completare l’asfaltatura presso il varco utilizzato dalla Cimolai SpA per il trasporto di manufatti dal proprio stabilimento alle banchine portuali attualmente in ghiaino tra la strada recentemente realizzata e i piazzali portuali nonché di un’area in adiacenza al car terminal
- Asporto di rifiuti ivi presenti.

Il progetto OP188 in conferenza decisoria del 10.11.2016 ha ottenuto i seguenti nulla osta:

- Azienda per l’assistenza Sanitaria n.2 “Bassa Friulana-Isontina” – prpt n. 0065157/P/Gen/2-PREVISO del 09/11/2016
- Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – prot 22632/RU del 09/11/2016
- Provincia di Gorizia – pec
- RFI - UA 9/11/2016 – RFI-DPR-DTP_TS\A0011\P\2016\0004921
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del FVG – Prot 6371 11/11/2016

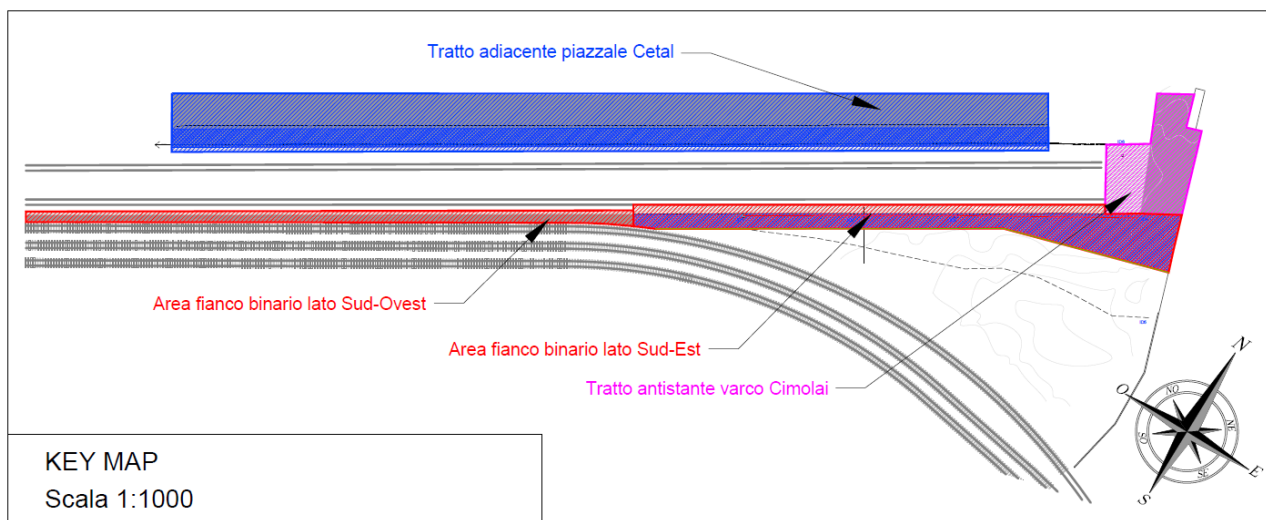
Le aree interessate dal progetto OP188 sono state date in concessione al Consorzio per lo sviluppo industriale di Monfalcone con decreto 44/TERINF del 11/01/2017.

A lavori aggiudicati e consegnati, con nota Prot. n.9920/P dd 01/02/2017 la Regione Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale infrastrutture e territorio - informava il Consorzio Industriale in merito alla **necessità di integrare il progetto sulla base delle indicazioni operate dai concessionari e raccordati** all’interno dell’area portuale, estendendo l’intervento di asfaltatura sull’intera area che si colloca tra il varco n.2 ed il piazzale dato in concessione alla CETAL S.r.l., compreso il triangolo che nel progetto esecutivo, sulla base di verbali di intesa con la Capitaneria di Porto di Monfalcone, veniva destinato allo stoccaggio degli olii esausti provenienti dalle navi. Veniva inoltre richiesta adeguata illuminazione mediante l’installazione di una torre faro (H=30 metri) con proiettori a led.

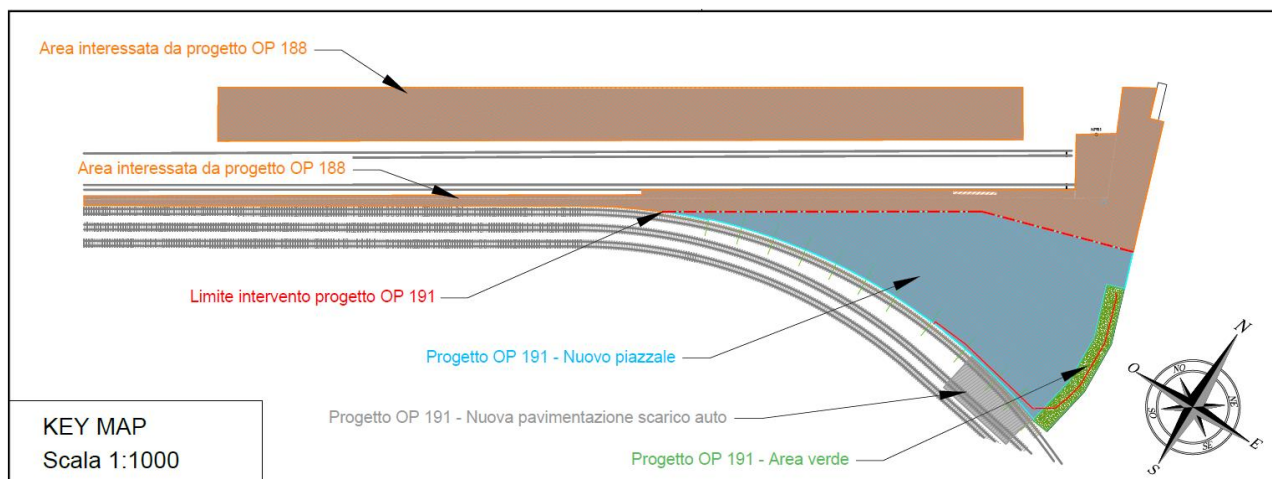
La modifica richiesta al progetto è stata gestita dal Consorzio con una duplice iniziativa:



- la promozione di una **perizia di variante che ha finalizzato il progetto OP188** (i cui lavori erano già stati consegnati all'Impresa affidataria) alle nuove e diverse esigenze;



- l'avvio di un **nuovo progetto (OP191)** che desse completamente alle nuove richieste funzionali dell'area.



Il presente progetto definitivo quindi interviene nelle aree inizialmente interessate dal progetto OP188 e stralciate in perizia. Include l'estensione della pavimentazione al tratto finale dei due binari nord in uscita dal Varco 2.

Per il presente progetto sarà necessario riprendere ed aggiornare i pareri già espressi sull'intervento in quest'area.

Per quanto attiene le problematiche ambientali il progetto si definisce come:

Pavimentazione di un'area in ambito portuale destinata al transito e alla sosta di autoveicoli ed automezzi, e non ad attività produttive.



3. NORME DI TUTELA AMBIENTALE IN APPLICAZIONE

3.1 Incidenza sui siti di Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000, a regime, è composta da siti, definiti da un codice alfanumerico e denominati:

ZPS - Zone di Protezione Speciale, rivolte alla tutela degli uccelli e dei loro habitat.

ZSC - Zone Speciali di Conservazione, rivolte alla protezione di habitat e specie animali e vegetali.

I pSIC - Siti di Importanza Comunitaria proposti, una volta verificati dalla commissione biogeografica della Commissione Europea, assumono la denominazione di SIC - Siti di Importanza Comunitaria. I SIC sono designati ZSC in presenza delle necessarie misure di gestione.

Il territorio comunale di Monfalcone e dei comuni limitrofi risulta direttamente interessato dai seguenti siti della rete "Natura 2000":

- IT3330007 ZSC/SIC – Cavana di Monfalcone (id 54)
- IT3330005 ZSC e ZPS - Foce dell' Isonzo - Isola della Cona (id 55)
- IT3340006 ZSC (incluso in ZPS) – Carso Triestino e Goriziano (id 56)
- IT3341002 ZPS (include SIC) – Aree Carsiche della Venezia Giulia (id 7)



L'individuazione dei siti "Natura 2000" di cui alla Direttiva 92/43/CEE è stata reperita sul sito ufficiale internet della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, al quale si rinvia per la consultazione delle singole schede.

Nell'ortofoto riportante la perimetrazione dei siti SIC e ZPS, sono evidenziate le distanze minime delle opere in progetto dalle suddette zone. Si noti che l'area di intervento dista circa 870 m dal sito SIC IT3340006, con il quale comunque non entra in diretto rapporto essendo l'intervento interno alla recinzione portuale.

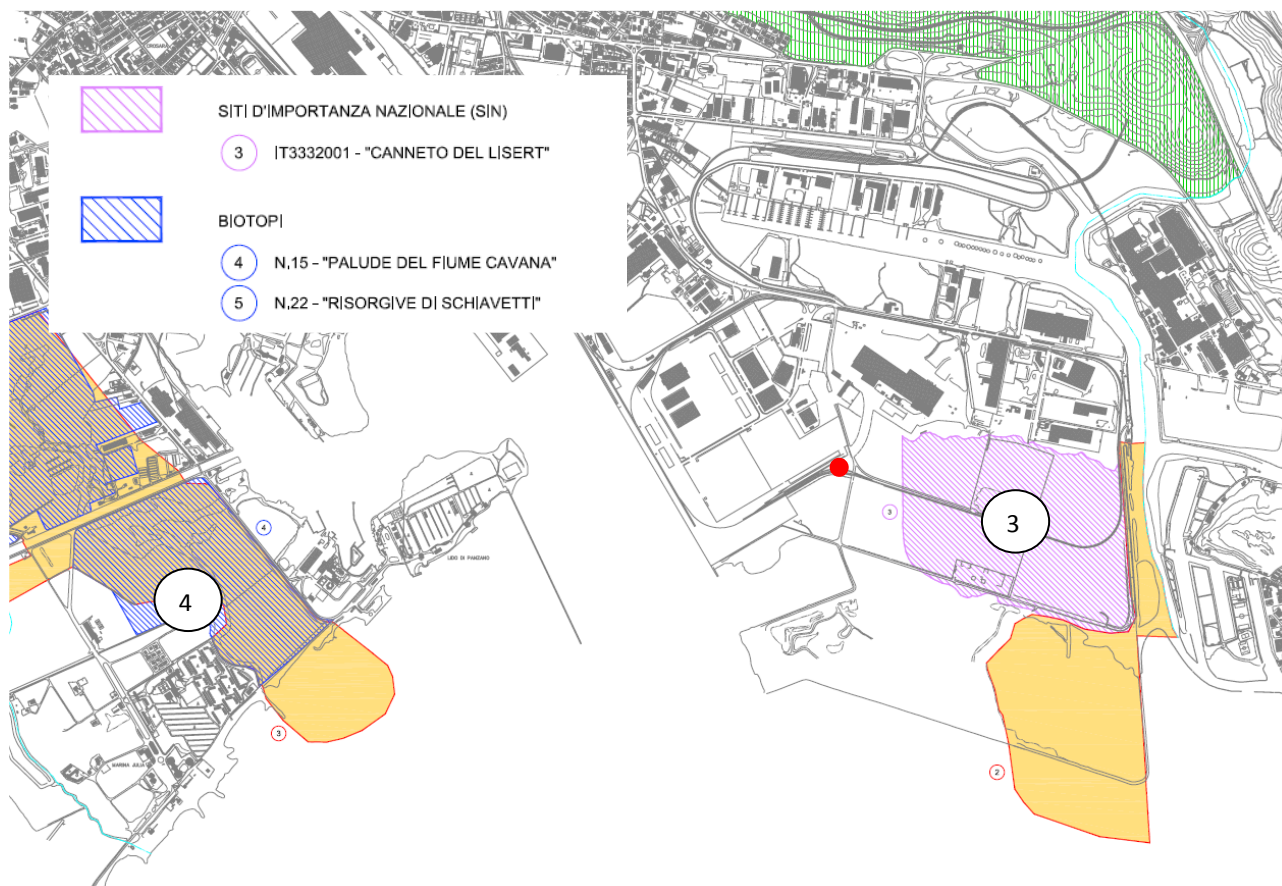
Si può affermare che l'intervento non interessa direttamente SIC e ZPS e che l'area di ipotetica "vasta influenza" degli interventi non raggiunge le aree di SIC e ZPS.

3.2 Altre aree tutelate

Il PRGC del comune di Monfalcone evidenzia la presenza dei 2 Biotopi che non interferiscono con il progetto:

n. 15 "Palude del Fiume Cavana"

n.22 "Risorgive di Schiavetti"



In diverse Regioni italiane il progetto Bioitaly, oltre ai SIC, ha portato alla identificazione di altri due tipi di aree: i Siti di Importanza Nazionale (SIN) e i Siti di Importanza Regionale (SIR). Queste ulteriori aree (SIN e SIR) non è collegata all'attuazione della direttiva Habitat ma costituisce un approfondimento del quadro conoscitivo a livello regionale, normato da appositi regolamenti.

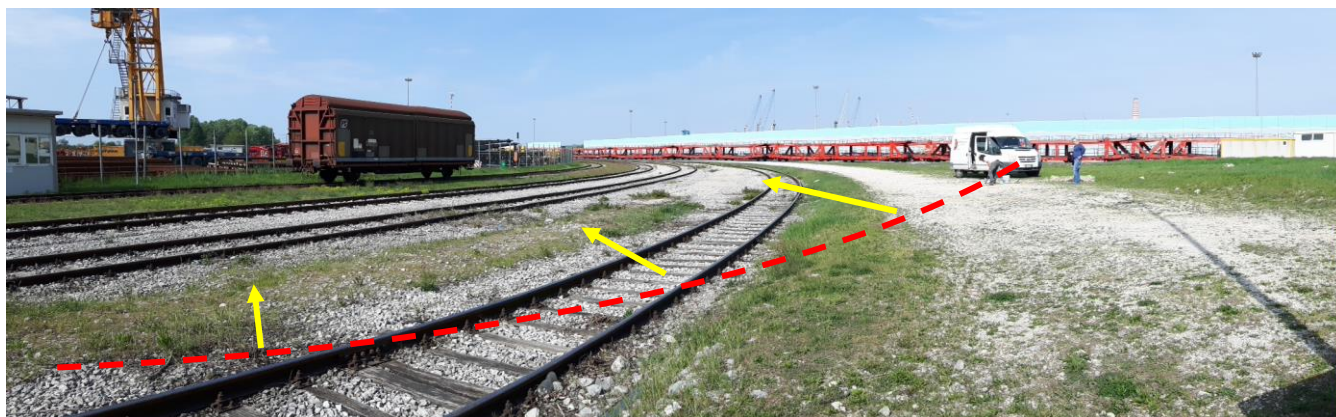
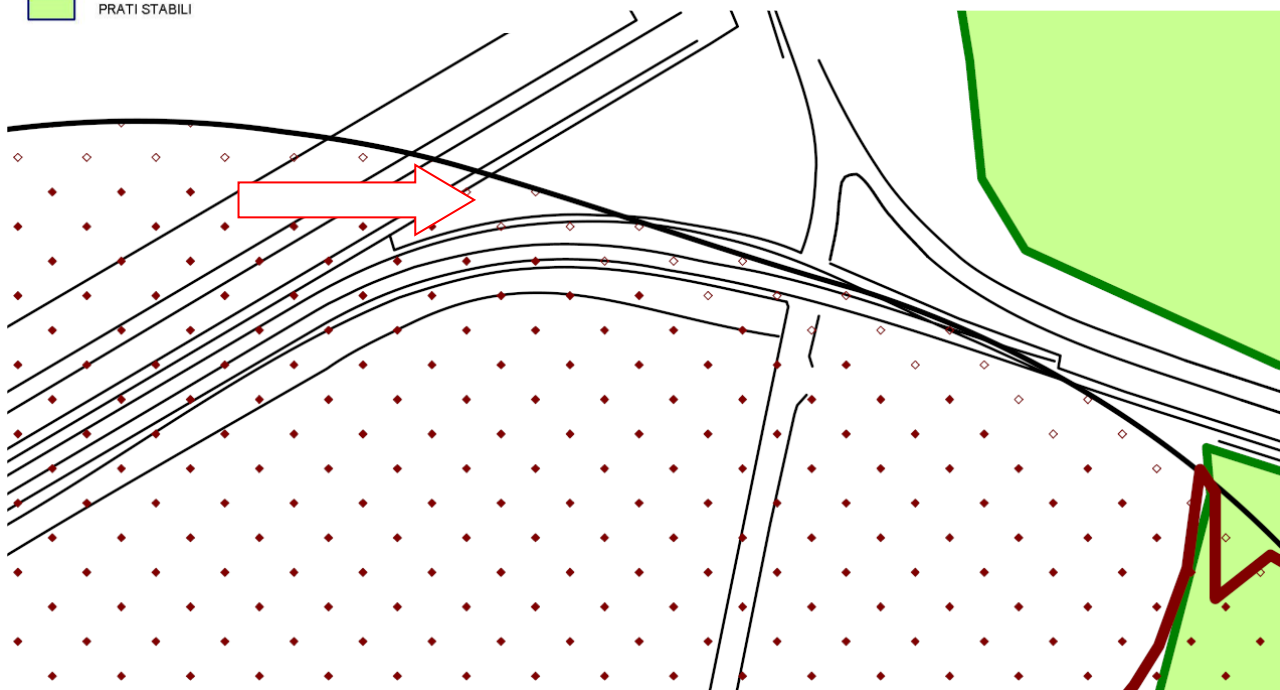
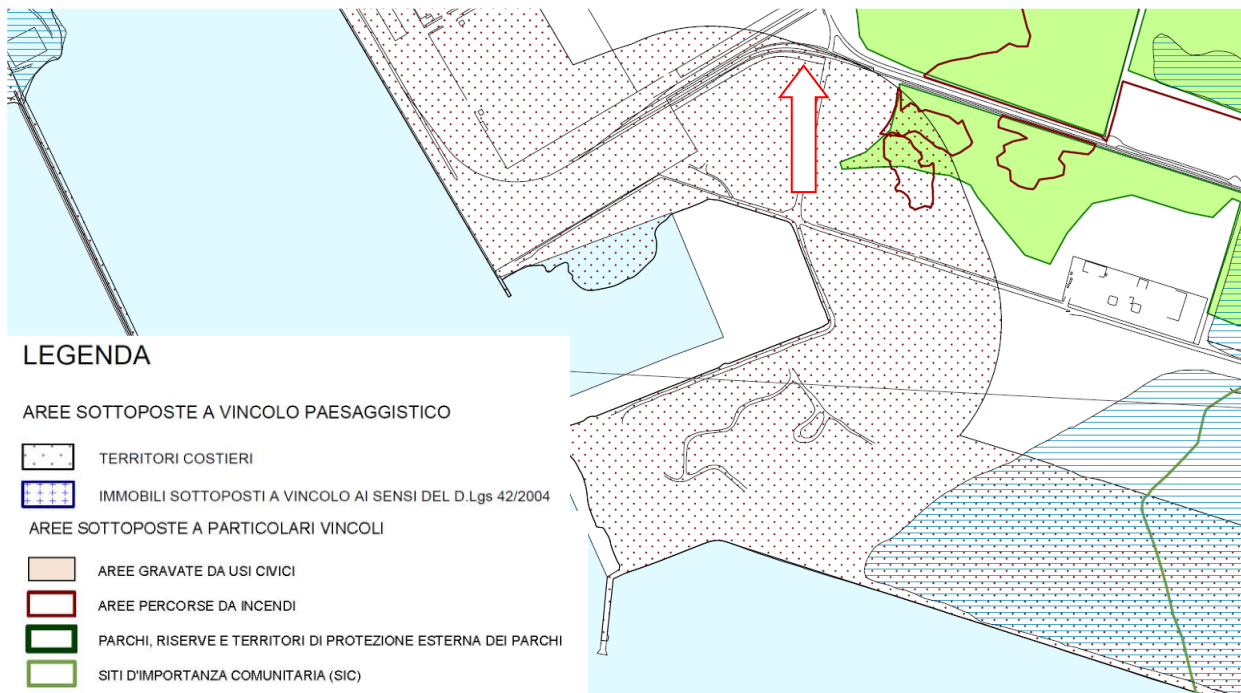
Il PRGC di Monfalcone riporta anche un SIN:

- IT3332001 "Canneto del Lisert"

A questa fattispecie di perimetrazione non pare corrispondere una particolare tutela codificata.

La tavola dei vincoli del PRGC indica l'esistenza di un vincolo paesaggistico:

- a) fascia di rispetto costiera (300 m dalla linea di battigia D.L. n.42 del 22.01.2004 art 142)



Le opere non intercettano Prati Stabili, così come individuati nel catasto regionale, né boschi percorsi da incendi.

Non sono segnalati usi civici.

Il progetto non interessa beni tutelati in base all'art. 136 D.L. n.42 del 22.01.2004.

I vincoli si possono quindi riassumere nella tabella seguente:

Incidenza dell'intervento su ambiti di tutela ambientale

Ambiti di tutela		SI	NO
1	AREE DI RILEVANTE INTERESSE AMBIENTALE (A.R.I.A.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2	BIOTOPO NATURALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3	PARCO O RISERVA REGIONALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4	PARCO COMUNALE O INTERCOMUNALE	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5	AREA DI REPERIMENTO	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
6	ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7	SITO DI INTERESSE COMUNITARIO (SIC ZSC)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
8	VINCOLO IDROGEOLOGICO R.D. 3267/23 E L.R. 22/82	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
9	TUTELA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA art 136 DL n 42 22.01.04	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
10	TUTELA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA art 142 DL n 42 22.01.04 comma 1 lettera a) territori costieri	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	TUTELA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA art 142 DL n 42 22.01.04 comma 1 lettera c) fiumi e relative sponde	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
12	TUTELA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA art 142 DL n 42 22.01.04 comma 1 lettera g) territori coperti da foreste e da boschi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
13	BOSCO LR 9/2007	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
14	PRATO STABILE LR 9/2005	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
15	BOSCHI PERCORSI DA INCENDI 353/2000	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16	USI CIVICI	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Gli interventi sui beni tutelati dal punto di vista paesaggistico vanno letti nel contesto e armonizzati con la vocazione e la destinazione d'uso dei luoghi.

3.3

Autorizzazione Paesaggistica

L'autorizzazione paesaggistica può essere "ordinaria" o "semplificata".

Le autorità competenti al rilascio sono:

- la Regione;
- gli enti locali dalla stessa delegati ai sensi dell'articolo 60 della legge regionale 5/2007 (cioè i Comuni).

Fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici al piano paesaggistico regionale, le autorizzazioni paesaggistiche ordinarie sono rilasciate dai Comuni, a eccezione di quelle di competenza regionale, indicate nell'art. 60 della L.R. 5/07:

- a) le autorizzazioni relative a nuovi edifici o a interventi di demolizione e ricostruzione e ampliamento di edifici con una volumetria superiore, nei comuni di Trieste, Udine, Pordenone e Gorizia, a 10.000 metri cubi; con una volumetria superiore a 5.000 metri cubi nei comuni con più di 5.000 abitanti; con una volumetria superiore a 1.500 metri cubi in tutti gli altri comuni della regione; a tal fine la popolazione è determinata in base ai risultati dell'ultimo censimento ufficiale;
- b) le autorizzazioni relative a riduzioni di superficie boscata di dimensione superiore a 20.000 metri quadrati nei comuni di montagna interna secondo la classificazione ISTAT e superiore a 5.000 metri quadrati negli altri comuni;
- c) le autorizzazioni relative a opere e interventi sui corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775 (Testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici), a eccezione di quelli per i quali è prevista la presentazione della denuncia di inizio attività ovvero quelli eseguibili in attività edilizia libera;
- d) le autorizzazioni relative a opere e interventi sulle linee di coste marittime e lagunari, definite dalla massima escursione di marea;
- e) le autorizzazioni relative a opere e interventi che implicino movimenti di terra superiori a 30.000 metri cubi;
- e bis) le autorizzazioni relative a opere e interventi assoggettati a conformità urbanistica secondo la legge regionale.

L'autorizzazione paesaggistica semplificata è disciplinata dal decreto del Presidente della Repubblica **13 febbraio 2017, n. 31 " Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata "**. Dalla data di entrata in vigore di tale regolamento (6 aprile 2017) è abrogato il decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 139.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del DPR 31/2017 nelle regioni a statuto speciale dovranno essere adottate opportune norme di coordinamento entro 180 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, nelle more delle quali nella Regione FVG continueranno ad applicarsi le norme regionali vigenti di cui al D.PReg 149/2012.

Ai sensi dell'articolo 13, comma 3, del DPR 31/2017, gli interventi esenti da autorizzazione paesaggistica declinati nell'allegato A trovano comunque immediata applicazione anche nella Regione Friuli Venezia Giulia.

L'articolo 4 del DPR 31/2017 fa salvi in ogni caso gli specifici accordi di collaborazione già intervenuti tra Ministero e singole Regioni, stipulati ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n.241.

Pertanto:

1. gli interventi elencati nell'allegato A al DPreg 149/2012 restano soggetti ad autorizzazione semplificata qualora non assorbiti nelle tipologie di intervento comprese nella tabella A del DPR 31/2017;
2. gli interventi esenti da autorizzazione paesaggistica elencati negli Accordi Stato/Regione FVG e ampliativi rispetto agli interventi di cui alla tabella A del DPR 31/2017 continuano a trovare applicazione.

L'art. 5 del "D. P. Reg. 10 luglio 2012 n. 149 "Regolamento recante la disciplina del procedimento per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'articolo 58 della legge regionale 23 febbraio 2007, n.5 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio)" individua i casi in cui è possibile chiedere l'autorizzazione semplificata:

L'intervento, ai sensi della LR 5/2007, non interessa direttamente la linea di costa definita dalla massima escursione di marea, per cui non entra nelle dirette competenze regionali.

L'autorizzazione si ritiene possa essere SEMPLIFICATA, assimilando l'intervento ai contenuti del punto 2 - allegato A del DPreg 149/pres 2012, oppure ai punti B18 e B23 dell'allegato B del DPR 31/2017.

3.4 Procedura V.I.A.

3.4.1 Infrastrutture portuali/stradali/intermodali

In merito alla Valutazione di Impatto Ambientale il riferimento nazionale è il D.L. 152/2006 che all'art. 6 (modificato dall'art 2 comma 3 D. Lgs. 128/2010) recita :

- **“comma 5.** La valutazione d'impatto ambientale, riguarda i progetti che possono avere impatti significativi e negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.
- **comma 6.** Fatto salvo quanto disposto al comma 7, viene effettuata altresì una valutazione per:

a) i progetti di cui agli allegati II e III al presente decreto;

b) i progetti di cui all'allegato IV al presente decreto, relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394.

- **comma 7.** La valutazione è inoltre necessaria, qualora, in base alle disposizioni di cui al successivo articolo 20, si ritenga che possano produrre impatti significativi e negativi sull'ambiente, per:

i progetti elencati nell'allegato II che servono esclusivamente o essenzialmente per lo sviluppo ed il collaudo di nuovi metodi o prodotti e non sono utilizzati per più di due anni;

le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II che possono avere impatti significativi e negativi sull'ambiente;

i progetti elencati nell'allegato IV.

- **comma 8.** Per i progetti di cui agli allegati III e IV, ricadenti all'interno di aree naturali protette, le soglie dimensionali, ove previste, sono ridotte del cinquanta per cento.
- **comma 9.** Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono definire, per determinate tipologie progettuali o aree predeterminate, sulla base degli elementi indicati nell'allegato V, un incremento nella misura massima del trenta per cento o decremento delle soglie di cui all'allegato IV. Con riferimento ai progetti di cui all'allegato IV, qualora non ricadenti neppure parzialmente in aree naturali protette, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono determinare, per specifiche categorie progettuali o in particolari situazioni ambientali e territoriali, sulla base degli elementi di cui all'allegato V, criteri o condizioni di esclusione dalla verifica di assoggettabilità.”

Per quanto riguarda i progetti di infrastrutture, *l'ALLEGATO II - Progetti di competenza statale* prevede i seguenti progetti:

10) Opere relative a:

- tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza;
- autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta ai autoveicoli;

- strade extraurbane a quattro o più corsie o raddrizzamento e/o allargamento di strade esistenti a due corsie al massimo per renderle a quattro o più corsie, sempre che la nuova strada o il tratto di strada raddrizzato e/o allargato abbia una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km;
- parcheggi interrati che interessano superfici superiori ai 5 ha, localizzati nei centri storici o in aree soggette a vincoli paesaggistici decretati con atti ministeriali o facenti parte dei siti UNESCO.

11) Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.

15) Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione

Il presente progetto, per la natura e l'entità delle opere, **non rientra in alcuno fra gli interventi su elencati.**

L'allegato III "Progetti di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano" prevede fra l'altro:

l) Porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri.

Per quanto riguarda i **progetti di infrastrutture**, l'allegato IV "Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano" prevede i seguenti interventi:

- a) progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari;
- e) interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali;
- f) porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti di pesca, vie navigabili;
- g) strade extraurbane secondarie;
- h) costruzioni di strade di scorrimento in area urbana o potenziamento di esistenti a quattro o più corsie con lunghezza, in area urbana o extraurbana, superiore a 1.500 metri;
- i) linee ferroviarie a carattere regionale o locale;
- l) sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri;
- n) opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare;
- o) opere di regolazione del corso dei fiumi e dei torrenti, canalizzazione e interventi di bonifica ed altri simili destinati ad incidere sul regime delle acque, compresi quelli di estrazione di materiali litoidi dal demanio fluviale e lacuale;
- q) porti turistici e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri, nonché progetti di intervento su porti già esistenti.



La Regione Friuli Venezia Giulia ha disciplinato, avvalendosi delle proprie competenze statutarie, la valutazione di impatto ambientale, anche in attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee del 27 giugno 1985 (85/337/CEE) e della normativa statale conseguente (D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152), con l'apposita legge regionale 7 settembre 1990, n.43 ed un regolamento di attuazione (D.P.G.R. n.245 dell'8 luglio 1996).

In materia di VIA l'articolo 5 della LR 43/90 recita:

Art. 5 (Ambito di applicazione)

- 1.** Sono sottoposti a verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'articolo 9 bis, i progetti di cui all'allegato IV alla parte seconda del Decreto Legislativo 152/2006
- 2.** Sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale, secondo le disposizioni del capo III, sezione II:
 - a)** i progetti di cui all'allegato III alla parte II del decreto legislativo 152/2006;
 - b)** i progetti di cui all'allegato III alla parte II del decreto legislativo 152/2006, ricadenti, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette), per i quali le soglie dimensionali, ove previste, sono ridotte del 50 per cento;
 - c)** i progetti di cui all'allegato IV alla parte II del decreto legislativo 152/2006, relativi a opere o interventi di nuova realizzazione, ricadenti, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 394/1991, per i quali le soglie dimensionali, ove previste, sono ridotte del 50 per cento;
 - d)** i progetti di cui al comma 1 qualora, all'esito della procedura di cui all'articolo 9 bis, si ritenga che possano avere impatti significativi sull'ambiente o che le relative variazioni costituiscano modifica sostanziale.

Il presente progetto **NON** rientra nella casistica di cui all'Allegato IV.

Dall'esame svolto, il presente progetto non va sottoposto a procedura di screening VIA.



4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

4.1 Caratteristiche dell'area di intervento – stato di fatto



L'area oggetto dell'intervento è interna al recinto doganale del Porto di Monfalcone, a ridosso del Varco 2, presso il quale entrano i binari di collegamento alla rete RFI.

Allo stato attuale l'area si presenta incolta e degradata per presenza di rifiuti grossolani di varia natura. Dai sondaggi eseguiti il materiale ha caratteristiche sabbiose di riporto, con presenza di pietrame grossolano, residui di demolizioni di pavimentazioni e materiali ferrosi.

Le analisi eseguite in fase di perizia dell'OP188, nel febbraio 2017 hanno evidenziato che il materiale presenta, per i parametri esaminati, concentrazioni inferiori ai Valori Limite previsti dalla Tabella 1A dell'Allegato 5 al Titolo V, Parte IV del D. Lgs. 152/06, per i siti destinati ad uso verde pubblico, privato e residenziale. Trattandosi di terreni in ambito portuale andranno comunque gestiti come rifiuti.

4.2 Descrizione sintetica dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera

L'intervento prevede:

- 1) la pavimentazione con manto impermeabile bituminoso dell'area compresa fra l'intervento OP188 e i binari a sud, per circa 3270 mq;
- 2) la pavimentazione di un'area di circa 300 mq di sede ferroviaria per carico e scarico;
- 3) la realizzazione di un sistema di raccolta acque di dilavamento a canalette grigliate, con trattamento di disoleazione e sfangazione e successiva dispersione in sito con sistema filtrante.
- 4) la realizzazione di una torre faro alta 30 m completa di quadro di controllo e fari al LED.
- 5) la predisposizione di punti di fornitura di energia elettrica lungo i binari ferroviari.

5. VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO

Per quanto conosciuto e per i sondaggi svolti si andrà a scavare a profondità già sondate, in cui è stato rinvenuto materiale di riporto. La Soprintendenza ha già espresso parere favorevole sull'intervento OP188, che interveniva nella medesima area con lavorazioni simili.



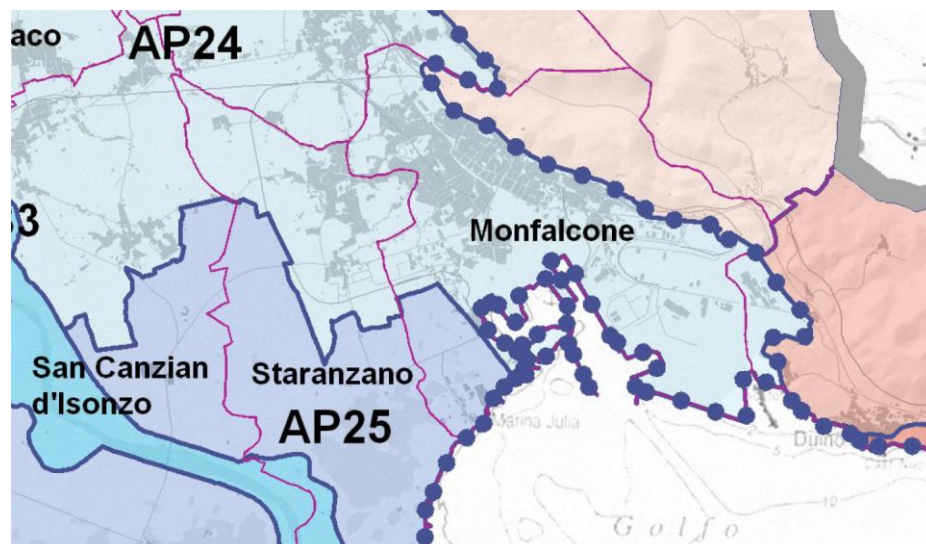


6. EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI



6.1 Caratteristiche dell'Area di intervento

L'area oggetto dell'intervento si trova in ambito portuale.

E' collocato nella Bassa Pianura Friulana ed in particolare nell'area paesaggistica AP24 - "Bassa Pianura delle Bonifiche a scolo naturale", come definita dal PTR.



AMBITI DI PAESAGGIO DELLA BASSA PIANURA

	AP24	BASSA PIANURA DELLE BONIFICHE A SCOLO NATURALE
	AP25	BASSA PIANURA DELLE BONIFICHE A SCOLO MECCANICO E DEI BOSCHI PLANIZIALI

6.2 Analisi degli impatti e degli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera – componenti ambientali, aspetti coinvolti e/o processi innescati

6.2.1 Trasformazione di coltura

L'intervento in progetto si inserisce in un contesto portuale non coltivato.

6.2.2 Valori naturalistici (flora e fauna)

Componente non coinvolta dalle lavorazioni previste in progetto. L'intervento non si inserisce in alcun sistema naturalistico caratterizzato da evidente valenza, quali biotopi, riserve, parchi naturali, boschi.

6.2.3 Stabilità del terreno

Gli interventi non pregiudicano la stabilità di versanti e pendii, essendo localizzati in zone pianeggianti.

6.2.4 Acque meteoriche

Le acque di dilavamento verranno in piccola parte (fascia a nord) convogliate verso il sistema fognario portuale, integrato con l'intervento OP188. Le acque con scolo verso i binari a sud verranno catturate da canalette grigliate e convogliate all'impianto di sfangazione e disoleazione in continuo. Il disoleatore avrà una portata di 60 l/s, sufficiente a garantire l'efficacia del trattamento delle prime piogge e non solo. Le acque trattate, vista

l'impossibilità tecnico-economica di realizzare un nuovo collettore fino al mare, verranno disperse in sito, nello strato superficiale con sistema filtrante ad elementi plastici disperdenti e ghiaie (si veda la relazione tecnica). Il sistema disperdente sarà dotato di troppo pieno, con scarico verso il sistema fognario dei piazzali a nord. In ogni caso, eventi eccezionali che possano comportare l'inefficienza temporanea dell'impianto, provocheranno la fuoriuscita delle acque verso la massicciata ferroviaria.

6.2.5 Idrografia superficiale

L'idrografia superficiale non viene modificata.

6.2.6 Interferenza sull'ecosistema della zona

L'opera non avrà interferenze permanenti con l'ecosistema della zona.

6.2.7 Valore storico e archeologico

L'intervento si inserisce in aree recentemente bonificate e antropizzate. Non è stato predisposto uno studio per quantificare l'interesse archeologico.

6.2.8 Estetica a breve campo

L'estetica a breve campo non potrà che migliorare eliminando una zona soggetta a degrado.

6.2.9 Estetica a lungo campo

Trattandosi di lavori in area portuale si esclude qualsiasi alterazione dello skyline dei luoghi a lungo campo, salvo la presenza della nuova torre faro, che comunque mantiene le caratteristiche delle torri già presenti in porto.

6.2.10 Rumore

I lavori porteranno inevitabilmente un incremento di rumore, legato all'azione di macchine operatrici di cantiere. Esso risulterà comunque compatibile con l'ambiente e le attività circostanti

6.2.11 Odore

Non si prevede che le lavorazioni previste possano alterare in alcun modo lo stato di fatto, né in fase di costruzione, né a lavori completati.

6.2.12 Polveri

In fase di lavoro le macchine operatrici produrranno un incremento di tale parametro durante le effettive ore di attività del cantiere, in particolare durante le lavorazioni che implicano movimenti terra in genere. Tali variazioni ritorneranno ai valori attuali una volta completate le suddette lavorazioni.

6.2.13 Rischi igienico-sanitari

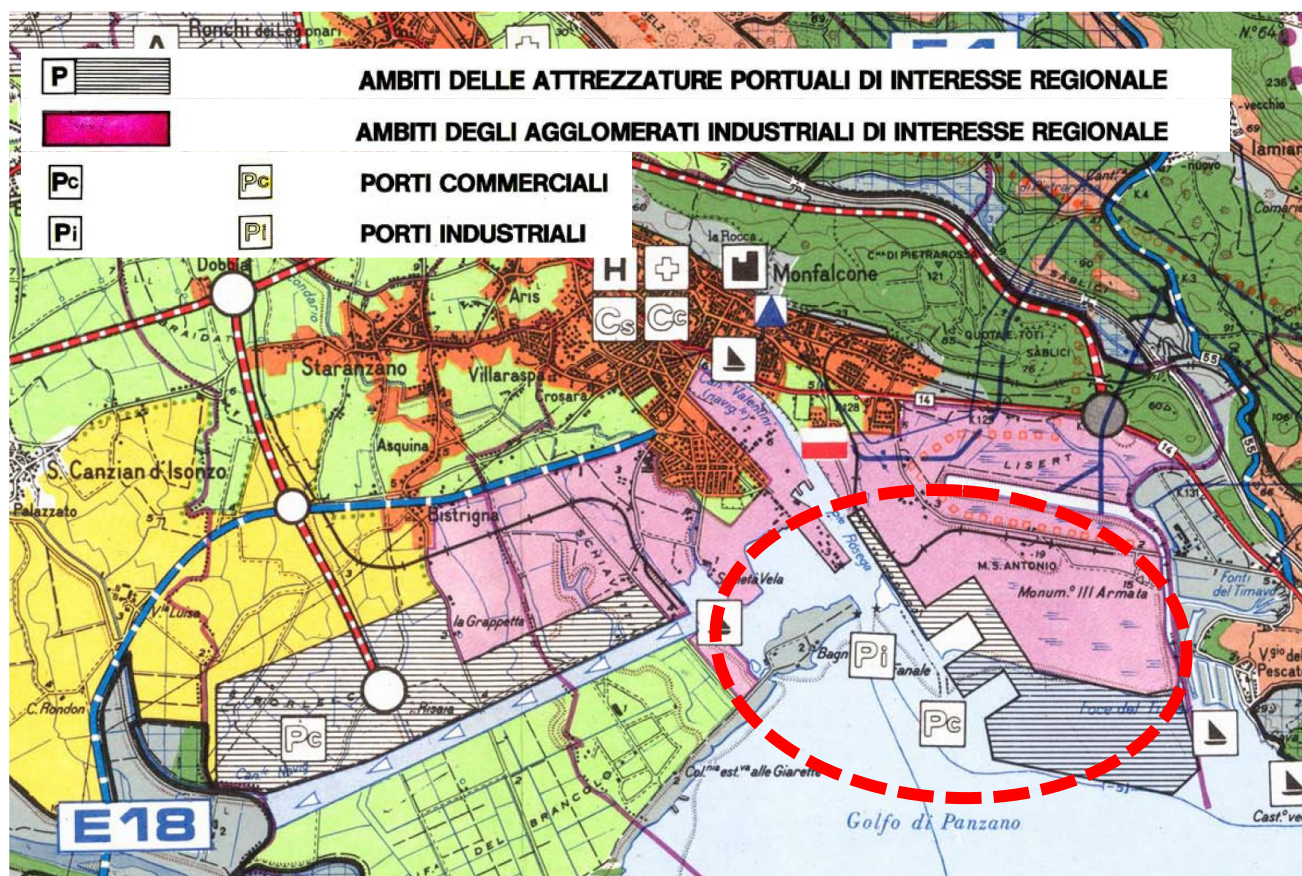
Le lavorazioni previste non indurranno nel territorio nuove fonti di inquinamento permanente. Per tutta la durata dei lavori si avrà in cantiere emissione di gas di scarico da parte dei mezzi d'opera. Tale impatto risulterà limitato all'area di cantiere e cesserà a fine lavori.

7. COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI E LA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE

7.1 Livello Regionale

7.1.1 PURG (1978)

Il **PURG**, già nel 1978, individua il porto di Monfalcone come ambito portuale-industriale di interesse regionale. L'intervento è coerente con l'indirizzo.



7.1.2 PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO (2011)

A livello regionale il "PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA" classifica Monfalcone come Porto di Categoria Nazionale in base alle categorie definite dalla Legge 84/94. Le azioni del piano come infrastrutture prevedono:

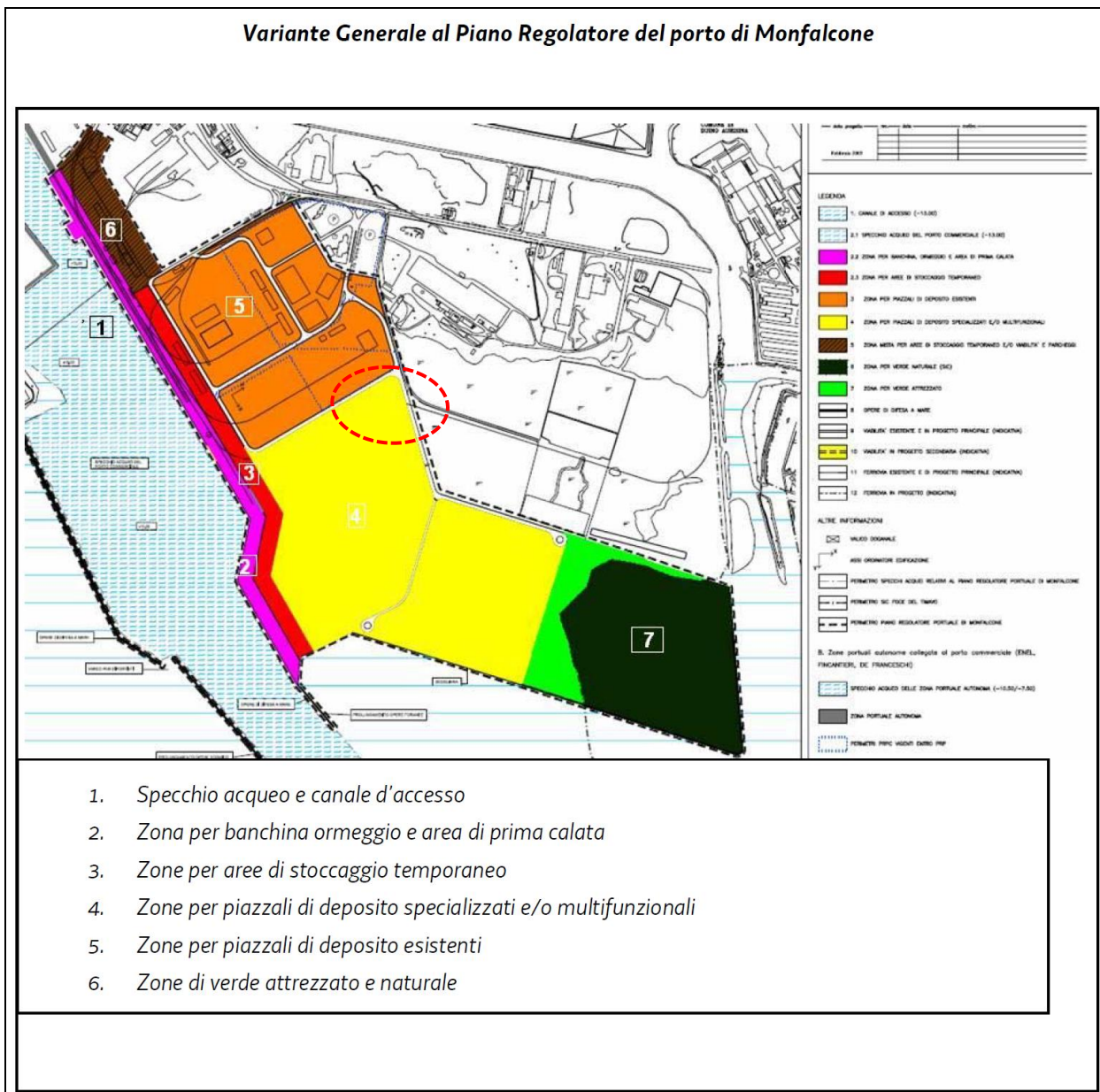
- BREVE PERIODO (entro 3 anni)
 - Realizzazione piazzale intermodale strada-ferro-mare di 105.000 mq;
 - Completamento banchina approdo.
- MEDIO PERIODO (entro 6 anni)
 - Escavo canale a – 13 m;
 - Realizzazione banchine e piazzali ex darsene – approdo 10 e piazzali retrostanti (I lotto).
- LUNGO PERIODO (entro 10 anni)
 - Realizzazione banchine e piazzali ex darsene – approdi 11 e 12 e piazzali retrostanti (II e III lotto);



- Raddoppio bretella di connessione ferroviaria tra il porto e la linea Venezia-Trieste.

La pavimentazione dell’area al Varco 2 persegue l’obiettivo di intermodalità strada-ferro-mare, ed è conforme agli obiettivi del piano.

Il Piano regionale prevede in modo esplicito l’approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale di Monfalcone (Legge84/94) del 2005, variante ancora congelata.



7.1.3 Piano del Governo del Territorio (2013)

Il Piano di Governo del territorio (PGT) approvato con DPR n. 84 del 16.04.2013 ma non ancora in vigore, di fatto, si limita a recepire il sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica come definito dal PRITMML.

7.1.4 Piano Regionale di Tutela delle Acque (2012)

Il Piano regionale di tutela delle acque (PRTA) è lo strumento previsto all’articolo 121 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 attraverso il quale le Regioni individuano gli interventi volti a garantire la tutela delle risorse idriche e la sostenibilità del loro sfruttamento per il

conseguimento degli obiettivi fissati dalla Direttiva comunitaria 2000/60/CE. Il piano è in adozione, e sono individuate le norme in salvaguardia.

L' articolo 25 - Acque meteoriche di dilavamento derivanti da aree pubbliche, recita:

1. Le aree pubbliche di nuova realizzazione oppure oggetto di lavori di adeguamento straordinari sono dotate di idonei sistemi di trattamento per le acque meteoriche di prima pioggia con separazione dei detriti solidi e degli oli.

L' articolo 26 - Acque meteoriche di dilavamento contaminate, recita:

1. Sono acque meteoriche di dilavamento contaminate:

a) l'intera portata delle acque meteoriche di dilavamento provenienti dalle superfici scolanti delle attività elencate in allegato 4 parte A alle presenti Norme di Attuazione, salvo che il rischio di dilavamento di inquinanti connesso con le attività esercitate si esaurisca con le acque di prima pioggia o con una quota delle acque di seconda pioggia.

L'allegato 4 - Acque meteoriche di dilavamento: elenco attività contaminanti (art 26) - parte A, riporta:

1. Le seguenti attività che dispongano per singola unità locale di una superficie scolante superiore a 1000 mq, calcolata escludendo le coperture e le aree a verde e le aree destinate esclusivamente al transito e parcheggio di maestranze e avventori:

- *Attività di cui all'allegato I del decreto legislativo 18 febbraio 2005 n. 59 (Attuazione integrale della direttiva 96/61/CE relativa alla prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento - IPPC), con esclusione dell'attività 6.6. (Impianti per l'allevamento intensivo di pollame o di suini);*
- *produzione di pneumatici*
- *centri intermodali e altri centri logistici di movimentazione merci.*

L'intervento in oggetto si colloca in area portuale, e l'area è prevalentemente destinata a **parcheggio e movimentazione autoveicoli con carico/scarico su treno.**



Anche volendo assimilare l'area ad attività di centro intermodale di cui alla Parte A dell'allegato 4, le eventuali acque di dilavamento contaminate si esaurirebbero ragionevolmente con la prima pioggia.

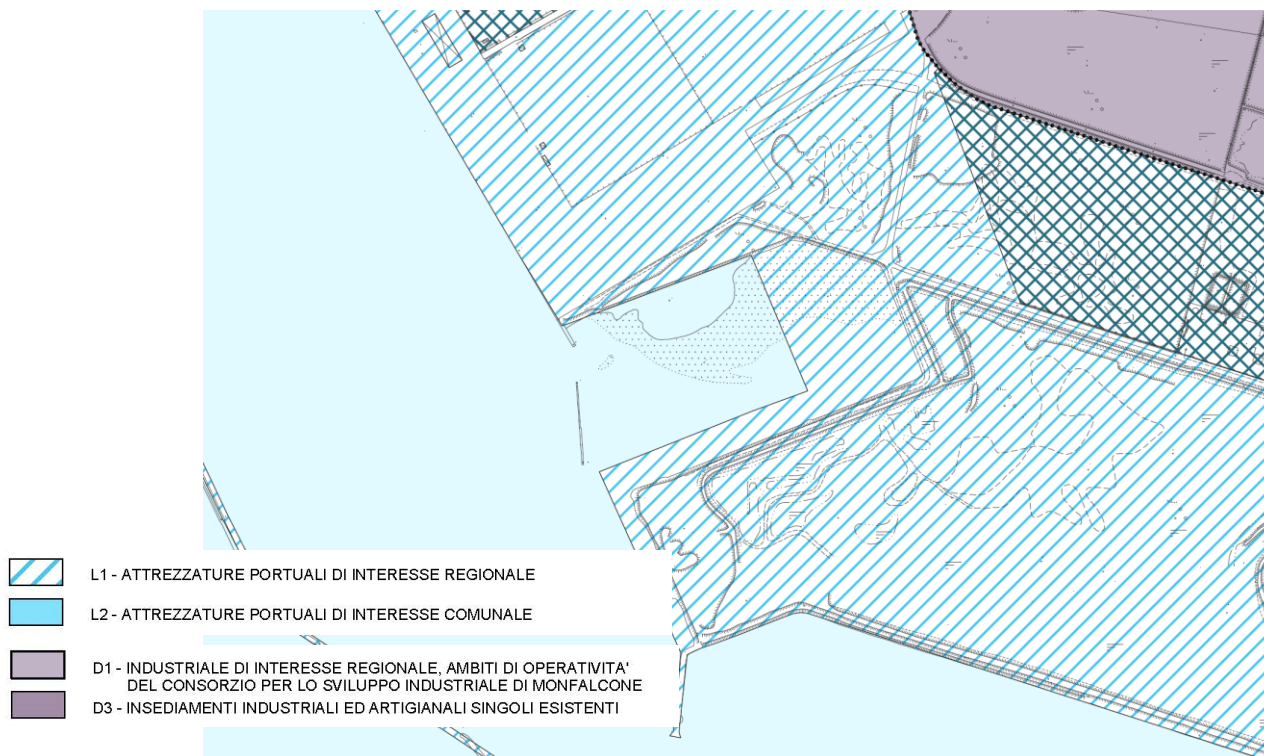
Pur considerando che il piano non costituisce vincolo coercitivo, l'intervento prevede in via cautelativa un trattamento delle acque in continuo, dimensionato per una portata di 100 l/s, sufficiente a garantire il trattamento di tutta la pioggia (prima e seconda) con tempo di ritorno di 2 anni (si veda la relazione tecnica).

Lo scarico delle acque trattate avverrà negli strati superficiali del sottosuolo con sistema a dispersione per infiltrazione, non essendo al momento possibile per ragioni tecnico-economiche prevedere altre soluzioni.

7.2

PRGC

Il P.R.G.C. attualmente in vigore è aggiornato alla variante n. 53, approvata con delibera consiliare n. 4 del 25 gennaio 2017. L'opera in progetto ricade interamente in zona L1 – Attrezzature portuali di interesse regionale, si veda l'estratto.



Le ipotesi di sviluppo del porto vedono un ampliamento della linea di costa in direzione del Locavaz e la previsione di una darsena al termine della banchina esistente.

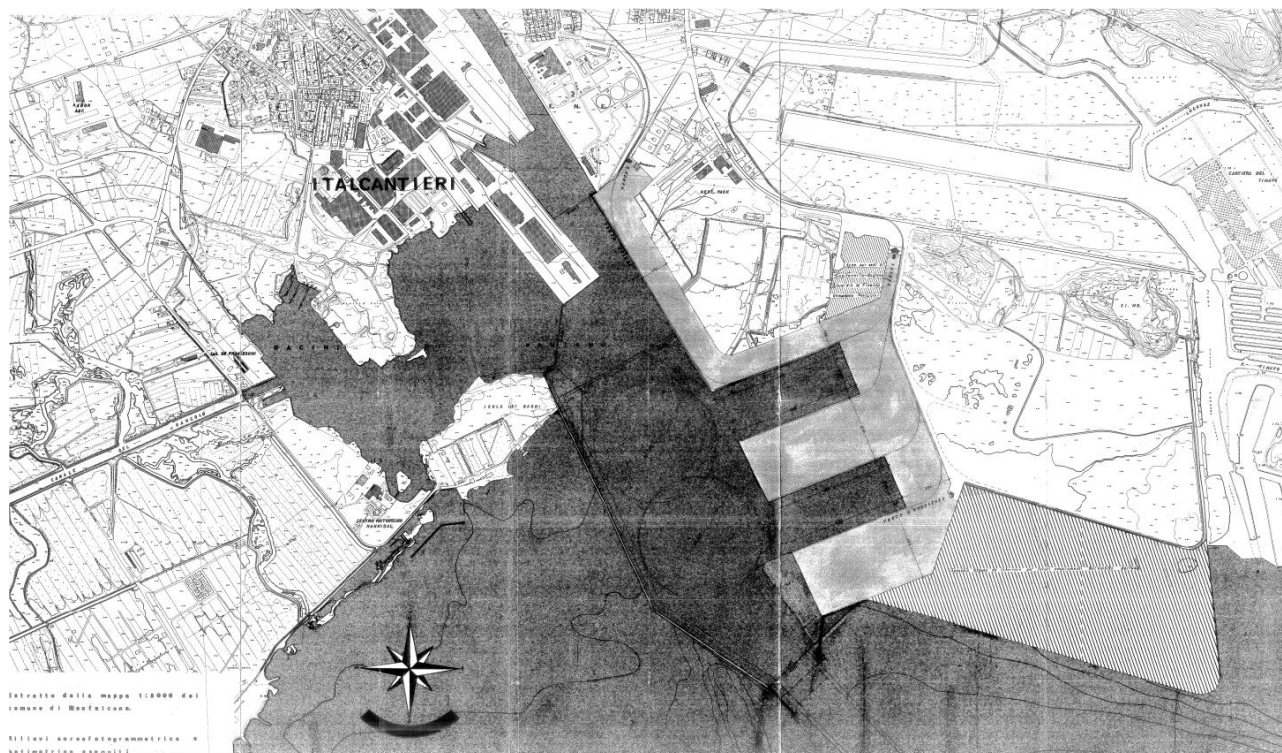
La delimitazione della zona portuale d'interesse regionale comprende le banchine del porto commerciale di Portorosega e gli spazi retrostanti destinati al deposito ed alla movimentazione delle merci.

Nella zona L1 è consentita la realizzazione di magazzini e depositi a cielo scoperto per lo stoccaggio temporaneo delle merci, uffici doganali, attività direzionali connesse con l'uso portuale, edifici e attrezzature per lo sbarco, l'imbarco e la movimentazione di passeggeri, e di merci, altre attrezzature tecniche funzionali all'operatività del Porto.

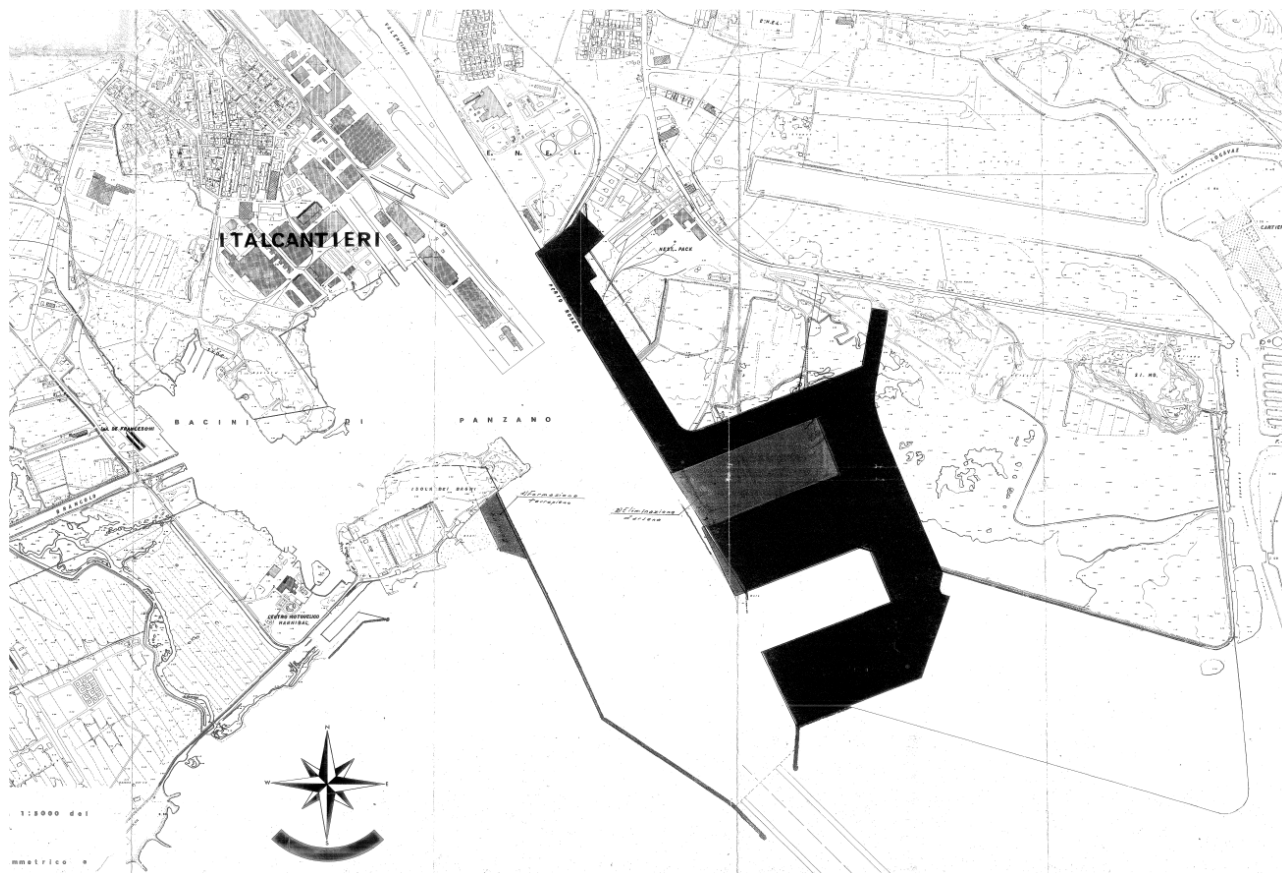
7.3

Piano Regolatore del Porto di Monfalcone

Il piano regolatore del Porto di Monfalcone risale agli anni 70. L'estratto sotto riportato è del 1972.



La variante ancora vigente del 1979 elimina una delle due darsene, creando i piazzali e la banchina che attualmente è l'ossatura portante dell'attività del porto.



Dall'approvazione della variante del 1979 negli anni successivi sono state avanzate altre quattro proposte di variante. Nel 2005 fu adottata una Variante generale al Piano Regolatore Portuale di Monfalcone ai sensi della L. 84/94, la cui procedura di approvazione non fu



ultimata a causa del mancato completamento della relativa procedura ambientale (parere negativo interlocutorio della commissione VIA nazionale per carenze sui temi ambientali e trasportistici).

Sono in corso una serie di attività conoscitive e valutative in vista della redazione di un nuovo piano. Si veda a tal proposito:

- “Documento contenente gli elementi conoscitivi e valutativi per la definizione degli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone” dell’ottobre 2014.
- VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MONFALCONE – Rapporto Preliminare dell’Ottobre 2015

L’intervento in progetto si inquadra correttamente anche negli indirizzi di questi documenti.

8. SCELTA DEL SITO E POSSIBILI ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE E TIPOLOGICHE

Le scelte progettuali perseguono le finalità e gli obiettivi degli strumenti di programmazione e pianificazione. Nella ideazione delle opere si è seguito il criterio della ricerca del minor impatto economico e ambientale possibile, fatti salvi gli obiettivi degli interventi.

8.1 Alternativa opzione zero

L’alternativa zero resta scartata a priori viste le necessità manifestate dagli operatori portuali e fatte proprie dalla Regione FVG.

9. MONITORAGGI E MITIGAZIONI

Per il presente progetto non è stato predisposto un “Piano di monitoraggio sistematico dei fattori inquinanti e per la gestione delle emergenze”. Ciò nonostante si richiama l’attenzione su alcune misure di mitigazione descritte nei paragrafi seguenti.

9.1 Atmosfera

Nel caso in cui le lavorazioni di movimento terra e fresatura si svolgano in periodi siccitosi, in cui ci sia l’effettiva diffusione di polveri, dovranno essere attuate misure di mitigazioni quali la bagnatura delle piste non pavimentate percorse da mezzi e la bagnatura e/o copertura con teli dei materiali di scavo.

9.2 Rumore

Con riferimento alla componente ambientale Rumore, le operazioni e le lavorazioni eseguite all’interno dei cantieri edili, generalmente superano i valori limite fissati dalla normativa vigente. Tuttavia la legge quadro 447/95 prevede la possibilità di deroga al superamento dei limiti al comune di competenza.

Se si prevede il superamento dei limiti di emissione sarà necessario chiedere l’autorizzazione in deroga al comune presentando apposita domanda, corredata da documentazione descrittiva del progetto, come ad esempio previsto dalla recente legge regionale 18 giugno 2007, n. 16. All’articolo 20, comma 6.

9.3 Vibrazioni

Qualora si eseguano lavorazioni potenzialmente critiche per la produzione di vibrazioni

- si dovranno effettuare azioni attive finalizzate alla riduzione delle vibrazioni agendo direttamente sulle sorgenti, ottimizzando il comportamento dinamico, diminuendo le masse squilibrate, aumentando le azioni dissipatrici;



- si dovrà in alternativa o contemporaneamente, prevedere un cambiamento delle condizioni di funzionamento (es. variazione delle velocità di funzionamento), essendo questo a volte il sistema più economico e con i migliori risultati.

Particolare riguardo dovrà essere posto nell'uso di rulli compattatori vibranti in prossimità delle abitazioni, regolando l'energia sui valori più bassi, ed eseguendo gli attacchi in zone distanti dai ricettori.

9.4

Acque

Nonostante le lavorazioni siano da considerarsi soltanto superficiali, particolare cura dovrà essere posta nelle operazioni di sbancamento e di scavo. Per evitare il verificarsi dei minimi impatti negativi sulla falda sotterranea, si prevedono comunque alcune misure mitigative:

- prestare attenzione in fase di cantiere a non effettuare sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;
- predisporre opportuni sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque reflue eventualmente prodotte dal cantiere.

9.5

Suolo e sottosuolo

La realizzazione della opere comporta un consumo di suolo occupando nuove aree.

Vanno previste alcune misure precauzionali:

- non effettuare sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;



10. CONCLUSIONI

L'intervento progettuale previsto non risulta peggiorativo della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale nel quale esso è inserito.

Anche gli indiscutibili impatti temporanei che si inducono attraverso i processi di cantierizzazione degli interventi possono comunque ritenersi "soportabili" se inquadrati in un generale processo di adeguamento delle infrastrutture portuali.

Tutto ciò posto, si può sicuramente considerare che l'intervento in progetto:

- è "ambientalmente fattibile"
- non determina effetti significativi sull'ambiente;
- non stabilisce un nuovo quadro di riferimento per progetti/alternative di intervento;
- persegue gli obiettivi strategici ambientali degli strumenti di gestione del territorio in vigore e in fase adozione;
- non è rilevante in termini di attuazione della normativa ambientale comunitaria;
- non rientra fra i progetti per cui è necessario attivare la procedure di VIA;
- non va sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. (screening)
- necessita di autorizzazione paesaggistica per la presenza di un vincolo art 142 DL 42/2004 comma 1 lettera a).

Udine,

14 Aprile 2017

Progettista:

ing. A. Cocetta

