



Allegato 1

Osservazioni
di Associazioni,
Comitati ed Enti



Osservazione della
**Associazione spedizionieri e
terminalisti del Friuli Venezia
Giulia” – ASPT ASTRA F.V.G.**

02/07/2025



ASPT - ASTRA F.V.G.
ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI DEL PORTO DI TRIESTE
ALLEANZA DELLA SPEDIZIONE, DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA
NEL FRIULI VENEZIA GIULIA

34122 Trieste – Via Valdirivo, 40 - ☎ +39.040365209 - 📠 +39.040361053 - ✉ info@aspt-astra.it - C.F. 80014950325

aderente a **CONFETRA FRIULI VENEZIA GIULIA**

Prot. n. 30
(da citare nella risposta)

Trieste, 02.07.2025

Dott. Andrea Mariotto

Responsabile del Dibattito
Pubblico sul Molo VIII del
Porto di Trieste

**Oggetto: Confronto pubblico sul molo VIII - riconversione polo siderurgico di Servola
ad uso logistico – considerazioni di massima**

Con la presente siamo a riscontrare la richiesta di coinvolgimento a titolo di portatori di interessi diffusi e qualificati nel dibattito pubblico previsto dal Codice dei Contratti Pubblici (D.lgs. 36/2023) in materia di grandi progetti proposti secondo lo schema del Partenariato Pubblico Privato (PPP).

Facendo seguito all'incontro interlocutorio del 9 giugno u.s. del Presidente Visintin e del Segretario Generale Gregori con il Dott. Mariotto - referente per il citato dibattito, in cui ci è stata introdotta la procedura in oggetto, di seguito alcune nostre considerazioni sul tema.

Prima di entrare nel merito, va precisato che la Scrivente non dispone della documentazione tecnica progettuale di dettaglio delle opere né è stata coinvolta in sede di sviluppo della progettualità, a partire dall'Accordo di Programma che ha dato il via alla riconversione dell'ex area a caldo della ferriera di Servola ed ai successivi atti pianificatori legati alla tecnica dei trasporti e pianificazione dei traffici da sviluppare. Inoltre, dato lo stadio avanzato del progetto, l'assetto concessorio in essere nelle aree interessate e gli impegni relativi alle opere di bonifica in corso, risulta evidente come le tempistiche siano incompatibili con lo svolgimento di un adeguato approfondimento tecnico su opere di tale complessità da parte di portatori di interesse qualificati.

Ciò premesso, data l'estensione dell'area interessata e gli ingenti investimenti di risorse pubbliche previsti, si ritiene il progetto senz'altro strategico per il futuro sviluppo del Porto di Trieste e della piattaforma logistica regionale in generale.

Nel merito, affinché il futuro molo 8 e l'area a suo servizio sviluppino il loro potenziale, riteniamo sia necessario il verificarsi delle seguenti imprescindibili condizioni.

Il primo fattore è che l'assetto societario presente - e futuro - della Società terminalista concessionaria delle aree in questione assicuri la c.d. "neutralità operativa" del costruendo terminal. Un tanto è ritenuto cruciale considerato il panorama concessorio del Porto di Trieste, laddove nel segmento container il molo 7 gestito da Trieste Marine Terminal SpA vede il controllo da parte della Compagnia di navigazione MSC. Riteniamo che il futuro molo 8 debba



pertanto assolvere alla funzione di ampliare l'offerta di banchina per attrarre ulteriori e diverse compagnie di navigazione, al fine di bilanciare la concorrenza con il vicino Porto di Koper, che, in quanto gestito dalla mano pubblica, è di per sé neutrale e ben si presta ad accogliere (come testimoniano i dati di traffico) indistintamente qualsiasi carrier, a prescindere dall'assetto delle alleanze tra le compagnie di navigazione.

Mutatis mutandis, analoga preconditione va tenuta in considerazione per gli altri segmenti di traffico quali RO-RO (c.d. autostrade del mare), RO-CON e General Cargo.

Il secondo fattore fondamentale è che il costruendo terminal sia dotato di un adeguato accesso stradale mediante la tempestiva realizzazione del collegamento - diretto - alla Grande Viabilità Triestina, onde superare gli attuali colli di bottiglia lungo le vie Svevo e degli Alti Forni. Allo stesso modo, risulta cruciale la tempestiva ed integrale realizzazione della nuova Stazione ferroviaria di Servola, onde garantire una efficiente e competitiva manovra ferroviaria in termini di tempi e costi operativi.

La realizzazione tempestiva di entrambe le opere è imprescindibile qualora si intenda valorizzare adeguatamente il nuovo terminal e renderlo competitivo con i vicini porti di Koper e Rijeka.

Ultimo fattore a nostro avviso da non sottovalutare riguarda la possibilità di garantire nell'ambito del compendio assentito in concessione un attracco, personale ed *equipment* adeguati per la gestione di merci non unitizzate, servendo anche navi convenzionali (general cargo). Tale segmento di traffico non trova al momento strutture adeguate nel Porto di Trieste, né se ne intravede una chiara prospettiva in base alle scelte pianificatorie operate dall'ADSP MAO al momento conosciute. Pertanto, si ritiene che il futuro terminal *multipurpose* è opportuno contempli anche la gestione di tale segmento di traffico. Si precisa altresì che il Porto di Monfalcone, pur facente parte del Sistema portuale e dedito al segmento general cargo, non è attrezzato per tutte le tipologie merceologiche, né – fattore da tenere in debita considerazione – potrà mai disporre del regime di Punto franco, che per l'acquisizione di taluni traffici non unitizzati può risultare dirimente (vedasi l'operatività in Punto Franco Vecchio del Terminal gestito dalla Società GMT- Steinweg). Si richiama altresì l'attenzione sull'altissimo valore aggiunto in termini occupazionali e di ricadute sull'intera filiera di Imprese e figure professionali derivante dalla gestione di carichi non unitizzati. Un tanto, a maggior ragione considerato l'ineludibile processo di automazione nella movimentazione di contenitori e non solo, e tenuto conto altresì dell'impatto che l'Intelligenza Artificiale presumibilmente avrà sui cicli del lavoro portuale.

In conclusione, si ritiene che una ridondanza infrastrutturale sia senz'altro un fattore positivo e preconditione per lo sviluppo dell'intero sistema portuale e retroportuale regionale in termini di capacità teorica. Tale circostanza, tuttavia, non può prescindere dalle considerazioni enunciate in precedenza, onde addivenire non già ad una riallocazione di traffici esistenti nello scalo Triestino, bensì all'acquisizione di ulteriori e nuove merci in transito, con tutte le positive ricadute per il tessuto imprenditoriale ed occupazionale sul territorio regionale.

Distinti saluti

IL PRESIDENTE

Stefano Visintin





Osservazione del
Circolo Ferriera Servola

07/07/2025



CIRCOLO FERRIERA DI SERVOLA

Uffici via San Lorenzo in Selva, 162 - 34146 Trieste - tel. e fax 040 821436
e-mail: circoloferriera@libero.it - Cod.Fisc. 80015010327 - Partita Iva 00903630325

Trieste, 7 luglio 2025

Dott. Andrea Mariotto
Responsabile del Dibattito
Pubblico sul Molo VIII del
Porto di Trieste

Oggetto: confronto pubblico sul molo VIII

Con la presente desideriamo proporre alla Vostra gentile attenzione, le nostre considerazioni riguardanti il Circolo Sportivo Dilettantistico FERRIERA DI SERVOLA.

La "Ferriera" è chiusa da tempo con buona pace di coloro che la ritenevano, forse a ragione, un "mostro" da cancellare dalla nostra bella Trieste.

Un "mostro" che però ha dato da mangiare a tante famiglie, ha mandato a scuola e all'università tanti ragazzi e ha contribuito direttamente, forse molti non lo sanno, anche alla loro attività sportiva, instradando bambini a partire dai cinque anni d'età, al gioco del tennis con corsi ad essi dedicati, con istruttori professionalmente preparati e qualificati, nei campi che ancora si trovano nei pressi della palazzina della direzione, gestiti dall'Asd Circolo Ferriera di Servola.

Circolo che ha accolto i dipendenti, offrendo loro la possibilità di svagarsi dopo il duro turno lavorativo, con una semplice partita a carte o a biliardo, uno spuntino ed un bicchiere in compagnia.

Ha organizzato corsi di fotografia e di avvio all'attività nautica, mettendo a disposizione degli iscritti, anche la barca a vela di sua proprietà.

Ha accolto ed accoglie diversi gruppi musicali, offrendo gli spazi necessari per le prove musicali e canore; il tutto a prezzi assolutamente accessibili e non disturbando la sensibilità uditiva di alcuno.

Mette a disposizione una grande sala per feste private e corsi di ballo.

La sezione di pesca sportiva, organizza gare da natante, da riva ed al lago, partecipando a competizioni che vanno da quelle amatoriali, a quelle provinciali e regionali ed ottenendo pregevoli risultati, anche a livello nazionale.

E' un Circolo dopolavoristico che dà un contributo importante alla socializzazione, alla crescita personale, culturale, sportiva ed artistica.

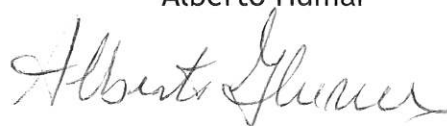
Da fonti non ufficiali, questo Circolo con annessi quattro campi da tennis in terra rossa, coperti e riscaldati, potrebbero venir abbattuti ed ad oggi, non vi sono notizie in merito al futuro di questo meraviglioso polo sportivo ed associativo.

Abbiamo avuto solamente la possibilità di visionare alcune foto di progetti, che riguardano l'area in oggetto, nelle quali si intravede un parco urbano, in sostituzione

dell'impianto sportivo esistente.

Nel ringraziarVi della possibilità per aver potuto esprimere la nostra preoccupazione per un'attività che vanta la storicità di circa settant'anni, con la presenza di quasi quattrocentocinquanta soci, auspichiamo notizie concrete e precise, per poter garantire la continuità sportiva ed associativa ai nostri Soci.

Il Presidente del Circolo Ferriera di Servola
Alberto Humar

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Alberto Humar', written in a cursive style.



Osservazione di
Decrescita Felice
Muggia a.p.s.

20/07/2025

Chiedo al Responsabile del dibattito pubblico, visti i commi 3a), 3c) e 3d) dell'Art.4, di spiegare le ragioni della modifica della modalità di svolgimento del dibattito pubblico, considerato che nel terzo incontro di martedì 15 luglio i partecipanti non hanno potuto utilizzare per le proprie domande la chat, a differenza di quanto avvenuto nei primi due incontri. Il risultato è stato che alle domande scritte si è sostituito la "comprensione" de* facilitator* che, almeno per quanto mi riguarda, non è stata adeguata. Esempio Report incontro, pag. 7 Andrea Mariotto "chiede come si intende garantire un obiettivo del 30% di efficienza energetica, dato che le prescrizioni del progetto stabiliscono che l'Autorità Portuale debba raggiungere tale percentuale". Ovviamente Eric Marcone ha confermato "che il progetto non è ancora autorizzato e che il dibattito pubblico è l'inizio di un iter di autorizzazione; quindi, non ci sono ancora formali prescrizioni al progetto." Ma la domanda era: Norme attuazione PRP Art. 30 - Tutela dell'aria e cambiamenti climatici.....la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili dovrà corrispondere almeno al 30% del fabbisogno complessivo

Domanda : Quanti MW di fotovoltaico è stato installato? Quanto progettato, finanziato? Questa è una prescrizione che riguarda l'insieme delle opere portuali e la risposta non avrebbe mai potuta essere quella fornita dal RUP se la domanda avesse fatto riferimento alla prescrizione di produrre almeno il 30% del fabbisogno portuale da fonti rinnovabili e non ad un incomprensibile 30% di efficienza energetica.

Rilevo :

1 - probabilmente anche a seguito della impossibilità di utilizzo dei messaggi scritti in chat nella nostra stanza NON ci sono stati interventi, non un bel modo di favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito (art. 4 comma 3c);

2 - le domande che, a risparmio di tempo, chiarezza e rispetto per gli altri partecipanti, avevo preparato prima e in forma scritta sapendo essere "Gli impatti ambientali" l'oggetto del III incontro, non ho potuto farle nella stanza ma solo con mail al responsabile e non ho ricevuto risposta. Infine dissento dal procedere in merito al MOLO OTTAVO senza considerare che questo fa parte di un complesso di opere del PRP, che tutte queste opere, oltre ad essere conformi al PRP, devono essere rispondenti alle prescrizioni generali afferenti il PRP, e che rispondenza al PRP e prescrizioni generali non siano considerate in sede di dibattito pubblico in "assenza" del progetto di Molo III.

Allego domande da prescrizioni regionali, Norme di Attuazione PRP e Accordi.

Allego inoltre un commento sulla relazione dell'ing. Giorgi. Non aver potuto far vedere durante il dibattito la reale situazione di illuminazione del Molo VII (allegata) mi ha messo nella condizione di non poter evidenziare le ragioni del mio dissenso sulla relazione agli altri partecipanti al Dibattito.



Dibattito pubblico MOLO VIII

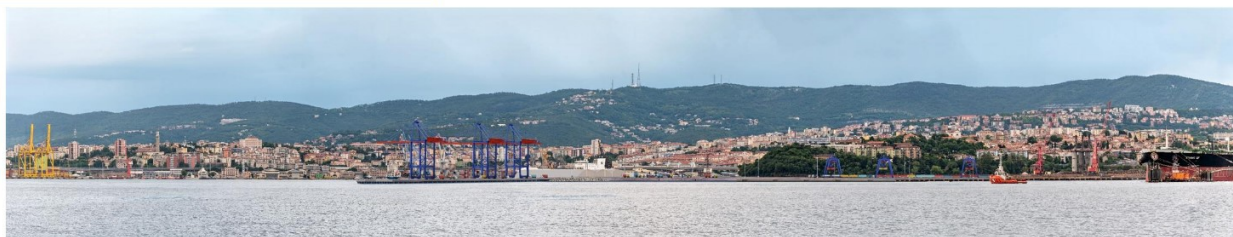
Aspetti ambientali .

Relazione ing. Giorgi

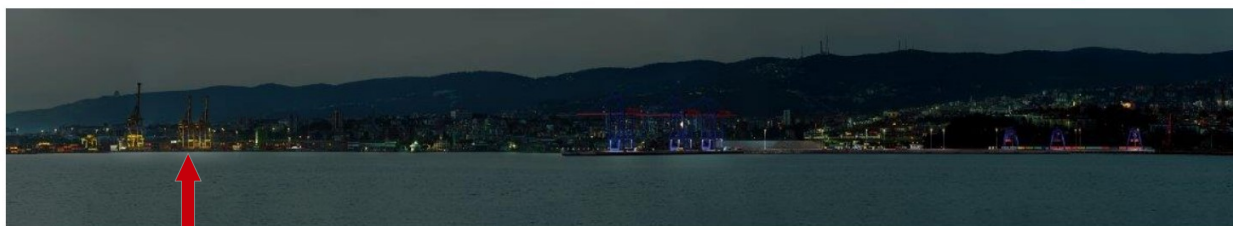
A) Inquinamento luminoso

La fotoriproduzione in relazione è totalmente falsa:

infrastrutturali



Vista diurna – Molo VII, Molo VIII & Terminal SIOT



Vista notturna – Molo VII, Molo VIII & Terminal SIOT



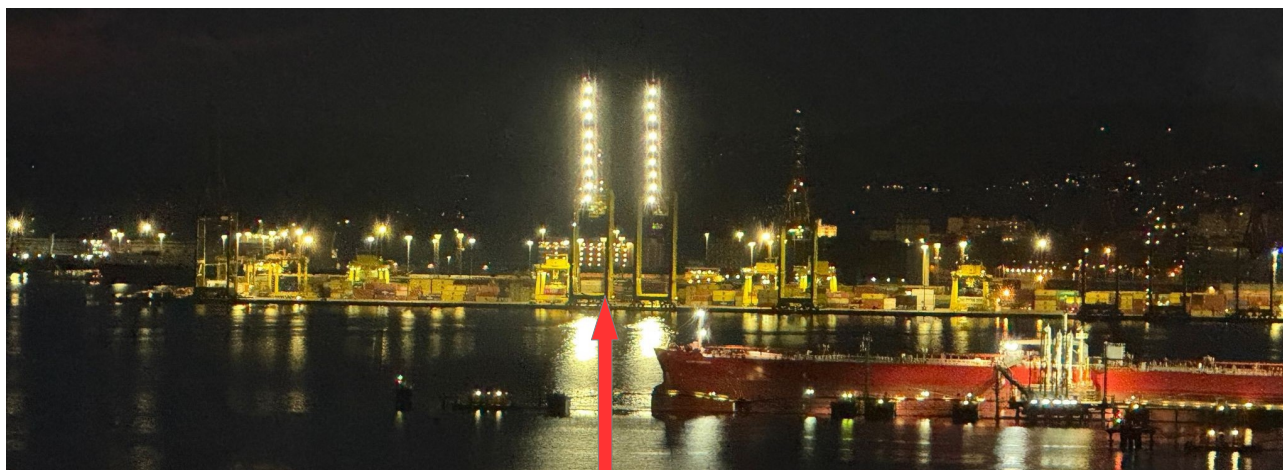
Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

LOGISTICA
GIULIANA

ICGP

HHLA

PLT Italy



Vista notturna reale: Illuminazione Molo VII

La relazione sull'inquinamento luminoso doveva tener conto delle Norme attuative del PRP:

“ inoltre il sistema di illuminazione dell'area del porto deve perseguire un aspetto unitario curato e composto, che persegue gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza attraverso tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale”



B) La mitigazione naturale

Report incontro 3 pag 8

Domanda sulle mitigazioni: la mitigazione naturale (piantumazioni) riduzione del disturbo

L'ing. Elia Giorgi risponde in merito alla mitigazione naturale tramite piantumazioni ed esclude questa possibilità per il Molo Ottavo. Aggiunge che riflessioni su piantumazioni sono più pertinenti per le opere al contorno previste dall'Autorità Portuale, come il progetto Servola.

La risposta appropriata avrebbe dovuto ricordare che (delibera 808/2015 Regione approvazione PRP) punto 1. le NTA siano più possibile improntate a indirizzare lo sviluppo delle infrastrutture e delle attività portuali ad una progettazione e gestione in linea con gli obiettivi e secondo i principi dello sviluppo sostenibile prevedendo almeno che:

a. Sia introdotta una previsione di interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10 % delle aree a terra attualmente ricomprese all'interno del limite di competenza portuale, verificando la possibilità di introdurne anche all'interno delle aree attualmente edificate. Tali interventi dovranno essere completati entro la realizzazione delle opere di cui allo Scenario di Breve Periodo e dovranno progredire proporzionalmente alle superfici di nuova realizzazione.

Il Molo VIII è “superficie di nuova realizzazione”. Una nuova area a verde, almeno pari al 10% della superficie del Molo VIII, deve essere realizzata e pertanto, essere prevista dal progetto.

Il Presidente

Jacopo Rothenaisler
rothenaisler@gmail.com
Strada per Fontanella 12
34015 Muggia - Trieste



Dibattito pubblico MOLO VIII

Domande per incontro dd. 15 Luglio – Aspetti ambientali.

Premessa.

Il progetto relativo al Molo VIII si inserisce nel quadro di opere previste dal vigente PRP definitivamente approvato nel 2016.

Affrontando la questione dell'inserimento ambientale di quest'opera credo sia bene avere un'idea di come l'Autorità Portuale si è mossa e si muove sul tema ambientale. Per farlo possiamo, a nove anni dall'entrata in vigore del PRP, possiamo prendere come riferimento il corposo elenco di prescrizioni ambientali della Regione e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), e chiedere cosa è stato fatto e cosa no. Avremo un'idea abbastanza precisa dell'impegno dell'Ente in materia di tutela ambientale che, credo, ci consentirà di pesare e valutare meglio gli impegni ambientali del progetto Molo VIII.

Si evidenzia qui, per sottolineare e spiegare le ragioni della necessità di conoscere il contesto, che nel dispositivo della Delibera 808 dd.30/04/2015 della Regione FVG, interamente recepita dal MATT il D.M. 173 dd. 07/08/2015 e dalla stessa ADSPMAO con il provvedimento n°12-2015 si dice che “ *In relazione agli impatti paesaggistici, il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, nel rilevare il notevole impatto che l'ampliamento del Porto così come prefigurato comporterà sulla percezione del paesaggio, in particolare nei confronti della antistante cittadina di Muggia, ritiene fondamentale un incremento delle aree destinate alla compensazione paesaggistica, preferibilmente rivolte verso Muggia.*

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

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

Domande.

Da Delibera 808 dd.30/04/2015 della Regione FVG, interamente recepita dal MATT il D.M. 173 dd. 07/08/2015 e dalla stessa ADSPMAO con il provvedimento n°12-2015.

Prescrizione a. introduzione interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10 % delle aree a terra attualmente ricomprese all'interno del limite di competenza portuale, verificando la possibilità di introdurne anche all'interno delle aree attualmente edificate. Tali interventi dovranno essere completati entro la realizzazione delle opere di cui allo Scenario di Breve Periodo e dovranno progredire proporzionalmente alle superfici di nuova realizzazione, tipologie vegetazionali preferibilmente autoctone, densità e morfologia di impianto delle piantumazioni) in base alla loro funzione specifica (barriere visive, antirumore e antipolveri, di compensazione all'inquinamento, ecc.).

Domanda : Quante e quali azioni previste nel Piano del verde sono state progettate, finanziate, realizzate?

Prescrizione f. barriere antirumore lungo le ferrovie e le strade.

Domanda : Quante e quali azioni sono state progettate, finanziate, realizzate?

Prescrizione h. risparmio energetico: illuminazione a LED, pannelli fotovoltaici e solari, utilizzo di mezzi elettrici, razionalizzazione, miglioramento dell'efficienza dei veicoli e uso di altri combustibili, utilizzo fonti alternative (energia eolica, geotermica, del moto ondoso, ecc.).

Domanda : Quante e quali azioni sono state progettate, finanziate, realizzate?

Sulla questione energetica, nelle Norme attuazione PRP Art. 30 - Tutela dell'aria e cambiamenti climatici.....la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili dovrà corrispondere almeno al 30% del fabbisogno complessivo

Domanda : Quanti MW di fotovoltaico è stato installato? Quanto progettato, finanziato? (Nota: sui tetti dei magazzini del terminal merci varie al porto di Capodistria installata capacità totale di 3,3 MW)

Prescrizione e. il contenimento delle emissioni della mobilità interna attraverso l'utilizzo di mezzi a basso impatto (ad es. uso di veicoli ibridi per la propria flotta terrestre, realizzazione di stazioni di rifornimento ad idrogeno, etanolo, GNL e biodiesel, uso di mezzi elettrici ed a cella combustibile per la movimentazione delle merci nell'area portuale; la gestione degli accessi solo ad autocarri che dimostrano di rispettare una serie di requisiti ambientali, l'adozione di politiche volte a favorire l'uso di tecnologie che consentono di spegnere i motori durante i momenti di inattività (sistemi automatici "arresto/avvio", batterie ausiliarie, generatori ausiliari ecc.) implementazione dei sistema TSE (Truck-Stop-Electrification nota Truck Stop Electrification (TSE) è una tecnologia che fornisce energia elettrica e altri comfort ai camion parcheggiati nelle aree di sosta o di sosta, riducendo il regime minimo del motore e le emissioni

9. Siano adottate tutte le misure possibili per la riduzione delle emissioni in atmosfera nell'ambito portuale tra le quali:

a. adozione di sistemi di gestione ambientale certificati da parte dell'Autorità Portuale che possano agire sulle future concessioni in termini significativi per la riduzione delle emissioni in atmosfera.

b. promozione all'utilizzo di combustibili di nuova generazione a contenute emissioni.

Domande: Flotta terrestre AP: quant'è il numero totale mezzi e % mezzi a basso impatto e mezzi elettrici nell'area portuale? accessi solo ad autocarri con requisiti ambientali: provvedimenti? sistema TSE : quante aree di sosta sono state dotate? E per quanti mezzi?

Prescrizione 8. Prima dell'inizio dei lavori della prima opera di grande infrastrutturazione, l'Autorità Portuale di Trieste istituisca un Tavolo permanente di coordinamento con i diversi Soggetti coinvolti dalla attuazione delle previsioni di Piano e nella gestione ambientale dell'area vasta, quali Autorità portuale, Regione FVG, Comune di Trieste, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo, Capitaneria di Porto, EZIT e ARPA per l'attuazione di misure di risposta e di mitigazione degli impatti relativi alla componente Qualità dell'aria ambiente e Qualità dell'acqua ed ecosistema marino.

Domande: 1 – Il coordinamento è stato istituito? Quando? Quali Enti partecipano? Quali temi sono stati



trattati? Decisioni?

Prescrizione 15. Al fine di ridurre l'impatto nei confronti degli ecosistemi marini e degli impianti di mitilicoltura presenti lungo il litorale di Muggia, le navi in transito attraverso il Canale Sud del Porto di Trieste dovranno rimanere ad adeguata distanza dalla costa nei pressi di Punta Sottile.

Domanda : Provvedimenti?

(in delibera 808) Posto che, in conclusione, la qualità dell'aria ambiente risulta attualmente critica e le previsioni risultano difficilmente valutabili se non in termini complessivi che evidenziano notevoli incrementi dei valori emissivi, l'impatto generato dal nuovo Piano Regolatore Portuale risulta significativo e negativo. Tali impatti risultano in parte mitigabili attraverso opportune prescrizioni, azioni di mitigazione e compensazione e adozione di sistemi certificati di gestione ambientale ma, in parte, permangono negativi per la salute umana e la vegetazione. Il monitoraggio ambientale dovrà, in ogni caso, verificare l'evoluzione di tali condizioni e vincolare la realizzazione delle opere previste dal Piano alla verifica del rispetto dei valori di norma per la protezione della salute umana e della vegetazione in tema di qualità dell'aria.

Prescrizione 16. Al fine di predisporre un adeguato ed approfondito **piano di monitoraggio** dello stato delle componenti ambientali direttamente ed indirettamente impattate si ritiene opportuno che:

- a. controllo degli impatti significativi; verifica del grado di raggiungimento previsto a seguito dell'attuazione delle azioni del Piano; verifica degli obiettivi di sostenibilità ambientale.
- b. modalità di raccolta dei dati, gli indicatori necessari alla valutazione, i target di riferimento, la definizione di strumenti per riorientare le scelte di Programma nel caso di effetti negativi, le risorse finanziarie, i soggetti attuatori e le responsabilità per la gestione dello stesso.
- c. organizzato a cadenza annuale.
- d. il Piano dovrà indicare le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale.

17. integrazione di un monitoraggio ante operam, e concordato con il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, per biodiversità legati alla Valutazione di incidenza; qualità del paesaggio.

20. garantire un'informazione costante e trasparente sulle attività intraprese

21 I risultati dei monitoraggi elemento vincolante per la progressiva realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.

22. Monitorare gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici)

Domande : Il piano di monitoraggio ambientale annuale è avviato? L'informazione costante e trasparente come è attuata?

Prescrizione 23. Compensazione e mitigazione impatti relativi alla salute umana ed al degrado della vegetazione e di compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto: - specifici interventi di recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o altri interventi infrastrutturali comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. Ai fini della approvazione finale da parte della Regione FVG del Piano dovrà essere stipulato un apposito accordo tra le varie Autorità interessate contenente almeno criteri, modalità e tempistiche per la definizione degli interventi. Dovrà essere predisposto un progetto di massima con l'individuazione delle aree potenzialmente idonee dal punto di vista ecologico, la loro destinazione (aree a bosco, aree aperte, piccoli invasi ecc.) e con la descrizione delle modalità di realizzazione operativa e finanziaria dei vari interventi.

24. impatti sulla biodiversità marina: si richiede la messa in atto di misure di tutela ufficiali della zona di S. Bartolomeo e Punta Sottile in Comune di Muggia o loro equivalente monetizzazione da vincolare ad interventi delle medesime tipologie. In tale zona sono presenti importanti praterie di Cymodocea. Nodosa. Si ricorda che tali comunità, costituiscono nel Golfo di Trieste con la loro estensione e la loro funzione di nursery, fondamentali serbatoi per la biodiversità e per le specie ittiche pescate del Golfo di Trieste. In considerazione anche della presenza nell'area del Geosito "Piattaforma sommersa di Punta Sottile" (Geositi del FVG, Regione FVG e Università degli studi di Trieste 2009), si ipotizza l'istituzione di un biotopo o parco comunale come previsto dalla LR 42/1996. Ai fini dell'attuazione, andrà previsto un apposito accordo



tra le Autorità interessate, Regione, Autorità portuale e Comune di Muggia al fine di definire le modalità, la tempistica e i costi.

Domande : interventi? accordo tra le varie Autorità interessate? Progetti? istituzione di un biotopo o parco comunale di Punta Sottile. Procedure avviate? A che punto siamo?

Impatti paesaggistici e compensazione paesaggistica, preferibilmente rivolte verso Muggia.

In relazione agli impatti paesaggistici, il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, nel rilevare il notevole impatto che l'ampliamento del Porto così come prefigurato comporterà sulla percezione del paesaggio, in particolare nei confronti della antistante cittadina di Muggia, ritiene fondamentale un incremento delle aree destinate alla compensazione paesaggistica, preferibilmente rivolte verso Muggia.

Domande : interventi? accordo tra le varie Autorità interessate? Progetti?

Analogo in Art 34 Norme di attuazione 7. Quale compensazione e mitigazione impatti a breve e lungo periodo relativi alla **salute umana ed al degrado della vegetazione** prevedere specifici interventi di recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o di altri interventi infrastrutturali comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi.

Domanda : progetti, finanziamenti, realizzazioni?

Art 34 Norme di attuazione 3. realizzazione di una **pista ciclabile sul lato mare delle rive....**

Domanda : progetto, finanziamento, realizzazione?

Fondo di compensazione

Anno 2016

ACCORDO

Tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste, il Comune di Muggia, il Comune di San Dorligo della Valle - Občina Dolina e l'Autorità Portuale di Trieste .

Quale compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS 3.6 Tutela dell'aria e cambiamenti climatici" e dell'"OS 3.5 Tutela del paesaggio", e in particolare al fine di mitigare gli impatti in fase di esercizio a breve e lungo periodo relativi alla salute umana ed al degrado della vegetazione e di compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto,

al fine di compensare gli impatti che saranno prodotti sulla componente atmosfera dall'attuazione delle opere di Piano Regolatore Portuale, questa Autorità provvederà alla copertura economica necessaria alle eventuali opere di compensazione con l'istituzione di un **fondo** nel quale confluiranno i contributi devoluti al momento della realizzazione di ciascuna opera, sia da attuarsi direttamente con fondi pubblici che con l'intervento di privati concessionari. Tale contributo consisterà in una **percentuale fissa dell'uno per cento (1 %) rispetto al valore delle opere.**

Domande: Elenco opere post accordo 2016? Importo delle opere? Ammontare del fondo di compensazione ad oggi? Fondi compensazione MOLO VIII ?

Per le domande cui si risponde con azioni di attuazione intervenute in questi nove anni di vigenza del PRP (progetti, finanziamenti, realizzazioni, ecc.) si prega di fornire la relativa documentazione

Il Presidente

Jacopo Rothenaisler
rothenaisler@gmail.com
Strada per Fontanella 12
34015 Muggia - Trieste



Osservazione di
**Confindustria Alto
Adriatico**

07/08/2025

Trieste, 7 agosto 2025

Prot. 678/2025

Gentile

Dott. Andrea Mariotto

Responsabile del Dibattito

Pubblico sul Molo VIII del

PORTO DI TRIESTE

Oggetto: Costruzione del Molo VIII a Trieste – il contributo di Confindustria Alto Adriatico

Con la presente Confindustria Alto Adriatico intende fornire sinteticamente il proprio contributo al dibattito pubblico relativo alla realizzazione del Molo VIII, un nuovo terminal marittimo a Trieste.

Trieste è una città di industria, turismo e logistica ed in linea generale Confindustria Alto Adriatico è favorevole a quest'opera che vede un ingente investimento di risorse pubbliche e private e che darà un contributo importante all'economia della Venezia Giulia e dell'intera regione sia in termini economici, di indotto e di traffici, sia in termini occupazionali.

Tale effetto peraltro sarà duplice, dapprima nella fase di realizzazione dell'opera, e, successivamente, una volta che la stessa sarà pienamente operativa, nella fase di funzionamento. Confindustria Alto Adriatico si rende disponibile a cooperare per la creazione di una rete di imprese di fornitura per la fase realizzativa, così come mette a disposizione le sue competenze e strutture specializzate per la gestione della formazione del capitale umano.

In ogni caso ci sarà bisogno di risorse qualificate che sarà possibile formare se ci sarà un'attenta progettazione che saprà individuare le figure necessarie.

Fatte tali premesse vanno fin da subito sottolineati quelli che sono i fattori indispensabili affinché il progetto risulti, una volta compiuto, efficiente ed effettivamente utile.

Il termine della prima fase dei lavori è previsto nel 2030. Un orizzonte temporale di cinque anni in cui, visti i ritmi con cui vengono creati ed utilizzati sempre più numerosi strumenti innovativi dalle aziende, l'economia e le imprese subiranno certamente dei cambiamenti.

L'opera dovrà essere in grado di andare incontro alle esigenze attuali e soprattutto future per non essere già desueta al suo completamento.

È necessario realizzare infrastrutture stradali adeguate che permettano la fluidità del traffico in entrata e in uscita con collegamenti alla Grande Viabilità Triestina.

Confindustria Alto Adriatico

Sede Legale e sede operativa di Trieste
Piazza della Borsa, 14 - 34121 - Trieste
c/o CCIAA Venezia Giulia Trieste Gorizia
t. 040 3750111 - fax 040 3750207
Codice Fiscale 90161050324
Pec confindustria-aa@pec-neispa.com

Sede di Pordenone
P. tta del Portello, 2 - 33170 Pordenone
t. 0434 526411 - fax 0434 522268

Sede di Gorizia
Via degli Arcadi, 7 - 34170 Gorizia
t. 0481 33101 - fax 0481 532204



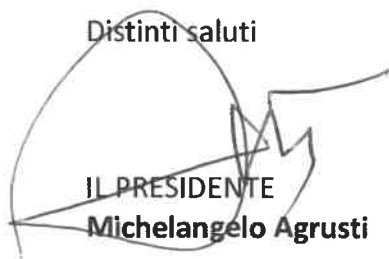
CONFINDUSTRIA
ALTO ADRIATICO

Oltre ai collegamenti su strada sarà fondamentale prevedere adeguati collegamenti ferroviari. Imprescindibili sono le tempistiche: i collegamenti dovranno essere contemporanei alla realizzazione del nuovo terminal, affinché questo sia fruibile da subito senza disservizi.

Altra indispensabile condizione è la previsione di una adeguata digitalizzazione delle procedure che consenta agli operatori di portare a termine in tempi rapidi le procedure di consegna, ritiro e sdoganamento della merce.

L'ultimo punto che portiamo all'attenzione del dibattito è relativo alla governance del Molo VIII: appare di fondamentale importanza, considerate le attuali evoluzioni geopolitiche in atto, che la governance rimanga saldamente sotto il totale controllo italiano ed europeo.

Distinti saluti



IL PRESIDENTE
Michelangelo Agrusti



Osservazione di
AcegasApsAmga S.p.a.

08/08/2025



AcegasApsAmga S.p.A.

Sede legale: Via del Teatro 5 34121 Trieste
tel. 040.7793111 fax 040.7793427
info.ts@acegasapsamga.it
www.acegasapsamga.it

Spett.le

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE**
pec@cert.porto.trieste.it

Alla C.A.

dott. Andrea Mariotto

Responsabile del Dibattito Pubblico sul Molo
VIII del Porto di Trieste
andrea.mariotto@mypec.eu

ing. Eric Marcone

Direttore Direzione Tecnica, Ambiente ed
Energia
eric.marcone@porto.trieste.it

Trieste, 7 agosto 2025

Oggetto: Prog. 2022: Partenariato pubblico privato per la progettazione, realizzazione e manutenzione e gestione della Fase 1 del molo VIII nel porto di Trieste - CUP: C94C24000010003
Comunicazione di indizione del procedimento di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. c) dell'Allegato I.6 al d.lgs. n. 36/2023.
Comunicazioni AcegasApsAmga S.p.A.

1. PREMESSA

Il progetto per la costruzione e la gestione del Molo VIII è un progetto che per ampiezza e complessità presenta molteplici situazioni di potenziale impatto sui servizi in gestione ad AAA: il presente documento, che si colloca all'interno del procedimento di Dibattito Pubblico sull'opera, rappresenta un'analisi puntuale di detti impatti e delle conseguenti opportunità di sviluppo infrastrutturale.

Si evidenzia, inoltre, che le tempistiche della risoluzione delle diverse interferenze analizzate nei paragrafi successivi saranno rilevanti in termini di progettualità, autorizzazioni e realizzazione.

2. CONSIDERAZIONI GENERALI

ACQUA E FOGNATURA

Vista l'entità dell'opera da realizzare, ai fini di un corretto dimensionamento per l'allaccio alla rete fognaria e a quella idrica, si rende necessario poter disporre di informazioni tecniche dettagliate. Tali dati risultano fondamentali non solo per il dimensionamento degli allacci, ma anche per valutare eventuali adeguamenti delle due reti gestite.

Una proposta potenzialmente percorribile, già emersa in precedenti incontri, potrebbe consistere nella combinazione dell'intervento di ripristino del canale di emergenza in via Altiforni con la posa del nuovo tratto di tubazione per l'allaccio fognario.

ENERGIA ELETTRICA

L'area "ex Ferriera" sconta storicamente l'assenza di linee MT: di ciò è necessario tenere conto considerato che le forniture di cantiere, sia per la nuova Stazione ferroviaria, sia per la Cassa di colmata, sia per la realizzazione del Molo VIII, saranno di notevole consistenza. La cabina secondaria CS10272 di via Pitacco 11/2 "Italsider" potrebbe diventare l'unico punto di consegna, in zona baricentrica rispetto la radice del costruendo Molo VIII, per il futuro allacciamento del cantiere del Molo VIII.

Anche in chiave di sviluppo futuro la situazione non ottimale della rete rappresenta una possibile criticità: in previsione di un ipotetico futuro assetto della rete di distribuzione di energia elettrica dell'area Piattaforma Logistica e Molo VIII, si mettono in evidenza le potenze richieste per le forniture elettriche, così come presentate separatamente dai vari committenti nei diversi progetti fin qui pervenuti ad AAA:

Piattaforma Logistica (HHLA): 3 MW alla tensione di 27kV per la gestione del piazzale della nuova Piattaforma Logistica.

Piattaforma Logistica "Cold Ironing": 4,5 MW a 27,5 kV - prima fase per la connessione lato banchina Piattaforma Logistica. 4,5 MW a 27,5 kV - seconda fase con la connessione lato Scalo Legnami.

Stazione RFI "Nuova Servola": 11,5 MW a 27,5 kV per la gestione della nuova stazione, con l'allestimento di una cabina di ricevimento MT (tre container contenenti le apparecchiature MT, BT e di conversione a 3kV per i treni) in zona centrale.

Molo VIII (AdSPMAO): 25MW a 132kV - Nel progetto finale, AdSPMAO prevede la costruzione di una sottostazione AT ricevitrice in corrispondenza della rotonda stradale posta alla radice del MOLO VIII. Questa sottostazione 132/10kV, con 2 trasformatori da 25 MVA, alimenterebbe in MT o in BT:

- Gru di banchina
- Gru di piazzale stoccaggio
- Illuminazione di tutta la concessione del Molo VII
- Ricarica veicoli del parcheggio realizzato sotto l'impalcato della stazione ferroviaria "Nuova Servola"
- Palazzina Uffici direzionali, palazzina Guardia di Finanza, Gates Doganali

Molo VIII "Cold Ironing": 7,5 MW per la prima fase di connessione della banchina fin lì costruita (anno 2029). 7,5 MW per la seconda fase con la connessione dell'intera banchina del Molo VIII (anno 2035).

Impianto Trattamento Rifiuti: 2 MW per un impianto di trattamento rifiuti in loco, sistemato nel piazzale di stoccaggio alla radice del Molo VIII.

Museo della Siderurgia Triestina: 0,5 MW previsti dopo il recupero della palazzina direzionale della ex Ferriera situata al di sopra della linea alta ferroviaria e della superstrada.

Alla luce di quanto sopra, diventa rilevante il fatto di prevedere fin da subito una regia generale che coordini sia le varie istanze dei diversi committenti impegnati nelle opere di costruzione, sia le future esigenze dei concessionari in zona portuale che gestiranno l'area a lavori completati. Considerando che la potenza totale in gioco (dell'ordine dei 70-80 MW) per tutte le opere previste renderà necessario una nuova struttura di fornitura in Alta Tensione, sembra doveroso coinvolgere nel progetto tutti gli altri portatori di interesse presenti nell'area ex Ferriera.

3. MISP

ACQUA E FOGNATURA

Condotta sottomarina: le opere previste per il Molo evidenziano un'interferenza con la condotta sottomarina dello scarico delle acque depurate provenienti dai Depuratori di Servola e di Zaule, aventi vasca di caricamento condotta in via Svevo. La risoluzione di dette interferenze risulta fondamentale per allineare la vita utile delle infrastrutture coinvolte nell'area progettuale, evitando così futuri interventi complessi e difficilmente attuabili. Si sottolinea l'importanza strategica della condotta di

scarico del Depuratore, il cui eventuale malfunzionamento comporterebbe gravi ripercussioni economiche, ambientali e sociali.

Di seguito si riportano gli interventi previsti per la risoluzione dell'interferenza con la condotta sottomarina:

- Relining con tubi in PRFV (Poliestere Rinforzato con Fibra di Vetro) dell'intero tratto di condotta interessato dalle opere del Molo VIII (MISP, edifici pubblici, nuova stazione ferroviaria e nuova viabilità). L'intervento prevede la realizzazione di due camerette, a monte e a valle, mediante berlinese laterale e successivo scavo sul lato della condotta, al fine di metterla in luce e realizzare la parete lato condotta. Sarà necessaria una campagna di sondaggi geologici per individuare la quota della falda e le caratteristiche del terreno.

La tecnica di risanamento comporterebbe una riduzione del diametro interno della condotta a 1800 mm. AcegasApsAmga si impegna a verificare l'idoneità di tale riduzione rispetto alle portate transitanti. Il relining previsto avrà anche funzione strutturale. A tal proposito, si richiedono indicazioni circa l'eventuale assorbimento dei carichi superiori da parte della soletta prevista per la messa in sicurezza permanente, al fine di valutare una possibile riduzione dello spessore del relining e un conseguente aumento della capacità idraulica. A titolo informativo, la posa prevede l'inserimento della nuova condotta, "saldata" a quella esistente, con successivo riempimento dei vuoti tra le due tubazioni mediante resina.

- Realizzazione di pozzetti di ispezione per l'alloggiamento del sistema di protezione catodica.
- Arretramento della biforcazione e sostituzione delle valvole, attualmente interferenti con la viabilità proveniente dalla Grande Viabilità Triestina, principale accesso al Molo VIII, in una zona ad alto traffico pesante. Le valvole sono attualmente posizionate su terreno naturale, con organi di manovra esterni e a vista, delimitati da recinzione. La nuova collocazione dovrà essere concordata tra le parti per evitare ulteriori interferenze tra la porzione fuori terra delle valvole e la nuova viabilità.
- Nel tratto a valle dell'edificio PCF, in un'area destinata alla sosta di automezzi e autoarticolati, è presente un manufatto interrato e fuori terra che ospita un misuratore di portata, l'impianto di protezione catodica e un sistema di drenaggio delle acque meteoriche. Per risolvere l'interferenza si prevede il loro spostamento con:
 - la posa di un giunto dielettrico con misuratore di portata di diametro adeguato su condotta ACC DN 2000;
 - l'installazione di nuovi quadri elettrici per la protezione catodica e il misuratore di portata;
 - la realizzazione di un manufatto prefabbricato in calcestruzzo impermeabilizzato con resine epossidiche per l'alloggiamento del misuratore;
 - la posa di cavidotti per i collegamenti elettrici tra i punti interni alla MISP e il Depuratore di Servola Bio, oppure la predisposizione di un nuovo allacciamento elettrico per l'alimentazione.

I quadri elettrici saranno spostati lungo la linea di confine con l'attuale PLT.

- Eventuali opere propedeutiche e/o accessorie necessarie alla realizzazione degli interventi sopra descritti.
- Rilievi e sondaggi lato mare per individuare con precisione la posizione della condotta sottomarina, che potrebbe interferire con le opere di dragaggio previste.

Tutte le lavorazioni che interesseranno la condotta sottomarina e che comporteranno la sua messa fuori servizio per un periodo ancora da definire, dovranno essere gestite preventivamente e in parallelo con le manovre e le attività necessarie alla conduzione dell'impianto in condizioni non ordinarie. In base alle tempistiche e alla tipologia degli interventi, potrebbe rendersi necessaria l'acquisizione di autorizzazioni da parte degli enti competenti.

Si precisa che la documentazione trasmessa è stata esaminata con attenzione e si rileva una sostanziale differenza tra gli edifici presenti nei rendering recentemente inviati e quelli riportati nella

documentazione precedente all'indizione del Dibattito Pubblico, su cui AAA aveva già espresso pareri. Si richiedono pertanto chiarimenti in merito.

4. FERROVIA

ACQUA E FOGNATURA

Spostamento stazione di sollevamento 6T: il progetto del nuovo fascio di binari e delle altre opere previste presso il Molo VIII rende estremamente difficoltoso l'accesso alla stazione di sollevamento. Questa situazione, per garantire un servizio fognario di qualità per la comunità, rende necessario lo spostamento dell'infrastruttura al di fuori dell'attuale area demaniale.

La nuova posizione della stazione di sollevamento, compatibile con le caratteristiche geomorfologiche del territorio, è stata individuata in via San Lorenzo in Selva, all'interno del contesto urbano di Servola. L'area si colloca tra la ferrovia esistente e l'edificio che, secondo quanto si deduce dalle poche informazioni fornite, dovrebbe essere demolito per consentire la realizzazione della rampa di uscita autostradale. Tale scelta risponde non solo a criteri di funzionalità operativa, ma anche di sostenibilità territoriale e di ottimizzazione dell'inserimento nel contesto urbano.

Alla luce della collocazione proposta, si pone il quesito circa eventuali modifiche alla viabilità pubblica in corrispondenza del raccordo, al fine di valutare la futura accessibilità e la sicurezza delle infrastrutture esistenti.

Lo spostamento della stazione comporta una profonda riconfigurazione dell'attuale rete di smaltimento reflui. L'attuale condotta di mandata, che si sviluppa interamente all'interno dell'area demaniale, non risulta più funzionale rispetto alla nuova posizione. Si rende quindi necessario un intervento strutturato che preveda la posa ex-novo di una condotta di mandata di circa 600 m abbinata ad una linea a gravità di circa 350 m che assieme saranno in grado di trasportare efficacemente i reflui fino all'impianto di depurazione.

L'intervento previsto comporta un impegno economico significativo dovuto alla realizzazione del nuovo impianto di sollevamento, alla posa su sedime stradale all'interno di un'area urbana densamente infrastrutturata ed infine all'adeguamento dell'impianto di sollevamento che riceverà una portata maggiore rispetto a quella dell'attuale esercizio. L'accurata progettazione dovrà tenere conto della coesistenza con sottoservizi già presenti, della viabilità locale e delle esigenze di minimizzazione dell'impatto ambientale.

Torrente Baiamonti e scarico d'emergenza del depuratore di Servola: dall'analisi della documentazione fornita si evidenziano le interferenze delle opere in progetto con il torrente Baiamonti e con lo scarico d'emergenza del depuratore di Servola.

Per quanto riguarda il torrente Baiamonti, saranno necessarie verifiche e indagini finalizzate a valutare la compatibilità della struttura del canale con le future opere da realizzare al di sopra di esso. Eventuali interventi verranno definiti sulla base dei risultati ottenuti da tali analisi. Qualora si rendesse necessaria una modifica sostanziale del tracciato, si potrà valutare nuovamente l'ipotesi di realizzare un canale sotto la via Altiforni, in prossimità dell'attuale scarico d'emergenza del depuratore di Servola. Considerato l'impatto che tale opera avrebbe sul traffico veicolare in via Altiforni, si ritiene opportuno realizzarla solo dopo l'attivazione del nuovo accesso dalla GVT al Molo VIII.

A seguito della realizzazione della Piattaforma Logistica (PLT), è stata eseguita l'intercettazione e deviazione dello scarico d'emergenza del depuratore di Servola, con la conseguente realizzazione di un nuovo tratto di canale e la dismissione del vecchio manufatto. Alla luce di ciò, si ritiene necessario effettuare ulteriori verifiche e indagini per valutare la compatibilità strutturale dei due canali con le future opere da realizzare al di sopra di esso. Anche in questo caso, eventuali interventi saranno definiti in base ai risultati delle analisi.

ENERGIA ELETTRICA

Scalo Legnami via Altiforni: a causa dell'interferenza con il nuovo raccordo alla linea ferroviaria "alta" e la demolizione degli edifici "ex Ferrovieri" all'ingresso di via Altiforni, vi sarà la necessità di

rivedere e riprogettare tutta la fornitura di energia elettrica delle utenze BT lato banchina Scalo Legnami nonché di quelle utenze che rimangono dall'altro lato del fascio ferroviario.

Cabina Secondaria CS10292 "Pelikan": in considerazione della costruzione dell'impalcato sopraelevato della stazione ferroviaria "Nuova Servola", sarà necessario trasferire tutte le utenze BT alla vicina cabina CS30198 "PLT" (nonché modificare la rete MT) in modo da abbandonare l'edificio e consentirne la probabile demolizione.

Cabina Secondaria CS30198 "PLT": la cabina, alimentata dalla rete 27,5 kV e contenente un trasformatore MT/BT da 400kVA per le utenze BT, è predisposta per la consegna MT della Piattaforma Logistica. Inoltre, vi è la possibilità di aggiungere un futuro scomparto di consegna MT per il Cold Ironing della Piattaforma Logistica e dello Scalo Legnami. Si segnala che eventuali future richieste BT dovranno tener presente la difficoltà di predisporre cavidotti sotto all'impalcato della futura stazione ferroviaria

Cabina Secondaria CS10870 "Cantiere PLT": è prevedibile la chiusura della fornitura MT "provvisoria" per il cantiere della Piattaforma Logistica e l'abbandono della cabina.

Via Puschi / Via Miani: a causa della demolizione del ponte ferroviario di via Puschi (raddoppio linea ferroviaria) sarà necessario studiare un percorso alternativo alle due linee 10kV afferenti alla cabina di via Puschi 16.

Zona ELETTRA e ARVEDI: si rilevano potenziali interferenze della nuova "linea alta" RFI, in corrispondenza del sottopasso pedonale della ferrovia alla fine di via Valmaura.

5. SVINCOLO

ACQUA E FOGNATURA

Raccordo autostradale: dal tavolo tecnico relativo alla condotta sottomarina era emersa una configurazione del raccordo che contemplava rampe di collegamento per entrambe le direzioni; nei documenti presentati nell'ambito del dibattito pubblico si prospetta una configurazione differente, che sembra prevedere un'unica direzione per l'ingresso e l'uscita. La differente impostazione progettuale solleva interrogativi circa le possibili interferenze tra la nuova infrastruttura e quelle esistenti di competenza della scrivente. Si richiede, quindi, l'esatta posizione delle pile dei viadotti e l'ingombro delle strutture in progetto al fine di poter valutare correttamente le eventuali interferenze con le reti gestite da AcegasApsAmga.

AcegasApsAmga ritiene fondamentale che vengano garantite adeguate distanze di sicurezza tra le strutture progettate e le infrastrutture a rete attualmente in gestione, al fine di evitare interferenze fisiche o funzionali e tutelare la continuità del servizio.

Inoltre, si richiede un chiarimento sulla gestione delle acque di prima pioggia. Qualora queste siano destinate alla rete fognaria anziché ad un trattamento in situ e successivo scarico nel corpo recettore, si chiede di fornire una stima quantitativa delle portate previste, così da poterne valutare la compatibilità con la capacità dell'infrastruttura esistente ed eventualmente definire misure correttive o di potenziamento.

ENERGIA ELETTRICA

Zona ELETTRA e ARVEDI: si rilevano potenziali interferenze con la rete MT del nuovo svincolo stradale dalla Grande Viabilità Triestina e, in particolare, della "Rampa Arvedi".

Zona varco Molo PETROLI: altre potenziali interferenze con la rete MT e BT si intravedono nella costruzione del nuovo varco stradale al termine della via Rio Primario.

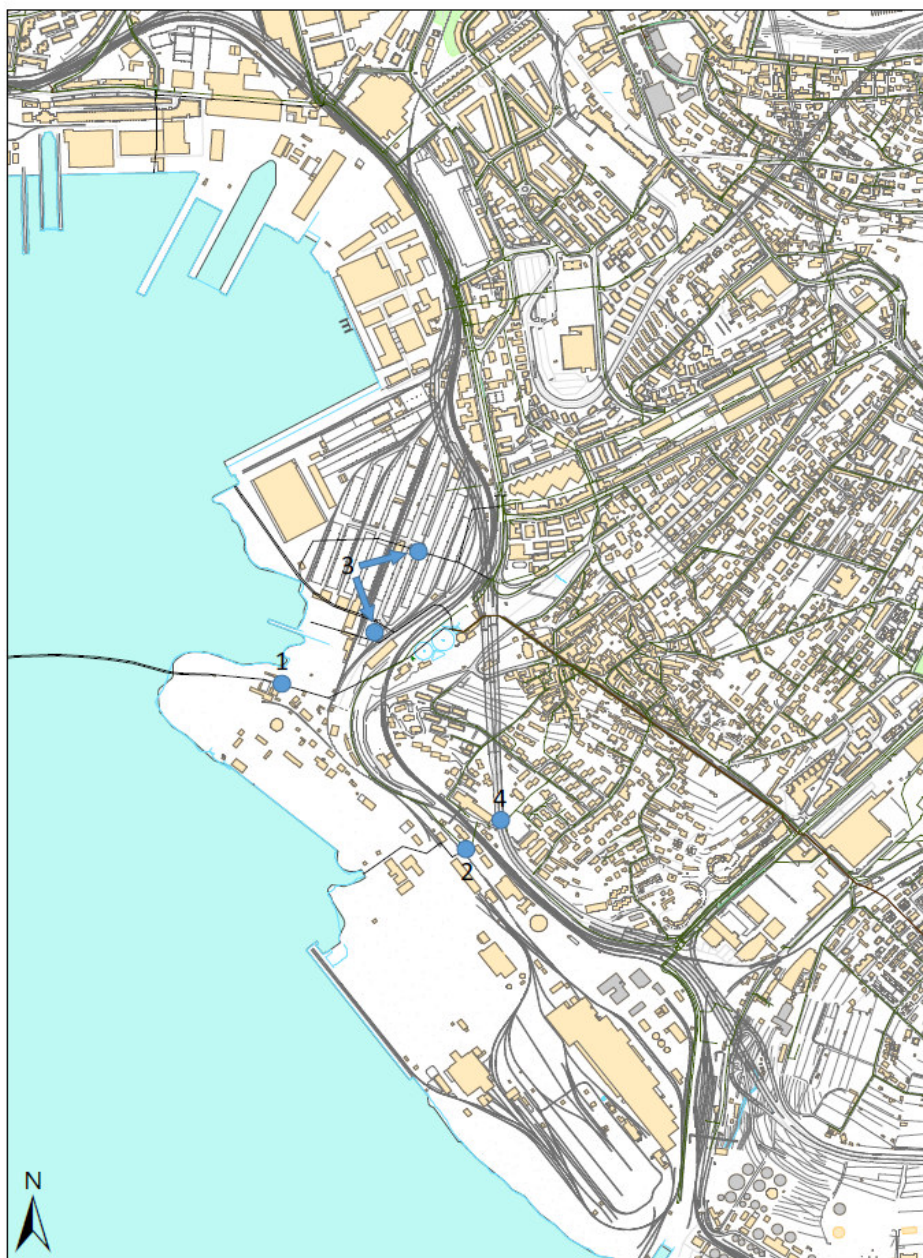


Fig. 1 – Mappa delle interferenze Acqua e Fognatura:

1. condotta sottomarina
2. sollevamento 6T
3. torrente Baia Monti e scarico d'emergenza del depuratore di Servola
4. raccordo autostradale



FIG. 2 Mappa delle interferenze con gli impianti EE:

1. Ingresso Scalo Legnami via Altiforni
2. Cabina Secondaria CS10292 "Pelikan"
3. Cabina Secondaria CS30198 "PLT"
4. Cabina Secondaria CS10870 "Cantiere PLT"
5. Cabina secondaria CS10272 di via Pitacco 11/2 "Italsider"
6. Zona ELETTRA e ARVEDI
7. Zona varco Molo PETROLI
8. Via Puschi / Via Miani

Si rimane a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento e con l'occasione si porgono cordiali saluti.

Responsabile Direzione Reti

Ing. Giovanni Piccoli

Firmato digitalmente da: PICCOLI GIOVANNI

Data: 07/08/2025 08:21:14

ASM/RET/AQA/CEE/SCI



Osservazione della
Federazione Italiana
Autotrasportatori
Friuli-Venezia Giulia

11/08/2025



- FRIULI VENEZIA GIULIA -

Trieste, 11 agosto 2025

Dott. Andrea Mariotto
Responsabile del Dibattito
Pubblico sul Molo VIII del
Porto di Trieste

Oggetto: **Dibattito pubblico sul Molo VIII Porto di Trieste**

Premesso che:

La nostra Associazione non è stata coinvolta nelle fasi iniziali di sviluppo progettuale dell'opera, né abbiamo avuto accesso alla documentazione tecnica di dettaglio. Non siamo stati consultati neanche durante la stesura dell'Accordo di Programma che ha avviato la riconversione dell'ex ferriera di Servola. Per tali ragioni, riteniamo di esprimere le seguenti osservazioni.

Considerazioni e Osservazioni

In qualità di rappresentanti delle aziende di autotrasporto che operano quotidianamente presso il Porto di Trieste, desideriamo esprimere un **pieno e convinto appoggio** per l'investimento strategico volto alla realizzazione del Molo 8.

Riteniamo che tale opera sia di importanza cruciale e possa consolidare la posizione del Porto di Trieste come hub logistico di riferimento per l'Europa Centrale e Orientale.

Tuttavia, sentiamo il dovere di esprimere delle preoccupazioni, maturate dall'esperienza diretta sul campo. Il successo e l'efficacia di un'infrastruttura di queste dimensioni non possono prescindere da una **viabilità d'ingresso e d'uscita adeguata e funzionale**, capace di gestire il massiccio aumento dei flussi di traffico che inevitabilmente si genereranno.

La nostra principale paura risiede nel timore che il terminal si trasformi in un "imbuto" logistico, se non accompagnato, nei tempi corretti e contestuali alla sua messa in servizio, da un'adeguata infrastruttura di collegamento alla grande viabilità.



- FRIULI VENEZIA GIULIA -

Un'insufficiente pianificazione dei collegamenti stradali vanificherebbe il potenziamento della capacità portuale e creerebbe, paradossalmente, un grave freno alla produttività. L'esperienza attuale, che molte imprese di trasporto vivono, è un monito che non possiamo ignorare: **lunghe code, tempi di attesa interminabili e congestione ai varchi d'ingresso sono una realtà che causa enormi disagi e costi alle nostre aziende.**

Questa situazione si traduce in un impatto economico diretto e insostenibile per la nostra categoria. Ogni ora sprecata in coda è un'ora di lavoro e di mancato guadagno, con un aumento dei costi operativi dovuto al consumo di carburante e una riduzione significativa del numero di viaggi che i nostri mezzi possono compiere in una giornata lavorativa. Una gestione inadeguata del traffico portuale renderebbe le nostre imprese meno competitive e, di fatto, penalizzerebbe l'efficienza complessiva dell'intero sistema logistico del porto.

Segretario Regionale FAI FRIULI VENEZIA GIULIA e Rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale

dr. Giulio Zilio



Giulio Zilio
11.08.2025
17:25:58
GMT+02:00



Osservazione del
**Comune di San Dorligo
della Valle - Občina
Dolina**

13/08/2025



COMUNE DI S. DORLIGO DELLA VALLE – OBČINA DOLINA

(TRIESTE – TRST)

MOLO VIII DEL PORTO DI TRIESTE

DIBATTITO PUBBLICO

Osservazioni

Il dibattito pubblico svolto ha indubbiamente contribuito a fornire elementi conoscitivi utili sul progetto per la costruzione e la gestione del Molo VIII del Porto di Trieste, opera questa che è destinata a produrre impatti significativi sull'ambiente e sul territorio dei comuni limitrofi e non.

In particolare, durante gli incontri pubblici, e specificamente nel corso della seduta dedicata alle tematiche ambientali del 15 luglio 2025, è stato illustrato lo studio di impatto ambientale (SIA). Tale studio ha esaminato gli effetti dell'opera sia nella fase di costruzione che in quella di esercizio, evidenziando altresì i benefici derivanti dalla riduzione delle tratte marittime a livello europeo. Questi ultimi sono stati quantificati in un risparmio di circa 8 milioni di tonnellate di CO₂, calcolato sulla base di una riduzione di 2.000 miglia nautiche e dei chilometri percorsi su strada.

Ciononostante, come è stato rilevato anche durante l'incontro tecnico del 23 luglio 2025, taluni aspetti critici di natura ambientale non sono stati adeguatamente considerati. In particolare, non sono stati esaminati gli impatti negativi in termini di *inquinamento acustico* e *atmosferico* sulle aree retrostanti l'area di intervento, derivanti dall'incremento del traffico stradale sulla Grande Viabilità Triestina (per il RO-RO in/out) e ferroviario. Ne consegue che – quantomeno in questa fase - non sono state contemplate opportune misure di mitigazione volte a contenere tali esternalità negative, che pregiudicano la qualità ambientale e la vivibilità del territorio.

Il rispetto degli obiettivi stabiliti dalle Istituzioni europee in materia di riduzione dell'inquinamento acustico proveniente dalle infrastrutture stradali e ferroviarie riveste un'importanza fondamentale sul piano giuridico e sociale. Le varie fonti unionali, relative alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, impongono agli Stati membri di prevenire e ridurre l'esposizione al rumore, tutelando la salute pubblica e il benessere dei cittadini. La conformità a tali normative non è meramente un atto di adempimento burocratico, ma costituisce un imperativo giuridico che incide direttamente sulla qualità della vita, garantendo il diritto a un ambiente salubre. Il mancato rispetto di tali prescrizioni può

comportare sanzioni e procedure d'infrazione da parte dell'Unione Europea, oltre a esporre le autorità nazionali e locali a controversie legali e a richieste di risarcimento danni da parte dei soggetti lesi, consolidando così la necessità di una rigorosa applicazione delle misure previste.

Inoltre, per quanto concerne l'aumento del traffico su gomma sulla GVT, è necessario considerare anche l'impatto ambientale causato dall'inquinamento da particolato derivante dall'usura degli pneumatici (TRWP).

In merito, si rileva che solamente nell'ambito dell'incontro tecnico del 23 luglio 2025, cui hanno partecipato i rappresentanti dei Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle-Dolina, della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e del Consorzio per lo Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (Coselag), è stata presa in considerazione la necessità di coinvolgere gli enti istituzionali preposti, segnatamente Anas S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), per l'installazione di barriere fonoisolanti ed altri strumenti di mitigazione lungo la grande viabilità e le linee ferroviarie, al fine di salvaguardare le aree residenziali dalla compromissione ambientale dovuta all'aumento del traffico.

A questo riguardo, si evidenzia che le risorse del fondo di compensazione istituito in base all'accordo del 17 marzo 2016, sottoscritto dalla Regione, dai Comuni di Trieste, Muggia, San Dorligo della Valle-Dolina e dall'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, sono destinate, in via prioritaria, al recupero di aree ecologicamente degradate all'interno dei suddetti Comuni o, in via subordinata, alla creazione di nuove aree verdi naturali. L'ulteriore destinazione, prevista in via meramente subordinata dall'accordo, all'attuazione di interventi infrastrutturali non è di fatto più esercitabile, in quanto sono già state individuate e proposte aree idonee per l'attuazione degli interventi prioritari sopra menzionati.

È innegabile che il risparmio in termini di emissioni di CO₂ a livello del Nord Europa sarà, almeno in parte, compensato *in negativo* dai costi ambientali sul territorio circostante l'area interessata dal progetto. Per questo motivo, è indispensabile adottare incisivi interventi di mitigazione per contenere la compromissione della qualità dell'aria e dell'ambiente sonoro.



Marko Savron
13.08.2025
16:09:25
GMT+01:00

Il Vicesindaco
Ing. Marko Savron
(f.to digitalmente)



Osservazione di
Decrescita Felice Muggia
Aps

22/08/2025

Dibattito pubblico MOLO VIII

Osservazione finale

Premessa.

Il Molo VIII si inserisce nel quadro di opere previste dal vigente PRP definitivamente approvato nel 2016. L'opera sottoposta a dibattito non è solo il Molo VIII, è invece il Terminal. Il Molo VIII del Porto di Trieste, vien detto nella descrizione del progetto, *prevede la realizzazione di un terminal container polifunzionale di ultima generazione, integrato con le infrastrutture pubbliche circostanti, per potenziare la capacità e l'efficienza del Porto di Trieste*. Questa descrizione non trova posto nel PRP, ma è piuttosto collegabile all'accordo di programma per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area della ferriera di Servola del 26.06.2020 e agli atti seguenti. Si pone l'accento su questa questione proprio perché molti capitoli della Relazione di progetto (nota: pubblicata on line a fine dibattito e non a inizio) sono dedicati *ai molteplici vantaggi ambientali, agli effetti positivi sull'intero ecosistema locale, al fatto che il progetto restituirà alla città un'area bonificata e riqualificata, in coerenza con gli obiettivi di rigenerazione urbana e sostenibilità*. Questo però è il risultato, come viene detto, del progetto di Messa in Sicurezza Permanente (MISP), approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e il Ministero delle imprese e del made in Italy con Decreto N. 39 del 30/01/2024, progetto chiuso definito approvato e non oggetto di questo dibattito.

Il progetto di Messa in Sicurezza Permanente (MISP) delle aree ex Ferriera e il Terminal Molo VIII sono due questioni distinte; ne consegue che non è corretto inserire, come invece è stato fatto, tra le ragioni dell'opera <https://www.dpmoloottavotrieste.it/ragioni-opera/> che *non fare l'opera comporterebbe la rinuncia a una vasta opera di riqualificazione ambientale e urbana*. Possiamo mettere liberamente in discussione l'utilità del Terminal Molo VIII senza compromettere la MISP quando l'area ex Ferriera è già dismessa e in corso di bonifica, pur considerando che *“un aspetto particolarmente virtuoso del progetto di Messa in Sicurezza Permanente (MISP) consiste nel riutilizzo in loco, in condizioni di completa sicurezza, dei rifiuti recuperati nelle aree ex Ferriera. Cessata la condizione di rifiuto, questi vengono distesi, compattati e incorporati all'interno della*

MISP, al di sotto della membrana impermeabile, dove restano completamente isolati. In questo modo si realizza la base strutturale a terra del nuovo terminal”? Noi pensiamo sia possibile e corretto.

Ulteriore premessa.

Nel dibattito, nei documenti e nelle risposte alle domande fatte in merito al Terminal Molo VIII si è assistito al tentativo di circoscrivere tutto al solo Molo VIII. Nelle risposte del RUP agli atti del dibattito questo è chiarissimo, in quanto numerosissime solo le risposte "questo non riguarda il Molo VIII". Questo approccio è poco utile alla valutazione dell'opera. Il Molo VIII concorre con altre opere attualmente appena realizzate o in realizzazione, basti pensare a piattaforma logistica, raddoppio molo VII, terminal RoRo Noghère, ad una trasformazione epocale del porto di Trieste. Per questa ragione si deve considerare, per esempio, tutto il nuovo traffico indotto perché un conto è la valutazione dell'impatto del traffico indotto sulla GVT del solo Molo VIII o quella derivante dalla somma di 4 Terminal RoRo, 3 dei quali in via di realizzazione. Sempre per questo è analogamente importante la valutazione di come l'Autorità Portuale ha gestito le prescrizioni al PRP, mitigazioni e compensazioni, dall'anno di approvazione 2016 ad oggi. Ciò riguarda l'affidabilità dei proponenti, se privati, e della stessa Autorità Portuale, che invece è sembrata non voler porsi il problema dell'inserimento delle opere portuali nel contesto cittadino, non seguendo le stesse "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" del marzo 2017 che affrontano in qualche misura il problema dell'interazione e della integrazione fra città e porto nonché il metodo da adottare al fine di garantire la sostenibilità ambientale.

La realizzazione del Terminal Molo VIII va quindi valutata all'interno di un quadro di riferimento che non può essere che il Piano Regolatore del Porto.

Il quadro di riferimento: il Piano Regolatore Portuale di Trieste

Il vigente Piano Regolatore Portuale del Porto di Trieste fu definitivamente approvato con la Delibera della Regione FVG nr. 524 il 1 Aprile 2016, al termine di un iter processuale iniziato nel 2008 e durato ben otto anni.

Quando il Comitato Portuale, con Deliberazione n° 7 del 14/05/2009, adottò il nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste, in provincia di Trieste si era al tempo dell'accesissimo scontro sul rigassificatore e tutte le attenzioni dell'opinione pubblica e dei loro rappresentanti erano rivolte solo verso questo impianto. Anche nei consigli comunali di Trieste e Muggia ci si scontrava sul rigassificatore. Nonostante la conferma della previsione del rigassificatore nel nuovo PRP entrambi i consigli comunali - il Comune di Trieste con Deliberazione n. 36 del 27/04/2009, il Comune di



Muggia con Deliberazione n. 35 del 30/04/2009, approvarono le Intese, il Comitato Portuale poté adottare il Piano e dare inizio all'iter di definitiva approvazione. Fu l'ombra politica del rigassificatore ad oscurare e impedire un approfondito dibattito cittadino sul nuovo strumento di pianificazione. Le ponderose opere previste furono di fatto acquisite nel panorama delle cose da farsi per lo sviluppo del porto e il benessere della cittadinanza, senza dubbio alcuno sui loro impatti e sostenibilità.

La sostenibilità e gli impatti, sviscerati per il rigassificatore, avrebbero dovuto essere dibattuti e valutati anche per le altre opere di Piano previste. Non lo furono.

Oggi, nel post Covid che ci ha consegnato i finanziamenti PNRR, le opere che nel PRP erano previste a 25 o 50 anni hanno subito una incredibile accelerazione. Per il Porto di Trieste tutto si è messo a correre. I tempi di realizzazione si sono accorciati anche da 50 a 10 anni, in un quadro arricchito da molti altri elementi quali la sdemanializzazione del Porto Vecchio, la collegata legge sui nuovi Punti Franchi, il gigantismo del trasporto marittimo che trova qui fondali idonei, i cambiamenti climatici che condizionano negativamente i porti fluviali concorrenti, i più che positivi risultati della presidenza D'Agostino, perfino i buoni rapporti tra i presidenti Orban e Meloni che hanno dato impulso al terminal ro-ro previsto nelle aree ex Aquila ora di proprietà ungherese. Tutto ciò alimenta le nostre speranze di lavoro: è infatti unanime l'opinione che il Porto rappresenti l'unica vera opportunità per il futuro di Trieste. Ma è tutto un bene? Il Piano Regolatore Portuale risponde alle nostre necessità e soprattutto alle possibilità del territorio? Non dovremmo interrogarci sulla direzione da prendere?

Le stesse “Linee guida per la Redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale” emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2017, indicano tra gli obiettivi tecnici e ambientali prioritari il “*Migliorare la mobilità e ridurre il traffico inquinante e lo sviluppo della infrastruttura portuale è definito possibile* in quanto risultante dal soddisfacimento delle condizioni di benessere sociale e ambientale, e che ***non esiste sviluppo della infrastruttura portuale a scapito del benessere.***”

La caratteristica più evidente del Piano Regolatore Portuale di Trieste è la dismisura. Lo attesta la stessa Autorità Portuale, che lo ha evidenziato negli atti di due progetti PNRR. Nel progetto n° 1976 (Opere preparatorie all’insediamento di attività logistiche e industriali in zona Noghere -Trieste anche in vista dell’integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere) ha chiesto e ottenuto 60 milioni per “*soddisfare il fabbisogno di aree funzionali alle attività produttive nell’area Giuliana in quanto si registra una situazione di **quasi totale saturazione** delle aree utilizzate per tali attività economiche*”. Nel progetto Molo VIII troviamo, tra le ragioni del Terminal, che “***la capacità operativa a livello commerciale è al limite, con tempi di attesa in aumento per le navi, spazi di stoccaggio insufficienti e una domanda strutturale crescente nel trasporto intermodale, sia nel segmento Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) che in quello containerizzato. Le criticità riguardano non solo le***”

banchine, ma anche le aree retroportuali e ferroviarie, dove lo spazio disponibile non è più in grado di soddisfare l'incremento dei flussi provenienti dall'Europa centro-orientale – in particolare Austria, Italia, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Germania". Per intenderci: l'Autorità Portuale denuncia una situazione di aree sature ancor prima di aver sviluppato l'80% delle previsioni portuali. Ciò non può non suonare come campanello d'allarme rispetto alla sostenibilità dello sviluppo portuale tout court nel nostro territorio. E magari essere un salutare ritorno alla realtà con tutti i suoi limiti. Le previsioni portuali, quasi un libro dei sogni da realizzare in 50 anni, oggi incombono su di noi, a cominciare da Muggia, con il Vallone saturato da moli, la Valle delle Noghere adibita a retroporto, parcheggio e stoccaggio della merce, centinaia di TIR/ora in arrivo e partenza. Tutto ciò è in corso di realizzazione, e la valutazione di ciò che è sostenibile non viene ancora fatta o è, come per il Molo VIII totalmente fuorviante.

Gli sviluppi e gli incrementi di traffico del PRP. Nel 2023 il porto di Trieste ha movimentato 55.624.925 di tonnellate di merce; Trieste (al netto dei box trasportati dalle navi ro-ro) ha fatto registrare un traffico di carichi containerizzati pari a 764.076 Teu (complessivamente nel 2022 erano stati 877.805 i Teu imbarcati e sbarcati nello scalo giuliano); ha movimentato 8.979 treni (-6,70%); 324.208 è stato il numero di veicoli (-3,84%).

Le previsioni di traffico a breve e lungo (che per effetto del PNRR lungo non è più) periodo, riportate nello *studio specifico volume C traffico Cap. 7 Conclusioni*, parlano di una movimentazione di circa 67 milioni di tonnellate nel breve periodo (di cui circa 7 milioni in container - 700.000 TEU) e circa 93 (di cui circa 3 milioni in container – 2.5 milioni di TEU) nel lungo periodo.

Le prescrizioni al Piano Regolatore Portuale Il nucleo principale delle prescrizioni cui è sottoposto il PRP è costituito dalla deliberazione della Regione FVG nr. 808 del 30 Aprile 2015, recepite dalla Autorità Portuale con Deliberazione nr. 12/2015 con l'inserimento nelle Norme Tecniche di Piano. Nelle Norme Tecniche di Piano trovano accoglimento anche le previsioni del PRGC di Muggia, con le Intese tra Comune di Muggia e Autorità Portuale e le Intese tra Comune di Muggia e EZIT, nonché il parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – decreto 000173 del 07/08/2015.

Estraiamo dalle prescrizioni regionali delibera 808/2015, e sottolineiamo:

- le prescrizioni per gli impatti paesaggistici e compensazione paesaggistica;
- l'indicazione di Norme Tecniche di Attuazione secondo i principi dello sviluppo sostenibile per:
 - a) interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10 % delle aree a terra di competenza portuale;
 - b) garantire la continuità ecologica con il territorio circostante;



c) compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto, prevedere specifici interventi di recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o altri interventi infrastrutturali comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi;

d) prima dell'inizio dei lavori della prima opera di grande infrastrutturazione, l'Autorità Portuale di Trieste istituisca un Tavolo permanente di coordinamento con i diversi Soggetti coinvolti dalla attuazione delle previsioni di Piano e nella gestione ambientale dell'area vasta, quali Autorità portuale, Regione FVG, Comune di Trieste, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo, Capitaneria di Porto, EZIT e ARPA per l'attuazione di misure di risposta e di mitigazione degli impatti relativi alla componente Qualità dell'aria ambiente e Qualità dell'acqua ed ecosistema marino;

f) viabilità a servizio delle funzioni: Terminal RO-RO Noghere 2 ingressi/uscite realizzati in modo tale da non intralciare il traffico in ingresso/uscita dal Comune di Muggia; nuova viabilità portuale Molo VIII zona via Errera/GVT notevole aggravio di traffico sul tronco stradale di via Caboto è pertanto necessario un suo potenziamento.

Altri impegni assunti dall'Autorità Portuale Alle suddette prescrizioni devono essere aggiunti altri impegni assunti nel tempo dall'Autorità Portuale.

Fondo opere di compensazione. Nell'anno 2016, un accordo tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste, il Comune di Muggia, il Comune di San Dorligo della Valle - Občina Dolina e l'Autorità Portuale di Trieste, in attuazione della prescrizione n. 23 della delibera di Giunta regionale n. 808 del 30 aprile 2015, "quale compensazione alla non coerenza tra le previsioni di piano e gli obiettivi "OS 3.6 Tutela dell'aria e cambiamenti climatici" e dell'"OS 3.5 Tutela del paesaggio", e in particolare al fine di mitigare gli impatti in fase di esercizio a breve e lungo periodo relativi alla salute umana ed al degrado della vegetazione e di compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto, impegna l'Autorità Portuale a costituire un fondo di finanziamento (nel seguito Fondo) nel quale confluiscono i contributi indicati in premessa, devoluti al momento della realizzazione di ciascuna opera portuale, sia da attuarsi direttamente con fondi pubblici che con l'intervento di privati concessionari. Tale contributo consiste in una percentuale fissa dell'uno per cento (1 %) rispetto al valore delle opere.

Impatti ambientali del PRP. Abbiamo ricordato come gli impatti ambientali e paesaggistici siano oggetto di puntuali prescrizioni regionali e ministeriali. Dalla delibera 808/2015 della Regione FVG: - prescrizioni per gli impatti paesaggistici e **compensazione paesaggistica**; - interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde pari ad almeno il 10 % delle aree a terra di

competenza portuale; - compensare il possibile peggioramento della qualità dell'aria ambiente derivante dallo sviluppo del Porto, prevedere specifici interventi di **recupero di aree ecologicamente degradate o di creazione di nuove aree verdi naturali o altri interventi infrastrutturali** comportanti miglioramenti ambientali nei Comuni limitrofi. Per il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dovranno essere ottemperate tutte le richieste di prescrizioni, mitigazioni e compensazioni di cui alla delibera 808 del 30 aprile 2015 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e devono essere realizzate tutte le attività di mitigazione e compensazione degli impatti nonché le attività di monitoraggio previste.

I limiti del territorio. Il Porto di Trieste vuole soddisfare, come detto, il fabbisogno di aree funzionali e avverte la carenza di spazi operativi. Purtroppo essere la più piccola provincia d'Italia non impedisce di paragonare, come invece viene fatto, il porto di Trieste, 2,3 chilometri quadrati di superficie, al porto di Amburgo, 74 chilometri quadrati dei quali 43 sono aree di ormeggio. Così succede che, mentre nella più piccola provincia d'Italia le attività e le funzioni che necessitano di grandi superfici, quali le aree di retroporto e gli enormi parcheggi dovrebbero essere tenute a distanza, si lascia che il Porto tenti di aggregare a questa attività di movimentazione container di totale insignificanza occupazionale ogni superficie industriale della provincia.

La viabilità. L'attuale assetto viario provinciale risponde a mala pena alle necessità locali. Abbiamo forte l'impressione che non venga assolutamente considerato il fatto che tutta la merce che via mare arriva e parte deve essere mobilitato via terra, ed è quindi necessaria una stretta correlazione tra gli sviluppi a mare – i nuovi moli, i nuovi terminal - e ciò che possiamo effettivamente far arrivare e partire via terra.

Gli incrementi di traffico navale, da 573 a 2.909 navi, quasi tutto concentrato nel solo Vallone di Muggia, di treni da 10.000 a 17.000, e **soprattutto di TIR/ora, da 37 a 1.081**, sembrano non preoccupare nessuno dei decisori politici né sul piano del rispetto degli impegni prescrittivi, né sul piano progettuale, né infine sul piano delle priorità.

È di questi giorni un esempio eclatante di cosa ci aspetta. Per la chiusura della autostrada slovena H4 i TIR in transito normalmente per Gorizia sono deviati via Ferneti al casello autostradale del Lisert. Sono quantificati in 4.000 al giorno, molti meno degli incrementi previsti per il nostro porto, e il traffico è in andato in tilt.

I progetti della Autorità Portuale finanziati dal PNRR sono la testimonianza, che a cose fatte diventerà drammatica, dell'incongruenza dell'indirizzo che si sta seguendo. Nel progetto Molo VIII sottoposto a dibattito si è riusciti a toccare il fondo. Si dice infatti che *“l'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali con il nuovo Molo VIII consentirà un flusso logistico tra porto,*

ferrovia e rete stradale, eliminando strozzature e riducendo al minimo le interferenze con il tessuto urbano. Tuttavia, la funzionalità del Terminal intermodale è indipendente dalla realizzazione della nuova Stazione Servola e il nuovo collegamento del Molo ottavo con la Grande Viabilità Triestina.”

Per la PPP proponente il Terminal potrà cioè funzionare anche in assenza della nuova stazione e dello svincolo stradale di collegamento alla GVT. Semplicemente folle. Pazzesco.

I progetti PNRR finora approvati hanno, tutti, ignorato prescrizioni regionali, intese, fondi di compensazione, contratti e quant'altro. Non solo: hanno, quasi tutti, una caratteristica comune su cui è necessario soffermarsi. La caratteristica è quella di progetti di opere non conformi al PRP approvato. I progetti sono sì conformi agli allegati grafici del PRP; questi però non sono stati modificati in adeguamento alle modifiche introdotte dalle osservazioni recepite, vedi Intese con i Comuni, Regione FVG e Ministero dell'Ambiente. Le modifiche sono tutte puntualmente elencate nei documenti illustrativi, Relazione Generale e Norme Tecniche di Attuazione del PRP, mentre gli elaborati grafici sono gli stessi della prima proposta di Piano del 2008, come se non ci fossero stati 8 anni di iter per arrivare alla stesura definitiva.

Indirizzi contraddittori. Nel 2016, lo scomparso presidente di Italia Marittima e agente generale Evergreen **Pier Luigi Maneschi**, rendendosi conto di quanto le previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale di Trieste fossero squilibrate verso un hub di movimentazione container, commentava l'avvenuta approvazione definitiva del PRP, affermando che “**il Porto non può vivere solo di traghetti e contenitori**”. L'ex presidente Zeno D'Agostino in molte occasioni ha sottolineato che il porto “non è solo movimentazione, ma molto altro”. Secondo **D'Agostino** “**la contiguità con la città ha bisogno di attività ad alto valore aggiunto non di quelle a basso valore aggiunto**. Un porto – afferma l'ex presidente – deve concentrarsi in attività in alcuni casi quasi manifatturiere. Se un porto è solo un mega terminal container e non ha altre attività a valore aggiunto è chiaro che quel porto non ha bisogno di stare dentro una città. Ma se il porto è qualcosa di più complesso, se il porto è motore di uno sviluppo non solo logistico ma anche manifatturiero, produttivo e quant'altro, un porto, come quello di Trieste, deve stare a stretto contatto della città, ambiente vero dove si sviluppano innovazione e competenze”. Che cosa suggeriscono le analisi di questi apprezzati manager del settore portuale? Innanzitutto ci invitano ad uscire dall'idea che porto significa sempre e comunque buon lavoro. Non è così, le attività veicolate dal porto possono essere ad alto o a basso valore aggiunto. A Trieste, con un territorio che è poco più di un francobollo, dovremmo organizzare, limitare, mitigare quelle attività a basso valore aggiunto quale quella della movimentazione container. Questa è per un verso insignificanza occupazionale per l'altro grande impatto ambientale e viabilistico, sia marittimo che terrestre, con l'aggravante di avere una incompressibile necessità di spazio. Trieste il poco spazio



residuo lo deve riservare alla localizzazione di attività produttive, non a parcheggi e piazzali di stoccaggio.

Al momento, senza registrare alcuna contrarietà delle forze politiche locali, sembra prevalere lo sviluppo della peggiore opzione del PRP di Trieste. Accettiamo che ogni player marittimo del nostro porto conosca e apprezzi la posizione geografica e i fondali e sia indifferente alla economia locale. Non accettiamo la mancanza di opposizione a scelte sbagliate. Sappiamo che le aziende interessate al nostro porto sono enormi potenze finanziarie, difficili da contrastare. Però tocca a noi avere interesse a selezionare tra le diverse opzioni quelle che guardano al benessere delle persone portando occupazione e ricchezza. **La conseguenza di questo appiattimento al volere dei più forti sta nei progetti per i quali l'Autorità Portuale ha chiesto il finanziamento.** Il mostruoso potenziale distruttivo del PRP di Trieste è avviato. Occupazione di qualità per pochissimi, inquinamento per tutti. E saturazione delle aree.

Le criticità del progetto Molo VIII

A- I presunti vantaggi ambientali.

Come detto in premessa una buona parte dei vantaggi ambientali non sono dovuti al Terminal ma alla Messa in Sicurezza Permanente MISP.

Ulteriormente all'hub di Trieste si attribuisce un risparmio di 8 milioni di tonnellate di CO₂ per la riduzione della percorrenza media marittima di circa 2000 miglia nautiche rispetto ai porti del Northern Range. Quindi, mentre è certo un saldo ambientale pesantemente negativo per la nostra città, si ipotizza e quantifica in 8 milioni di tonnellate di CO₂ risparmiate per quanto riguarda il sistema Pianeta. Ora va detto che questo conteggio considera evidentemente costanti i traffici in gioco e non tiene assolutamente conto dell'effetto rimbalzo dell'efficienza, in questo caso la riduzione dei costi di trasporto, considerata tra i benefici, e il più che probabile incremento dei traffici conseguenti al minor costo, anche questi considerati solo tra i benefici. Siamo al paradosso dell'efficienza ben spiegato da Jevons per il quale al crescere dell'efficienza possono aumentare i volumi di utilizzo. Il progetto enfatizza cioè da una parte i vantaggi dell'hub di Trieste, diminuzione dei costi per gli operatori e aumento del traffico per il nostro porto, senza dall'altra parte verificare se tutto ciò possa determinare le riduzioni assolute delle emissioni, che molto probabilmente non si verificheranno, con il risultato che è improprio il calcolo di riduzione fatto rispetto al sistema Pianeta cui si riferisce.



La conferma dell'improbabilità che si verifichino effettivamente i risparmi dichiarati in progetto è nei trend che possiamo osservare. Nel settore nel 2024 la flotta globale di navi portacontaineri ha raggiunto e superato per la prima volta nella storia i 30 milioni di Teu; l'industria ha impiegato circa 50 anni per raggiungere la soglia dei 5 milioni di Teu nel 2001 mentre il salto da 20 milioni a 30 milioni di Teu è stato compiuto in soli sette anni. Così come sono in costante aumento le emissioni totali di CO2. Sempre nel 2024 hanno raggiunto i 41,6 miliardi di tonnellate, contro i 40,6 miliardi di tonnellate del 2023. Non ci sono contrazioni né risparmi globali di emissioni senza limiti ai traffici.

B – Sviluppo delle opere più rapido del necessario monitoraggio.

La questione dell'inserimento ambientale di quest'opera si affronta meglio avendo un'idea di come l'Autorità Portuale si è mossa e si muove sul tema ambientale. Per farlo abbiamo già visto, a nove anni dall'entrata in vigore del PRP, il corposo elenco di prescrizioni ambientali della Regione e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in parte o totalmente disattese. Abbiamo un'idea abbastanza precisa, ahimè molto negativa, dell'impegno dell'Autorità in materia di tutela ambientale che ci consentirà di pesare e valutare meglio gli impegni ambientali del progetto Molo VIII.

Quello che non potremo fare, considerata l'accelerazione della realizzazione dell'espansione delle opere portuali, è la valutazione suggerita dalla Regione FVG nel Parere VIA VAS al PRP nella delibera 808/2015 :“ *Posto che, in conclusione, la qualità dell'aria ambiente risulta attualmente critica e le previsioni risultano difficilmente valutabili se non in termini complessivi che evidenziano notevoli incrementi dei valori emissivi, l'impatto generato dal nuovo Piano Regolatore Portuale risulta significativo e negativo. Tali impatti risultano in parte mitigabili attraverso opportune prescrizioni, azioni di mitigazione e compensazione e adozione di sistemi certificati di gestione ambientale ma, in parte, permangono negativi per la salute umana e la vegetazione. Il monitoraggio ambientale dovrà, in ogni caso, verificare l'evoluzione di tali condizioni e **vincolare la realizzazione delle opere previste dal Piano alla verifica del rispetto dei valori di norma per la protezione della salute umana e della vegetazione in tema di qualità dell'aria***”.

Possiamo invece, aprioristicamente e a tutela, dire no al progetto.

C – Saturazione aree

Per parlare di questo aspetto tre esempi: Valle delle Noghere, la zona limitrofa allo Scalo Legnami e alla Piattaforma Logistica e il progetto Molo VIII.

Primo: iniziamo dal luogo migliore, la **Valle delle Noghere**, unica zona pianeggiante dell'intera provincia ancora libera. L'Autorità Portuale ne ha acquistato buona parte con un finanziamento PNRR e ne vuol fare un'area a suo servizio, di retroporto, destinazione non conforme ai piani regolatori vigenti di Muggia, del Coselag e del P.T.I. Così nei Progetti 1948 e 1976 dell'Autorità Portuale, che vedono appunto la Valle delle Noghere nell'ottica di retroporto, si sta consumando una partita al limite, se non oltre, la legalità. Con il progetto n° 1976 “Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche e industriali in zona Noghere (Trieste)” si sta realizzando un parcheggio per 117 TIR. Nel PFTE e nella domanda di finanziamento il parcheggio “rappresenta una struttura funzionale alle attività portuali gestite da AdSPMAO, dove potranno sostare i camion provvisti del biglietto per l'imbarco su un traghetto in porto”. In sede di Conferenza dei Servizi (lettera AdSPMAO - A71D6DE - REG_PROT - 0015768 - Uscita - 22/09/2023 – 08:39), essendo come detto tale destinazione non conforme ai piani regolatori vigenti di Muggia, del Coselag e del P.T.I. l'Autorità Portuale ha modificato la funzione “formale” del parcheggio, ora divenuta “ **una prima struttura funzionale alle attività esistenti**, poiché attualmente le aziende insediate nella zona industriale di Muggia risentono, negativamente, delle conseguenze della sosta “selvaggia” di autoarticolati nelle strade laterali di Via delle Saline.” Inoltre, sempre in CdS, l'Autorità Portuale ha attestato (sic) che “**il parcheggio non comporta un aumento del traffico dei mezzi pesanti**, in quanto il piazzale è a servizio delle attività esistenti, pertanto, non si genera traffico aggiuntivo ed in aumento rispetto a quello riscontrabile nello stato di fatto” .Oltre al macigno formale sostanziato nel cambio della funzione senza la modificazione del progetto, rimane la questione della promozione di attività con valore aggiunto e occupazione di qualità che vorremmo veder nascere in Valle: ma quanta e quale forza lavoro potrà essere impiegata per aree di stoccaggio merci o al servizio del parcheggio dei TIR? Guardiania, personale addetto agli uffici, pulizie. E poi? Non si tratta di produzione, fabbriche, aziende, ricerca dove i nostri laureati potrebbero trovare lavoro. È solo traffico, sosta e movimentazione ferroviaria e viaria di container, tutte attività prive di valore aggiunto.

Secondo: nella **zona di Trieste immediatamente esterna alla piattaforma logistica**, via Italo Svevo e limitrofe, si assiste al parcheggio selvaggio di TIR.

Infine terzo, il già ricordato **progetto Molo VIII**. Tra le ragioni del Terminal si legge che “**la capacità operativa a livello commerciale è al limite, con tempi di attesa in aumento per le navi, spazi di stoccaggio insufficienti e una domanda strutturale crescente nel trasporto intermodale, sia nel segmento Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) che in quello containerizzato. Le criticità riguardano non solo le banchine, ma anche le aree retroportuali e ferroviarie, dove lo spazio disponibile non è più in grado**



di soddisfare l'incremento dei flussi provenienti dall'Europa centro-orientale – in particolare Austria, Italia, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Germania”.

L'Autorità Portuale è alla continua ricerca di aree, però deve smettere di minacciare le pochissime aree industriali del territorio della provincia di Trieste con attività di pura occupazione di suolo.

D – Separazione dei flussi e adeguamento capacità viaria e ferroviaria

L'Italia ha il più alto tasso di motorizzazione dell'Unione europea. Nel 2023 si registravano 694 autovetture ogni 1.000 abitanti. A Trieste, città senza territorio, le autovetture in circolazione sono sotto media, 110 mila totali. Ma alle 550 auto ogni mille residenti dobbiamo aggiungerne la stratosferica cifra di 215 motorini o moto. Le indicazioni del PUMS (come quelle di altri strumenti di pianificazione comunale), già insufficienti, sono sistematicamente ignorate dagli amministratori della città che l'hanno guidata all'attuale saturazione delle strade e, ovviamente, dei parcheggi. In questa situazione è impensabile che i mezzi pesanti in entrata/uscita dalla zona portuale possano percorrere la viabilità locale. Il PRP definiva accettabile (ma si era nel 2014) la capacità residua delle reti stradali **una volta realizzati i collegamenti dedicati al nuovo Molo VIII e al nuovo terminal Ro-Ro delle Noghere**, nella parte orientale del porto, **se completamente svincolata dalla viabilità urbana.**

Non va molto meglio per il trasporto ferroviario. Agli attuali terminali che hanno una capacità complessiva superiore a 10000 treni/anno (diciamo sino a 15000); si aggiungeranno la piattaforma logistica a regime, il molo settimo allungato, il molo ottavo ed il terminale ungherese ex Aquila, oltre ad altri possibili e minori (Prosecco). Per il 2035 si arriverà forse a 25000. La Trieste - bivio S. Polo è il collo di bottiglia. Si può arrivare a 20000, ritenendo che non aumentino i treni passeggeri. Numerosi sono gli interventi di sviluppo sulle linee ferroviarie e sulle stazioni necessari al raggiungimento dei 25.000 treni anno dagli attuali 10.000, a cominciare dal potenziamento della linea Bivio Aurisina-Villa Opicina, la valorizzazione della transalpina (tratto Campo Marzio - Opicina) che può fare volendo altri 15000 treni (come l'attuale linea di Capodistria). Servono importanti interventi sulle infrastrutture viarie e ferroviarie, che devono precedere e non seguire l'incremento dei traffici.

Scrivere, come si è fatto, che la funzionalità del Terminal intermodale Molo VIII è indipendente dalla realizzazione della nuova Stazione Servola e il nuovo collegamento del Molo ottavo con la Grande Viabilità Triestina è irresponsabile.



E - individuazione aree buffer sufficienti agli incrementi previsti.

L'Autorità portuale e soggetti interessati si è già mossa negli anni scorsi per adibire alcune aree all'accoglimento dei mezzi pesanti, che poi raggiungono il porto solo al momento dell'imbarco. Parliamo di "Authorized Buffer Area – A.B.A.", aree private ma gestite assieme al pubblico.

La prima area utilizzata per accogliere i camion in attesa di imbarco – e ancora oggi fondamentale – era stata quella dell'Interporto di Ferneti alle porte di Trieste. Poi, nel 2017, un ulteriore aumento di traffico e la necessità di implementare la gestione fra terminalista e trasportatore, aveva deciso l'Authority a prendere in mano la situazione e gestire la situazione. Ed entra in gioco la Porto Trieste Servizi, società "in house" dell'Autorità di sistema portuale, che inizia a gestire viabilità, prima per i Ro-Ro e poi anche per altri carichi, in rete con altri soggetti interessati. Esaurita la capacità di Ferneti, nel 2018 si è istituita la prima area buffer nel Park Malaspina (Canale navigabile di Zaule), alla quale sono seguite altre "aree buffer" su iniziativa degli operatori. Oggi la situazione si è già molto complicata con l'avvio dell'attività della Piattaforma logistica.

Tutto ciò premesso e considerato, si formulano le seguenti osservazioni e richieste:

1 - Si propone che il progetto del Terminal, piuttosto che basare il proprio **contributo ambientale** su un molto improbabile risparmio di 8 milioni di tonnellate di CO₂ in ogni caso non riguardante il nostro territorio, punti a sicuri miglioramenti ambientali locali. A tal proposito si richiede che gli obiettivi tecnici e ambientali del progetto del Terminal Molo VIII siano quelli indicati dalle **"Linee guida per la Redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale"** emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2017:

- Migliorare la mobilità e ridurre il traffico inquinante.
 - Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile, minimizzandone il prelievo.
 - Garantire la protezione idraulica del territorio.
 - Tutelare le biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali.
 - Promuovere il benessere sociale.
 - Migliorare la qualità del water front.
 - Integrazione socio-culturale dell'organismo portuale con il Paesaggio.
 - Ridurre l'inquinamento.
 - Promuovere il confronto e l'integrazione in materia ambientale.
 - Aumentare gli investimenti per la protezione e la valorizzazione dell'ambiente.
- (nota: sottolineati gli aspetti carenti o assenti nel progetto portato a Dibattito)

*“Migliorare la mobilità e ridurre il traffico inquinante e lo sviluppo della infrastruttura portuale è definito possibile in quanto risultante dal soddisfacimento delle condizioni di benessere sociale e ambientale, e che **non esiste sviluppo della infrastruttura portuale a scapito del benessere.***

2 - Saturazione delle aree. Il territorio dell'intera provincia è poco più di un francobollo. Le pochissime aree per usi produttivi, industriali, artigianali e commerciali debbono essere riservate ad attività ad alto valore aggiunto, non a quelle a basso valore aggiunto necessarie alla operabilità del Terminal. Si richiede che, in eventuale carenza di spazi operativi all'interno del perimetro del Terminal, la ricerca di aree sia rivolta fuori provincia.

3 - Incrementi di traffico. In quanto a saturazione la viabilità provinciale è persino peggio della questione delle aree. Si richiede che il progetto del Terminal analizzi approfonditamente la situazione e, assieme alla necessaria connessione con la GVT, proponga soluzioni di entrata/uscita dalla zona portuale che escludano che i mezzi pesanti possano a) impegnare la viabilità locale; sostare in zona non portuale. Si richiede altresì lo studio e la realizzazione di strumenti di mitigazione dell'inquinamento da traffico TIR, quali l'autostrada elettrica per TIR, soluzione ecologica per il trasporto merci su strada <https://eolog.com/germania-primi-10-chilometri-per-lautostrada-elettrica-per-i-camion/>

4 - Aggiornamento PRP documenti grafici e studi viabilità conforme Intese. Il Piano Regolatore Portuale vigente ha documenti, sezioni Elaborati grafici e Studi Specialistici, non aggiornati alle modifiche introdotte con le Intese con il Comune di Muggia e di Trieste e con le osservazioni della Regione FVG, regolarmente invece recepite dalla Relazione Generale e dalle Norme attuative. Questo fatto continua ad essere foriero di ipotesi di progetto della Autorità Portuale, soprattutto viario, non compatibili con il PRP vigente, con perdita di tempo e denaro pubblico. Si suggerisce la rivisitazione dei documenti citati.

5 - Attuazione prescrizioni VIA VAS Regione FVG al Piano Regolatore Portuale. Si richiede che il Progetto del Terminal rispetti la Delibera 808 dd.30/04/2015 della Regione FVG, interamente recepita dal MATT il D.M. 173 dd. 07/08/2015 e dalla stessa ADSPMAO con il provvedimento n°12-2015, di cui si evidenziano le seguenti prescrizioni:

Prescrizione a. introduzione interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di **aree a verde** pari ad almeno il 10 % delle aree a terra attualmente ricomprese all'interno del limite di competenza portuale, verificando la possibilità di introdurre anche all'interno delle aree attualmente edificate. Tali interventi dovranno essere completati entro la realizzazione delle opere di cui allo Scenario di Breve Periodo e **dovranno progredire proporzionalmente alle superfici di nuova realizzazione.**

Prescrizione f. barriere antirumore lungo le ferrovie e le strade.

Prescrizione h. risparmio energetico: illuminazione a LED, pannelli fotovoltaici e solari, utilizzo di mezzi elettrici, razionalizzazione, miglioramento dell'efficienza dei veicoli e uso di altri combustibili, utilizzo fonti alternative (energia eolica, geotermica, del moto ondoso, ecc.).

Sulla questione energetica, **nelle Norme attuazione PRP Art. 30 - Tutela dell'aria e cambiamenti**

climatici.....**la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili dovrà corrispondere almeno al 30% del fabbisogno complessivo**

Prescrizione e. il contenimento delle emissioni della mobilità interna attraverso l'utilizzo di mezzi a basso impatto (ad es. uso di veicoli ibridi per la propria flotta terrestre, realizzazione di stazioni di rifornimento ad idrogeno, etanolo, GNL e biodiesel, uso di mezzi elettrici ed a cella combustibile per la movimentazione delle merci nell'area portuale; la gestione degli accessi solo ad autocarri che dimostrano di rispettare una serie di requisiti ambientali, l'adozione di politiche volte a favorire l'uso di tecnologie che consentono di spegnere i motori durante i momenti di inattività (sistemi automatici "arresto/avvio", batterie ausiliarie, generatori ausiliari ecc.) implementazione del sistema TSE (Truck-Stop-Electrification nota Truck Stop Electrification (TSE) è una tecnologia che fornisce energia elettrica e altri comfort ai camion parcheggiati nelle aree di sosta o di sosta, riducendo il regime minimo del motore e le emissioni-

Prescrizione 9. Siano adottate tutte le misure possibili per la **riduzione delle emissioni in atmosfera** nell'ambito portuale

specifica (barriere visive, antirumore e antipolvere, di compensazione all'inquinamento, ecc.).

6 - Fondo opere di compensazione. Le opere su cui è da calcolare la percentuale dell'1% non sono quelle elencate nel PRP, Relazione Generale, nei capitoli 3.8 OPERE DI LUNGO PERIODO - 3.9 OPERE DI BREVE PERIODO - 3.10 CASSE DI COLMATA E DRAGAGGI - 3.11 RIEPILOGO OBIETTIVI INFRASTRUTTURALI ED AMBIENTALI GENERALI E SPECIFICI, AZIONI CORRELATE come da elenco dettagliato : 3.8.1 Opere a mare Settore 2 – Molo Bersaglieri, Ampliamento Settore 2 - "Porto Lido", Realizzazione Settore 3 - Moli V e VI, Unione Settore 3 - Molo VII, Ampliamento e Piattaforma a Nord del Molo VII, Realizzazione Settore 4 - Molo VIII, Realizzazione. A servizio di tale infrastruttura è prevista la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale. Settore 4 - Centro Operativo Servizi, Realizzazione Settore 5 - Canale industriale, Banchinamento sponde Settore 5 - Terminal RoRo Noghere, Realizzazione Settore 6 - Opere a mare per la nautica da diporto 3.8.2 Opere a terra 3.8.3 Connessioni stradali 3.8.4 Scali e raccordi ferroviari. In elenco compaiono il Molo VII, Ampliamento e Piattaforma a Nord del Molo VII, Realizzazione Molo VIII con a servizio di tale infrastruttura di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale. I bandi in essere su cui calcolare il fondo di compensazione sono Opere Molo VIII **315 mio Euro**, Progetto pubblico 1951 **180 mio Euro**, Opere in ambito RFI **40 mio Euro**, Molo VII **100,5 mio Euro**, Banchinamento Noghere **45 mio Euro**. A tali interventi vanno aggiunti tutti gli interventi che concorrono a realizzare le opere del PRP dal 2016 (anno di istituzione del fondo) a oggi sono/saranno beneficiarie del 1% di compensazione.

7 - compensazione paesaggistica. Si richiede che il progetto tenga nella dovuta considerazione quanto previsto dalla delibera 808 2015 Regione FVG in merito a impatti paesaggistici e compensazione paesaggistica, preferibilmente rivolte verso Muggia. In relazione agli impatti



paesaggistici, il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, nel rilevare il notevole impatto che l'ampliamento del Porto così come prefigurato comporterà sulla percezione del paesaggio, in particolare nei confronti della antistante cittadina di Muggia, ritiene fondamentale un incremento delle aree destinate alla compensazione paesaggistica, preferibilmente rivolte verso Muggia.

8 - limiti del territorio. Vedi punto 2

9 – viabilità. Vedi punto 3. Si sostiene l'opportunità di un accordo tra l'Autorità Portuale e tutti i Comuni della Provincia per introdurre il limite delle 7,5 ton in tutti i centri abitati, a cominciare da Trieste in un perimetro da Sistiana a Opicina a Borgo San Sergio.

10 - cold ironing Rendere sistemico lo sconto alla bolletta cold ironing in banchina <https://www.shippingitaly.it/2024/06/17/approvato-uno-sconto-italiano-da-570-milioni-alla-bolletta-del-cold-ironing-in-banchina/> fino a obbligatorietà dell'uso del cold ironing

Criticità del progetto Molo VIII

11 - presunti vantaggi ambientali. Si propone che il progetto del Terminal, piuttosto che basare il proprio **contributo ambientale** su un molto improbabile risparmio di 8 milioni di tonnellate di CO₂ in ogni caso non riguardante il nostro territorio, punti a sicuri miglioramenti ambientali locali. Vedi punto 1

12 - la funzionalità del Terminal intermodale è indipendente Abbiamo già rilevato che scrivere, che la funzionalità del Terminal intermodale Molo VIII è indipendente dalla realizzazione della nuova Stazione Servola e il nuovo collegamento del Molo ottavo con la Grande Viabilità Triestina è **irresponsabile e contro il buon senso**. Si ricordano i contenuti del Cap. 7. CONCLUSIONI PRP_TRIESTE_studi spec_vol C traffico pag 140/184 “ Con una movimentazione di circa 67 milioni di tonnellate (di cui circa 7 milioni in container - 700.000 TEU) nel breve periodo e circa 93 (di cui circa 3 milioni in container – 2.5 milioni di TEU) nel lungo periodo, **si può sottolineare:** - l'opportunità di realizzare, con priorità, nuovi terminali al servizio in particolare delle handling Ro Ro e Container - **l'accettabile capacità residua delle reti stradali, una volta realizzati i collegamenti dedicati al nuovo Molo VIII** e al nuovo terminal RoRo delle Noghere, nella parte orientale del porto (completamente svincolata dalla viabilità urbana). Si richiede pertanto che il progetto preveda **precisi vincoli che consentano una qualsiasi anche minima attività del Molo VIII esclusivamente a condizione che siano realizzati e funzionanti la nuova Stazione Servola e il nuovo collegamento del Molo ottavo con la Grande Viabilità Triestina.**



13 - Sviluppo delle opere più rapido del necessario monitoraggio. Abbiamo già scritto che proprio in questi giorni, per la chiusura della autostrada slovena H4 i TIR in transito normalmente per Gorizia sono deviati via Ferneti al casello autostradale del Lisert, stiamo sperimentando i limiti della nostra viabilità. È un tema enorme. Se le previsioni della tabella 9-5 Veicoli equivalenti generati dal Porto, PRP_TRIESTE, _studi spec._vol C traffico, questo sviluppo portuale sarà la Caporetto della città. Si richiede l'aggiornamento degli studi e la formulazione di proposte.

14 - Saturazione aree. Vedi punto 2

15 - Separazione dei flussi e adeguamento capacità viaria e ferroviaria. Si ribadisce la richiesta che il progetto del Terminal adotti soluzioni di entrata/uscita dalla zona portuale che escludano che i mezzi pesanti possano a) impegnare la viabilità locale; sostare in zona non portuale. **Si richiede che i necessari e importanti interventi sulle infrastrutture viarie e ferroviarie precedano** e non seguano l'incremento dei traffici.

16 - individuazione aree buffer. Si richiede che la Porto Trieste Servizi, che gestisce la programmazione e il coordinamento del traffico, raccoglie informazioni e gestisce i flussi, aggiorni la propria strategia di individuazione delle aree buffer rivolgendosi ad aree non limitrofe al Porto. Bisogna guardare NON dentro la città, ma ad aree esterne alla Provincia, all'esterno del perimetro da Sistiana Opicina Borgo San Sergio, a cominciare dall'attrezzato e partecipato Interporto di Cervignano del Friuli. Sarà necessario organizzare i flussi di arrivo in modo tale che gli autisti di un mezzo pieno che sta arrivando al porto di Trieste non entrino nel territorio provinciale, ma siano dirottati in apposite aree di sosta in attesa di disporre di un idoneo "Preavviso di Arrivo". Nei centri abitati di tutta la provincia e nella città di Trieste, delimitata idealmente da Sistiana, Opicina e Borgo San Sergio, dovrà essere non consentito il transito ai mezzi superiori alle 7,5 ton che provvederanno al trasbordo delle merci indirizzate nei nostri centri urbani in apposite aree attrezzate, a cominciare dall'autoporto di Ferneti.

Il Presidente

Muggia 22 Agosto 2025

Jacopo Rothenaisler

rothenaisler@gmail.com

Strada per Fontanella 12

34015 Muggia - Trieste



Osservazione di
Fiab Trieste Ulisse

22/08/2025



FIAB Trieste Ulisse – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Osservazioni alla Relazione di Progetto del Molo VIII del Porto di Trieste nell'ambito del Dibattito Pubblico

Data: 22 agosto 2025

Destinatari: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO) Via K.L. Von Bruck 3, 34144 Trieste - pec@cert.porto.trieste.it responsabile@dpmoloottavotrieste.it

1. Premessa

FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta è un'organizzazione ambientalista. Lo Statuto riporta come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano).

La FIAB è riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione di protezione ambientale (art. 13 legge n. 349/86) e dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti tra gli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

Lo strumento del dibattito pubblico adottato dall'AdSPMAO per la presentazione, informazione e partecipazione del Progetto del Molo VIII, nelle fasi iniziali di progettazione di questa grande opera, è un ottimo strumento legislativo, introdotto nel codice dei contratti una decina di anni fa, in quanto è un confronto aperto tra l'amministrazione e i cittadini/portatori di interesse. Detto confronto ha lo scopo di raccogliere suggerimenti e critiche, garantendo trasparenza e dialogo, e si conclude con una relazione che valuta le proposte per migliorare il progetto e prevenire conflitti. Come associazione siamo fermamente convinti che il confronto pubblico rappresenti un passaggio fondamentale. Oggi vi sono tutte le condizioni per realizzare un'opera pubblica capace di rispondere non solo alle esigenze delle attività produttive del porto, ma anche ai bisogni del territorio, nel pieno rispetto dei cittadini e dell'ambiente. In questo caso, inoltre, con lo strumento del partenariato pubblico/privato c'è la possibilità di dimostrare che con l'apporto del capitale privato e il controllo e partecipazione del pubblico si possono attuare interventi rispettosi dell'ambiente affinché una grande opera si inserisca bene nel contesto urbano e naturalistico, limitando i residuali impatti su territorio e vivibilità della città nella quale l'opera si inserisce.

La Fiab ha preso parte agli incontri pubblici calendarizzati attraverso un proprio rappresentante, ottenendo risposte soddisfacenti ai quesiti post. Al fine di poter formulare osservazioni puntuali alla relazione di progetto, in data 08.08.2028 ha inoltrato via PEC la richiesta di accesso al progetto indicato al punto 6.2.3 – Connessione stradale alla GVT, denominato PFTE n.1951 di AdSPMAO – ed a ogni ulteriore documentazione relativa a progetti e sviluppi della viabilità riguardanti il varco della Piattaforma Logistica di Scalo Legami e le conseguenti ricadute sulla viabilità cittadina. A tale richiesta però alla data odierna non è stata fornita alcuna risposta."

Alla luce dell'opportunità prevista dall'attuale quadro legislativo, si formulano le seguenti osservazioni

2. Osservazione ai capitoli della Relazione di Progetto

2.1 Viabilità portuale e ricadute sulla viabilità cittadina

- Pur apprezzando lo sviluppo che ha avuto il Porto di Trieste negli ultimi decenni, che lo ha portato ad essere il primo porto d'Italia per tonnellaggio e traffico ferroviario e tra i più importanti in Europa, con un significativo trasferimento delle merci su rotaia, allo stato attuale osserviamo che persiste un significativo utilizzo del trasferimento di merci su gomma nel segmento Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) e in quello containerizzato. **Parte di questo traffico va a gravare sulla viabilità cittadina**, come nel caso di alcuni autocarri/articolati, che in uscita dalla grande viabilità utilizzano Campi Elisi, Via di Campo Marzio e parte delle rive per entrare al varco della Riva Traiana, invece di utilizzare la viabilità sopraelevata di collegamento tra il molo VII e la Riva Traiana. Anche nel caso della Piattaforma Logistica, una considerevole parte di autoveicoli escono o entrano dallo Scalo Legnami e vanno ad utilizzare via Italo Svevo impegnando la viabilità cittadina, mettendo spesso in crisi l'intersezione con la GVT tra la via di Servola, via Antonio Baiamonti ed appunto via Italo Svevo. Si teme inoltre che anche lo sviluppo che sta avendo il porto e retroporto nella zona industriale nell'area del canale industriale, se non raccordato direttamente alla GVT possa portare in futuro ad ulteriori aggravii di traffico sulla viabilità cittadina in particolare di via Flavia, Via Valmaura e via Caboto.
- Nell'area interessata dalla viabilità sopra citata sono presenti numerosi edifici pubblici e direzionali, centri commerciali, scuole, impianti sportivi ed al servizio di tali aree vi sono anche degli itinerari ciclabili di interesse nazionale ed europeo; crediamo pertanto che la sicurezza e la vivibilità di tali zone debbano essere garantite.
- **OSSERVAZIONE:** La viabilità cittadina è già gravata da altre opere portuali realizzate che riversano traffici commerciali sulla viabilità urbana e quindi riteniamo importante che la realizzazione del molo VIII sia preceduta dalla realizzazione della connessione diretta alla GVT con il nuovo svincolo a Servola in seno al PFTE n.1951 di AdSPMAO (di cui non conosciamo i contenuti). Detta connessione risulta prioritaria sia per la fase di entrata in funzione del nuovo terminal ma anche per le fasi di cantierizzazione dell'opera. Si apprezzano le rassicurazioni avute in fase di dibattito sulla chiusura del varco della Piattaforma Logistica dello Scalo Legnami al traffico commerciale pesante.
- Si chiede quindi conferma che il nuovo svincolo di Servola sarà al servizio non solo il molo VIII ma anche della piattaforma logistica.

- Si chiede inoltre un impegno all'AdSPMAO, in concerto con COSELAG in quanto partecipata, a migliorare le criticità segnalate sulla viabilità cittadina sia su altre opere realizzate in passato, ma anche per quelle in fase di progettazione e realizzazione, come ad esempio terminal Ungherese o il piazzale retroportuale di Noghère.
- Si apprezza quanto riportato nella relazione relativamente alla riqualificazione urbana e ambientale strategica successiva la chiusura della ferriera nel 2020 e la Messa in Sicurezza Permanente (MISP) dei siti inquinati. Si apprezza anche la parallela realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Servola, del già citato collegamento alla Grande Viabilità Triestina (GVT) e della realizzazione degli edifici pubblici a servizio dell'agenzia delle dogane, la guardia di finanza ed il museo dell'Archeologia Industriale.
- **OSSERVAZIONE:** Affinché questa riqualificazione urbana sia attuata nella sua completezza si richiede di intervenire anche sulla mobilità sostenibile nei perimetri delle aree portuali o demaniali, realizzando delle piste ciclabili protette al servizio dei percorsi casa-lavoro che vadano a servire di edifici pubblici o direzionali, analogamente a quanto fatto in altri porti del nord Europa come Rotterdam, Amburgo, Danzica ecc.. Si suggerisce inoltre la realizzazione di piazzole per il trasporto pubblico locale con adeguati parcheggi di interscambio, con adeguate vie pedonali protette.

2.2 Una riqualificazione urbana e ambientale strategica - Promuovere un porto sostenibile, integrato nel contesto urbano

- Questi sono i titoli di alcuni dei punti della Relazione di Progetto. Si apprezzano i contenuti del documento che trattano i temi ambientali. È innegabile che, partendo dalla situazione iniziale di un'acciaieria attiva e vicina al centro cittadino (la cui chiusura risale al 2020), ci sono stati significativi miglioramenti nei dati ambientali (relativi a mare e terra) e nella vivibilità della città. La Messa in Sicurezza Permanente (MISP) di un sito fortemente inquinato garantirà in futuro il confinamento dei terreni e dei materiali contaminati da idrocarburi pesanti, metalli e altri elementi derivanti dall'attività siderurgica.
- Si apprezzano inoltre tutti i provvedimenti che l'AdSPMAO e i proponenti si impegnano ad adottare nelle future progettazioni di dettaglio quali: l'utilizzo di attrezzature elettriche a basso impatto acustico, l'adozione di tecnologie per l'illuminazione intelligente e la predisposizione per l'alimentazione elettrica delle navi in banchina, la riduzione delle emissioni sonore delle attività portuali, i dragaggi dei fanghi inquinati con il confinamento in casse di colmata, il trattamento delle acque di prima pioggia dei piazzali, la riduzione dell'inquinamento luminoso, ecc..
- **OSSERVAZIONE:** Affinché questi provvedimenti di riqualificazione urbana ed ambientale abbiano il loro effetto, si chiede, oltre ad adottare le migliori tecniche e buone pratiche, il cui controllo è demandato ad altri enti sovraordinati (Ministero dell'Ambiente, ARPA, ISPRA, ecc.), di valutare se possibile l'adozione di ulteriori sistemi di mitigazione dell'opera quali ad esempio:
 - Realizzazione di una fascia verde non pavimentata e alberata tra le aree portuali e le zone cittadine, al fine di mitigare gli effetti del calore da irraggiamento solare sui piazzali, controllare la diffusione delle polveri sottili, contenere i rumori e creare una barriera visiva contro le attività portuali.



- Realizzazione di eventuali barriere fonoassorbenti, se necessarie in conformità al Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA).
- **2.3 Opere di compensazione ambientale e miglioramento della qualità del territorio**
- **OSSERVAZIONE:** Come specificato nelle premesse, la realizzazione di questa importante opera può essere il banco di prova da portare come esempio anche a livello nazionale delle buone pratiche da attuare anche nel campo delle compensazioni ambientali e miglioramento della qualità del territorio. La compensazione ambientale è l'insieme di azioni messe in atto per compensare e ripristinare un danno causato all'ambiente da attività umane, sostituendo una risorsa ambientale depauperata con una di pari o maggiore valore, ad esempio attraverso la creazione di aree verdi, il rimboschimento o la tutela della biodiversità. A tale proposito si chiede di valutare di inserire nella progettazione i seguenti provvedimenti:
 - recupero dell'area boscata presente nell'area della ex acciaieria a valle della via di Servola, con la creazione di sentieri, arredi urbani, manutenzione straordinaria del verde esistente e suo rimboschimento, al fine della riconsegna dell'area alla fruibilità dei cittadini e del quartiere di Servola;
 - recupero degli edifici direzionali all'interno dell'area della ex acciaieria per la fruizione anche di attività pubbliche;
 - salvaguardia e adeguamento degli impianti sportivi esistenti quali ad esempio il Circolo della Ferriera di Servola, per il miglioramento della qualità della vita del territorio;
 - opere di compensazione ambientale, quali ad esempio piste ciclabili, marciapiedi, ecc. anche al di fuori delle aree portuali, per la connessione con il resto della città consolidata.

Per Fiab Trieste Ulisse

La presidente Tiziana Ugo

e.mail fiabulisse@gmail.com

pec fiabtrieste@pec.it