



Allegato 2

Report incontri

Dibattito pubblico sul Molo ottavo del Porto di Trieste

I° incontro pubblico – Illustrazione del progetto e delle opere connesse

1 luglio 2025

La presente restituzione ha l'obiettivo di permettere a chi non ha potuto partecipare al primo incontro del dibattito pubblico di reperire le principali informazioni su quanto avvenuto. La registrazione video dell'incontro è disponibile attraverso la sezione "Partecipa" del sito dedicato al dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpmoloottavotrieste.it/incontro-1-luglio/>

L'organizzazione del dibattito

Martedì **1 luglio 2025** si è tenuto il **primo incontro del dibattito pubblico** sul Molo ottavo del Porto di Trieste. L'incontro si è svolto online, presso la piattaforma Zoom, e ha visto la partecipazione di 82 persone registrate.

(Intervento integrale dal minuto 00.00.01 della registrazione dell'incontro – Andrea Mariotto – Responsabile del dibattito pubblico)

Il **Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto** ha dato il benvenuto ai/alle partecipanti e ha avviato l'incontro specificandone la natura informativa. Ha poi fornito brevi cenni sull'istituto del dibattito pubblico, spiegando che è uno degli strumenti della democrazia partecipata e l'unico strumento previsto da una legge nazionale, il Codice dei Contratti Pubblici. La sua funzione consiste nel fornire tutte le informazioni su una grande opera e raccogliere opinioni, commenti e riflessioni motivate da parte dei cittadini e dei portatori di interessi. L'obiettivo finale è migliorare la qualità delle decisioni pubbliche basandosi su una corretta informazione. Ha specificato che il dibattito pubblico è obbligatorio per tutte le grandi opere viarie, ferroviarie, portuali ed energetiche che superano determinate soglie di dimensione o valore economico (ad esempio, opere stradali/ferroviarie superiori a 30 km o 500 milioni di euro, infrastrutture per cultura/turismo/sport superiori a 300 milioni di euro, e terminal marittimi per navi superiori a 1350 tonnellate o con valore superiore a 200 milioni di euro). Il Molo Ottavo rientra in questa categoria, superando i 200 milioni di euro, arrivando a 315 milioni di euro, ed è considerata la più grande opera realizzata in Friuli-Venezia Giulia negli ultimi decenni. Ha anche menzionato che il dibattito pubblico può essere svolto in forma volontaria per interventi complessi o con rilevanza sociale/ambientale significativa. Ha quindi indicato gli attori principali che, secondo la normativa, sono al centro del processo di dibattito pubblico: il soggetto proponente (le

imprese che presentano il progetto), il Responsabile del Dibattito Pubblico e infine il pubblico stesso, composto da cittadini, associazioni, comitati, imprese, istituzioni locali che desiderano contribuire. Ha inoltre descritto i tempi del processo di dibattito pubblico, ugualmente definiti dalla normativa: sono infatti previsti 60 giorni per il confronto pubblico, iniziati con la pubblicazione della relazione di progetto il 23 giugno. Durante questo periodo si terranno incontri e si raccoglieranno osservazioni scritte. Il 22 agosto segna la fine dei 60 giorni, seguita da un mese in cui il responsabile del dibattito redigerà una relazione con tutti i contributi. Successivamente, il proponente avrà 60 giorni per presentare un proprio documento conclusivo, indicando se il progetto rimarrà invariato o includerà modifiche/miglioramenti emersi dal dibattito. In seguito, il Responsabile ha presentato il calendario degli incontri pubblici previsti e i temi che verranno affrontati in ciascun appuntamento. Prima di avviare i lavori, il Responsabile ha presentato la struttura dell'incontro, che prevede una prima sessione informativa in plenaria dedicata all'inquadramento generale del progetto del Molo ottavo; un secondo momento si svolge in stanze virtuali entro cui il pubblico viene suddiviso in piccoli gruppi, in modo da garantire a tutte le persone presenti la facoltà di prendere parola. L'obiettivo delle sessioni di gruppo consiste nel raccogliere domande sul progetto del Molo ottavo. Una terza sessione, svolta in plenaria, ha invece l'obiettivo di dare risposta alle domande raccolte – e aggregate per temi con il supporto di un software di Intelligenza Artificiale, in modo da garantire un riscontro sintetico ma completo. In conclusione, il Responsabile ha spiegato che lo svolgimento dell'incontro verrà restituito nella forma di video registrazioni e report presso il sito web del dibattito pubblico. Ha quindi incoraggiato l'invio di osservazioni e contributi scritti, utili alla stesura della relazione finale, tramite lo stesso sito web o attraverso l'indirizzo e-mail dedicato al dibattito pubblico (responsabile@dpmoloottavotrieste.it).

Interventi dei relatori

(Intervento integrale dal minuto 00:15:05 della registrazione dell'incontro – Eric Marcone – Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Rup del Progetto)

Il Responsabile Unico del Progetto Eric Marcone (AdSPMAO) è intervenuto in rappresentanza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Ha illustrato l'opera del Molo Ottavo, descrivendone il valore complessivo superiore a 315 milioni di euro e le attività previste, che includono un terminal container (per navi fino a 15.000 TEU) e un terminal Ro-Ro (per navi fino a 240 metri). Ha dettagliato l'iter autorizzativo, che comprende il dibattito pubblico, una conferenza di servizi e la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Ha sottolineato la forte valenza ambientale del progetto, che prevede il recupero e la riqualificazione di un'area fortemente contaminata dell'ex stabilimento siderurgico. Ha

evidenziato la posizione strategica di Trieste nel cuore dell'Europa, che consente risparmi significativi sui tempi di navigazione per le merci dirette al Nord Europa grazie alla rete ferroviaria. Ha menzionato che il terminal avrà un impianto ferroviario dedicato con 6 binari da 300 metri, estendibili a 750 metri. Ha poi presentato il partenariato pubblico-privato e le aspettative di 2.650 nuovi posti di lavoro e 2 miliardi di euro di entrate fiscali nei primi 15 anni. Ha quindi concluso ribadendo l'obiettivo di operare prevalentemente via ferrovia, riducendo il traffico pesante su strada.

(Intervento integrale dal minuto 00:31:05 della registrazione dell'incontro – Guyonne Querner – Managing Director – Logistica Giuliana)

La **Managing Director Guyonne Querner (Logistica Giuliana)** è intervenuta in rappresentanza del Partenariato Pubblico Privato (PPP) che si configura come proponente dell'opera. Nella sua presentazione ha fornito ulteriori dettagli tecnici, confermando che la nuova banchina sarà dotata di gru Ship To Shore (STS) completamente elettriche e di sistemi di illuminazione e posizionamento intelligenti per ridurre l'impronta carbonica, l'inquinamento luminoso e il rumore. Ha ribadito che oltre il 60% delle merci sarà movimentato tramite ferrovia, evitando il traffico nelle strade cittadine. Ha spiegato che il gate di accesso sarà direttamente collegato alla grande viabilità e gestirà controlli doganali e operativi in tempo reale. Ha ribadito gli obiettivi strategici di sostenibilità ambientale, creazione di posti di lavoro (diretti e indiretti) e opportunità formative per i giovani. Ha infine confermato il notevole gettito fiscale previsto per la regione grazie al ruolo di primo ingresso doganale dell'Italia.

(Intervento integrale dal minuto 00:37:40 della registrazione dell'incontro – Elia Giorgi – Environment Engineering – Logistica Giuliana)

L'Ing. **Elia Giorgi (Logistica Giuliana)** ha approfondito il concetto di sostenibilità ambientale del progetto Molo Ottavo, sottolineando che la posizione strategica del porto di Trieste già riduce le emissioni di CO2 per le navi rispetto ad altre tratte verso il nord Europa. Ha enfatizzato che il progetto porta a compimento l'iter di messa in sicurezza, riconversione e riqualificazione industriale dell'area dell'ex ferriera, restituendo alla città un'area bonificata e valorizzata da un'attività più sostenibile e tecnologicamente avanzata. Ha garantito che il Molo Ottavo si integrerà con il paesaggio circostante, senza prevaricare la città o il costone carsico, e che le tecnologie elettriche e poco rumorose limiteranno gli impatti tipici della logistica portuale. Ha specificato la previsione del "cold ironing" (elettrificazione delle banchine) per ridurre le emissioni delle navi in ormeggio e ha affermato che l'infrastruttura è progettata per essere resiliente ai cambiamenti climatici con una quota di banchina elevata (+4.30m).

(Intervento integrale dal minuto 00:42:58 della registrazione dell'incontro – Marco Vallar – Head of Engineering – Logistica Giuliana)

L'**Head of Engineering Marco Vallar (Logistica Giuliana)** ha fornito un inquadramento tecnico, descrivendo il terminal intermodale con un'estensione di circa 20 ettari, suddivisi in area a terra (17 ettari) e area a mare, inclusi i dragaggi. Ha evidenziato che i fondali di Trieste richiedono un dragaggio medio di circa un metro e mezzo. La banchina, lunga 422 metri, sarà realizzata su pali e potrà accogliere navi fino a 368 metri, con pescaggi di 15 metri. Ha confermato la presenza di gru Ship To Shore (STS) e l'elettrificazione della banchina. La connessione terra-mare avverrà tramite una scogliera realizzata con materiali naturali per mitigare l'impatto paesaggistico. Ha descritto il corner Ro-Ro e il parco ferroviario con 6 binari da 300 metri, estendibili a 750 metri per adeguarsi agli standard europei futuri. Ha illustrato il concetto operativo interno del terminal, garantendo elevata flessibilità e un'alta percentuale di movimentazione ferroviaria, in linea con gli standard intermodali del porto di Trieste.

(Intervento integrale dal minuto 00:48:30 della registrazione dell'incontro – Andrea Mariotto – Responsabile del dibattito pubblico)

Il **Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto** ha ringraziato i relatori per le presentazioni e ha dato il via alla fase di raccolta domande e commenti. Ha istruito i partecipanti sul passaggio alle stanze virtuali, dove saranno guidati da facilitatori per formulare domande chiare e specifiche sul dibattito pubblico, sul Molo Ottavo o su altre questioni connesse. Ha quindi invitato la regia ad aprire le stanze, segnando la fine della sessione plenaria e l'inizio delle discussioni di gruppo.

Sessione di raccolta domande in stanze virtuali

Le persone presenti sono state trasferite con assegnazione casuale in 5 stanze virtuali, formando gruppi da circa 10 persone ciascuno. Ciascun gruppo è stato affiancato da un facilitatore/una facilitatrice professionista e da una delle figure esperte che hanno relazionato nella sessione di presentazione del progetto in rappresentanza del partenariato pubblico-privato (PPP) proponente. L'obiettivo della sessione in stanze virtuali è consistito nella raccolta di domande puntuali allo scopo di chiarire ogni aspetto progettuale giudicato rilevante dal pubblico.

Gli interventi sono proposti integralmente nelle video registrazioni delle stanze pubblicati sul sito web.

Sessione di risposta in plenaria

Una volta conclusa la sessione di raccolta delle domande, il gruppo di partecipanti ha fatto ritorno in plenaria. Qui, il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha dato lettura delle domande emerse dalla totalità delle stanze. Le domande sono state aggregate per affinità tematica dal gruppo di supporto al Responsabile con l'ausilio di un software di intelligenza artificiale, in modo da garantire una restituzione sintetica ma completa. La sessione è stata quindi dedicata a fornire risposte puntuali ai quesiti emersi.

Si propone di seguito una restituzione delle domande affrontate e delle risposte fornite.

(Intervento integrale dal minuto 00:50:16 della registrazione dell'incontro – Domande sul dibattito pubblico)

Il **Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto** ha riportato e dato riscontro alle tre domande che sono state espresse in merito al dibattito pubblico.

È stato chiesto se il dibattito pubblico riguarderà solo la prima fase del progetto di realizzazione del Molo ottavo. È stato risposto che il dibattito pubblico si svolge sull'intero progetto del Molo ottavo, comprensivo degli elementi progettuali presentati nella sessione plenaria iniziale.

È stato chiesto se, nel corso del dibattito pubblico, sarà possibile approfondire gli aspetti ambientali legati all'opera e in particolare gli impatti sull'ecosistema marino. È stato ricordato che proprio agli aspetti ambientali è dedicato il terzo incontro del dibattito pubblico, previsto per il 15 luglio. In tale occasione si avrà modo di approfondire adeguatamente questi argomenti.

Sono stati richiesti chiarimenti rispetto al modo in cui cittadini e portatori di interessi vengono coinvolti. Sono quindi stati descritte le azioni intraprese per massimizzare la comunicazione tramite la stampa locale e i social media. Sono state inoltre condotte interviste con oltre 20 stakeholder in via preliminare per identificare i temi chiave del dibattito. L'occasione è stata colta per ricordare al pubblico le modalità di partecipazione al dibattito, che includono la presenza attiva agli incontri e l'invio di contributi scritti.

(Intervento integrale dal minuto 00:55:15 della registrazione dell'incontro – Domande sugli impatti ambientali)

Sono state affrontate alcune domande relative agli impatti ambientali dell'opera a cui l'**Ing. Eric Marcone, Rup del Progetto**, ha dato riscontro.

È stato chiesto quali siano le misure previste per limitare l'impatto ambientale complessivo dell'opera, incluse le operazioni di dragaggio, l'uso del Cold Ironing e il riutilizzo della cassa di colmata. Il Rup del Progetto Eric Marcone ha chiarito che l'opera sarà soggetta a una regolare Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e si prevedono prescrizioni di mitigazione simili ad interventi portuali analoghi già realizzati per contenere gli effetti del rumore e dei sedimenti sospesi durante il dragaggio. È previsto, in ogni caso, il monitoraggio continuo delle operazioni di realizzazione del Molo ottavo da parte degli enti preposti.

Relativamente al sistema di Cold Ironing è stato chiesto che tipo di garanzie esistano in merito al suo utilizzo, dal momento che la normativa non lo impone. È stato quindi spiegato che esiste una direttiva europea che impone l'elettificazione delle banchine entro il 2030. Ci si attende inoltre che, conseguentemente, possano essere introdotte norme che prescrivano l'utilizzo del Cold Ironing da parte delle navi. Gli impianti saranno collegati alla rete di distribuzione locale e, in alcuni casi, sarà necessario un adeguamento della rete. È stato specificato che il Porto non dispone di spazi sufficienti per la produzione autonoma di energia necessaria per tali impianti, per cui si garantisce l'allaccio alla rete nazionale.

Successivamente, è stato chiesto se siano state valutate soluzioni più ambiziose per la mitigazione dell'impatto paesaggistico, immaginando ad esempio un'integrazione più complessa con il paesaggio. È stato risposto che il progetto riceverà un'autorizzazione anche sotto il profilo paesaggistico; se le proposte attuali non saranno ritenute adeguate, l'ente competente potrà imporre prescrizioni più incisive.

Si è domandato dove saranno conferiti i fanghi dragati e se sia stata svolta una valutazione ambientale in merito. Si è chiarito che è stata condotta una campagna di caratterizzazione del sedimento, i cui risultati saranno pubblici come parte della Valutazione d'Impatto Ambientale. I materiali dragati saranno destinati a casse di colmata esistenti o future, come previsto dal piano regolatore del porto approvato dal Ministero dell'Ambiente.

È stato quindi chiesto se l'intervento di dragaggio esaurisca in tutto o in parte la capacità di ricezione della cassa di colmata. È stato spiegato che l'intervento esaurisce la capacità della cassa. Inoltre, il progetto del Molo ottavo prevede la realizzazione di una ulteriore cassa di colmata. In generale, il sistema delle casse di colmata è già definito dal piano regolatore del Porto, il quale è stato già approvato dal Ministero dell'Ambiente. In conclusione, la totalità dei materiali dragati è destinata alle casse di colmata esistenti o di prossima realizzazione.

È stato chiesto quali saranno gli impatti acustici e gli effetti derivati dalle vibrazioni dovuto all'aumento dei carichi ferroviari sulla linea verso Monfalcone, con particolare riferimento all'area di Barcola. È stato spiegato che, per quanto riguarda la linea ferroviaria, questa non fa

parte della rete portuale ma della rete nazionale. È stato quindi aperto un tavolo con Rete Ferroviaria Italiana per affrontare il tema della protezione acustica. Si è specificato inoltre che il traffico portuale è invece diretto principalmente verso Villa Opicina e il Nord Europa, non Barcola.

(Intervento integrale dal minuto 01:03:38 della registrazione dell'incontro – Domande sul progetto del Molo ottavo)

Sono state poste alcune domande relative al progetto del Molo ottavo, a cui la **Managing Director di Logistica Giuliana Guyonne Querner** e il **Rup del Progetto Eric Marccone** hanno fornito risposta.

È stato chiesto se il progetto tiene conto delle specificità logistiche e ambientali, della lunghezza dei convogli europei, dell'effetto del vento, delle mareggiate e della manutenzione delle dighe esistenti. Si è risposto che il progetto tiene effettivamente conto delle specificità logistiche con l'implementazione di tecnologie avanzate per la movimentazione dei container. Gli aspetti ambientali sono considerati particolarmente importanti e sono state adottate tutte le misure necessarie per tenerle in considerazione; vengono inoltre considerati anche nella procedura di VIA. Rispetto alla lunghezza dei convogli, è stato confermato che in fase di progettazione si è tenuto conto dello standard europeo di 750 metri. I binari previsti sul Molo ottavo saranno realizzati in prima battuta con un'estensione di 300 metri, poiché i convogli di 750 metri al momento non transitano presso l'area di espansione portuale. I binari sono stati però progettati per essere estendibili a 750 metri, in modo da poter consentire il transito dei convogli di tale dimensione in futuro. Riguardo gli effetti di vento e mareggiate, questi sono stati considerati in fase di progettazione anche relativamente a condizioni meteorologiche estreme.

Successivamente, è stato chiesto se siano stati svolti sondaggi geotecnici e se le caratteristiche strutturali dei pali e delle banchine siano note. È stato quindi spiegato che il progetto preliminare del Molo ottavo è basato precisamente su questi studi e riporta tutte le caratteristiche strutturali degli elementi di cui è prevista l'installazione o l'edificazione.

È stato inoltre domandato come il progetto del Molo ottavo si integra con altri interventi e infrastrutture, in particolare con la riqualificazione dell'ex Ferriera, con la nuova stazione di Servola e con il terminal ungherese. Si è spiegato che la riqualificazione dell'area della Ferriera è adiacente all'area di espansione portuale e tali aree verranno utilizzate in comune. La nuova stazione di Servola è stata progettata per servire il Molo ottavo e i terminal vicini. Il terminal ungherese, essendo ubicato in un'altra zona del porto e utilizzando infrastrutture differenti, è invece autonomo rispetto al Molo Ottavo.

È stato evidenziato dal pubblico che gli studi di impatto ambientale e di ritorno dell'investimento appaiono generici e non contestualizzati; dunque, è stato chiesto come si prevede di garantire adesione a quanto disposto dal Piano Regolatore del Porto. È stato risposto che gli studi saranno valutati in sede di procedura di VIA – dunque esiste una forma di garanzia istituzionale rispetto alla qualità di tali elaborati – ma si ritiene che siano sufficientemente completi. Riguardo al Piano Regolatore del Porto si è ricordato che la realizzazione del Molo ottavo rappresenta in effetti una fase di attuazione del Piano stesso, risultando necessariamente aderente a quest'ultimo.

(Intervento integrale dal minuto 01:09:49 della registrazione dell'incontro – Domande sulla viabilità esterna al progetto del Molo ottavo)

Sono stati proposti alcuni quesiti relativi alla viabilità esterna al progetto del Molo ottavo, a cui la **Managing Director di Logistica Giuliana Guyonne Querner** e il **Rup del Progetto Eric Marcone** hanno fornito risposta.

È stato chiesto quali effetti si prevedano sulla viabilità cittadina, sulla rete ferroviaria triestina e su quella internazionale, con particolare riferimento alla stazione di Monfalcone. È stato inoltre chiesto se esistano studi di traffico relativi a tali effetti. È stato confermato che gli studi di traffico sono stati svolti ed è stato risposto che il Molo ottavo, come gli altri terminal, sarà collegato alla Grande Viabilità Triestina tramite uno svincolo dedicato (realizzato con il progetto della Stazione di Servola), evitando così il transito sulla viabilità urbana

È stato chiesto dove sosterranno i TIR in attesa di imbarco, considerando l'attuale congestione urbana. È stato risposto che la sosta dei TIR nelle aree cittadine non è consentita e viene attivamente contrastata dall'Autorità di Sistema Portuale. Esistono aree retroportuali come l'interporto di Ferneti e altre zone buffer dove il traffico pesante può attendere l'imbarco.

È stato domandato se siano disponibili dati numerici aggiornati sul traffico veicolare e ferroviario che giustificano in modo significativo gli interventi progettuali previsti per la viabilità del traffico merci. È stato segnalato che questi dati sono disponibili all'interno della relazione di progetto. In linea generale, si prevede di destinare poco meno del 50% delle merci al trasporto su strada e poco più del 50% al trasporto ferroviario. Si è segnalato che il secondo incontro previsto dal dibattito pubblico sarà focalizzato sul tema della mobilità in entrata e in uscita dal terminal del Molo ottavo; è stato quindi rinnovato l'invito a partecipare a tale appuntamento per approfondire maggiormente questi aspetti.

(Intervento integrale dal minuto 01:13:40 della registrazione dell'incontro – Domande sulla logistica del terminal e sulla movimentazione delle merci)

Sono state poste alcune domande sulla logistica del terminal e sulla movimentazione delle merci, a cui la **Managing Director di Logistica Giuliana Guyonne Querner** e il **Rup del Progetto Eric Marccone** hanno fornito risposta.

È stato chiesto come funzioneranno le aree interne del terminal (dogana, stoccaggio, accessi stradali e ferroviari). È stato spiegato che Il Gate avrà il controllo della dogana e della Guardia di Finanza, seguito dai controlli operativi. Ci sarà un'area di stoccaggio con possibilità di diverse modalità di trasporto. Nel prossimo incontro, dedicato al tema della mobilità, verranno mostrate illustrazioni per meglio descrivere il flusso delle merci.

È stato inoltre domandato se il terminal sarà connesso direttamente alla strada sopraelevata e al Punto Franco. È stato chiarito che la connessione diretta tramite sopraelevata è prevista e contribuirà a convogliare più mezzi direttamente sull'autostrada, riducendo il peso sulla viabilità cittadina. Anche un'estensione del Punto Franco è prevista.

È stato chiesto quanti terminal RoRo saranno operativi entro il 2028, al netto dei 3 previsti. Si è risposto che il Molo Ottavo avrà una sua parte dedicata al sistema RoRo, diventando il quarto terminal di questo tipo all'interno del Porto di Trieste. La presenza di un investitore privato che investe in questa tipologia di traffico dimostra che il mercato è in espansione; ci sono inoltre studi specialistici che ne confermano la convenienza e la fattibilità. Questi due elementi spiegano la volontà di introdurre una quarta area RoRo.

Infine, è stato chiesto se sia prevista un'espansione del Punto Franco in modo da includere il terminal del Molo ottavo. L'estensione del Punto Franco al Molo ottavo è stata quindi confermata.

(Intervento integrale dal minuto 01:16:48 della registrazione dell'incontro – Domande sugli impatti del progetto sulle città di Trieste, Muggia e San Dorlino della Valle)

Sono state poste alcune domande sugli impatti del progetto sulle città di Trieste, Muggia e San Dorlino della Valle, a cui la **Managing Director di Logistica Giuliana Guyonne Querner** e il **Rup del Progetto Eric Marccone** hanno fornito risposta.

È stato chiesto in che modo il progetto si integra con il tessuto urbano, sociale e culturale delle aree limitrofe. In risposta, è stato spiegato che l'integrazione con la città avviene attraverso la riduzione dell'impatto visivo, acustico e luminoso (tecnologie a basso impatto) e la creazione di posti di lavoro sul territorio.

È stato chiesto cosa significhi integrare il progetto del Molo ottavo in un sistema urbano da cui invece è separato fisicamente. È stato confermato che le aree portuali sono fisicamente separate dalla città. "Integrare" significa permettere all'area portuale di svolgere la sua attività

senza impattare direttamente sulla città, avendo direttrici di traffico separate che non causano disagio. I terminal, del resto, non sono aree urbane liberamente accessibili.

È stato domandato quali opere di mitigazione siano previste per quartieri direttamente interessati dagli effetti del traffico ferroviario e stradale, come Servola. Si è spiegato che esiste un accordo con i comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo per le opere di mitigazione, siglato al tempo dell'approvazione del piano regolatore portuale, e l'Autorità di Sistema Portuale è disponibile a concertare nuove opere con i Comuni.

È stato inoltre richiesto un chiarimento rispetto all'espressione "restituire alla città un'area riqualificata", in riferimento agli interventi di riqualificazione dell'ex Ferriera. Si è chiesto anche se l'intervento sia stato valutato come opportunità per riqualificare realmente l'area sud-est della città, particolarmente sensibile, con un'azione parallela. Ci si è quindi soffermati sul tema della riqualificazione, spiegando come questo significa trasformare un'area con terreni inquinati, emissioni nocive e disagi per la popolazione, in un'area riqualificata ambientalmente con impatti molto minori, creando posti di lavoro in ambienti più salubri e proiettati nel futuro, con vantaggi maggiori rispetto all'attività precedentemente stanziata nell'area.

Intervento integrale dal minuto 01:21:00 della registrazione dell'incontro – Domande sui costi e i tempi di realizzazione dell'opera)

Sono state poste alcune domande orientate a conoscere il rapporto fra i tempi di realizzazione del Molo e dei collegamenti viari e ferroviari previsti, a cui il **Rup del Progetto Eric Marccone** ha fornito risposta.

È stato chiesto quali siano le tempistiche operative per il terminal e i collegamenti viari e ferroviari. È stato inoltre domandato se esista un cronoprogramma dettagliato e coordinato tra infrastrutture portuali e trasportistiche. Si è quindi chiarito che l'obiettivo è realizzare le opere (terminal e collegamenti viari/ferroviari) in parallelo, in quanto il terminal non opererebbe al pieno della sua efficienza senza i collegamenti retrostanti.

(Intervento integrale dal minuto 01:22:14 della registrazione dell'incontro – Domande sulle ricadute occupazionali dell'opera)

Sono state poste alcune domande sugli impatti del progetto sull'occupazione, a cui la **Managing Director di Logistica Giuliana Guyonne Querner** ha fornito risposta.

È stato domandato se ci saranno percorsi formativi o incentivi all'assunzione di personale locale presso il terminal ed eventualmente on quali enti. È stato spiegato che, in effetti, si

prevedono percorsi formativi in Porto per sviluppare le competenze necessarie alla gestione del terminal. L'obiettivo è assumere personale locale, come già avviene nella piattaforma logistica.

(Intervento integrale dal minuto 01:23:10 della registrazione dell'incontro – Domande sulle ricadute economiche dell'opera sulla città di Trieste e la Regione)

Sono state poste alcune domande sulle ricadute economiche dell'intervento sul territorio, a cui il **Rup del Progetto Eric Marcone** ha fornito risposta.

È stato chiesto come verranno distribuiti i benefici economici dell'opera sul territorio, e se il volume del gettito dedicato a quest'ultimo sia stata già definita. È stato anche chiesto se la Regione abbia già deciso come impiegare gli introiti derivati dall'accordo pubblico-privato. In tal senso, è stato raccontato che sono state fatte previsioni sulle ricadute economiche, ma la gestione di questi introiti a livello regionale non è una domanda alla quale l'Autorità è in grado di rispondere in questo momento. Si cercherà di coinvolgere gli enti per rispondere a queste domande in futuro.

(Intervento integrale dal minuto 01:24:07 della registrazione dell'incontro – Domande sugli aspetti realizzativi dell'opera)

Sono state poste alcune domande sugli aspetti realizzativi dell'opera, a cui l'**Head of Engineering di Logistica Giuliana Marco Vallar** e il **Rup del Progetto Eric Marcone** hanno fornito risposta.

Sono stati richiesti approfondimenti sulle tecniche e le modalità di cantierizzazione previste per la costruzione del Molo. È stato chiarito che, per la parte a mare, si prevede la costruzione di pali con pontoni galleggianti e macchine perforatrici. Verrà infisso un lamierino per raggiungere lo strato portante dove ancorare i pali. Si prevede inoltre che una quota significativa dei materiali (es. lamierini metallici, tubi) arriverà via mare per ridurre l'impatto sulla viabilità cittadina, come già avviene nei cantieri portuali in corso.

Interventi dal pubblico

Nell'ultima parte dell'incontro si è dato spazio ai due interventi richiesti dal pubblico.

Nel primo intervento, un partecipante ha evidenziato delle criticità. In primo luogo, ha contestato l'affermazione secondo cui la realizzazione di un quarto terminal RoRo risponda alla domanda di mercato, sostenendo che l'Autorità Portuale dovrebbe porre limiti al traffico pesante tenendo conto della capacità del territorio. In secondo luogo, ha affermato che non tutti i terminal del Porto di Trieste sono collegati alla Grande Viabilità Triestina, citando il caso

del terminal ungherese. Ha quindi sottolineato che il traffico proveniente dall'attracco Ro-Ro del terminal ungherese potrebbe percorrere Via Flavia, contravvenendo così alle intese risalenti al 2009 tra l'Autorità Portuale e il Comune di Muggia. Successivamente ha criticato gli impatti paesaggistici ed il mancato utilizzo del fondo di compensazione dell'1% sulle opere, previsto dalla delibera regionale n. 808. Ha quindi invitato a presentare foto più realistiche dell'inquinamento luminoso del Molo settimo.

In risposta, il Rup del progetto Eric Marcone ha segnalato che il terminal ungherese è attualmente un cantiere e non genera traffico. Ha ribadito che l'Autorità di Sistema Portuale ha ripetutamente convocato il tavolo di compensazione e manifestato disponibilità, ma necessita di input dai Comuni per quanto riguarda le aree che non rientrano nella sua competenza. Ha quindi ricordato gli studi specialistici su cui è stata basata la scelta di realizzare l'attracco RoRo.

Un secondo partecipante è intervenuto riconoscendo un approccio positivo da parte del proponente e del terminalista nella concezione del terminal. Ha sottolineato il coinvolgimento della Capitaneria e dei tecnici nautici negli incontri preliminari per migliorare l'operatività del terminal, evidenziando che si tratta di un raro esempio di approccio collaborativo con la pubblica amministrazione per individuare soluzioni condivise.

Conclusioni

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha ricordato che i video degli incontri saranno pubblicati sul sito web dedicato al dibattito (www.dpmoloottavotrieste.it). Ha ricordato anche che nell'apposita sezione del sito web è presente un form utile ad inviare documenti scritti contenenti osservazioni e proposte, eventualmente allegando anche immagini. Ha quindi rinnovato l'invito a partecipare ai prossimi incontri tematici, dove saranno affrontati ulteriori aspetti dell'opera.

Dibattito pubblico sul Molo VIII del Porto di Trieste

II° incontro pubblico – La mobilità da e per l’area di espansione portuale

8 luglio 2025

La presente restituzione ha l’obiettivo di permettere a chi non ha potuto partecipare al primo incontro del dibattito pubblico di reperire le principali informazioni su quanto avvenuto. La registrazione video dell’incontro è disponibile attraverso la sezione “Partecipa” del sito dedicato al dibattito pubblico al seguente link:

<https://www.dpmoloottavotrieste.it/incontro-8-luglio/>

L’organizzazione del dibattito

Martedì **8 luglio 2025** si è tenuto il **secondo incontro del dibattito pubblico** sul Molo VIII del Porto di Trieste. L’incontro si è svolto online, presso la piattaforma Zoom, e ha visto la partecipazione di 57 persone.

(Intervento integrale dal minuto 00.00.01 della registrazione dell’incontro – Andrea Mariotto – Responsabile del dibattito pubblico)

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha aperto l'incontro fornendo alcuni dati sull’andamento del dibattito pubblico. Ha riferito che l'incontro precedente ha visto la partecipazione di circa 80 persone e che tutti i materiali, inclusi il report e i video delle singole stanze di discussione, sono disponibili sul sito web del dibattito pubblico. Ha sottolineato i risultati della comunicazione pubblica evidenziando alcune metriche chiave, fra cui i 160 download della relazione di progetto: il dato indica un forte interesse e un'attenta lettura dei documenti da parte del pubblico. Ha ricordato le modalità per l'invio di osservazioni e contributi, che è possibile inoltrare sia tramite il modulo online – presso la sezione “Osservazioni e contributi” del sito web dedicato al dibattito - che via email. Ha quindi proceduto descrivendo l’obiettivo di questo secondo incontro, dedicato ad approfondire l'impatto sul traffico derivante dall'espansione degli spazi portuali del Molo VIII, le tecnologie adottate per rendere i varchi portuali più efficienti, nonché gli sviluppi delle connessioni ferroviarie e stradali. Il Responsabile ha ricapitolato il programma dell’incontro e ha invitato i relatori a prendere la parola.

Interventi dei relatori

(Intervento integrale dal minuto 00:08:45 della registrazione dell'incontro – Guyonne Querner – Logistica Giuliana - Managing director)

La **Managing Director di Logistica Giuliana Guyonne Querner** ha dettagliato le infrastrutture previste nell'ambito del progetto del Molo VIII e le relative previsioni di traffico. Ha descritto l'infrastruttura come composta da due ormeggi marittimi – uno per navi portacontainer con LOA fino a 368 metri e uno per navi Ro-Ro fino a 240 metri - e un terminal intermodale. Quest'ultimo avrà una capacità di 12 treni al giorno e sarà collegato a un gate per i controlli doganali, finanziari e operativi, connettendosi sia al sistema ferroviario che alla grande viabilità stradale. Le previsioni di traffico indicano una crescita significativa tra il 2030 e il 2035. I volumi previsti relativamente ai container sono pari a 88.000 TEU/anno all'apertura e 400.000 TEU nel 203; il traffico Ro-Ro è stimato a 77.000 unità all'apertura, avvicinandosi alle 100.000 unità entro il 2035. È previsto che più del 50% del traffico sarà gestito dal sistema ferroviario (con 6 treni al giorno all'inizio e 12 treni al giorno entro il 2035), mentre meno del 50% transiterà sulla Grande Viabilità Triestina (GVT). Ha spiegato che i flussi di traffico sono stati analizzati tramite simulazione e ha ribadito che nessun traffico merci è previsto in Via degli Altiforni. Sono invece previsti varchi con sistemi automatizzati per il riconoscimento delle merci, con corsie dedicate per la dogana, la guardia di finanza e i controlli operativi/commerciali. Durante la fase di costruzione, l'approvvigionamento dei materiali avverrà via mare per ridurre l'impatto sul traffico stradale in città. È stato inoltre confermato che gli studi di traffico hanno verificato la sostenibilità dei numeri presentati sulla rete portuale e stradale.

(Intervento integrale dal minuto 00:16:23 della registrazione dell'incontro – Paolo Crescenzi – Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Rup del progetto AdSP MAO 1951 di adeguamento infrastrutturale complementare al Molo VIII)

Il **Rup del Progetto Servola Paolo Crescenzi** ha illustrato gli interventi infrastrutturali previsti nell'area dell'Ex Ferriera, formalmente denominati "Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco". Gli interventi sono parte del Piano Nazionale Complementare e il progetto è prossimo alla fase di gara poiché ha completato l'iter autorizzativo. Ha chiarito che il progetto Servola è essenziale per il funzionamento del terminal del Molo VIII e include una messa in sicurezza ambientale, una nuova stazione ferroviaria merci, una nuova connessione alla Grande Viabilità Triestina e alcuni edifici funzionali. La nuova stazione ferroviaria di Servola sarà una struttura completamente nuova, che raccorderà il terminal ferroviario del Molo VIII e i terminal della zona industriale, e la sua integrazione richiederà anche lavori da parte di RFI sull'attuale linea Servola-Aquilinia. La stazione di Servola sarà composta di dieci binari da 750 metri, che opereranno in sinergia con i binari previsti nel Molo VIII. Ha sottolineato che questi lavori si inseriscono in un piano più ampio di interventi,

tutti volti ad aumentare la capacità ferroviaria e l'ammodernamento tecnologico del nodo di Trieste. La capacità ferroviaria raddoppierà, passando dagli attuali 13.000 treni/anno a una capacità di 25.000 treni/anno, grazie anche ai lavori paralleli di RFI sulle linee Trieste-Villa Opicina e Trieste-Tarvisio. Un'infrastruttura fondamentale del progetto Servola sarà il nuovo svincolo stradale mono-direzionale verso il Carso, che servirà il traffico merci in entrata e uscita e eliminerà le interferenze con la viabilità esistente. Crescenzi ha ribadito che, sebbene Molo VIII e Servola siano progetti distinti, tra i due vi è una stretta relazione funzionale: i volumi di traffico atteso saranno infatti gestibili proprio grazie all'operatività di entrambe le strutture. Ha inoltre precisato che il progetto Servola è finanziato dal Piano Nazionale Complementare e che si prevede che i lavori siano ultimati nel 2028 e attivati nel 2029, precedendo l'operatività del Molo VIII.

(Intervento integrale dal minuto 00:25:00 della registrazione dell'incontro – Andrea Mariotto – Responsabile del dibattito pubblico)

Il **Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto** ha ringraziato i relatori per le presentazioni e ha dato il via alla fase di raccolta domande e commenti. Ha istruito i partecipanti sul passaggio alle stanze virtuali, dove saranno guidati da facilitatori per formulare domande chiare e specifiche sul dibattito pubblico, sul Molo VIII o su altre questioni connesse. Ha quindi invitato la regia ad aprire le stanze, segnando la fine della sessione plenaria e l'inizio delle discussioni di gruppo.

Sessione di raccolta domande in stanze virtuali

Le persone presenti sono state trasferite con assegnazione casuale in 4 stanze virtuali, formando gruppi da circa 10 persone ciascuno. Ciascun gruppo è stato affiancato da un facilitatore/una facilitatrice professionista e da una delle figure tecniche esperte in rappresentanza del partenariato pubblico-privato (PPP) proponente. L'obiettivo della sessione in stanze virtuali è consistito nella raccolta di domande puntuali allo scopo di chiarire ogni aspetto progettuale giudicato rilevante dal pubblico.

Gli interventi sono proposti integralmente nelle video registrazioni delle stanze pubblicati sul sito web.

Sessione di risposta in plenaria

Una volta conclusa la sessione di raccolta delle domande, il gruppo di partecipanti ha fatto ritorno in plenaria. Qui, il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha dato lettura delle domande emerse dalla totalità delle stanze. Le domande sono state aggregate per affinità tematica dal gruppo di supporto al Responsabile con l'ausilio di un software di intelligenza artificiale e con un accurato controllo degli esiti dallo staff di progetto, in modo da

garantire una restituzione sintetica ma completa. La sessione è stata quindi dedicata a fornire risposte puntuali ai quesiti emersi.

Le risposte e i chiarimenti sono stati forniti dal Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto, dal Rup del progetto Eric Marcone, dalla Managing Director di Logistica Giuliana Guyonne Querner, dal Rup del 'progetto Servola' Paolo Crescenzi, nonché dai progettisti di Logistica Giuliana Marco Vallar, Giovanni Banfi ed Elia Giorgi.

Si propone di seguito una restituzione delle domande affrontate e delle risposte fornite.

(Intervento integrale dal minuto 00:26:28 della registrazione dell'incontro – Domande varie)

Nell'attesa che le domande raccolte presso le stanze secondarie venissero aggregate per temi e verificate, il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha risposto ad alcuni quesiti ritenuti particolarmente rilevanti.

In primo luogo, ha individuato una domanda sul **rapporto tra il progetto del Molo VIII e le opere complementari del Progetto Servola**. La domanda faceva inoltre riferimento alla preoccupazione che il Molo VIII possa essere realizzato prima delle opere di Servola, generando impatti negativi sulla viabilità e sulla rete ferroviaria. Il Responsabile del dibattito pubblico ha chiarito che il Molo VIII, pur essendo sottoposto a una procedura e a un finanziamento indipendente dalle opere complementari di Servola, non ne è indipendente dal punto di vista del funzionamento.

In risposta alla preoccupazione sui **tempi di realizzazione** del Molo VIII e delle progettualità sull'area dell'Ex Ferriera, è stato precisato che il progetto Servola ha completato l'iter autorizzativo ed è pronto per essere messo a gara, con una previsione di ultimazione dei lavori nel 2028 e attivazione nel 2029. Poiché l'operatività del Molo VIII è prevista per il 2030, le infrastrutture di Servola dovrebbero essere complete prima che il Molo VIII entri in piena funzione, garantendo così la sequenzialità necessaria.

Sono state poste inoltre domande sull'**accessibilità dei materiali** del primo incontro pubblico svolto il 1° luglio 2025: alcune persone hanno evidenziato di non aver trovato tali materiali, in tutto o in parte, mentre altri hanno segnalato problemi di accesso alla documentazione. Qualcuno ha affermato che per accedere ai documenti sia necessario un link diretto. È stato spiegato che le registrazioni video integrali dell'incontro sono state pubblicate il giorno seguente, mentre il report scritto dell'incontro è disponibile online dalla mattinata odierna. È stato inoltre specificato che i materiali sono accessibili senza l'ausilio di link diretti: è sufficiente collegarsi al sito web dedicato al dibattito pubblico (www.dpmoloottavotrieste.it) e visitare la sezione "Partecipa" del sito, cliccando poi sull'incontro di cui si vuole visionare il

materiale. Si è quindi specificato che occorre accettare i cookie del sito per fruire correttamente di tutti i materiali e in particolare delle registrazioni video.

Un partecipante ha inoltre dichiarato di non aver gradito l'uso del termine **"domanda polemica"** nelle trascrizioni generate dal sistema di Intelligenza Artificiale utilizzato per aggregare le domande, abbinato ad un quesito da lui formulato. Andrea Mariotto ha chiarito che si tratta di un'istruzione interna indirizzata all'IA, utile a comprendere il tono e il *sentiment* delle domande. L'istruzione è funzionale anche ad evitare che l'AI elimini le domande dissonanti e i quesiti dal sottotesto critico, assicurando che queste vengano tenute in maggiore evidenza in modo da garantirne la presenza nelle sintesi e poterle trattare puntualmente in plenaria, senza alcun giudizio di merito o intento offensivo. Ha anche ricordato che le domande vengono raccolte in forma anonima, senza specificare il nome del richiedente; l'aggettivo "polemico" serve dunque a categorizzare le singole domande e non a etichettare le persone che le formulano. Comprendendo in ogni caso il disagio creato, Andrea Mariotto ha suggerito che un termine come "domanda critica" sarebbe stato più appropriato, impegnandosi ad utilizzarlo nei prossimi incontri.

(Intervento integrale dal minuto 00:32:38 della registrazione dell'incontro – Domande sulle connessioni stradali e sugli sviluppi della rete ferroviaria)

Si è chiesto in che modo si garantisce la piena funzionalità e la contestualità tra il Molo VIII e il raccordo con la Grande Viabilità Triestina, anche rispetto alla riduzione di corsie, ai tempi di realizzazione e all'accesso allo Scalo Legnami. Alla prima parte della domanda è già stata fornita una risposta; per quanto riguarda lo Scalo Legnami, la stazione di Servola servirà anche tale struttura.

È stato chiesto come si intende garantire la compatibilità fra il traffico generato dal Porto e la capacità effettiva delle linee esistenti - incluse le tratte urbane e la linea ferroviaria costiera - anche in caso di eventi imprevisti. In risposta, è stato in primo luogo segnalato che sono stati svolti studi e modellizzazioni delle previsioni di traffico, il quale risulta sostenibile. Si è poi riconosciuta l'esistenza di limitazioni e colli di bottiglia derivati da tratti di viabilità esterni alla città di Trieste che esercitano effetti sul traffico di quest'ultima. In caso di eventi imprevisti che implicino la chiusura della linea ferroviaria, i treni non possono circolare. È stato sottolineato che queste problematiche esulano dalle progettualità e competenze legate al Molo VIII ma sono considerate negli interventi previsti da parte di RFI.

(Intervento integrale dal minuto 00:35:38 della registrazione dell'incontro – Domande sugli impatti sui Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle)

È stato chiesto quali misure siano previste per mitigare gli impatti urbani del progetto, in termini di traffico, riduzione di parcheggi, afflusso di oltre 2.500 lavoratori e gestione del trasporto pubblico locale. È stato chiarito che questi temi riguardano le ricadute sul territorio esterno all'area portuale, e richiedono nel loro trattamento il dialogo e la collaborazione con i Comuni. Questi contatti sono già in corso e continueranno nella fase esecutiva. L'Autorità di Sistema Portuale fornisce già servizi di trasporto per i lavoratori ed esistono linee di autobus che arrivano in prossimità degli accessi attuali. È ipotizzabile un approccio simile per il Molo VIII. È stato inoltre precisato che i 2.650 nuovi lavoratori previsti includono il personale diretto e indiretto, dunque non è previsto che tutte queste persone si rechino fisicamente nell'area portuale per lavorare. Ad ogni modo, si prevede la realizzazione di parcheggi e soluzioni di trasporto dedicate ai lavoratori, senza gravare sul tessuto urbano. Il pubblico ha inoltre proposto di affrontare la questione dei posti auto attraverso convenzioni con strutture private vicine al Porto, ma è stato risposto che si prediligono interlocuzioni con attori pubblici per garantire spazi e servizi adeguati.

(Intervento integrale dal minuto 00:39:47 della registrazione dell'incontro – Domande sulla viabilità esterna al Porto e sulle aree urbane)

Si è chiesto se sia stato stimato il traffico stradale complessivo e la soglia massima di sostenibilità, in considerazione dell'indipendenza tra le opere e tenendo conto degli scenari peggiori. È stato chiesto anche se il transito di 50 camion all'ora, presentato nella stima di traffico al 2035, sia stato calcolato tenendo conto sia dell'ingresso che dell'uscita dei mezzi pesanti. È stato risposto che la quota di 50 camion all'ora rappresenta il picco atteso dal traffico generato dai terminal, ma non rappresenta una soglia massima di capacità. Inoltre, tale stima è stata calcolata considerando la movimentazione dei camion in entrata e in uscita.

È stato domandato se il nuovo raccordo autostradale di Servola che si immette sulla GVT sarà in grado di assorbire il traffico di tutta la piattaforma logistica e non solo del Molo VIII, così da sgravare Via Svevo. È stato risposto in modo affermativo: ad oggi Via Svevo assolve la funzione di svincolo a servizio della piattaforma logistica, ma con le nuove infrastrutture previste tutto il traffico verrà spostato da Via Svevo al raccordo autostradale. Si attende quindi un miglioramento delle condizioni di traffico rispetto alla situazione attuale.

(Intervento integrale dal minuto 00:43:37 della registrazione dell'incontro – Domande sugli impatti ambientali)

È stato chiesto quali siano le principali ricadute ambientali del traffico generato dall'espansione delle attività portuali in termini di inquinamento delle acque meteoriche, emissioni in atmosfera, inquinamento acustico e stabilità del territorio. È stato spiegato che,

in sede di studio di impatto ambientale, sono state considerate le emissioni in atmosfera, l'inquinamento acustico, la qualità delle acque e molti altri elementi. Tutti questi temi sono stati quindi oggetto di studio e i materiali prodotti saranno sottoposti al vaglio degli enti preposti nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

(Intervento integrale dal minuto 00:45:42 della registrazione dell'incontro – Domande sui tempi di realizzazione)

È stato chiesto come siano sincronizzati i tempi di realizzazione fra il Molo VIII e le infrastrutture connesse nell'area dell'Ex Ferriera. Dopo aver dato lettura della domanda, il Responsabile del dibattito pubblico ha ricordato che è stata già fornita una risposta all'inizio della presente sessione plenaria.

È stato inoltre domandato come si intende gestire l'ipotetica situazione in cui la realizzazione del Molo VIII proceda più speditamente dell'edificazione dello svincolo autostradale, comportando un grave rischio di congestionamento dell'area. È stato risposto che la realizzazione delle opere sarà pressoché parallela; una piena attività del Molo VIII non si potrà avere senza il completamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali a servizio, per cui la conclusione di queste ultime è prioritaria rispetto alla realizzazione del Molo VIII. Nella situazione emergenziale descritta nella domanda, il Molo VIII non avrà la capacità di operare, eliminando alla radice il rischio di congestionamento menzionato.

(Intervento integrale dal minuto 00:49:42 della registrazione dell'incontro – Domande sulla logistica interna al terminal)

È stato chiesto quali siano le modalità operative previste per la movimentazione merci all'interno del Porto, in particolare per il traffico Ro-Ro e gli spazi di scarico. È stato spiegato che, anche attualmente, vengono usati semirimorchi dedicati alla movimentazione del traffico Ro-Ro e dei container.

È stato domandato se siano previsti luoghi appositi per lo scarico di camion contenitori all'aperto o al chiuso e spazi dedicati ai mezzi che dovranno essere sottoposti a visita. È stato confermato che il progetto del Molo VIII include diverse aree di controllo dedicate alle attività doganali. Nell'area del Molo VIII è previsto che questi controlli avvengano in spazi aperti; invece, il Punto di Controllo Frontaliero è un edificio incluso nel progetto Servola che prevede spazi di controllo al coperto, anche in vista di quote di trasporto di animali e di beni alimentari.

(Intervento integrale dal minuto 00:52:14 della registrazione dell'incontro – Domande sulle soluzioni tecnologiche per la gestione degli accessi)

Si è chiesto quali strumenti digitali e automatizzati sono previsti per il controllo degli accessi, e con quali effetti sui tempi di attesa. Si è spiegato che il sistema principale che verrà impiegato è la OCR (Optical Character Recognition), un sistema automatico di telecamere ad alta definizione che legge i codici dei container e li trasmette nella forma di una cifra per agevolarne la lettura e la gestione da parte del sistema informatico portuale. Si tratta dei medesimi sistemi già in uso presso gli altri terminal del Porto.

(Intervento integrale dal minuto 00:54:00 della registrazione dell'incontro – Altre domande)

È stato evidenziato che le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale del marzo 2017 richiedono un'analisi preventiva delle dotazioni infrastrutturali esistenti e della loro idoneità a servire il traffico in sicurezza e con determinati standard di qualità; alla luce di ciò, è stato chiesto se questo studio preliminare sia stato svolto nell'ambito del progetto del Molo VIII. Nella risposta da parte di Autorità Portuale è stato precisato che le linee guida citate sono successive all'approvazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste, che è del 2016. Il Molo VIII è un progetto previsto da tale Piano Regolatore, per cui non può recepire indicazioni provenienti da linee guida successive. Per quanto riguarda la compatibilità delle previsioni di traffico legate all'attività del Molo VIII con la capacità infrastrutturale del territorio, si vedano le risposte precedenti.

(Intervento integrale dal minuto 00:56:32 della registrazione dell'incontro – Domande sul dibattito pubblico)

Un partecipante ha chiesto come, in un percorso di dibattito pubblico, venga assicurata la trasparenza e la considerazione di ogni domanda posta dai partecipanti. Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha risposto spiegando che il report del precedente incontro è stato pubblicato la mattina di martedì 8 luglio, mentre i video di tutte le singole stanze di discussione erano già disponibili dal giorno immediatamente successivo al primo incontro presso il sito web del dibattito, insieme ai materiali delle presentazioni. Ha rimarcato che la trasparenza è assicurata dalla pubblicazione di tutti i materiali e dei video degli incontri, permettendo ai cittadini di verificare la corrispondenza tra le sintesi e le discussioni avvenute. Ha anche aggiunto che le osservazioni scritte vengono pubblicate sul sito. In risposta alla segnalazione di una partecipante, che ha dichiarato di non riuscire ad accedere ai video, ha infine specificato che i video sono pubblici e accessibili a tutti, senza aver bisogno di alcun link, e che possono verificarsi problemi di visualizzazione se non sono stati preliminarmente accettati i cookie (procedura prevista dal Regolamento UE 2016/679 cd. GDPR).

Interventi dal pubblico

Nell'ultima parte dell'incontro si è dato spazio ai due interventi richiesti dal pubblico.

(Intervento integrale dal minuto 01:01:34 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha proposto due ulteriori domande: in una delle slide proiettate per descrivere il progetto di Servola sono stati mostrati alcuni tracciati ferroviari in relazione alla movimentazione di camion con sistema Ro-Ro; ha chiesto quindi un chiarimento rispetto a quella che appare come una discrepanza, dal momento che il sistema Ro-Ro riguarda mezzi gommati. In secondo luogo, relativamente alle connessioni tra il Porto e le reti nazionali, dalle slide presentate sembra emergere che il raccordo con la rete nazionale avvenga tramite la galleria di cintura e la linea ferroviaria in costiera, che è satura ed è caratterizzata da problemi di stabilità del costone. Ha chiesto quindi come mai non si utilizzi la linea Campo Marzio – Villa Opicina.

In risposta, è stato spiegato che oggi il Porto è servito totalmente dalla linea costiera e dalla galleria di cintura; la linea transalpina – segnata in verde nelle slide – è utilizzata in maniera marginale ed è caratterizzata da problemi di pendenza, per cui potrà essere impiegata per treni più leggeri. Si è convenuto che la linea costiera è ad oggi caratterizzata da traffico intenso, anche se non fino alla saturazione, mentre non si concorda sulla valutazione della sua instabilità. Per quanto riguarda la questione del traffico Ro-Ro, è stato specificato che i mezzi movimentati con questo sistema possono essere agevolmente trasferiti su treni e non sono destinati al solo traffico stradale.

(Intervento integrale dal minuto 01:04:53 della registrazione dell'incontro)

Un secondo partecipante è intervenuto per ritornare sulla sua domanda, relativa alle Linee Guida per i Piani Regolatori delle Autorità di Sistema Portuale del 2017. Il Piano Regolatore vigente per il Porto di Trieste risale attualmente al 2016, ma nel 2018 è stato sviluppato l'adeguamento tecnico funzionale, una importante variante; ad oggi è stata introdotta un'altra variante che comporta un totale di quattro terminal dotati di banchina Ro-Ro al posto delle due originariamente previste. Il partecipante ha quindi evidenziato che sarebbe stato opportuno aggiornare anche lo studio relativo alla capacità del territorio di sopportare questo notevole incremento di traffico. In secondo luogo, il partecipante segnala che negli studi di traffico (figura 9.3) vengono incluse anche le rive e Via Flavia; ha chiesto pertanto se si preveda di utilizzare queste aree a servizio del Porto. In terzo luogo, è stato chiesto se l'unità di misura "TEU" faccia riferimento esclusivamente ai treni o anche ad altri tipi di mezzi. La domanda è funzionale a spiegare la discrepanza fra i 50 mezzi pesanti all'ora stimati nella presentazione odierna e i volumi di traffico previsti negli studi di traffico del Piano Regolatore portuale, dove i numeri appaiono notevolmente superiori. Infine è stato ripreso il tema delle interlocuzioni tra l'Autorità Portuale e il Comune di Trieste, di Muggia e di San Dorligo della Valle in materia

di mitigazione dei disagi legati al traffico. Il partecipante ha supposto che tali interlocuzioni non siano mai state avviate, o comunque non abbiano mai coinvolto la persona preposta nel Comune di Trieste.

Relativamente all'osservazione sul Piano Regolatore, è stato spiegato che l'adeguamento tecnico funzionale è una variante che si definisce "non sostanziale" e, in quanto tale, si integra nel Piano esistente. Rispetto all'unità di misura del TEU, è stato spiegato che questa fa riferimento a un container da 20 piedi che può essere caricato sia su treno che su camion. Per quanto riguarda le domande sugli studi di traffico, poste in relazione al volume C del Piano Regolatore Portuale, gli studi eseguiti sono stati basati su dati riferiti agli anni 2014 e precedenti. Il dato citato di 1081 mezzi movimentati all'ora fa riferimento al Porto nella sua totalità, e non al solo Molo VIII. Il fatto che questi studi includano le rive e Via Flavia come soluzioni di viabilità fruibili è dovuto al fatto che, negli anni a cui gli studi sono riferiti, non vi erano alcune limitazioni che oggi invece vigono. Infine, rispetto al tavolo tecnico con i Comuni interessati, si è confermato che il tavolo tecnico è stato istituito.

Il partecipante ha chiesto se il progetto Servola rientri nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e, nel caso in cui vi rientri, come si possa dare la compatibilità tra i vincoli temporali di realizzazione delle opere previsto dal PNRR e i tempi di realizzazione delle progettualità nell'area dell'Ex Ferriera. È stato risposto che tali progettualità sono finanziate con il Piano Nazionale Complementare che, a differenza del PNRR, prevede tempistiche compatibili con la realizzazione del progetto Servola.

Conclusioni

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha rinnovato l'invito a partecipare ai prossimi incontri tematici, dove saranno affrontati ulteriori aspetti dell'opera. Dando seguito all'osservazione di una partecipante, ha inoltre ricordato che per visualizzare correttamente tutti i materiali caricati sul sito web del dibattito pubblico e relativi a ciascun incontro, occorre accettare i cookie tecnici. Ha ribadito quindi l'importanza attribuita alla trasparenza e all'accessibilità dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico, che rappresentano un bagaglio comune a cui si cerca di dare la massima visibilità. Ha infine ringraziato le persone presenti e concluso l'incontro.

Dibattito pubblico sul Molo VIII del Porto di Trieste

III° incontro pubblico – Gli aspetti ambientali

15 luglio 2025

La presente restituzione ha l'obiettivo di permettere a chi non ha potuto partecipare al terzo incontro del dibattito pubblico di reperire le principali informazioni su quanto avvenuto. La registrazione video dell'incontro è disponibile attraverso la sezione "Partecipa" del sito dedicato al dibattito pubblico al seguente link:

<https://www.dpmoloottavotrieste.it/incontro-15-luglio/>

L'organizzazione del dibattito

Martedì **15 luglio 2025** si è tenuto il **terzo incontro del dibattito pubblico** sul Molo VIII del Porto di Trieste. L'incontro si è svolto online, presso la piattaforma Zoom, e ha visto la partecipazione di 60 persone.

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto introduce il terzo incontro del dibattito pubblico sul Molo VIII del porto di Trieste e saluta l'Assessore all'ambiente della Regione Friuli-Venezia Giulia, Fabio Scoccimarro, a cui cede subito la parola.

(Intervento integrale dal minuto 01:27 della registrazione dell'incontro – Assessore all'Ambiente Fabio Scoccimarro)

L'Assessore Scoccimarro ringrazia per l'invito, esprimendo piacere di partecipare a questo evento che considera una novità data la grandezza dell'infrastruttura. Sottolinea che l'opera è simbolo di una trasformazione storica, frutto di una scelta coraggiosa della Regione, che incentiva la creazione di nuovi posti di lavoro, senza dimenticare la salvaguardia dell'ambiente. Spiega che si è partiti dalla riconversione di qualcosa di "vecchio, obsoleto, ottocentesco e impattante" per creare nuove opportunità. Descrive la nuova banchina come "enorme", lunga 422 metri, capace di ospitare navi importanti e ricorda che 7 anni fa era impensabile utilizzare l'area di 17 ettari (di cui 15 ricavati dalla chiusura della ferriera di Servola). Racconta di aver ricevuto avvisi legali dalla Siderurgica Triestina quando sosteneva la necessità di riconvertire la ferriera in "industria pulita, industria green" per bonificare e riqualificare l'area. Evidenzia che il Molo VIII è un progetto che nasce dalla fine di una storia ottocentesca di industria pesante e si proietta verso la logistica sostenibile. Afferma che la Regione ha fortemente voluto questa battaglia, riuscendo a iniziare il percorso solo un anno dopo l'insediamento, con la chiusura della ferriera in soli due anni. Cita il Ministro Urso che vede il caso della ferriera di Trieste come una "buona pratica da seguire, da clonare nel resto d'Italia" per la riconversione

di industrie pesanti in green. Conclude dicendo che il progetto favorirà "più treni, meno camion, più efficienza, meno traffico", incrementando i flussi commerciali, in linea con la vocazione storica del porto di Trieste. Aggiunge che il terminal sarà dotato di sistemi a basso impatto acustico, illuminazione intelligente ed elettrificazione delle banchine, permettendo lo spegnimento dei motori delle navi, riducendo le emissioni e contribuendo alla decarbonizzazione del Golfo di Trieste.

Ringrazia gli organizzatori per aver sottoposto l'opera a un dibattito pubblico, segno di trasparenza e partecipazione.

(Intervento integrale dal minuto 05:58 della registrazione dell'incontro – Andrea Mariotto, Responsabile del Dibattito pubblico)

Andrea Mariotto, responsabile del Dibattito Pubblico, ringrazia l'Assessore per aver introdotto alcuni dei temi che verranno trattati e prosegue con una breve introduzione, ricordando l'utilizzo del sito web dove vengono caricati video, report e materiali degli incontri. Presenta il calendario degli incontri, specificando che oggi si parlerà di aspetti ambientali, mentre il prossimo incontro sarà sulle ricadute economiche e occupazionali. Illustra il modulo per presentare contributi scritti individuali o di organizzazione, fornisce gli indirizzi di riferimento del sito web e del responsabile stesso. Spiega gli obiettivi dell'incontro: presentare lo studio di impatto ambientale del Molo VIII, incluse metodologie, criteri di valutazione, risultati e misure di mitigazione per componenti come aria, acqua, rumore, illuminazione e inserimento paesaggistico. Descrive la struttura dell'incontro: una plenaria iniziale con i proponenti, sessioni divise in "stanze virtuali" per l'elaborazione di domande dal pubblico raccolte da facilitatrici e successivamente sintetizzate con un mix di AI e controllo umano, e una plenaria finale per le risposte degli esperti.

Presenta i progettisti presenti (Marco Vallar, Elia Giorgi, Giovanni Banfi, Glauco Amoroso, Michele Tommasella) e i referenti del partenariato pubblico-privato (Eric Marccone per l'Autorità di Sistema Portuale e Guyonne Querner per Logistica Giuliana), cedendo la parola a Glauco Amoroso.

Interventi dei relatori

(Intervento integrale dal minuto 11:28 della registrazione dell'incontro – Carlo Glauco Amoroso, progettista)

L'ingegnere Ringrazia e introduce la storia del sito, iniziata 120 anni fa con la ferriera. Spiega che il Molo VIII è il tassello finale di un percorso che vede la chiusura della ferriera ad aprile 2020 come un'opportunità di riconversione a logistica portuale moderna. Dettaglia l'Accordo

di Programma sottoscritto da enti locali e centrali (Ministeri, Regione, Comune, Autorità Portuale) e parti private (ICOP, Siderurgica Triestina/Gruppo Arvedi) e dettaglia la riorganizzazione dei 50 ettari del sedime della ferriera: la parte sud al Gruppo Arvedi e la metà nord (27 ettari), ex area destinata alle lavorazioni "a caldo", è destinata all'attuazione degli impegni dell'accordo. Menziona il Decreto 522 del 2021 che ha approvato il progetto delle demolizioni (concluso nel 2024, 250.000 m³), da cui sono stati recuperati 35.000 m³ di materiale per sottofondi e la messa in sicurezza. Menziona l'approvazione, ai sensi dell'Art. 208 del Testo Unico Ambientale, di un impianto di trattamento che sta risolvendo la questione trentennale del cumulo storico da 100.000 m³ di rifiuto misto (70% del lavoro completato). Afferma che la messa in sicurezza permanente (di cui è direttore) è finalizzata a sanare e a predisporre l'area per gli usi della logistica portuale. Conclude che il Molo VIII è il "punto d'arrivo" e la concretizzazione dell'Accordo di Programma del 2020, in coerenza con la pianificazione strategica dell'Autorità Portuale (Piano Regolatore Portuale 2016). Cede la parola all'ing. Giorgi per i dettagli sugli aspetti ambientali dello Studio di Impatto.

(Intervento integrale dal minuto 17:38 della registrazione dell'incontro – Elia Giorgi, progettista)

Elia Giorgi presenta il processo cronologico dell'area: dalla ferriera attiva (fino al 2021), alla situazione intermedia di messa in sicurezza (conclusione prevista il prossimo anno), fino al Molo Ottavo con orizzonte temporale 2030. Spiega che il Molo Ottavo sarà soggetto a Valutazione di Compatibilità Ambientale (VIA) da parte del Ministero. Descrive l'impostazione concettuale dello studio di impatto ambientale (SIA), che si basa su tre scenari temporali: ante-opera (ferriera attiva), transitorio (attuale, con messa in sicurezza), e riconversione (stato finale con Molo Ottavo). Afferma che l'alternativa "non fare niente" non è sostenibile ambientalmente né sotto altri aspetti, in quanto porterebbe a un'area urbanizzata inutilizzata, in stato di abbandono e degrado, con strutture di messa in sicurezza che necessitano di monitoraggio e manutenzione continui nel tempo. Sottolinea che il mancato progetto comporterebbe il mancato raggiungimento degli obiettivi dell'accordo di programma e un relativo miglioramento della qualità delle acque sarebbe in ogni caso molto lento. Descrive la metodologia di analisi del SIA: individuazione di impatti, recettori e fasi di progetto; valutazione della sensibilità dei recettori; valutazione della magnitudine del cambiamento (positivo, negativo, diretto, indiretto, permanenza nel tempo). La significatività dell'impatto è determinata dalla combinazione di sensibilità e magnitudine. Presenta la matrice degli impatti in fase di costruzione: non emergono giudizi di significatività "estremamente negativi", ma solo impatti negativi a "significatività bassa". Un impatto "blandamente positivo" è sull'ambiente socio-economico. Esemplifica con la qualità dell'aria:

impatto circoscritto al cantiere e aree vicine, legato al sollevamento di polveri, ritenuto blando grazie all'adozione di giuste pratiche operative. Per il rumore, le attività di cantiere sono impattanti, ma non si superano i limiti previsti dalle deroghe comunali e sono circoscritti alle aree a ridosso del cantiere, quindi non ritenuti altamente significativi. Per la fase operativa del terminal, la matrice mostra due impatti con significatività "moderata nel verso del negativo" e un impatto con significatività "alta dal punto di vista positivo" sull'ambiente socio-economico. I due impatti moderatamente negativi riguardano il paesaggio e la colonna d'acqua, infatti l'opera occuperà un'area a mare non edificata, ma l'integrazione progettuale sarà curata e porterà comunque a un miglioramento rispetto all'ex ferriera. Sottolinea i punti di forza ambientali del Molo Ottavo. La posizione strategica di Trieste ridurrà i giorni di navigazione delle grandi navi verso il Nord Europa (7-8 giorni, 200 miglia nautiche risparmiate). Uno split intermodale di oltre il 50% su ferrovia (anziché gomma) porterà a un risparmio di circa 8,15 milioni di tonnellate di CO2 equivalente all'anno. Tutte le attrezzature portuali (gru di banchina, ferroviarie, di piazzale) saranno alimentate con energia elettrica, riducendo le emissioni locali. Le gru utilizzeranno sistemi di recupero energetico (durante frenata e abbassamento del carico). A lungo termine, verranno adottate attrezzature elettriche (RST, trattori) se la tecnologia lo consentirà per le dimensioni del terminal. Evidenzia le strategie virtuose del gruppo HHLA (parte del partenariato pubblico-privato), che si impegna a ridurre le proprie emissioni di CO2 di almeno il 50% entro il 2030 e a raggiungere la neutralità climatica entro il 2040 (già ridotto del 42% a fine 2024 rispetto al 2018). Cita come esempio una stazione sperimentale di rifornimento ad idrogeno nel porto di Amburgo. Tratta le mitigazioni e compensazioni per l'impatto rumoroso in fase operativa: attrezzature portuali a basse emissioni sonore, sistemi di "soft landing" per minimizzare le emissioni acustiche nel movimentazione container. Le gru di piazzale avranno ruote di gomma e le rotaie per le gru di banchina saranno posate su piattabanda in gomma per ridurre vibrazioni e rumori. Per l'inquinamento luminoso, l'infrastruttura opererà 24h per 7 giorni a settimana, ma si adotterà tecnologia LED "dimmerabili" per gestire l'intensità luminosa in base alle necessità, evitando l'illuminazione continua di ogni parte del piazzale. Questa tecnologia è già usata in altri terminal moderni e vicino a infrastrutture sensibili (aeroporti). Mostra ricostruzioni dell'impatto luminoso e dell'inserimento paesaggistico. Riguardo la gestione dei sedimenti, la realizzazione del Molo Ottavo richiederà un dragaggio fino a -17,2 metri con benna meccanica per minimizzare la perdita di materiale. L'area da dragare è stata caratterizzata, e si prevede che la maggior parte dei sedimenti potrà essere riutilizzata all'interno della "cassa di colmata" della vicina piattaforma logistica, evitando di disperdere sedimenti eventualmente contaminati al di fuori dell'area di intervento (validazione di ARPA in corso). Con questo conclude la presentazione.

(Intervento integrale dal minuto 36:41 della registrazione dell'incontro – Andrea Mariotto, Responsabile del Dibattito pubblico)

Ringrazia Elia Giorgi per la sintesi dello studio presentato. Invita i partecipanti a lavorare nelle stanze virtuali, incoraggiandoli a mettersi anche nei panni del cittadino, oltre che del rappresentante dell'organizzazione. Spiega che nelle stanze ci saranno facilitatrici e un tecnico progettista per aiutare a formulare domande e raccogliere dubbi, mancanze o commenti. Ricorda che ci si ritroverà in plenaria alle 18:20 per le risposte

Sessione di raccolta domande in stanze virtuali

Le persone presenti sono state trasferite con assegnazione casuale in 4 stanze virtuali, formando gruppi da circa 10 persone ciascuno. Ciascun gruppo è stato affiancato da una facilitatrice professionista e da una delle figure tecniche esperte in rappresentanza del partenariato pubblico-privato (PPP) proponente. L'obiettivo della sessione in stanze virtuali è consistito nella raccolta di domande puntuali allo scopo di chiarire ogni aspetto progettuale giudicato rilevante dal pubblico.

Gli interventi sono proposti integralmente nelle video registrazioni delle stanze pubblicati sul sito web.

Sessione di risposta in plenaria

Una volta conclusa la sessione di raccolta delle domande, il gruppo di partecipanti ha fatto ritorno in plenaria. Le risposte e i chiarimenti sono stati forniti dal Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto, dal Rup del progetto Eric Marcone, dai progettisti Glauco Amoroso (HMR), ed Elia Giorgi – (Logistica Giuliana), e dal Capitano di Vascello Diego Tomat (Capitaneria di Porto).

Si propone di seguito una restituzione delle domande affrontate e delle risposte fornite.

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto, nell'attesa che le domande raccolte presso le stanze secondarie venissero aggregate per temi e verificate, ha risposto ad alcuni quesiti ritenuti particolarmente rilevanti sul dibattito pubblico. Riferisce di un commento che esprime ringraziamento per il coinvolgimento ampio, ma anche preoccupazione che tanta comunicazione possa nascondere qualcosa. Riporta che la domanda è se sarà possibile continuare a coinvolgere la cittadinanza anche dopo il dibattito pubblico per aumentare la consapevolezza e monitorare il sentiment del cittadino a lungo termine. Affronta un'altra domanda sulla possibilità di una comunicazione divulgativa accessibile per giovani e scuole per informare sull'impatto ambientale del progetto. Sottolinea che il dibattito pubblico ha la "valenza di informazione, di sensibilizzazione" e nega che sia direttamente proporzionale a pericoli insiti nell'opera. Spiega che il dibattito pubblico è una modalità prevista dalla

legislazione vigente per opere di una certa soglia dimensionale, che permette di aprire un confronto quando il progetto è ancora modificabile. Ritiene che continuare a coinvolgere e informare il cittadino sia una funzione dell'ente proponente e che cittadini informati dialogano meglio e comprendono più facilmente le opere. Considera l'idea di andare nelle scuole una "buona pratica" ma si dichiara incerto sulla sua realizzabilità. Continua riferendo di una domanda via e-mail sul piano regolatore del porto e l'impegno ambientale dell'Autorità Portuale in nove anni, chiedendo un bilancio sulle prescrizioni ambientali di Regione e Ministero. Indica che una risposta dettagliata verrà fornita via mail e che l'incontro è focalizzato sul Molo Ottavo, pur riconoscendo la traslazione dei temi. Prosegue leggendo una domanda sull'inquinamento atmosferico relativa all'aumento del traffico su gomma e ferrovia nel retroporto: chiede come sarà valutato l'impatto e chi sarà responsabile della valutazione, o se questo sarà "scaricato su soggetti terzi" come RFI. Chiede se lo studio ambientale comprende anche il retroporto.

(Intervento integrale dal minuto 46:10 della registrazione dell'incontro – Domande varie)

Glauco Amoroso spiega che uno studio di impatto ambientale valuta la scala alla quale ha senso ragionare delle modifiche che un progetto genera sul territorio, includendo tutte le componenti ambientali. Conferma che le infrastrutture come autostrade o reti ferroviarie sono incluse fintanto che il differenziale generato dal progetto è apprezzabile. Ammette che l'attuazione delle misure di mitigazione può coinvolgere altri enti, ma il progetto valuta le conseguenze generate dalla sua attuazione (cantiere ed esercizio) sulla scala ritenuta sensata. Conclude che enti come RFI saranno parte in causa per le conseguenze delle prescrizioni.

Andrea Mariotto legge una domanda sull'inquinamento atmosferico che chiede se è possibile includere nella valutazione di impatto l'aumento delle emissioni derivanti dall'aumento del traffico navale conseguente al molo, e quali misure sono previste per limitarlo. Chiede inoltre se è previsto l'inserimento di soglie minime per l'accettazione delle navi in termini di inquinanti.

Eric Marccone chiarisce che, in una valutazione di impatto per un'opera come il Molo Ottavo, si considera non solo il traffico terrestre ma anche il contributo delle navi all'accosto e all'ormeggio, quindi la componente navale è inclusa nella valutazione delle emissioni. Spiega che l'Autorità di Sistema non ha competenza diretta nel controllo del traffico navale o nella definizione di soglie minime di accettazione per le imbarcazioni, competenza che spetta alla Capitaneria di Porto. Ricorda l'impegno volontario di molti armatori ad utilizzare carburanti a basso tenore di zolfo. Invita il Capitano di Porto a intervenire sulla questione delle soglie minime.

Il **Capitano di Vascello Diego Tomat** accenna alle grosse innovazioni delle navi per ridurre l'impatto dell'inquinamento da fumi, sia dai motori che dai generatori, con normative che hanno impattato sul tenore di zolfo dei combustibili (in continua diminuzione) e l'adozione di "torri di lavaggio" (scrubber) per abbattere le emissioni di polveri. Afferma che il controllo del traffico navale nell'area di competenza della Capitaneria di Porto di Trieste è continuo e costante, con un'ordinanza che stabilisce i posti per le navi alla fonda. Precisa che il Molo Ottavo sarà caratterizzato da navi di linea, che non stazionano per giorni in rada come le petroliere, ma hanno *schedule* precise di ingresso e uscita. Pertanto, l'aumento del traffico navale non sarà un "raddoppio o triplicazione" ma un aumento "assolutamente sostenibile", che si allineerà ai periodi di maggior traffico storico. Non vede problemi o necessità di modificare la regolamentazione vigente per la navigazione nel porto di Trieste.

Andrea Mariotto menziona una questione legata al traffico che attraversa la città, tema a cui è stato dedicato un incontro specifico. Sottolinea che gran parte delle risposte sono contenute nel report e nelle registrazioni di quell'incontro. Ribadisce che le opere complementari al Molo Ottavo porteranno beneficio alla situazione attuale del traffico a Trieste. Proseguendo legge una domanda sull'inquinamento atmosferico e la CO₂, e 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. Chiede conferma a Eric Marccone se tali prescrizioni esistano già. *[su segnalazione di un partecipante la domanda, male interpretata dal Responsabile, è stata riproposta corretta, con la relativa risposta, nell'incontro successivo].*

Eric Marccone conferma 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.

Andrea Mariotto legge una domanda relativa alle garanzie sull'utilizzo di energia rinnovabile e al ruolo della Regione nell'affrontare l'aumento della domanda energetica generata dall'infrastruttura. Esprime dubbio sul ruolo diretto della Regione in questo.

Eric Marccone spiega che l'energia rinnovabile può essere verificata tramite il fornitore. Riguardo alla produzione locale di energia da parte del porto, afferma che si sta lavorando sul tema, ma ci si scontra con la mancanza di aree libere disponibili a causa della pressione della città sul porto. Conferma che il *cold ironing* (elettrificazione delle banchine) utilizzerà energia proveniente dalla rete elettrica nazionale. Ritene che la Regione non abbia un ruolo diretto nell'aumento della domanda energetica generata dall'infrastruttura, ma informa che sono stati fatti tavoli con distributore locale (Acegas APS) e gestore della rete elettrica nazionale (Terna) per adeguare la rete elettrica di Trieste in previsione delle future opere.

Andrea Mariotto legge una domanda sulla flora e fauna: chiede se sono previsti studi di monitoraggio pre e post-opera per la flora e la fauna (terrestre e marina) e quali siano le previsioni relative.

Glaucio Amoroso conferma che la progettazione ha beneficiato di una serie di studi, in parte finanziati da un bando CEF europeo (€6.450.000) per indagini e modelli (idrodinamici, sul biota marino, sul sollevamento dei sedimenti). Menziona la partecipazione di specialisti di OGS e Università di Trieste. Afferma che le relazioni tra l'opera e il mare sono state valutate e hanno rivelato una "significatività compensabile". La risposta è "assolutamente affermativa" riguardo alla valutazione della componente biota marino. Le previsioni sono di "irrilevanza della significatività" sulle ricadute sul biota marino. Specifica che sono state attenzionate le aree protette (mitilicoltura, riserva marina di Miramare, praterie di fanerogame). Il Molo Ottavo si posiziona tra il Molo Settimo e il Pontile Siot, un'area che non presenta "rilevanze biologiche particolari", e le conseguenze dell'opera e del suo esercizio sono state giudicate "modeste o irrilevanti".

Andrea Mariotto legge una domanda più tecnica: "Quali tecnologie sono previste per prevenire la dispersione di agenti inquinanti derivati dalle operazioni di dragaggio?".

Glaucio Amoroso risponde spiegando che Trieste "soffre poco di interrimento dei fondali", quindi il dragaggio previsto è per lo più "capital dredging" (una tantum). Le tecnologie concepite per il dragaggio fanno riferimento ai migliori studi disponibili oggi, minimizzando la quantità di sedimento disperso nella colonna d'acqua dalla benna. È prevista una "importante serie di monitoraggi" della situazione ondometrica, correntometrica e della torbidità generata durante le delicate fasi operative. A tutela dal rischio di dispersione, sebbene giudicato basso, sono state considerate anche le installazioni di "panne filtranti" (dispositivi teli zavorrati) per minimizzare la traslazione orizzontale del sedimento. L'insieme dei monitoraggi e delle cautele sulle tecnologie mirano a generare impatti "modesti o irrilevanti".

Andrea Mariotto legge delle domande sull'inquinamento acustico, in particolare sui rumori legati ai segnali di sicurezza dei macchinari e trattori (come il movimento dei container), chiedendo se sarà come al Molo Settimo.

Elia Giorgi risponde affermando che è stato fatto uno studio previsionale di impatto ambientale e ci sarà un programma di monitoraggio dell'impatto in corso d'opera. Questo monitoraggio servirà a confermare l'impatto stimato e, nel caso di impatti inaccettabili, a prendere "eventuali scelte mitigative" in corso di svolgimento delle attività. La valutazione di rumori specifici legati ai macchinari verrà fatta "caso per caso" durante il piano di monitoraggio.

Andrea Mariotto chiede se ci sarà una regolamentazione per la riduzione dell'inquinamento acustico in fase notturna (dalle 22:00 alle 06:00), come previsto dalla normativa.

Elia Giorgi conferma che la norma deve essere rispettata. L'esercizio del terminal è previsto 24 ore su 24, 7 giorni su 7, ma "realisticamente nelle ore notturne si attenuano le entrate e le uscite", e quindi anche i rumori generati. Assicura che la norma sarà rispettata e tutte le azioni progettualmente previste mirano ad avere un terminal con le migliori tecnologie per ridurre la generazione di rumori.

Andrea Mariotto legge tre domande sulle mitigazioni: una sull'inefficacia dei pannelli in plexiglass per il controllo acustico (chiedendo miglioramenti per la nuova viabilità), una sull'identificazione di aree ad elevato potenziale di impatto sonoro dove la mitigazione naturale (piantumazioni) possa ridurre il disturbo, e una sugli interventi economici di compensazione per i comuni per mitigazioni future. Sulle domande relative ai pannelli acustici e opere complementari, risponde che queste fanno parte del progetto Servola, di cui si è trattato in un altro incontro, e saranno fornite risposte scritte sul sito.

Elia Giorgi risponde in merito alla mitigazione naturale tramite piantumazioni ed esclude questa possibilità per il Molo Ottavo. Spiega che il molo sorge sopra la messa in sicurezza permanente, che prevede la stesura di una geomembrana e una soletta di cemento, e che queste aree sono "molto limitate" e "lontane dall'essere aree su cui immaginare una piantumazione" per ragioni di sicurezza e per la topografia. Aggiunge che riflessioni su piantumazioni sono più pertinenti per le opere al contorno previste dall'Autorità Portuale, come il progetto Servola.

Eric Marccone conferma che è già in atto un accordo con i comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo per opere di compensazione relative alla realizzazione di opere portuali, e che tale accordo può essere tranquillamente applicato anche al caso di Molo Ottavo.

Andrea Mariotto legge una domanda sulla regolamentazione dei traffici via mare che si prevede aumentino.

Il Capitano di Vascello Diego Tomat risponde che non si prevede un aumento di traffico navale che impatti significativamente il porto (es. 50-100% in più). Spiega che il Molo Ottavo accosterà traghetti Rorò e portacontainer da 15.000 TEU (navi che già arrivano al Molo Settimo), quindi non si tratta di nuove tipologie o dimensioni di navi. Sottolinea il controllo continuo del traffico marittimo da parte della Capitaneria di Trieste e il fatto che le navi di linea hanno "schedule molto ristrette" (arrivano, scaricano, caricano e partono con orari precisi), non necessitando lunghe soste in rada. Non prevedono "alcuna difficoltà" o necessità di modificare l'attuale regolamentazione della navigazione.

Andrea Mariotto legge una domanda sull'inquinamento luminoso, chiedendo se è stato considerato l'impatto complessivo visibile anche da Muggia, includendo il Molo Settimo.

Elia Giorgi risponde che gli strumenti più utili per rendere l'idea dell'impatto luminoso sono le fotoricostruzioni, come quella proiettata, che "mette insieme quello che è l'impatto luminoso della città di Trieste con il suo porto vista da Muggia" e include i livelli luminosi previsti per il Molo Ottavo. Ritiene che questo sia il modo più diretto per visualizzare un impatto cumulato.

Andrea Mariotto legge una domanda sul paesaggio: "È prevista la possibilità di piantumare alberi in alcune aree del molo per avere del verde urbano adiacente alla città?".

Elia Giorgi risponde che esclude la piantumazione di alberi nelle aree operative poiché "contrasta con tanti principi tra cui la sicurezza". Aggiunge che le aree del progetto Molo Ottavo, essendo sopra la messa in sicurezza permanente con geomembrana e soletta di cemento, non avranno "spazi sfruttabili per questo tipo di iniziativa".

Andrea Mariotto legge una domanda sull'accesso al Molo Ottavo: "Il molo Ottavo sarà accessibile a cittadini e turisti? Come potrà essere attraversato da pedoni e biciclette?".

Eric Marccone afferma che, in generale, il porto operativo non è accessibile a cittadini e turisti, ad eccezione delle Rive e in parte del Porto Vecchio. Conclude che il Molo Ottavo rientrerà nella parte operativa del porto e quindi "non sarà accessibile" al pubblico, e non è prevista una viabilità pedonale per i cittadini.

Andrea Mariotto legge una domanda sulle misure di tutela e interventi di mitigazione paesaggistica in relazione all'area di Muggia.

Eric Marccone ribadisce che il progetto non è ancora approvato e non ha ricevuto prescrizioni. Se l'ente valutatore riterrà necessaria una mitigazione paesaggistica, sarà considerata. Aggiunge una considerazione personale che le opere portuali già esistenti sono più visibili da Muggia rispetto a quanto lo sarà il Molo Ottavo.

Andrea Mariotto legge una domanda più generale riguardante il principio del "Do Not Significant Harm" (DNSH): "Ci sarà una relazione illustrativa sulle risposte al DNSH?".

Glaucio Amoroso conferma la presenza di una "relazione di sostenibilità" che va oltre il solo DNSH. Spiega che questa include le valutazioni del DNSH e dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), conformemente al nuovo codice dei contratti. Descrive la relazione come un documento "oggettivo ed espressivo dei pro e dei contro" che l'opera genera, basato su KPI (Key Performance Indicators) misurabili, includendo i costi, la decarbonizzazione (carbon

footprint) lungo il ciclo di vita dell'opera, le ricadute economiche e la monetizzazione/quantificazione delle minusvalenze generate sull'ambiente.

Andrea Mariotto legge domande sul cronoprogramma dei lavori (già presente nella relazione di progetto) e sulle autorizzazioni necessarie (schema nell'iter del progetto). Menziona che la gestione dell'aumento del traffico marittimo è già stata trattata. Chiede se è stato elaborato un piano di gestione delle emergenze.

Il Capitano di Vascello Diego Tomat conferma che i piani di gestione delle emergenze sono vigenti, approvati e oggetto di verifiche periodiche con esercitazioni. Questi piani riguardano sia le navi e l'ambiente marino (antincendio e antinquinamento), con una pianificazione operativa locale e nazionale. Afferma che tutto ciò che riguarda la gestione delle emergenze in mare è "ampiamente vigente e attuale e collaudata". Estende lo stesso concetto anche all'ambito portuale.

Andrea Mariotto legge una domanda sulle predisposizioni per il collegamento con i "porti baltici", esprimendo incertezza sul significato e ipotizzando che si riferisca ai collegamenti ferroviari.

Eric Marccone interpreta la domanda sui "porti baltici" come collegamenti ferroviari. Afferma che la loro rete include un terminal nei porti baltici e che prevedono di lavorare insieme, con una sinergia a livello societario già definita.

Andrea Mariotto legge una domanda che riprende l'osservazione iniziale: "Visto che il Molo Ottavo si inserisce in un piano regolatore a 9 anni, quale bilancio ambientale è stato fatto in questi anni dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dal Ministero?". Suggerisce che queste domande dovrebbero essere rivolte direttamente agli enti menzionati.

Eric Marccone spiega che tra le prescrizioni del decreto VIA del piano regolatore è previsto un piano di monitoraggio che l'Autorità Portuale sta attuando da anni, e i cui risultati sono inviati annualmente al Ministero e alla Regione per le loro valutazioni. Afferma che l'Autorità segue la prescrizione e invia gli studi, ma non può sapere quale sia il bilancio fatto dagli altri enti.

Andrea Mariotto legge l'ultima domanda, sull'opportunità di un investimento per raccontare la storia che ha portato dall'Ottocento a questo progetto, illustrando l'evoluzione del porto e delle attività industriali dalla ferriera.

Glauco Amoroso menziona che è già stato realizzato un film, "L'ultimo calore d'acciaio" (2021), che si riferisce al valore sociale della ferriera per Trieste, e ne suggerisce la visione. Aggiunge che, nell'ambito del "progetto Servola" (collocato nell'area del Molo Ottavo ma

separato), è prevista la conservazione e l'installazione di un museo dedicato all'archeologia industriale della Ferriera, rispondendo a questa sensibilità per la memoria storica.

Andrea Mariotto annuncia la fine della sintesi delle domande e apre la sessione per interventi diretti, raccomandando massima sintesi per quanto riguarda le domande già inviate via e-mail.

Jacopo Rothenisler (minuto di avvio: 01:25:50) esprime "assoluta insoddisfazione" per il dibattito. Critica la fotoricostruzione del Molo Ottavo presentata, definendola "falsa" perché oscura il Molo Settimo che di notte non è buio. Accusa l'Ingegnere Marcone di non rispondere alle domande che evidenziano mancanze. Contesta la trasparenza del piano di monitoraggio, affermando di non aver mai visto una "costante e trasparente informazione" al pubblico. Sostiene che non si può dire che il progetto Molo Ottavo non esiste ancora, in quanto è parte del piano regolatore portuale, le cui prescrizioni generali dovrebbero applicarsi anche al Molo Ottavo. Afferma che per valutare la sensibilità ambientale dell'Autorità Portuale, bisogna considerare le azioni dei 9 anni passati. Critica la presentazione che ha mostrato il progetto come avente "no impact", contraddicendo documenti regionali e ministeriali che parlano di "grande impatto" e necessità di monitoraggio.

Andrea Mariotto risponde con l'obiezione che non è vero che è stato detto che il progetto non ha impatto, poiché si sta discutendo proprio di quello. Cede la parola a Eric Marcone per una replica.

Eric Marcone chiarisce che il decreto VIA del 2015 per il piano regolatore stabilisce chiaramente che il Molo Ottavo "farà una nuova procedura di VIA". Per questo motivo, le prescrizioni del 2015 sulle opere del piano "ad oggi non si applicano al Molo Ottavo". Riconosce che tali prescrizioni potrebbero essere richiamate e riproposte nella futura procedura VIA del Molo Ottavo, ma che tale procedura deve ancora essere affrontata.

Andrea Mariotto verifica la presenza di ulteriori interventi. In assenza di richiesta di intervento chiude il terzo incontro, dando appuntamento alla settimana successiva per l'ultimo incontro pubblico, che sarà dedicato alle ricadute economiche, occupazionali e formative dell'opera. Saluta e ringrazia i presenti.

Dibattito pubblico sul Molo VIII del Porto di Trieste

IV° incontro pubblico – Gli aspetti ambientali

23 luglio 2025

La presente restituzione ha l'obiettivo di permettere a chi non ha potuto partecipare al quarto e ultimo incontro del dibattito pubblico di reperire le principali informazioni su quanto avvenuto. La registrazione video dell'incontro è disponibile attraverso la sezione "Partecipa" del sito dedicato al dibattito pubblico al seguente link:

<https://www.dpmoloottavotrieste.it/incontro-23-luglio/>

L'organizzazione del dibattito

Martedì **23 luglio 2025** si è tenuto il **quarto incontro del dibattito pubblico** sul Molo VIII del Porto di Trieste. L'incontro si è svolto online, presso la piattaforma Zoom, e ha visto la partecipazione di 28 persone.

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto introduce il quarto incontro del dibattito pubblico sul Molo VIII del porto di Trieste introducendo il tema delle **ricadute economiche e occupazionali** sul territorio triestino, giuliano e regionale.

(Intervento integrale dal minuto 00:00 della registrazione dell'incontro – Andrea Mariotto, Responsabile del Dibattito pubblico)

Fornisce un breve riepilogo delle comunicazioni degli ultimi 30 giorni dall'avvio del dibattito (23 giugno), evidenziando l'impatto della pagina Facebook con **144.000 visualizzazioni**, **1200 click** sul sito web, 139 reazioni e 17 commenti su otto contenuti. Esprime soddisfazione per le molte visualizzazioni del sito web e la partecipazione di circa **200 persone** agli incontri, pur notando una minor affluenza nell'incontro attuale. Ricorda la disponibilità di tutti i documenti, report e video degli incontri sul sito web, inclusi i report degli incontri tecnici in una pagina separata. Comunica che la fase di presentazione degli incontri pubblici termina quel giorno, ma resta la possibilità di inviare osservazioni e contributi **fino al 22 agosto**, fornendo le modalità di invio (sito web o email). Spiega che l'incontro odierno si concentra su due domande principali: **cosa comporta il progetto del Molo Ottavo sul piano economico e occupazionale** e **quali sono le ricadute locali e regionali** in termini di posti di lavoro, percorsi

formativi e risorse finanziarie. Anticipa che l'incontro quantificherà le ricadute attese, presenterà un piano assunzionale e occupazionale (con le caratteristiche che i proponenti intendono adottare per il lavoro durante la costruzione e la realizzazione del Molo Ottavo) e indicherà l'approccio per le aree di riqualificazione ambientale. Menziona un incontro tecnico tenuto quella mattina con gli enti locali per porre le basi per l'individuazione delle aree di riqualificazione ambientale e l'allocatione delle risorse da fondi di compensazione. Descrive la struttura dell'incontro: tre sezioni, di cui una plenaria iniziale (prevista prima delle 18:00), una sessione successiva di lavoro nelle stanze (prevista entro le 18:30) e una terza sessione plenaria per la sintesi delle domande e le risposte da tecnici e rappresentanti delle autorità.

Corregge un'errata sintesi di una domanda posta in un incontro precedente riguardo a come garantire un obiettivo del **30% di energia prodotta da fonti rinnovabili**, riproponendola correttamente ai tecnici presenti, anche se non rientra nei temi specifici dell'incontro odierno. La domanda viene riproposta nella formula corretta, ovvero: "come si intende garantire un obiettivo del 30% di energia prodotta da fonti rinnovabili, dato che le prescrizioni del progetto stabiliscono che l'Autorità Portuale debba raggiungere tale percentuale" e chiede ai progettisti di voler rispondere.

(Intervento integrale dal minuto 03:00 della registrazione dell'incontro – Marco Vallar , progettista)

Marco Vallar risponde alla domanda sulle **fonti rinnovabili**, riferendosi alle esperienze del porto di Amburgo e alla necessità di allinearsi alle direttive europee 2030-2050 per la limitazione delle emissioni di gas serra. Indica le modalità per raggiungere l'obiettivo: l'introduzione della **produzione interna attraverso fonti rinnovabili** (es. fotovoltaico) e la **possibilità di acquisto di energia certificata verde** dai fornitori di rete, pratiche già in uso ad Amburgo che si intendono replicare a Trieste.

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto sintetizza la risposta di Vallar, affermando che la garanzia deriva dal rispetto delle normative comunitarie e nazionali e dall'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili. Si scusa per la parentesi fuori tema e passa la parola a Marco Vallar per l'illustrazione della sua presentazione sul tema dell'incontro.

Interventi dei relatori

(Intervento integrale dal minuto 04:00 della registrazione dell'incontro – Marco Vallar , progettista)

Eric Marcone, prima di parlare delle ricadute occupazionali del Molo Ottavo, ritiene utile richiamare gli **investimenti fatti nell'area della Ferriera** dopo la chiusura dello stabilimento nel 2020, sottolineando come il progetto del Molo Ottavo nasca da questa chiusura. Illustra le

diverse iniziative pubbliche e private che hanno contribuito alla riqualificazione dell'area: l'**Accordo di Programma del 2020** (promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico, con demolizione dell'area calda e interventi di miglioramento ambientale, per **57 milioni di euro**), le opere di **razionalizzazione e efficientamento ferroviario di RFI** (recupero linee, per circa **40 milioni di euro**), il **Piano Nazionale Complementare** (progetto 1951, connessioni stradali e ferroviarie di Servola, con **180 milioni di euro** di contributo pubblico), e il progetto del **Molo Ottavo** stesso (partnership pubblico-privata del valore complessivo di **315 milioni di euro**). Sottolinea la fattiva collaborazione tra enti pubblici e investitori privati. In seguito descrive il Molo Ottavo come un'infrastruttura logistica che mira ad attrarre spedizionieri e linee marittime, aumentando i volumi su Trieste e sottraendoli ai porti del Northern Range. Sottolinea l'ambizione del Molo Ottavo di allinearsi allo **split intermodale virtuoso di Trieste (60% su rotaia, 40% su strada)**, che è una caratteristica notevole a livello globale. Stima la generazione di circa **2650 posti di lavoro** (diretti, indiretti e indotti) sul territorio e un gettito fiscale di circa **2 miliardi di euro in 15 anni** (IVA, IRPEF, dazi doganali), evidenziando il valore generato per la Città, la Regione e il Paese. Parla dei **percorsi formativi specifici** previsti per i lavoratori diretti e per il più ampio ecosistema che graviterà attorno all'infrastruttura. Descrive i programmi di formazione interni (job coaching e mentoring) e l'appoggio a enti esterni per training e piani educativi sull'uso delle attrezzature portuali, con una stretta collaborazione con scuole, università e fondi per la formazione della forza lavoro a tutti i livelli. Presenta la crescita dell'azienda: da 15 dipendenti nel 2021 (apertura piattaforma logistica) a **200 dipendenti nel 2025** (con 23% donne e 20% sotto i 35 anni), e una previsione di **450-600 dipendenti nel 2035** (quando il terminal sarà a regime), distribuiti in tecnici, operativi, amministrativi e gestionali. Per la **fase di cantiere**, indica 50-100 persone per l'attuazione della MISP e **200-300 persone per lo sviluppo del Molo Ottavo** dal 2026 al 2030.

Il Responsabile del dibattito pubblico chiede all'Ingegnere Marcone di illustrare le ricadute sul piano del ripristino ambientale, l'approccio all'identificazione delle aree e come le risorse aggiuntive (una volta approvata l'opera) potranno essere spese.

(Intervento integrale dal minuto 07:50 della registrazione dell'incontro – Eric Marcone , Autorità di sistema portuale Mare Adriatico Orientale)

Eric Marcone ribadisce che la costruzione del Molo Ottavo ha già di per sé una ricaduta ambientale, in quanto l'intervento di **messa in sicurezza dei terreni dell'ex Ferriera** sana una situazione compromessa. Ricorda l'accordo sottoscritto nel **2016** con i Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle e la Regione Friuli-Venezia Giulia, che impegna a versare l'**1% dell'importo delle opere eseguite per interventi di miglioramento ambientale** nelle aree comunali, su proposta degli stessi Comuni.

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto sottolinea che i Comuni stanno concordando sulle priorità degli interventi. Chiede se gli interventi riguarderanno solo il verde o anche viabilità, percorsi e attrezzature.

Eric Marcone spiega che l'accordo parla genericamente di **"misure di compensazione"**, e che queste possono includere interventi di realizzazione del verde, **recupero di aree degradate** o anche **interventi infrastrutturali** (come risoluzione di colli di bottiglia o miglioramenti viabilistici) che alleggeriscano il territorio dalla pressione del traffico portuale. Chiarisce che **l'1% del valore delle opere** diviene un "tesoretto" disponibile man mano che le gare vengono bandite e i lavori aggiudicati, poiché l'aggiudicazione implica la certezza dell'avvio concreto dei lavori.

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto chiede se questa modalità di ascolto del territorio attraverso i comuni si applicherà anche ad altre opere pubbliche aggiudicate dall'Autorità di Sistema Portuale (es. stazione di Servola) e a quanto ammonterà complessivamente l'1% su tutte le opere.

Eric Marcone conferma che l'accordo si applica alle **opere di piano regolatore bandite dall'Autorità di Sistema Portuale** (o dal partenariato pubblico-privato con essa) a partire dal 2016, citando l'esempio della banchina del canale navigabile che già porterebbe l'1% nel tesoretto. Non si applica ad opere di altri enti come RFI.

Andrea Mariotto esprime l'auspicio che le ricadute occupazionali ed economiche, inclusa la destinazione delle aree con il coinvolgimento degli enti locali, siano chiare, riconoscendo l'importanza delle cifre in gioco. Annuncia la divisione dei partecipanti in due stanze per la raccolta delle domande, data la minor affluenza, e il successivo ritorno in plenaria.

Sessione di risposta in plenaria

(Intervento integrale dal minuto 11:00 della registrazione dell'incontro – Andrea Mariotto, Responsabile del Dibattito pubblico)

Andrea Mariotto introduce la prima domanda sulla possibilità di utilizzare i **dati sull'occupazione del porto di Amburgo** per riparametrarli alla realtà di Trieste.

Marco Vallar conferma l'esistenza di dati su Amburgo ma precisa che la distribuzione della forza lavoro a Trieste dipenderà molto dalle tecnologie implementate e dalle realtà locali, sebbene alcuni profili saranno standard e altri specifici. Assicura che la ricerca sarà fatta dall'ufficio risorse umane.

Andrea Mariotto chiede se il fondo di compensazione (circa 400 milioni di euro) si estende a tutti i bandi successivi all'accordo del 2016.

Eric Marcone conferma che il fondo si applica alle opere di piano regolatore bandite dal 2016 in poi.

Andrea Mariotto chiede quali flussi economici sono stati studiati per capire cosa rimane al territorio e alla Regione, e cosa va allo Stato.

Marco Vallar spiega che il gettito fiscale include prevalentemente **tasce portuali, tasce di ancoraggio, IVA importazione, dazi e IRPEF**. Riconosce la necessità di approfondire la ripartizione tra quote locali/regionali (es. addizionali IRPEF regionali) e statali, affermando che questi dati sono stati valutati da **studi** specialistici (anche dall'Università Bocconi) e verranno recuperati dagli esperti finanziari.

Andrea Mariotto chiede, al di là dei numeri, se si ritenga utile attivare **categorie particolari di formazione legate alle nuove tecnologie** e quali professionalità specifiche (vs. generiche) saranno richieste e quali moduli formativi le prepareranno.

Marco Vallar risponde che, oltre alle professioni standard, il tipo di tecnologia scelta per il terminal guiderà la formazione. Menziona l'esistenza di progetti di formazione con diversi enti e terminalisti, inclusa la **formazione sul campo** per gli operatori sull'utilizzo delle attrezzature, con un'attenzione particolare alla **sicurezza**.

Andrea Mariotto chiede i tempi di attivazione delle attività di formazione relative alla **sicurezza sul lavoro**, sia durante la costruzione che durante l'esercizio del Molo Ottavo.

Marco Vallar conferma che i progetti di formazione sono già in fase di sviluppo e attuazione, anche a livello interno (job coaching e mentoring), per gli addetti a tutti i livelli, sia sul campo che negli uffici.

Andrea Mariotto presenta una considerazione di un partecipante sul **problema acustico**, che riteneva una precedente risposta vaga e chiedeva l'implementazione proattiva di **barriere fonoassorbenti**. Riferisce che il confronto con Comuni e Regione include anche **ANAS e RFI** per barriere sulla Grande Viabilità Triestina e in area via Svevo, e che RFI potrebbe già avere un piano. Per il Molo Ottavo, rimanda alle indicazioni date nell'incontro sugli impatti ambientali per gli accorgimenti tecnici in fase di costruzione ed esercizio.

In seguito, legge un'ulteriore considerazione di un partecipante che trova incomprensibile e problematica l'affermazione che il Molo Ottavo funzionerà anche in assenza di un accordo su GVT e sistema, specialmente se le opere non andranno in contemporanea. Chiede all'Ingegnere Marccone di rispondere.

Eric Marccone chiarisce che, sebbene sia stato ribadito più volte che le opere complementari (stazione e svincolo autostradale) dovranno procedere di pari passo con la realizzazione del

Molo Ottavo, il Molo Ottavo **può funzionare anche senza di esse, ma con una capacità notevolmente ridotta**. La previsione di traffico pieno del Molo Ottavo è attuabile solo in presenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie e del nuovo svincolo. Sottolinea l'interesse sia dell'Autorità di Sistema che dell'investitore privato a che queste opere siano concomitanti.

Andrea Mariotto riconosce la chiarificazione che l'investimento privato conta sulla presenza delle opere complementari, pur non essendo una garanzia assoluta, e che il funzionamento sarebbe limitato senza di esse.

Conclude la sessione di domande e apre il microfono per interventi liberi.

(Intervento integrale dal minuto 16:50 della registrazione dell'incontro – Jacopo Rothenaisler – Aps Decrescita Felice)

Fa una considerazione e chiede una precisazione, lamentando la scarsa qualità audio per gli altri relatori. Non comprende l'espressione "il progetto trasferisce traffico cargo da gomma a ferrovia", ritenendola fuorviante poiché il traffico è previsto con uno split 60-40 (ferro-gomma), non interamente ferroviario.

Marco Vallar spiega che l'espressione intende l'allineamento all'obiettivo dell'intermodalità 60-40, privilegiando il trasporto ferroviario data la strategicità di Trieste come nodo di incontro tra i corridoi TEN-T Baltico-Adriatico e Mediterraneo, in linea con il piano europeo 2030 di decarbonizzazione.

Jacopo Rothenaisler definisce l'espressione "trasferisce traffico cargo da gomma a ferrovia" come "infelice" e una "verità parziale". Ringrazia il responsabile e i relatori, ritenendo il dibattito molto utile e suggerendo che la riunione dei sindaci (o rappresentanti comunali) sia frutto del lavoro del dibattito, dato che il fondo di compensazione esiste dal 2016 senza precedenti riunioni per le priorità. Critica l'Autorità Portuale per non aver esercitato le sue funzioni di **tutela degli interessi dei cittadini** riguardo alle misure di mitigazione e compensazione stabilite. Sottolinea la **trasformazione "epocale" che Trieste sta affrontando**, invitando i cittadini a seguirla con attenzione. Critica l'espansione della "movimentazione delle scatolette" (container, espressione del precedente Presidente dell'Autorità portuale) come **attività senza valore aggiunto** per la città, e auspica attività a valore aggiunto. Esprime la speranza che questa questione emerga con forza e che il progetto, non ancora approvato, possa essere riconsiderato.

Andrea Mariotto ringrazia Jacopo Rothenaisler e chiede se ci siano altri interventi. In assenza di richieste di intervento chiude la parte degli incontri pubblici, ricordando la possibilità di **intervenire nel dibattito pubblico fino al 22 agosto** attraverso la forma scritta, incoraggiando contributi da organizzazioni di categoria, enti e cittadini. Auspica che i

contributi tengano conto di quanto emerso nel dibattito e che il "bagaglio conoscitivo" venga utilizzato da altri per contribuire. Saluta e ringrazia, anticipando indicazioni sulla pubblicazione della relazione e del documento conclusivo.

Dibattito pubblico sul Molo ottavo del Porto di Trieste

I° incontro tecnico

8 luglio 2025

La presente restituzione ha l'obiettivo di restituire quanto emerso nel I° incontro tecnico, dedicato agli operatori portuali.

L'organizzazione dell'incontro

Martedì **8 luglio 2025** si è tenuto il **primo incontro tecnico** organizzato nell'ambito del dibattito pubblico sul Molo ottavo del Porto di Trieste. L'incontro si è svolto in modalità mista – in presenza presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e online presso la piattaforma Microsoft Teams - e ha visto la partecipazione delle seguenti organizzazioni.

Rappresentanti del partenariato pubblico-privato proponente:

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – AdSPMAO

Dott. Eric Marcone – Dirigente e Rup del progetto

Logistica Giuliana

Dott. Pascal Brockmann – Dirigente

Dott. Giovanni Banfi – Ufficio tecnico

Dott. Elia Giorgi – Ufficio tecnico

Dott. Marco Vallar – Ufficio tecnico

HMR Group

Dott. Carlo Glauco Amoroso – Direttore tecnico

Dott. Michele Tomasella

Partecipanti:

AcegasApsAmga Spa

Alberto Biloslavo – Coordinatore reti EE

Emilio Caporossi – Responsabile Sviluppo CII

Daniele Comuzzo – Ufficio progettazione

Paolo Mainà – Responsabile Cam. Reti EE

Federico Orsini – Tecnico impianti depurazione

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio delle Dogane di Trieste - Giulio Planera

Dott. Giulio Planera – Responsabile della SOT Punto Franco Nuovo

Assarmatori - Pietro Roth – Responsabile Relazioni Esterne, Comunicazione e Ricerca

Associazione Autotrasportatori del Friuli Venezia Giulia - Giulio Zilio – Segretario Regionale

Associazione Spedizionieri e Terminalisti del Friuli Venezia Giulia – ASPT ASTRA F.V.G.

Stefano Visintin – Presidente

Walter Gregori – Segretario Generale

Associazione Spedizionieri Doganali Trieste – ASDFVG TS - Nevio Bole – Presidente

Auta Marocchi Spa Oscar Zabai – Amministratore Delegato

Capitaneria di Porto di Trieste - Diego Tomat

C.V. Diego Tomat

Guardia di Finanza - Agatino Roccella – Luogotenente con cariche speciali

Sintesi degli interventi

L'incontro tecnico ha rappresentato un importante momento di confronto informale tra i proponenti del progetto del Molo VIII e gli operatori del settore portuale, con l'obiettivo di chiarire aspetti progettuali, affrontare problematiche, recepire esigenze e raccogliere contributi per eventuali miglioramenti e aggiustamenti. Sono stati discussi diversi punti chiave relativi all'implementazione dell'opera.

In primo luogo, è stata data una significativa attenzione alla **funzionalità e capacità dei gate**. Attualmente sono presenti due piste in entrata e due in uscita; il progetto del Molo VIII prevede per il gate principale un totale di otto piste, di cui **quattro in entrata e quattro in uscita, con possibilità di modularità per un utilizzo flessibile** a seconda della domanda. È stata sollevata preoccupazione riguardo le **dimensioni dei pre-gate**, evidenziando la necessità di numerosi gate per garantire la fluidità e prevenire colli di bottiglia derivati da autoveicoli pesanti in sosta nei pre-gate. Tali necessità sono inoltre da bilanciare con il costo economico legato alla gestione di ciascun gate.

Per affrontare queste problematiche, sono già in corso progetti avanzati e sperimentazioni mirate alla velocizzazione delle operazioni e all'automazione. Si sta sviluppando il sistema informatico Sinfomar, in grado di gestire il traffico di navi, mezzi e merci garantendo il preavviso in entrata e uscita; inoltre, si punta a realizzare gate automatizzati che prima della realizzazione del Molo VIII. La **gestione della velocità delle operazioni ai gate** è un tema che riguarda l'intero porto e a tal proposito sono attivi dei progetti che vedono il coinvolgimento della Guardia di Finanza, della Dogana e dell'Autorità Portuale. È stato infine segnalato che dal prossimo 15 luglio sarà avviata una nuova sperimentazione per il preavviso in uscita, a testimonianza dell'impegno concreto e costante verso l'ottimizzazione delle soluzioni disponibili prima della piena operatività del Molo VIII.

È stato inoltre chiarito che l'implementazione del Molo VIII richiederà un **piano di migrazione dei gate dall'attuale configurazione a quella futura a otto corsie**. Questa migrazione dovrà procedere di concerto con lo sviluppo del retrobanchina, gestendo le interferenze in modo da non creare discontinuità nel servizio. Sarà cruciale mantenere o aumentare l'ampiezza delle piste di ingresso e uscita.

In secondo luogo, è stata posta l'attenzione sulla **relazione tra il progetto del Molo VIII e quello della nuova stazione di Servola**, che esercita impatti sulla viabilità. Sebbene siano progetti complementari e funzionali, sono **completamente slegati dal punto di vista autorizzativo e di finanziamento**, con la stazione e lo svincolo autostradale rientranti nel

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Nonostante questa distinzione amministrativa, è stato fortemente auspicato che le due opere **procedano di pari passo con la realizzazione del Molo VIII**. È emerso un chiaro interesse comune a garantire il funzionamento dell'intero sistema, considerato anche il fatto che l'operatore privato del Molo VIII si aspetta che tutte le infrastrutture necessarie alla sua piena funzionalità siano operative.

È stata inoltre discussa l'infrastruttura elettrica e la fornitura di servizi correlati. È in corso una **richiesta di allacciamento a terra per 87 megawatt**, che coprirà tutti i progetti di sviluppo portuale. Esistono già tavoli aperti con Terna per gestire questo aspetto, e la questione è considerata bene impostata. Questo piano infrastrutturale è fondamentale per supportare le moderne esigenze energetiche del porto, inclusa la possibilità di **alimentazione da terra (Cold Ironing)** per le navi, riducendo le emissioni in porto.

Infine, la Guardia di Finanza ha richiesto la predisposizione di un'area dedicata al **controllo degli automezzi**, specialmente in considerazione della remotizzazione delle postazioni che impedirebbe la loro presenza fisica in altre aree. È stata fornita conferma che **nel progetto è già stata prevista una corsia specifica adibita a tale scopo**, garantendo la sicurezza e l'efficienza dei controlli.

Conclusioni

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha ringraziato le persone presenti, invitandole a prendere parte ai successivi appuntamenti del dibattito pubblico e a partecipare tramite l'invio di osservazioni scritte. Per queste ultime, sono state le modalità e la data ultima per l'invio.

Dibattito pubblico sul Molo ottavo del Porto di Trieste

II° incontro tecnico

8 luglio 2025

La presente restituzione ha l'obiettivo di restituire quanto emerso nel II° incontro tecnico, dedicato al confronto con gli enti competenti in materia ambientale e con le associazioni ambientaliste.

L'organizzazione dell'incontro

Martedì **15 luglio 2025** si è tenuto il **secondo incontro tecnico** organizzato nell'ambito del dibattito pubblico sul Molo ottavo del Porto di Trieste. L'incontro si è svolto in modalità mista – in presenza presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e online presso la piattaforma Microsoft Teams - e ha visto la partecipazione delle seguenti organizzazioni.

Rappresentanti del partenariato pubblico-privato proponente:

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – AdSPMAO

Eric Marcone – Dirigente e Rup del progetto

Logistica Giuliana

Pascal Brockmann – Dirigente

Giovanni Banfi – Ufficio tecnico

Elia Giorgi – Ufficio tecnico

Marco Vallar – Ufficio tecnico

HMR Group

Carlo Glauco Amoroso – Direttore tecnico

Michele Tomasella – Responsabile progettazione

Partecipanti:

Regione FVG

Massimo Canali - Direttore Centrale Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile

Daniele Tirelli - Dir. Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile. Servizio valutazioni ambientali

Flavio Gabrielcig – Dir. Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati

Glauco Spanghero - Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - Servizio autorizzazioni per la prevenzione dall'inquinamento

Paolo De Alti – Dirigente servizio gestione risorse idriche

Antonio Pisapia – Dir. Unità operativa complessa (uoc) vigilanza e controllo ambientale

Mara Mauri – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati

Debora Bendinelli - Coordinamento in materia di accordi di programma, intese interistituzionali, procedure d'infrazione, mission e gestione del personale

Emanuele Esposito - Segreteria assessore regionale alla difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile

Arpa FVG

Anna Lutman - Direttrice Generale

Fulvio Stel – Direttore Tecnico-Scientifico

Enrico Bressan – Dirigente Ambientale – Responsabile della S.O.C. Stato dell'Ambiente

Laura Schiozzi – Responsabile SOS Coordinamento Dipartimenti di Trieste e Gorizia

OGS

Tamara Cibic - Responsabile delle attività di monitoraggio dell'OGS

Asugi

Dott. Simone Crocco – SC Prevenzione sicurezza negli ambienti di lavoro

Area Marina Protetta Miramare – WWF FVG

Maurizio Spoto - Direttore

Legambiente Trieste

Andrea Wehrenfennig - Presidente

Sintesi degli interventi

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha dato il benvenuto alle persone presenti chiarendo l'obiettivo dell'incontro. Quest'ultimo è stato organizzato per favorire il confronto tra stakeholder, enti e proponente in una fase di progettazione preliminare per raccogliere istanze, esigenze e segnalazioni utili a migliorare il progetto del Molo VIII. L'incontro è stato quindi organizzato con l'obiettivo di approfondire gli aspetti ambientali connessi alla realizzazione del Molo VIII, ascoltando le osservazioni di enti e organizzazioni attive nel campo della tutela ambientale.

Dopo la presentazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al Molo VIII, a cura dei rappresentanti di Logistica Giuliana e HMR Group, è stato dato spazio alle considerazioni dei partecipanti.

Da parte di Area Marina Protetta Miramare – WWF è stato ricordato che nel Golfo di Trieste transitano diverse specie di pesci e mammiferi marini, i quali comunicano e si orientano attraverso suoni ad alta frequenza. Pertanto, il rumore generato dalle attività del Molo VIII e, prima ancora, dalla cantierizzazione dell'area può interferire con le funzioni biologiche dei cetacei. È stato inoltre evidenziato che, nel Piano di monitoraggio del Porto attualmente in uso, manca una quantificazione del rumore prodotto dalle attività portuali complessive (ambient noise). Per elevare ulteriormente gli alti standard qualitativi mantenuti dal Porto di Trieste in materia di sostenibilità ambientale, è stato quindi chiesto che il tema dell'inquinamento acustico venga approfondito con la predisposizione di un adeguato sistema di monitoraggio continuo durante la fase di cantiere. Infine, è stata evidenziata l'opportunità che il monitoraggio venga realizzato da soggetti terzi, non direttamente incaricati dallo stesso proponente dell'opera.

I rappresentanti del partenariato pubblico-privato (PPP) proponente sono intervenuti per confermare che sono attivi dei programmi di monitoraggio del Golfo relativamente a numerosi parametri. Inoltre, in fase di cantierizzazione, è previsto un sistema di monitoraggio continuo che comporta la momentanea interruzione dei lavori al transito di cetacei e altre specie marine. È stato aggiunto che, nel decreto di VIA del 2015 relativo al PRP del Porto di Trieste, esiste una prescrizione che richiede una procedura di avvistamento dei cetacei; tale procedura è stata elaborata e ha ricevuto l'approvazione dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale. Salvo nuovi pareri in senso contrario, la medesima procedura sarà applicata in sede di realizzazione del Molo VIII. In ultimo, si è specificato che le attività di monitoraggio interno dei cantieri sono strettamente controllate dagli enti preposti, che si configurano come soggetti terzi rispetto al proponente dell'opera.

Da parte di Asugi sono stati ricapitolati quelli che potrebbero essere i nodi critici del progetto, menzionando in primo luogo le possibili interferenze della realizzazione del Molo VIII con le altre operazioni portuali e la possibile congestione della viabilità dovuta alla cantierizzazione dell'area e alle attività portuali dei moli adiacenti. Da una prospettiva orientata alla sicurezza e alla salute degli operatori portuali, è inoltre sottolineata l'importanza di predisporre piani di gestione delle emergenze con soluzioni di viabilità plurime per raggiungere efficacemente il Molo in caso di urgenza.

Da parte di Regione Friuli Venezia Giulia si è ricordato il parere già rilasciato dall'Ente in sede di valutazione del Piano Regolatore Portuale, con il Molo VIII che di per sé non rappresentava elementi critici sotto il profilo ambientale, nonché la propria funzione in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, dove potrà verificare la rispondenza alle normative di tutti gli elementi del progetto ivi compresa la fase di cantierizzazione. Similmente, l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale è intervenuta brevemente affermando che delle valutazioni potranno essere espresse soltanto in una fase di progettazione più avanzata; in ogni caso, è stata ribadita la disponibilità dell'Agenzia a supportare l'Autorità di Sistema nella messa a punto delle strategie di tutela ambientale.

Ancora da parte di Regione FVG è stata segnalato, infine, che l'insediamento delle ditte operanti sul Molo aggiungerà un ulteriore livello di complessità, dal momento che questi soggetti privati dovranno richiedere le autorizzazioni ambientali coerenti con le loro attività. Tale procedura, rientrando nei normali adempimenti, non desta comunque per il momento particolari preoccupazioni.

Conclusioni

Il Responsabile del dibattito pubblico Andrea Mariotto ha ringraziato le persone presenti, ricordando i successivi appuntamenti previsti dal calendario del dibattito pubblico e le modalità di invio delle osservazioni scritte, attraverso il form presente sul sito web del dibattito pubblico (www.dpmoloottavotrieste.it) oppure inviando i materiali all'indirizzo e-mail responsabile@dpmoloottavotrieste.it.

Dibattito pubblico sul Molo ottavo del Porto di Trieste

III° incontro tecnico

23 luglio 2025

La presente restituzione ha l'obiettivo di restituire quanto emerso nel III° incontro tecnico, dedicato al confronto tra gli enti locali sulle progettualità complementari al Molo VIII.

L'organizzazione dell'incontro

Mercoledì **23 luglio 2025** si è tenuto il **terzo incontro tecnico** organizzato nell'ambito del dibattito pubblico sul Molo ottavo del Porto di Trieste. L'incontro si è svolto in modalità mista – in presenza presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e online presso la piattaforma Microsoft Teams - e ha visto la partecipazione delle seguenti organizzazioni.

Regione FVG

Lucio Penso, Delegato del Presidente

Comune di Trieste

Eddi Della Betta, Responsabile di struttura di Pianificazione Territoriale

Edoardo Collini, Responsabile di struttura Ufficio tecnico del Traffico

Comune di San Dorligo della Valle

Marko Savron, assessore con delega all'urbanistica, patrimonio opere pubbliche

Ales Kapun, rappresentante del Comune presso Coselag

Consorzio per lo sviluppo economico dell'area giuliana (Coselag)

Sandra Primiceri – vicepresidente

Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Orientale

Eric Marcone – Rup del progetto Molo VIII

Logistica Giuliana

Guyonne Querner - Managing Director

Marco Vallar - Head of Engineering & Associated Infrastructures

Sintesi degli interventi

L'incontro tecnico del 23 luglio con i rappresentanti dei Comuni, della Regione FVG e di Coselag, ha trattato il tema degli interventi che potranno fruire del fondo di compensazione, previsto nel quadro economico del progetto Molo VIII. Il fondo una volta aggiudicati i lavori del Molo, ammonterà a circa 2,6 mln di euro, cui vanno aggiunti circa 350 mila euro derivanti dall'opera, già in corso, di banchinamento delle Noghere sul canale navigabile.

Dopo un'introduzione da parte del Responsabile del Dibattito Pubblico, che ha richiamato l'opportunità per i Comuni di esprimere le proprie progettualità in un confronto diretto con il partenariato pubblico-privato proponente l'opera, gli interventi dei rappresentanti comunali presenti convergono sull'idea di utilizzare come riferimento di base il Piano Territoriale Infraregionale, ora in fase di approvazione definitiva e di adozione da parte di Coselag. Il Piano contiene infatti una serie di aree di riqualificazione ambientale concordate con gli Enti locali. Ciò non toglie che altre aree esterne al perimetro del PTI possano essere aggiunte, ma sempre in accordo con gli altri partecipanti al Tavolo, così da pervenire a un ordine di priorità condiviso.

Autorità di Sistema Portuale, si atterrà alle priorità così definite per il finanziamento degli interventi.

Tra i progetti potenzialmente eleggibili ci sono anche quelli stradali e ciclo-pedonali laddove servano come miglioramento della qualità ambientale degli abitati.

Per quanto concerne l'installazione di barriere, Coselag, che assume un ruolo di coordinamento del Tavolo, cercherà di coinvolgere Anas (barriere sulla GVT) e Rfi (barriere sull'area di via Svevo), senza che questi interventi ricadano nelle disponibilità finanziarie di cui sopra. La presenza al tavolo della Regione FVG costituisce inoltre una maggiore garanzia che tali aziende rispondano celermente con delle soluzioni adeguate.

L'approccio di una negoziazione tra i Comuni finalizzata a indicare le priorità degli interventi di riqualificazione ambientale, potrà essere alla base anche dell'utilizzo delle risorse messe in gioco con la realizzazione del Progetto Servola (altri 1,8 mln circa).

L'incontro tecnico si chiude con l'impegno da parte degli Enti presenti verso la messa a punto della lista di aree, di relative idee progettuali e di un ordine di priorità, su cui basare l'allocazione delle risorse.

.