



**Ministero delle infrastrutture e della
mobilità sostenibili**



***Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Comune di Monfalcone***

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

***Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Ministero della Transizione Ecologica***

ACCORDO DI PROGRAMMA

***“Per l’approfondimento dei fondali del Porto di Monfalcone mediante
il dragaggio del canale di accesso e del bacino di evoluzione dello scalo
marittimo”***

ACCORDO DI PROGRAMMA

ai sensi degli articoli 19 e 20 della Legge regionale 20 marzo 2000 n. 7

tra

- La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (di seguito “la Regione”), rappresentata dal Presidente Massimiliano Fedriga o suo delegato;**
- il Comune di Monfalcone (di seguito “il Comune”), rappresentato dal Sindaco Anna Maria Cisint;**
- l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone (di seguito “l’AdSP”), rappresentata dal Presidente Zeno D’Agostino o suo delegato;**
- il Ministero della Transizione Ecologica (di seguito “il MITE”), rappresentato dal Ministro o suo delegato;**
- il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di seguito “il MIMS”), rappresentato dal Direttore Generale della Direzione per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il Trasporto Marittimo e per Vie D’Acqua Interne;**

VISTO il Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 recante “Approvazione del testo definitivo del Codice della Navigazione” e s.m.i. e il D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328 recante “Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima)” e s.m.i;

VISTO l’articolo 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, “Attuazione della delega di cui all’art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382”;

VISTA la legge regionale 14 agosto 1987, n. 22 “Norme in materia di portualità e vie di navigazione interna nella regione Friuli Venezia Giulia”, e specialmente l’articolo 21 il quale autorizza l’Amministrazione regionale a provvedere direttamente, o mediante concessione ad enti pubblici

locali o consorziali, alle opere di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione e di manutenzione dei porti e degli approdi marittimi, lagunari, lacuali e fluviali, anche ad uso turistico, dei canali marittimi e delle vie di navigazione interna, nonché delle altre opere marittime di competenza regionale;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 dicembre 1995, recante “Identificazione delle aree demaniali marittime escluse dalla delega alle Regioni a norma dell’articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n.616”;

VISTO il Decreto legislativo 25 maggio 2001, n. 265, recante “Norme di attuazione dello Statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia per il trasferimento di beni del demanio idrico e marittimo, nonché di funzioni in materia di risorse idriche e di difesa del suolo”, ed in particolare:

- a) l’articolo 1, con cui sono stati trasferiti alla Regione i beni dello Stato appartenenti al demanio idrico, comprese le acque pubbliche, gli alvei e le pertinenze, i laghi e le opere idrauliche, situati nel territorio regionale, e compresi altresì i beni situati nella laguna di Marano-Grado,
- b) l’articolo 2, con cui sono state trasferite alla Regione le funzioni amministrative relative ai beni trasferiti previste dalla legge 5 marzo 1963 n. 366, il cui esercizio avviene d’intesa con lo Stato in conformità a modalità preventivamente stabilite,
- c) l’articolo 3, con cui sono state trasferite alla Regione tutte le funzioni amministrative non espressamente elencate nell’art. 88 del Decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112;

VISTO il Decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111, recante “Norme di attuazione dello Statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti”, e in particolare gli articoli 9 ed 11:

- a) [articolo 9, comma 2] *sono trasferite alla Regione, in base agli articoli 4, 5 e 8 dello Statuto, tutte le funzioni amministrative, salvo quelle espressamente mantenute allo Stato dall’articolo 11, in materia di trasporto merci, motorizzazione e circolazione su strada, navigazione interna e porti regionali, comprese le funzioni relative alle concessioni dei beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo, di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento energetico. Tale conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del*

Presidente del Consiglio dei Ministri in data 21 dicembre 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 136 del 12 giugno 1996, e successive modificazioni. L'individuazione delle aree dei porti, diverse da quelle per le quali è operato il conferimento alla Regione dal presente decreto, è effettuata ai sensi dell'articolo 11 comma 2;

b) [articolo 11, comma 2] *“entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa intesa con la Regione, all'identificazione delle aree dei porti internazionali e nazionali nelle quali opera il trasferimento alla Regione delle funzioni relative alle concessioni sulle aree demaniali marittime”;*

VISTO il Protocollo d'Intesa dd. 23 ottobre 2006 tra Ministero dei Trasporti e Regione Friuli Venezia Giulia in ordine alla Revisione del DPCM 21 dicembre 1995 nel quale si prende atto, tra l'altro, che:

- *“la Regione ha evidenziato come le attività svolte complessivamente all'interno delle aree portuali di Monfalcone potrebbero trovare un più adeguato sviluppo nell'ambito di una visione organica delle infrastrutture, dell'intermodalità, e più in generale della logistica del Friuli Venezia Giulia;*
- *conseguentemente appare più rispondente all'interesse pubblico che all'esercizio delle funzioni amministrative delle precitate aree portuali di Monfalcone provveda direttamente la Regione Friuli Venezia Giulia”;*

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 9 febbraio 2009, recante “Identificazione delle aree demaniali marittime e del mare territoriale di preminente interesse nazionale della Regione Friuli Venezia Giulia, ai sensi dell'articolo 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n.616 e del decreto legislativo 1 aprile 2004, n.111”, il quale ha recepito il citato Protocollo d'intesa dd. 23 ottobre 2006;

VISTO il combinato disposto dell'art. 9, comma 2 e dell'art. 11, comma 2, del D.lgs. 111/2004 e del DPCM del 09.02.2009, ai sensi dei quali la Regione ha acquisito, con decorrenza 1 aprile 2009, la competenza all'esercizio delle funzioni amministrative nell'ambito del Porto di Monfalcone (porto a rilevanza economica nazionale), fino a quel momento di competenza statale;

VISTA la legge regionale 31 maggio 2012, n.12, recante “Disciplina della portualità di competenza regionale”, che disciplina tra l'altro l'organizzazione e il funzionamento del Porto di Monfalcone;

VISTO l'articolo 4 della legge regionale 12/2012, ai sensi del quale, in attuazione dall'articolo 11,

comma 1, lett. aa), del D.lgs. 111/2004, è stato sottoscritto, tra Regione Friuli Venezia Giulia e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), il Protocollo d'Intesa di data 11.09.2012 che forniva precisazioni in merito al riparto delle competenze tra Regione e Stato nella gestione del Porto di Monfalcone ed in particolare all'articolo 5 che così recita:

“1. Ferma restando la competenza statale per le opere marittime di grande infrastrutturazione e per le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione, la Regione Friuli Venezia Giulia può, comunque, intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato.

2. In caso di sostituzione dello Stato:

a) la realizzazione delle opere avviene nel rispetto delle previsioni del piano regolatore portuale previo parere favorevole del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, che si esprime sul progetto preliminare entro 45 giorni dalla richiesta. Scaduto infruttuosamente tale termine, l'intervento si intende assentito;

b) la responsabilità del procedimento spetta alla Regione; la funzione di alta vigilanza spetta allo Stato tramite il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche;

c) la Regione è tenuta a notificare dell'andamento dei lavori, fino alla loro ultimazione, il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche con cadenza almeno semestrale;

d) il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche può disporre visite ed ispezioni sui cantieri e richiedere in ogni momento informazioni ulteriori, qualora ritenute indispensabili per la funzione di alta vigilanza cui tale organo è preposto”;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante “Riordino della legislazione in materia portuale” e s.m.i., che disciplina l'ordinamento e le attività portuali e i compiti e le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e dell'Autorità marittima e che, a seguito delle modifiche introdotte con l'articolo 7 del decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169 ha istituito, tra l'altro, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 2018, n. 57 “Regolamento recante inserimento del Porto di Monfalcone nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale”, con cui, su richiesta del Presidente della Regione, è stato disposto l'inserimento del Porto di

Monfalcone nell'ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;
VISTA la legge regionale 28 dicembre 2018, n. 28 (legge collegata alla manovra di bilancio 2019-2021), e in particolare l'articolo 5, comma 2, come sostituito dall'articolo 5, comma 5, della legge regionale del 4 novembre 2019, n.16 (Misure finanziarie intersettoriali), il quale dispone che “La Regione è autorizzata a sottoscrivere un’Intesa con l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per definire le modalità attuative dell’inserimento del Porto di Monfalcone nel Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale e il subentro nella gestione delle attività del Porto di Monfalcone, in attuazione del principio di leale collaborazione istituzionale.....”;

VISTA l’Intesa tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in attuazione del DPR 57/2018 e dell’articolo 5, comma 2, della LR 28/2018, per la gestione del Porto di Monfalcone, sottoscritta, previa deliberazione della Giunta regionale n. 2109 del 5 dicembre 2019, in data 20 dicembre 2019;

VISTO in particolare l’articolo 4, comma 1, dell’Intesa dd. 20 dicembre 2019, ai sensi del quale la Regione provvede direttamente alla realizzazione degli interventi infrastrutturali già avviati e in corso di esecuzione, tra i quali figura l’approfondimento del canale di accesso al Porto di Monfalcone, fino alla loro completa ultimazione;

CONSIDERATO che:

- a) con Decreto n. 167 dd. 6 agosto 2015 del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, è stato espresso, ai sensi dell’articolo 26 del D.Lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs. 4/2008, giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni, sul progetto di “Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone”;
- b) il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia/Ufficio Tecnico Amministrativo e Opere Marittime si è pronunciato per la prima volta sui contenuti progettuali dell’escavo del canale del Porto di Monfalcone in occasione della Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo dell’11 aprile 2016, con note prot. n. 15030 dell’11 aprile 2016 e prot. n. 18207 del 2 maggio 2016, alle quali seguirono i dovuti chiarimenti ed approfondimenti da parte della allora competente Direzione centrale infrastrutture;

- c) a seguito di convocazione della Conferenza dei Servizi ricognitiva e decisoria sul progetto esecutivo prot n. TERINF-26745 del 2 maggio 2019, il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha richiesto con nota n. 19480 del 9 maggio 2019 alcune integrazioni sul progetto;
- d) alla richiesta di integrazioni del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. la Direzione centrale regionale competente ha provveduto a fornire i raggugli contenuti nella nota prot. n. 30360 del 18 maggio 2019;
- e) in occasione della Conferenza dei Servizi del 24 maggio 2019 il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha richiamato gli esiti dell'adunanza del Comitato Tecnico Amministrativo del 22 maggio 2019 che, su richiesta dello stesso Provveditorato, si era espresso con parere tecnico sul progetto esecutivo formulando alcune osservazioni;
- f) è seguita la produzione di ulteriore documentazione esplicativa, poi allegata al verbale di Conferenza dei Servizi del 24 maggio 2019 (trasmesso dalla Direzione centrale regionale competente agli interessati con nota n. 36446 del 13 giugno 2019), da parte del Consorzio di Bonifica Pianura Friulana, incaricato (in base alla DGR 468 del 17 marzo 2017) della progettazione esecutiva degli interventi. In particolare, nel confermare l'avvenuto accertamento della conformità urbanistica del progetto, in merito alle osservazioni relative alla cassa di colmata, il Consorzio ha precisato, tra l'altro, che: *...La natura e le caratteristiche dei materiali dragati una volta conferiti con refluento idraulico (per la maggior parte) per uno spessore di circa 4 m sono tali che possono nel tempo subire assestamenti dell'ordine di 1 m. Questo è confermato da quanto osservato in condizioni analoghe (tipi di sedimenti, refluento idraulico, spessori) in vasche di colmata di altri porti italiani.*

.... le stime condotte in merito all'andamento nel tempo degli assestamenti sono state condotte sulla base dei dati disponibili, acquisiti grazie anche all'approfondimento di indagine condotto in fase esecutiva. La variabilità di tale dato non dipende tanto dall'efficacia del sistema di drenaggio profondo, quanto piuttosto dalla disomogeneità dello spessore del banco argilloso sottostante, che (come emerso dalle numerose analisi condotte) può variare da 4 a 14 m circa. Come ben noto, le formule impiegate per il calcolo dei tempi di consolidazione sono proporzionali al quadrato dello spessore della coltre di materiale compressibile, da cui la notevole variabilità del range nella stima dei tempi.

Si fa tuttavia presente che l'aliquota maggiore dei cedimenti, circa 80 cm su 100+120 cm, è legata alla consolidazione per azione del peso proprio dei sedimenti refluiti; il loro decorso temporale, grazie al sistema di drenaggio previsto, avrà una durata di circa 3 anni. Meno rilevante in termini di cedimento è il contributo dovuto alla consolidazione dei terreni di fondazione (cfr. banco argilloso), che sarà tuttavia caratterizzato da un decorso più lungo (fino a 20 anni circa per il completamento della consolidazione primaria nelle zone dove lo strato coesivo è più potente).

Si tratta peraltro di cedimenti e decorsi temporali paragonabili a quelli che si realizzerebbero con l'innalzamento delle quote conseguente all'infrastrutturazione dell'area, per la quale è comunque necessaria una ricarica (ed un precarico, posto che si tratta comunque di una colmata).

.... Il progetto esecutivo ha approfondito la tematica del drenaggio, adottando una soluzione tecnologicamente simile, ma concettualmente differente rispetto a quanto previsto nel Progetto Definitivo. Il drenaggio profondo alla base della colmata è garantito dai materiali granulari estesamente presenti e la rete di drenaggio funziona di fatto da collettore all'interno dello strato drenante, pressoché ubiquitario. Il sistema consente, quindi, di ipotizzare un drenaggio continuo anche sulla superficie inferiore dello strato da consolidare, a prescindere dalla distanza dei collettori, peraltro meno suscettibili all'intasamento. Sono in ogni caso previsti numerosi pozzetti per l'eventuale pulizia della rete.

... nel parere n. 1692 del 16/01/2015 della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA e VAS a pag. 44, si riporta "VALUTATO che tuttavia la presenza di Mercurio nei sedimenti è correlata alla presenza "storica" di tale minerale nell'intero Golfo di Trieste e comunque le concentrazioni rilevate sono inferiori ai limiti di pericolosità".

Per quanto attiene al prolungamento dei tempi di realizzazione di dragaggio, a pag. 45 il parere n. 1692, riporta che "ai fini della possibilità di riutilizzo l'area della colmata per le destinazioni previste dal PRP, si ritiene di seguire quanto previsto per i SIN dal comma 23 dell'articolo 5-bis della Legge 84/94 ..." e "resta ferma, pertanto la necessità della caratterizzazione dei sedimenti a seguito del refluento in colmata, ai fini di qualsiasi riutilizzo dell'area", quindi non si prevede alcun ulteriore accertamento ante o in corso d'opera sui sedimenti da refluire.

Ad ogni modo non si prevede un limite in fase di futura infrastrutturazione per la citata presenza

del cinabro, poiché per la procedura di Analisi di Rischio ai sensi del Titolo V parte Quarta del D.Lgs. 152/06, i composti di mercurio presi in considerazione per la salute umana (rif. note alla banca dati ISS-INAIL, 2018) sono esclusivamente il metilmercurio per i contatti diretti (ingestione e contatto dermico) e il mercurio elementare per la volatilizzazione (inalazione di vapori). Inoltre, per i futuri utilizzi l'area sarà ragionevolmente provvista di una pavimentazione, che sarà valutata in tale ottica come interruzione di eventuali percorsi espositivi. In merito al confinamento laterale dei sedimenti, si ricorda altresì che è già stato previsto un elevato grado di tutela, con riferimento alle prescrizioni A.8 e A.9 di cui al Decreto del MATTM e del MIBACT n. 167 del 06/08/2015, già valutato dalla Commissione VIA-VAS (rif. Parere n. 2891 del 07/12/2018) e approvato dal MATTM (rif. Decreto di Ottemperanza DVA_DEC_2018-0000493 del 18/12/2018).

Dal punto vista della salute pubblica, si ritiene infine che i sedimenti ricchi di cinabro trovino una più sicura collocazione all'interno della colmata, piuttosto che sul fondo del canale, dove sono riportati in sospensione al passaggio di ogni nave.

... Il progetto esecutivo non prevede interventi di infrastrutturazione della cassa di colmata, che peraltro esulano dall'oggetto specifico dell'intervento, che è quello di dare risposta a breve termine alle esigenze degli operatori e di sicurezza della navigazione. Tuttavia, dando per assodato che la cassa di colmata sia destinata a diventare un'area portuale (secondo modalità in corso di definizione con la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale attualmente in itinere), il progetto non compromette l'uso delle aree per tale scopo. Le quote finali della cassa, ferma restando la necessità di provvedere a trattamenti geotecnici dei terreni, da definire con specifico riferimento alla destinazione d'uso, non sono inconciliabili con gli usi previsti o prevedibili.

In realtà, proprio le caratteristiche geotecniche del terreno sono il limite principale all'uso dell'area, stante il fatto che già oggi l'area è occupata da una colmata e che tale continuerà ad essere con la realizzazione dell'intervento, pur con una coltre più spessa di terreno molle. Il trattamento geotecnico è quindi comunque ineludibile, così come lo sarebbe l'apporto di nuovo materiale per innalzare la quota media della cassa da circa +1.5 m a +3.5 m s.m.m.. Alla luce di ciò, il materiale dragato può essere considerato una risorsa, evitando di ricorrere a nuovo materiale di cava e realizzando una sinergia tra due diversi interventi (dragaggio e realizzazione di piazzali portuali) che hanno la medesima finalità, cioè valorizzare il Porto di Monfalcone, con

le conseguenti positive ricadute sociali, economiche, erariali. Allo stato attuale, si può ritenere che il bilancio tra risparmio nel materiale di apporto e incremento dei costi del trattamento geotecnico sia prossimo al pareggio e l'intervento in progetto sia più che giustificato dalla possibilità di rendere in breve tempo il porto più funzionale e più sicuro.

Il Progetto esecutivo fornisce inoltre alcune stime e indicazioni di massima in merito agli eventuali trattamenti geotecnici possibili (precarico, ecc..) e ai cedimenti attesi. Un trattamento standard con precarico, unito ad un eventuale trattamento meccanico superficiale, condotto per strati successivi parallelamente agli sbancamenti per il precarico, potrà consentire di ottenere l'aliquota rimanente di cedimento; portando la quota finale a valori inferiori a +3.50 m s.m.m..

Il trattamento geotecnico dovrà essere commisurato alle caratteristiche dei terreni al momento della prevista infrastrutturazione (maturazione della colmata) e alle differenti esigenze relative a tale infrastrutturazione (rinfuse, RoRo, container, ecc.).

Indipendentemente dalle previsioni dei piani urbanistici in corso di aggiornamento, relativamente alle future possibilità di infrastrutturazioni e di potenzialità delle aree a terra oggetto di intervento, si fa presente che il lato a mare del rilevato di progetto è posto ad una distanza che varia da un minimo di circa 185 m (lato Est nel punto in prossimità dell'attracco) fino ad oltre 690 m dal vertice Sud dello stesso. Considerato che un eventuale futuro banchinamento dovrà essere costruito obbligatoriamente sul fronte del canale navigabile, è da escludere a priori di fatto sia l'ipotesi di "traslare" il canale di accesso in quanto vincolato dalle infrastrutture già presenti, sia di creare un adeguato bacino di evoluzione per consentire il corretto attracco delle imbarcazioni, che avverrebbe comunque con manovre complesse. Quest'ultima ipotesi comporterebbe inoltre un intervento di dragaggio su un'area di oltre 400.000 mq con volumi di scavo dell'ordine di grandezza dei milioni di metri cubi con l'incertezza di individuare il sito di destino. L'infrastrutturazione futura pertanto dovrà prevedere il banchinamento dell'area a mare compresa tra la cassa di colmata e il canale navigabile su una superficie di 200.000 mq circa che con costi contenuti (confrontabili con la recente infrastrutturazione della banchina logistica di Trieste) di gran lunga inferiori al costo del solo dragaggio, ha il vantaggio di offrire 200.000 mq di banchine e piazzali di portata adeguata alle necessità portuali dove potrà svilupparsi l'infrastruttura ferroviaria necessaria e le aree di deposito retrostanti in analogia alla banchina

esistente. Similmente a strutture già costruite sotto il piazzale, inoltre, verrebbe a crearsi un'importante volumetria per il conferimento di materiali di dragaggio.

Si fa presente inoltre che, per quanto attiene l'infrastrutturazione ferroviaria, la quota del binario ferroviario esistente posto a Nord della darsena, in corrispondenza del varco portuale n. 2, è pari a + 3.1150 m e quindi risulta compatibile con eventuali collegamenti verso le aree oggetto di intervento;

- g) con nota prot. n. 47136 del 1 agosto 2019 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per le vie interne d'acqua, l'allora competente Direzione centrale delle Infrastrutture ha richiesto un pronunciamento sulla non applicabilità dell'istituto della consegna delle aree ex artt. 34 del Codice della Navigazione e 36 del rispettivo Regolamento di Esecuzione, trattandosi di lavori che non mutano la destinazione dei beni demaniali dai fini pubblici del mare, richiesta alla quale non è seguito alcun riscontro nonostante i numerosi solleciti alla stessa Direzione Generale;
- h) con nota prot. n. 19980 del 22 novembre 2019, in via prudenziale, la Direzione centrale regionale Attività produttive allora competente ha provveduto a presentare istanza di consegna delle aree, ai sensi degli artt. 34 del Codice della Navigazione e 36 del relativo Regolamento di Esecuzione;
- i) il Provveditorato Interregionale per le OO.PP., con propria nota prot. n. 0049611 del 29 novembre 2019, ha sostanzialmente ritenuto che la documentazione prodotta non fosse sufficiente ai fini della consegna delle aree, allegando gli esiti dell'adunanza del Comitato Tecnico Amministrativo del 22 maggio 2019 e richiamando quanto già espresso in Conferenza dei Servizi del 24 maggio 2019;
- j) in data 17 gennaio 2020 si è tenuto un incontro con i funzionari del Provveditorato, in cui i progettisti hanno illustrato gli esiti di ulteriori approfondimenti;
- k) con nota prot. n. 1903 del 27 gennaio 2020 della Direzione centrale regionale competente sono stati formalizzati gli approfondimenti illustrati all'incontro del 17 gennaio 2020 ed, in particolare, è stata presentata la documentazione a firma dei progettisti (Valutazione tecnico economica sulla gestione della colmata finalizzata alla futura infrastrutturazione e Analisi del

rischio sulla colmata finalizzata alla futura infrastrutturazione dell'area), a chiarimento di tutte le osservazioni presentate, alla luce in particolare dell'adozione della Variante localizzata adottata con delibera del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale n. 31 del 20 dicembre 2019;

- l) con decreto n. 2497/AMB dd. 4 luglio 2018 la Direzione centrale ambiente ed energia/Servizio autorizzazioni uniche ambientali e disciplina degli scarichi ha autorizzato con prescrizioni, ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 152/06, il Legale Rappresentante pro tempore della allora competente Direzione centrale infrastrutture e territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, in quanto soggetto titolare dell'area adibita a cassa di colmata sita in Località Lisert, in Comune di Monfalcone (GO), ad effettuare lo scarico a mare delle acque di cantiere costituite da acque meteoriche venute a contatto con sostanze e materiali connessi con i lavori di preparazione della cassa di colmata stessa, condizionando lo scarico autorizzato al rispetto dei limiti stabiliti dalla tabella 3 (scarico in acque superficiali) dell'allegato 5 alla parte III del D.Lgs. 152/06, esclusi i parametri "Solfati" e "Cloruri";
- m) in data 20 novembre 2020, il RUP dell'escavo del Porto di Monfalcone oltre che Direttore centrale della allora competente Direzione Attività produttive, con nota prot. 59420 ha inoltrato alla Direzione centrale Ambiente istanza, ai sensi del D.Lgs. 152/06, di autorizzazione di un nuovo scarico relativa alle acque reflue industriali derivanti dal drenaggio dei sedimenti che saranno refluiti nella cassa di colmata ubicata in loc. Lisert, nel Comune di Monfalcone, chiedendo, in considerazione della provvisorietà dello scarico ed ai fini di una maggiore semplificazione amministrativa, che l'autorizzazione non sia rilasciata all'interno di un procedimento di autorizzazione unica;
- n) l'istruttoria dell'istanza di autorizzazione allo scarico dd. 20 novembre 2020 soprarichiamata è tuttora in corso;

DATO ATTO che:

- a) da quanto ripercorso in ordine alle posizioni del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. sul progetto in esame (in tutte le sue fasi realizzative fino al progetto esecutivo), queste sono state riscontrate integralmente non solo sotto il profilo tecnico (Determinazione dei volumi di dragaggio, overdredging e capacità di stoccaggio della cassa di colmata; Stima degli

assestamenti e del decorso temporale dei cedimenti del materiale in colmata; Efficienza del sistema di drenaggio ecc.), ma anche fornendo puntuali chiarimenti in merito alle valutazioni relative al complesso dell'impostazione progettuale che, lungi dal contenere errori, dimenticanze ovvero elementi non ponderati, riproducono semplicemente situazioni già esistenti in ambito portuale di altre realtà (p.e. anche la quota di banchina della piattaforma logistica di Trieste ha una quota superiore a +3.0 m s.m.m. e quella del terminal contenitori di Fiume è a quasi +4.0 m s.m.m.); questi valori tengono in considerazione le dimensioni delle navi ed i cambiamenti climatici, cui si correlano incrementi del livello del mare (livello del medio mare) e dell'intensità degli eventi estremi (storm surge), con prevedibili livelli del mare complessivi di progetto dell'ordine di 2,50 m s.m.m.; peraltro il progetto rispetta il Piano di Gestione Rischio Alluvioni approvato nel 2016 (e il suo recente aggiornamento) che tiene conto delle definizioni dell'articolo 2 della Direttiva 2007/60/CE relativa *alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni*, ai sensi del quale devono essere prese in considerazione anche le inondazioni marine delle zone costiere, circostanza particolarmente rilevante per un'area portuale che rappresenta l'interfaccia tra il mare e il territorio retrostante, nonché una potenziale sorgente di contaminazione ambientale per le merci che potenzialmente verranno stoccate;

- b) all'epoca i riscontri puntualmente presentati non sono stati ritenuti sufficienti a superare le perplessità del Provveditorato, per lo più relative:
- a. ai costi connessi alle maggiori quote dei sedimenti collocati nella cassa di colmata, che potrebbero ingenerare notevoli oneri finanziari dovuti allo smaltimento finale delle terre, considerate rifiuto, in ragione dei livelli di concentrazione di mercurio anche dell'ordine di n. 3 volte superiori alla tabella di cui al D.lgs. 152/2006 per aree destinate ad usi industriali;
 - b. alla compatibilità del progetto con le previsioni del piano regolatore portuale vigente;
- c) alla luce dei soprarichiamati e perduranti dubbi, in data 19.02.2020 il Provveditorato ha ritenuto di coinvolgere il Consiglio Superiore dei LL.PP. e non il Comitato Tecnico Amministrativo, già interpellato in merito al progetto esecutivo e che si era espresso con voto n. 35 del 22 maggio 2019;

- d) ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante “Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti” il Comitato Tecnico Amministrativo (CTA) è individuato quale soggetto competente a pronunciarsi “sui progetti preliminari, definitivi ed esecutivi di opere attribuite alla competenza dei Provveditorati interregionali, da eseguire a cura dello Stato a totale suo carico, nonché sui progetti definitivi da eseguire da enti pubblici o da privati, quando siano finanziati dallo Stato per almeno il 50 % e comunque per opere per le quali le disposizioni di legge richiedano il parere degli organi consultivi del Ministero quando l'importo non ecceda i venticinque milioni di euro” come indicato all’art. 9;
- e) diversamente, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici esprime parere obbligatorio sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, per importi maggiori e comunque dove la quota di finanziamento prevalente è quella statale (art. 215 del Decreto legislativo 18 aprile 2016 n.50; art 1, commi 7 e 8, della Legge 14 giugno 2019 n.55; Linee Guida per la presentazione dei progetti per l’esame e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, redatte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici a novembre 2019);
- f) l’opera di approfondimento del Porto di Monfalcone presenta un quadro economico di euro 18.000.000,00, finanziati per oltre il 70 % da fondi regionali e per la quota rimanente da fondi statali;
- g) con Deliberazione n. 2066 del 29 novembre 2019 la Giunta Regionale ha approvato in via preliminare la proposta di Variante localizzata del Piano Regolatore del Porto di Monfalcone;
- h) in data 12 dicembre 2019 il Comune di Monfalcone ha espresso l’Intesa sulla Variante localizzata del Piano Regolatore del Porto di Monfalcone;
- i) la Variante localizzata è stata quindi adottata con delibera del Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale n. 31 del 20 dicembre 2019;
- j) dall’analisi dei contenuti della Variante localizzata sopra citata, si evince una piena compatibilità della stessa al Progetto esecutivo dell’approfondimento del Porto di Monfalcone, come presentato in Conferenza dei Servizi del 24 maggio 2019;
- k) la Direzione centrale infrastrutture e territorio, con nota prot. 39045 dd. 2 luglio 2020, trasmessa ai fini delle consultazioni pubbliche di VAS (Valutazione ambientale strategica), ha

informato i soggetti competenti in materia ambientale dell'avvenuta adozione della Variante localizzata, della pubblicazione del relativo avviso sul BUR n. 27 del 1 luglio 2020, nonché dell'avvio delle conseguenti consultazioni pubbliche;

- l) con Deliberazione n. 26 del 13 gennaio 2022 la Giunta Regionale ha espresso parere motivato favorevole, con prescrizioni, relativamente alla procedura di VAS e di valutazione di incidenza della Variante al Piano regolatore portuale di Monfalcone;
- m) con decreto n. 2002/PROTUR dd. 20 agosto 2020 del Direttore centrale della allora competente Direzione Attività Produttive si è disposta l'aggiudicazione dell'appalto dei "Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto di Monfalcone. Quota di progetto: - 12.50 m s.l.m.m." all'impresa Zeta S.r.l. con sede in Via Marco Polo 197 a Chioggia (VE), in costituendo raggruppamento di imprese con le imprese Stone Società Cooperativa, C.G.X., Costruzioni Generali Xodo S.r.l. ed Impresa Polese S.p.a., che ha offerto un ribasso d'asta gara del 6,580%, verso il corrispettivo di euro 13.200.765,18 oltre ad € 146.832,32 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso d'asta, I.V.A. di legge esclusa;
- n) con Decreto n. 275 dd. 30 dicembre 2020 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali per il Turismo, è stato prorogato per 5 anni, fino al 10 agosto 2025, il termine di validità del Decreto di compatibilità ambientale n. 167 dd. 6 agosto 2015 relativo al progetto "lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione" nel Porto di Monfalcone;
- o) in data 2 aprile 2021 (nota prot. 3571) l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha trasmesso le integrazioni di cui alla nota prot. n° 2444 del 05.03.2021 del Consiglio Superiore LL.PP. che aveva richiesto:
 1. relazione descrittiva riguardante i motivi di improcrastinabilità degli interventi previsti dalla "Variante localizzata" in conformità a quanto previsto dall'art. 22, comma 6, del D.Lgs. 169/2016, come integrato dall'art. 14 del D.Lgs. 232/2017;
 2. integrazione degli elaborati progettuali con documentazione riportante, ben evidenziate, le opere previste dal vigente P.R.P. ed ancora non realizzate e le opere previste dalla variante in trattazione;

3. idonea relazione tecnica esplicativa delle motivazioni che hanno condotto alla scelta di orientare la diga foranea non parallelamente alla nuova banchina (la quale peraltro si sviluppa perpendicolarmente alla Bora), con conseguente limitazione delle dimensioni dello specchio acqueo interno al porto, considerato che:

a) la diga frangiflutti serve principalmente a proteggere lo specchio acqueo portuale dal moto ondoso;

b) il porto è già protetto dalle onde, come ampiamente documentato nella stessa Variante proposta e come argomentato nella presentazione della Variante nel corso della riunione del 10 febbraio u.s.;

c) in considerazione di ipotetici scenari d'emergenza, non è detto che le navi obbligate ad allontanarsi dal porto si presentino con prora parallela all'asse del canale dragato e non è detto che la banchina per Ro-Ro, prevista all'imboccatura, sia libera da altre navi in quella circostanza;

d) sarebbe necessario valutare che garantire alle navi spazi di manovra più ampi significherebbe offrire spazi più sicuri.

4. integrazione degli elaborati progettuali con uno studio riportante eventuali differenze, in termini di protezione dello specchio acqueo portuale dal moto ondoso, qualora la diga foranea fosse prevista con orientamento parallelo alla banchina prospiciente;

5. idonea documentazione relativa ai parametri della "zonizzazione urbanistica" (LI, DI) necessaria per valutare la coerenza degli aspetti urbanistici e ambientali delle proposte di intervento con gli atti di indirizzo e di programmazione strategica, nonché gli impatti sulla situazione esistente ed eventualmente prevista da strumenti di programmazione ed urbanistici e per quanto riguarda gli aspetti di natura ambientale, la definizione dettagliata delle destinazioni relative all' "area cerniera" oltre al nuovo scalo ferroviario;

6. modalità delle fasi di esecuzione della vasca di colmata e della successiva banchina per l'area "Multi-purpose" e planimetria quotata dell'intera banchina a fine intervento;

7. aspetti geologico-geotecnici che evidenzino gli andamenti stratigrafici e le tipologie di terreni attraversati con un grado di certezza sufficiente a giustificare le scelte progettuali adottate;

8. idoneo elaborato progettuale riportante il profilo di banchina in quota s.l.m.m.;
9. idonei elaborati progettuali riportanti le quote intermedie e finali delle banchine e dei piazzali s.l.m.m., che consentano di eseguire un confronto con l'esistente.
- p) nell'adunanza del 22 settembre 2021 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 52 ha rilasciato parere favorevole con prescrizioni sulla proposta di Variante localizzata presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale-porti di Trieste e Monfalcone;

VISTI:

- l'articolo 109 del D.lgs. 152/2006, come novellato dall'articolo 24 del D.L 9 febbraio 2012, n. 5, recante "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo", convertito dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, che ha trasferito alle Regioni la competenza all'istruttoria ed al rilascio delle autorizzazioni di immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, fatta eccezione per gli interventi ricadenti in aree protette nazionali di cui alle leggi 31 dicembre 1982, n. 979, e 6 dicembre 1991, n. 394 e con esclusione per i nuovi manufatti soggetti alla valutazione di impatto ambientale e salvo quanto previsto dal comma 5bis ex art.109 del D.Lgs. 152/06;
- l'articolo 185, comma 3, del D.lgs. 152/2006 ai sensi del quale "Fatti salvi gli obblighi derivanti dalle normative comunitarie specifiche, sono esclusi dall'ambito di applicazione della Parte Quarta del presente decreto i sedimenti spostati all'interno di acque superficiali o nell'ambito delle pertinenze idrauliche ai fini della gestione delle acque e dei corsi d'acqua o della prevenzione di inondazioni o della riduzione degli effetti di inondazioni o siccità o ripristino dei suoli se è provato che i sedimenti non sono pericolosi ai sensi della Decisione 2000/532/CE della Commissione del 3 maggio 2000, e successive modificazioni";
- la Direttiva 2008/98/CE, come recepita dalla Parte Quarta del D.lgs. 152/2006, che esclude i sedimenti di dragaggio dal regime generale dei rifiuti e ne consente la ricollocazione all'interno dello specchio acqueo dal quale sono dragati ove ricorrano le seguenti condizioni:
 - i fanghi non devono essere classificati pericolosi;
 - la ricollocazione non deve violare altre norme comunitarie, ossia non deve pregiudicare o peggiorare lo stato di qualità delle acque e, più in generale, non deve determinare danno ambientale;

- il Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 15 luglio 2016, n. 172, con cui è stato adottato il “Regolamento recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale, ai sensi dell’articolo 5-bis, comma 6, della legge 28 gennaio 1994, n. 84”;
- il Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 15 luglio 2016, n. 173, con cui è stato adottato il “Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l’autorizzazione all’immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini”;
- l’Accordo stipulato in data 13 dicembre 2019 tra Regione FVG e OGS, e l’Accordo stipulato in data 31 agosto 2020 tra la Regione FVG e ARPA FVG, per lo svolgimento in collaborazione, fino al 31 dicembre 2022 (prorogabile di 12 mesi), delle analisi ambientali funzionali alla realizzazione degli interventi di manutenzione dei canali e delle vie navigabili della Regione Friuli Venezia Giulia;
- la deliberazione n. 827 del 5 giugno 2020 con cui la Giunta regionale ha approvato le “Note esplicative in relazione agli ambiti di esclusione previsti dal Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 15 luglio 2016 n° 173 ed indirizzi operativi per la realizzazione degli interventi”, al fine di disciplinare gli ambiti di esclusione espressamente previsti all’art. 1, comma 2, lettere a) e b) del DM 173/2016, in relazione agli interventi da realizzare in ambito regionale, allegate quale parte integrante e sostanziale della deliberazione medesima;
- la deliberazione n. 1921 del 18 dicembre 2020 con cui la Giunta regionale ha approvato le “Linee guida regionali per le modalità di rilascio delle autorizzazioni per gli interventi di cui all’articolo 109, comma 1, lettera b), del D.lgs.152/2006”, allegate quale parte integrante e sostanziale della deliberazione medesima;
- la nota prot. 42/55- 6- 2019 dd. 29 marzo 2021 con cui il Comando Carabinieri per la Tutela Ambientale –Nucleo Operativo Ecologico di Udine ha comunicato l’accertamento di uno stato di inquinamento ambientale in atto localizzato nel Comune di Monfalcone, all’interno del sedime (specchio acqueo) del canale Valentinis e all’interno del sedime (specchio acqueo) portuale del medesimo Comune, come meglio indicato nella allegata relazione tecnica di ISPRA prot. 14826/2021 dd. 25.03.2021 inerente le “*verifiche analitiche su campioni di sedimento e acqua provenienti dal porto di Monfalcone*”, chiedendo pertanto al Sindaco di Monfalcone l’emissione dell’ordinanza ai sensi dell’articolo 192, commi 1 e 2 del D.Lgs.152/06, al fine di procedere alla messa in sicurezza e

successiva bonifica dell'area secondo i disposti di legge e alle restanti Autorità amministrative in indirizzo (Regione, ARPA FVG e Prefettura di Gorizia) di attivarsi al fine di garantire il ripristino dello stato dei luoghi;

- la nota, in riscontro alla comunicazione dei NOE soprarichiamata, prot. n. 12963 dd. 30 aprile 2021 di ARPA FVG, nella quale si formulano osservazioni in merito ai seguenti punti evinti dal documento ISPRA “*Verifiche analitiche su campioni di sedimento e acqua provenienti dal porto di Monfalcone (Gorizia)*” del marzo 2021:

1. la normativa di riferimento è il DECRETO 15 luglio 2016, n. 173. *Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini (DM 173/2016)*;

2. sono state eseguite sui sedimenti solo analisi chimiche e fisiche che non permettono di classificare correttamente la qualità dei sedimenti, qualora fossero da movimentare, in quanto non è stata eseguita alcuna analisi ecotossicologica e quindi le considerazioni sulla qualità dei sedimenti devono ritenersi parziali;

3. il posizionamento delle stazioni utilizzate per la caratterizzazione effettuata nel 2018 e quello delle stazioni del 2020 non risulta essere il medesimo;

4. i 7 campioni di acque superficiali sono stati sottoposti esclusivamente ad analisi di composti organostannici;

5. la determinazione del parametro mercurio nei sedimenti è stata eseguita con tecnica non speciativa che dà informazioni esclusivamente sulla concentrazione del mercurio totale, ma su nessuna forma chimica in cui l'elemento può essere presente nella matrice oggetto di indagine.

In particolare, tra l'altro, ARPA chiarisce che:

- l'area portuale di Monfalcone non fa parte dei corpi idrici, come riportato nel D.Lgs 152/06 Allegato 3 alla Parte Terza par. B.3.4.1 “...*nell'identificazione delle acque marino-costiere non devono essere considerate le acque di porto in quanto non rientrano nella definizione di corpo idrico. A tal proposito si chiarisce che le aree portuali sono da considerarsi sorgenti di inquinamento...*”. Pertanto, in base anche a quanto riportato nella Direttiva Quadro sulle Acque, le aree portuali non vengono monitorate né classificate. ARPA FVG esegue la classificazione dei corpi idrici in prossimità dell'area portuale di Monfalcone.

➤ il confronto emerso con la precedente caratterizzazione condotta da ARPA FVG a fine novembre 2018, nonostante abbia mostrato in più parti una buona corrispondenza, non può che essere affetto da tutte le variabili che intervengono su campionamenti eseguiti in posizionamenti diversi, a distanza temporale di 2 anni e con determinazioni analitiche eseguite con metodi diversi e da laboratori diversi. L'area oggetto di tale campagna è stata anche nel passato oggetto di più campagne di analisi dei sedimenti; dagli anni 1999 al 2020 sono stati prelevati n. 299 campioni e analizzati più di 14.000 parametri. Le prime indicazioni, su Mercurio, Pirene (rappresentante IPA, sempre misurato e preponderante tra i congeneri), PCB e TBT, dei risultati visionati inizialmente sia nel loro insieme che per maggiore dettaglio, suddivisi in tre aree canale (Valentinis, Porto e area esterna al Porto con canale di accesso) mostrano che:

1. Andamento temporale (test di Mann-Kendall al 95% di confidenza)

- il Mercurio, il Pirene, il Tributilstagno ed i PCB totali non sono cambiati in modo evidente nel tempo;

2. Andamento spaziale (divisione in tre aree, t-test e U di Mann-Whitney, al 95% di significatività)

- il Mercurio non ha un trend evidente, è meno concentrato nel Porto rispetto al canale Valentinis e all'Esterno; le distribuzioni di probabilità sono abbastanza simmetriche, suggerendo una contaminazione diffusa per ciascuna delle tre aree individuate (Valentinis, Porto, Esterno)
- il Pirene è più concentrato nel Porto e al canale Valentinis rispetto all'Esterno
- i PCB non differiscono in modo evidente tra Valentinis e Porto, ma all'Esterno sono meno concentrati
- Il Tributilstagno ha le concentrazioni massime nel Porto e nel primo tratto del Valentinis, tuttavia la distribuzione, estremamente eterogenea, non permette alla statistica di trovare differenze significative.

➤ il DM 173/2016 prevede l'analisi del mercurio totale e conseguentemente la tecnica analitica utilizzata da ISPRA per l'analisi di questo elemento nei sedimenti non permette la rilevazione del Hg nelle sue diverse forme chimiche, utili per associare analiticamente il dato al contributo naturale derivante dalla nota situazione geochimica del territorio. In

merito a tale elemento si evidenzia che i dati elaborati da ARPA relativi ai campioni prelevati nel 1999 e nel 2012 per la procedura di VIA, mostrano un andamento crescente del mercurio totale man mano che ci si allontana dalle pressioni derivanti dalle attività portuali ed industriale che insistono in questa area.

- la nota, in riscontro alla comunicazione dei NOE soprarichiamata, della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile/Servizio gestione risorse idriche prot. n. 25318 dd. 3 maggio 2021 nella quale, rinviando agli esaurienti approfondimenti squisitamente tecnici di natura ambientale di cui alla nota dd. 30 aprile 2021 di ARPA FVG, si rappresenta che:

- in tema di tutela delle acque dall'inquinamento e gestione delle risorse idriche alla Regione spettano le competenze di cui alla Parte Terza del D.Lgs. 152/2006, ed in particolare quelle definite dall'art. 61, comma 1, lettere a), b) e c), che prevedono la collaborazione al Piano di Bacino del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali e la predisposizione del proprio Piano di Tutela delle Acque. Attraverso i meccanismi gestiti da questi strumenti di pianificazione viene monitorata con aggiornamenti periodici la qualità dei corpi idrici (superficiali, sotterranei, di transizione e marino-costieri) nei quali è stato suddiviso l'intero patrimonio delle risorse idriche del territorio regionale.
- con riferimento alle aree portuali, si evidenzia che le stesse non rientrano nell'ambito di questo sistema di monitoraggio, perché costituiscono una pressione sullo stato dei corpi idrici adiacenti, come espressamente previsto dall'Allegato 3 alla già citata Parte Terza del D.Lgs. 152/2006 dove, al paragrafo B.3.4.1, è testualmente disposto che “...*nell'identificazione delle acque marino-costiere non devono essere considerate le acque di porto in quanto non rientrano nella definizione di corpo idrico. A tal proposito si chiarisce che le aree portuali sono da considerarsi sorgenti di inquinamento...*”.

Costituirebbe infatti inutile spreco di risorse monitorare lo stato di qualità di un contesto tipicamente caratterizzato da un alto livello di utilizzo antropico come quello portuale, e difficilmente sarebbero realizzabili misure per il miglioramento di questo stato, come invece i cicli di pianificazione valutano, prevedono ed attuano per i corpi idrici oggetto di tutela.

In piena sintonia con detta logica le acque oggetto delle indagini in questione non sono mai state investigate ai sensi della Parte Terza del D.Lgs. 152/2006, mentre invece si è monitorato

costantemente il corpo idrico della Baia di Panzano, immediatamente limitrofo all'area portuale.

➤ con la codifica adottata per il vigente sistema di pianificazione, le **PRESSIONI** significative attualmente associate a tale corpo idrico sono:

- 1.3 Scarichi da impianti IED
- 1.4 Scarichi da impianti non IED
- 1.9 Altre fonti di pressione puntuale (nel caso specifico la presenza del porto di Monfalcone e di circa 1800 posti barca di tipo turistico/diporto)
- 2.1 Pressioni diffuse - Dilavamento superfici urbane
- 2.2 Pressioni diffuse – Agricoltura
- 9 inquinamento storico (legato alla contaminazione da tributilstagno proveniente dalle vernici anti vegetative di precedente generazione).

Come noto, il Regolamento Europeo 782/2003 ha vietato l'applicazione delle vernici a base di tributilstagno su ogni tipo di scafo a partire dal luglio 2003, ed in assoluto la loro presenza a partire dal 1° gennaio 2008.

Secondo l'ultima **CLASSIFICAZIONE** (ovvero quella adottata dal Piano di Gestione a dicembre 2020 e riferita ai monitoraggi del periodo 2014-2019), lo stato di qualità della Baia di Panzano risulta:

- Stato ecologico - periodo 2014 – 2019: BUONO
- Stato chimico - periodo 2014 – 2019: NON BUONO (per superamenti di tributilstagno e difenil-eteribromurati). Si evidenzia che questi superamenti si ritrovano, peraltro, in tutti i corpi idrici marino costieri esistenti nella nostra Regione.

Per quanto concerne invece le **MISURE**, il sistema di pianificazione non ne ha definite di specifiche rispetto a questi inquinanti in considerazione del fatto che derivano da apporti storici; per il tributilstagno è stato ripetuto il divieto generale di utilizzo già in essere, mentre per i difenil-eteri-bromurati nel piano vigente *“la misura è considerata non più conveniente in quanto la sostanza è ubiquitaria ed il monitoraggio non è utile alla ricerca della pressione”*.

➤ infine, con specifico riferimento alla richiesta di procedere con la messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale, per completezza si evidenzia che l'ambito oggettivo di applicazione

della disciplina delle bonifiche è definito dall'art. 240, comma 1, lettera a), del D.Lgs. 152/2006 come l'area "*intesa nelle diverse matrici ambientali (suolo, materiali di riporto, sottosuolo ed acque sotterranee)*"; quindi le acque superficiali - e con esse anche il biota ed i sedimenti che ne fanno parte - sono esplicitamente escluse dalle regole della Parte IV, Titolo V, del T.U. Ambientale;

- la nota, in riscontro alla comunicazione dei NOE soprarichiamata, del Comune di Monfalcone dd. 10 maggio 2021 nella quale si prende atto della nota prot. n. 12963 dd. 30 aprile 2021 di ARPA FVG, della nota della Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile/Servizio gestione risorse idriche prot. n. 25318 dd. 3 maggio 2021 e che "*nel caso di specie non sussistono i presupposti, in capo alla scrivente Amministrazione, per l'adozione dell'ordinanza sindacale di cui all'articolo 192, D.Lgs.152/2006*";

CONSIDERATO che le problematiche sottese al dragaggio del canale di accesso del Porto di Monfalcone sono state oggetto di un incontro svoltosi in data 8 aprile 2021 a Roma con il Capo Segreteria del Viceministro ai Trasporti e la Sottosegretario alla Transizione Ecologica, alla presenza dell'Assessore regionale alla Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, di quello alle Infrastrutture e Territorio, dei Direttori centrali regionali all'Ambiente ed alle Infrastrutture, del Sindaco del Comune di Monfalcone, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone, del Capo del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto e, in videocollegamento, del Comandante della Capitaneria di Porto di Monfalcone e di un rappresentante della Direzione Marittima di Trieste-Friuli Venezia Giulia;

PRESO ATTO che, al termine dell'incontro romano soprarichiamato, si è convenuto per la risoluzione delle criticità fino ad oggi incontrate attraverso uno sforzo sinergico di tutti gli attori pubblici variamente coinvolti, da formalizzarsi in un Accordo di Programma, ai sensi dell'articolo 19 della legge regionale 20 marzo 2000 n. 7;

ATTESO che in data 6 maggio 2021, nel corso di una videoconferenza, la proposta di un Accordo di Programma è stata illustrata al Provveditorato OO.PP., nella persona del Dirigente dell'Ufficio 7 – Tecnico, amministrativo e opere marittime per il Friuli Venezia Giulia con sede in Trieste, il quale si è dichiarato disponibile ad aderirvi;

VISTA la nota dd. 28 ottobre 2021 (assunta al protocollo della Direzione in data 29 ottobre 2021 al

n. 59446) del Provveditore Interregionale per le OO.PP. Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia ad interim con la quale è stato trasmesso il Voto n. 111 discusso dal CTA nella seduta del 16 dicembre 2020, ritenendo che il Voto *possa essere deliberato, conformemente al relativo verbale redatto e formalizzato, e che quindi si possa dar corso al successivo provvedimento amministrativo*; VISTA l'autorizzazione alla consegna delle aree ex artt. 34 del Codice della Navigazione e 36 del rispettivo Regolamento di Esecuzione, richiesta in data 22 novembre 2019 dalla allora competente Direzione regionale, rilasciata con dispaccio prot. n. 15103 dd. 11 maggio 2022 dal MIMS-Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali ed il Trasporto Marittimo e per Vie D'Acqua Interne;

VISTA la nota prot. 56163 dd. 26 maggio 2021 con cui la Direzione Generale per il Risanamento Ambientale del Ministero della Transizione Ecologica, con riferimento all'istanza del Comune di Monfalcone circa l'intervento ai sensi dell'articolo 309 del D.Lgs. n. 152/2006 per un danno ambientale asseritamente rappresentato dall'emissione di sostanze inquinanti derivante dalla centrale termoelettrica di Monfalcone gestita dalla società A2A Energie Future Spa, chiede all'ARPA FVG e agli Enti territoriali in indirizzo (Regione e Provincia di Gorizia) *di fornire dettagliate informazioni in ordine allo stato ambientale dell'area interessata dalla situazione di potenziale inquinamento e di comunicare se dalle risultanze analitiche emerga l'esistenza di una contaminazione*, ricordando il riparto delle competenze normativamente previste per una eventuale bonifica, qualora venissero accertati livelli di contaminazione superiori ai valori concentrazione soglia di contaminazione (CSC); VISTA la nota prot. 20742 dd. 7 luglio 2021 con cui ARPA FVG ha riscontrato alla richiesta del Ministero della Transizione Ecologica dd. 26 maggio 2021;

VISTA la nota prot. 142917 dd. 20 dicembre 2021 con cui la Direzione Generale per il Risanamento Ambientale del Ministero della Transizione Ecologica, in ordine alla richiesta di intervento statale ai sensi dell'art. 309 del D.Lgs. n. 152/2006 del Comune di Monfalcone soprarichiamata, dispone la conclusione del procedimento, trasmettendo la relazione tecnica dell'ISPRA CRE-DAN n. 9/2021 nella quale si rappresenta che:

- *non risultano oggi individuabili, in conseguenza dei fatti oggetto delle imputazioni, evidenze della sussistenza di un danno ambientale avente gli specifici requisiti richiesti dalla parte sesta del DLgs 152/2006;*

- *alla luce e nei limiti di quanto emerge dai documenti ad oggi resi disponibili al SNPA, non è possibile individuare evidenze o indizi della sussistenza di un danno ambientale avente i requisiti oggettivi e soggettivi previsti dalla parte sesta del Dlgs 152/2006;*

VISTO l'articolo 4 della legge regionale 2 novembre 2021, n. 16 ("Misure finanziarie intersettoriali"), comma 3 e seguenti, ai sensi del quale << *Per garantire un più efficace e sollecito completamento della realizzazione dell'intervento di approfondimento dei fondali del Porto di Monfalcone, in attuazione dell'articolo 4 dell'Intesa tra la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale, in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 57/2018 e dell'articolo 5, comma 2, della legge regionale 28 dicembre 2018, n. 28, per la gestione del Porto di Monfalcone*, stipulata il 20 dicembre 2019, e della realizzazione dei dragaggi dei fondali delle aree portuali di San Giorgio di Nogaro e di Marano Lagunare, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, in via straordinaria, avvalendosi del Consorzio di sviluppo economico della Venezia Giulia (COSEVEG) e del Consorzio di bonifica pianura friulana (CBPF), istituisce un ufficio speciale per lo svolgimento delle seguenti funzioni e attività:

- (a) autorità espropriante;*
- b) responsabile del procedimento nelle fasi di progettazione, di affidamento, di esecuzione e di collaudo degli interventi;*
- c) progettazione degli interventi;*
- d) approvazione delle fasi progettuali e acquisizione delle autorizzazioni prescritte per la realizzazione degli interventi;*
- e) stazione appaltante per le fasi di individuazione dei contraenti;*
- f) aggiudicazione di lavori, servizi e forniture;*
- g) stipula dei contratti di appalto di lavori, servizi e forniture;*
- h) esecuzione dei contratti di appalto di lavori, servizi e forniture, nonché tenuta della contabilità;*
- i) collaudo dei lavori e verifica della conformità di servizi e forniture;*
- j) adozione dei provvedimenti di pagamento delle spese derivanti dall'attuazione degli interventi;*
- k) approvazione dei certificati di collaudo e dei certificati di verifica della conformità.*

Per l'esercizio delle funzioni e delle attività dell'ufficio speciale indicate al comma 3 con decreto del Presidente della Regione è nominato un Commissario straordinario scelto fiduciarmente tra

soggetti in possesso di caratteristiche professionali e di pregresse esperienze, coerenti con le attività da svolgere. Con il medesimo decreto è fissata, in relazione al completamento degli interventi di cui al comma 3, la durata dell'incarico del Commissario straordinario. Il Commissario straordinario opera in attuazione delle direttive emanate dalla Giunta regionale e in raccordo con le strutture regionali competenti...>>;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione FVG n. 063 del 20 maggio 2022 che ha istituito l'Ufficio speciale previsto dall'articolo 4, comma 4, della legge regionale 16/2021 soprarichiamata ed ha nominato il Commissario straordinario per l'esercizio delle funzioni e delle attività attribuite all'Ufficio speciale medesimo;

VISTA la deliberazione di Giunta regionale n. 754 del 27 maggio 2022 con la quale, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, della legge regionale 16/2021, sono state impartite le direttive alle quali il Commissario straordinario dà attuazione nell'esercizio delle funzioni e delle attività dell'Ufficio speciale, ed è stato approvato lo schema di Convenzione per la disciplina dei rapporti tra la Regione, il COSEVEG e il CBPF;

VISTO il comma 1-quinquies dell'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificato dall'art. 4 comma 1 septies del D.L. 10 settembre 2021 n. 121, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 9 novembre 2021, n. 156, ai sensi del quale “la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP...”;

VISTI

- la legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi);
- la legge regionale 20 marzo 2000, n. 7 (Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso), ed in particolare gli articoli 19 e 20 relativi agli Accordi di Programma;
- il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali) ed in particolare l'art. 34 (Accordi di Programma);
- la legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio) ed in particolare l'art. 24, ai sensi del quale lo strumento urbanistico

del Comune può essere variato con Accordo di Programma, in presenza dei presupposti e con le procedure di cui all'articolo 19 della legge regionale n. 7/2000, prevedendo che allo stesso siano allegati gli elaborati grafici della variazione al P.R.G.C. relativamente ad un congruo intorno e che l'adesione del Sindaco all'accordo sia ratificata dal Consiglio Comunale entro trenta giorni, a pena di decadenza;

- il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137" (Codice dei beni culturali e del paesaggio);
- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale" (Codice dell'Ambiente);
- il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" (Codice dei Contratti Pubblici);

ATTESO che a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 e del D.P.R. 29 marzo 2018, n. 57 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale è ora denominata l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone; VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 515 del 14 aprile 2022 con cui:

- è stato riconosciuto il rilevante interesse regionale alla promozione dell'Accordo di Programma tra Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Ministero della Transizione Ecologica, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone ed il Comune di Monfalcone, per l'approfondimento dei fondali del Porto di Monfalcone mediante il dragaggio del canale di accesso e del bacino di evoluzione dello scalo marittimo,
- la Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile è stata incaricata di svolgere, col supporto della Direzione centrale infrastrutture e territorio, la necessaria attività istruttoria e di raccordo con gli altri soggetti istituzionali interessati;

VISTE le note a riscontro di una videocall dd. 23 maggio 2022 finalizzata ad illustrare la bozza

dell'Accordo di Programma predisposta dalla Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile:

- prot. arr. n. 797 dd. 1 giugno 2022 del Comune di Monfalcone;
 - prot. arr. n. 32276 dd. 6 giugno 2022 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili;
 - prot. arr. n. 32291 dd. 6 giugno 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone;
 - prot. arr. n. 36863 dd. 27 giugno 2022 del Ministero della Transizione Ecologica;
- con le quali è stato rappresentato di condividere il testo dell'Accordo di Programma;

VISTE

- la deliberazione della Giunta regionale n. 976 del 1 luglio 2022 di autorizzazione alla stipulazione dell'Accordo;
- la deliberazione della Giunta comunale di Monfalcone n. 206 del 1 luglio 2022 di autorizzazione alla stipulazione dell'Accordo;

TUTTO CIÒ PREMESSO

Tra

la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Monfalcone, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il Ministero della Transizione Ecologica e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone (di seguito le Parti), convenendo sugli obiettivi da raggiungere, sulle azioni da realizzare e sugli impegni da assumere, si stipula il presente

ACCORDO DI PROGRAMMA

per l'approfondimento dei fondali del Porto di Monfalcone mediante il dragaggio del canale di accesso e del bacino di evoluzione dello scalo marittimo.

Articolo 1

“Premesse”

1. Le premesse e le planimetrie allegate formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Articolo 2

“Oggetto e finalità”

1. Il presente Accordo disciplina l’attuazione coordinata delle azioni finalizzate allo sviluppo del Porto di Monfalcone, in ossequio alle competenze di ciascuna delle Parti, attraverso il ricorso agli strumenti giuridici più idonei e nel rispetto dei principi di efficacia, efficienza ed economicità, nonché di buon andamento della Pubblica Amministrazione previsto dall’articolo 97 della Costituzione.

2. Le Parti concordano che il rilancio competitivo del Porto di Monfalcone, situato in una posizione geografica altamente strategica, trovandosi al centro di numerosi traffici commerciali e risultando il più settentrionale degli scali del Mar Adriatico, impone di facilitare le manovre delle navi e di consentirne il transito a pieno carico e quindi richiede necessariamente l’approfondimento dei suoi fondali, assicurato dragando il canale di accesso e del bacino di evoluzione dello scalo fino al raggiungimento della quota di progetto di -12,50 m s.m.m., con ampliamento del bacino di evoluzione stesso, e la conseguente gestione del materiale dragato mediante messa a dimora nella cassa di colmata posta ad Est dell’imboccatura portuale.

Articolo 3

“Ambito pianificatorio”

1. L’approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione dello scalo di Monfalcone avviene nel rispetto delle previsioni del Piano Regolatore Comunale, del Piano Regolatore Portuale approvato con DM 17 marzo 1979, n. 4328 e della Variante localizzata al Piano Regolatore Portuale, il cui iter di approvazione è attualmente in itinere, nonché in aderenza alle indicazioni del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali approvato il 3 marzo 2016, oltre che dell’Aggiornamento del Piano di Gestione medesimo, adottato con delibera n. 3 della Conferenza Istituzionale Permanente dell’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali del 21 dicembre 2021 (Gazzetta Ufficiale n. 29 dd. 4 febbraio 2022).

Articolo 4

“Impegni delle Parti”

1. Le Parti si impegnano a collaborare nello svolgimento delle attività oggetto dell’Accordo, secondo le rispettive funzioni e competenze ed in ossequio ai rispettivi ordinamenti.

2. In particolare:

a) il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili si impegna ad assicurare, per tutta la durata dei lavori dell’escavo, il necessario coordinamento nelle attività di controllo tra la Capitaneria di Porto di Monfalcone e il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia;

b) il Ministero della Transizione Ecologica si impegna a verificare, anche per il tramite di ARPA FVG, l’ottemperanza alle prescrizioni (ante, in corso d’opera e post operam) contenute nel Decreto n. 167 dd. 6 agosto 2015 di giudizio positivo di compatibilità ambientale, come prorogato con Decreto n. 275 dd. 30 dicembre 2020 del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali per il Turismo;

c) l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone si impegna ad approvare, ai sensi del comma 1-quinquies dell’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificato dall’art. 4 comma 1 septies del D.L. 10 settembre 2021 n. 121 (convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, L. 9 novembre 2021, n. 156), la Variante localizzata al Piano Regolatore Portuale;

d) il Comune di Monfalcone si impegna a garantire il pronto rilascio di permessi, ordinanze, nulla osta e atti autorizzativi variamente denominati, indispensabili allo svolgimento del complesso delle attività di cantiere da parte della/e impresa/e incaricata/e di realizzare l’escavo del fondale del Porto;

e) la Regione Friuli Venezia Giulia, non appena perfezionato il procedimento ex artt. 34 del Codice della Navigazione e 36 del rispettivo Regolamento di Esecuzione di cui alla lettera a) del presente comma, si impegna a consegnare l’opera dell’escavo alla ditta risultata aggiudicataria ed a seguirne puntualmente i lavori fino alla loro ultimazione, in aderenza alle finalità dell’Accordo.

Articolo 5

“Collegio di Vigilanza”

1. La vigilanza sull’Accordo è svolta da un Collegio composto da un rappresentante di tutte le Parti

e presieduto dal Commissario straordinario ex articolo 4 della legge regionale 2 novembre 2021, n. 16 (“Misure finanziarie intersettoriali”) in premessa richiamato.

Sono compiti del Collegio:

- a) vigilare sul rispetto dell’Accordo e monitorarne lo stato di attuazione;
- b) coordinare le azioni e gli interventi di competenza di ciascuna delle Parti, promuovendo ogni azione necessaria a rimuovere eventuali ostacoli e accelerare le procedure;
- c) dirimere in via bonaria le eventuali controversie che dovessero insorgere tra le Parti;
- d) proporre alle Parti eventuali modifiche all’Accordo.

2. La partecipazione al Collegio non dà diritto all’indennità di presenza, rimanendo eventuali oneri derivanti dalla partecipazione a carico degli Enti di appartenenza.

3. Entro 30 giorni dalla pubblicazione sul BUR del decreto di approvazione dell’Accordo di programma, le Parti provvedono ad individuare il proprio rappresentante in seno al Collegio e ne danno comunicazione.

4. Il Collegio si riunisce almeno 3 volte all’anno per verificare lo stato di attuazione dell’Accordo.

Articolo 6

“Durata e modifiche dell’Accordo”

1. Le Parti convengono che il presente Accordo di programma abbia durata fino alla completa realizzazione delle opere oggetto del presente Accordo, e comunque per un massimo di 5 (cinque) anni.

2. L’Accordo può venir modificato o prorogato per concorde volontà delle Parti, con la procedura di cui all’articolo 19 della LR n. 7/2000 e s.m.i..

Articolo 7

“Controversie”

1. Per tutte le controversie relative all’esecuzione dell’Accordo, non altrimenti risolvibili, sarà competente il Tribunale Amministrativo del Friuli Venezia Giulia.

2. Prima di adire l’Autorità giudiziaria, le Parti s’impegnano a promuovere un tentativo di conciliazione mediante i propri rappresentanti che, a tal fine, devono essere convocati entro il termine

di 30 giorni dalla richiesta di una delle Parti. Decorsi infruttuosamente 30 giorni dalla data di ricevimento dell'istanza di conciliazione, le Parti hanno la facoltà di adire l'Autorità giudiziaria.

Articolo 8

“Procedura di approvazione ed entrata in vigore dell'Accordo”

1. L'Accordo è sottoposto alle procedure di approvazione di cui agli artt. 19 e 20 della LR n. 7/2000 e s.m.i..
2. L'Accordo diviene efficace a decorrere dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione del decreto di approvazione emanato dal Presidente della Regione.

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

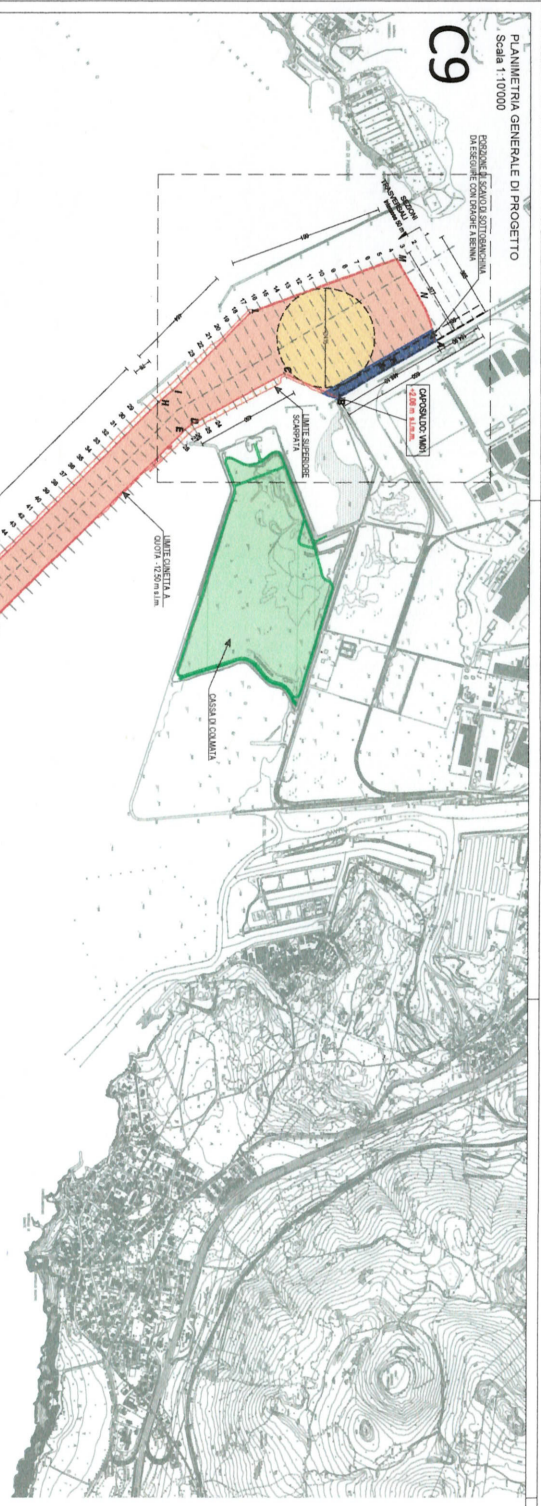
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Ministero della Transizione Ecologica

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

Comune di Monfalcone

Il presente Accordo di Programma, ai sensi dell'articolo 24 del D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82, è sottoscritto con firma digitale.



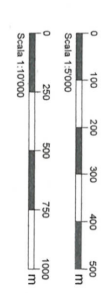
C9

POSIZIONE DI SCALINO DI SOTTORIVINCINA
DA ESSEZIONE COMPRESA A MENNA
COPERTURA VANI
LIMITE SUPERIORE
DUTTA 12.50M/ALM
LIMITE INFERIORE
DUTTA 12.50M/ALM
CASA DI COLUMANA

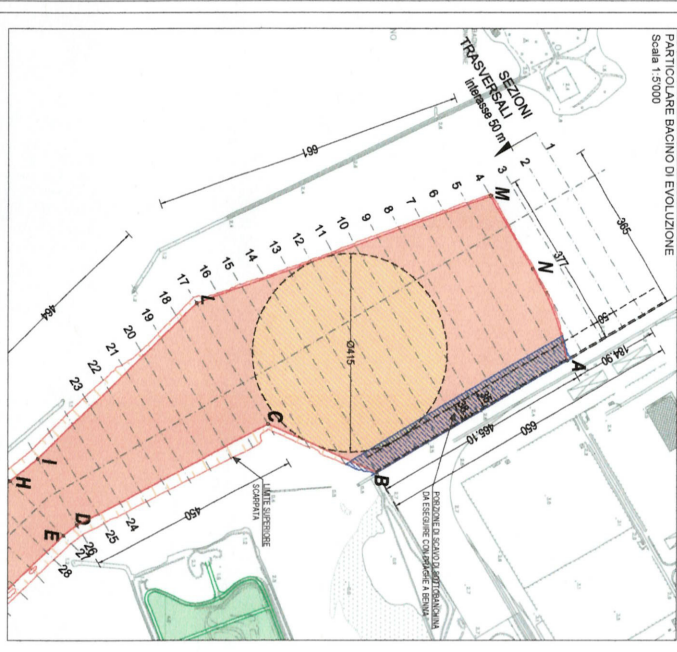
COORDINATE PERIMETRO DI INTERVENTO
(Gauss-Boaga - FUSO EST - Area 500)

PIUNTO	EST	NORD
Copertura VANI	240730.050	507056.683
A	240730.687	507153.900
B	240732.903	507068.144
C	240727.849	507068.918
D	240730.481	507092.334
E	240792.558	507094.429
F	241133.028	506986.811
G	241127.684	506973.056
H	240791.238	507016.674
I	240799.880	507058.810
L	240747.748	507064.782
M	240751.248	507183.274
N	240702.637	507152.729
O	241194.887	506906.008
P	241184.642	506902.295

- AREA D'INTERVENTO BACINO DI EVOLUZIONE E CANALE ED ACCESSO
- AREA D'INTERVENTO CASA DI COLUMANA
- AREA DI SCALINO DI SOTTORIVINCINA



PARTICOLARE BACINO DI EVOLUZIONE
Scala 1:5'000



SEZIONI
TRASVERSALE
INTERASSE 50 m

POSIZIONE DI SCALINO DI SOTTORIVINCINA
DA ESSEZIONE COMPRESA A MENNA

TRATTO DI VANA A DUTTA
INTERASSE 6.25M/ALM

CONSORZIO bonifica
PIANURA FRILULANA

PROGETTO ESECUTIVO

LAVORI DI APPROVIMENTO DEL CANALE DI ACCESSO E
DEL BACINO DI EVOLUZIONE DEL PORTO DI MANFALCONE
SOTTO AL PROGETTO: 123.30 AL.M.M.



C9 - Planimetria generale di progetto

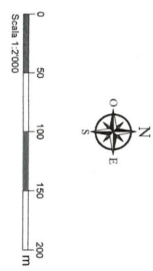
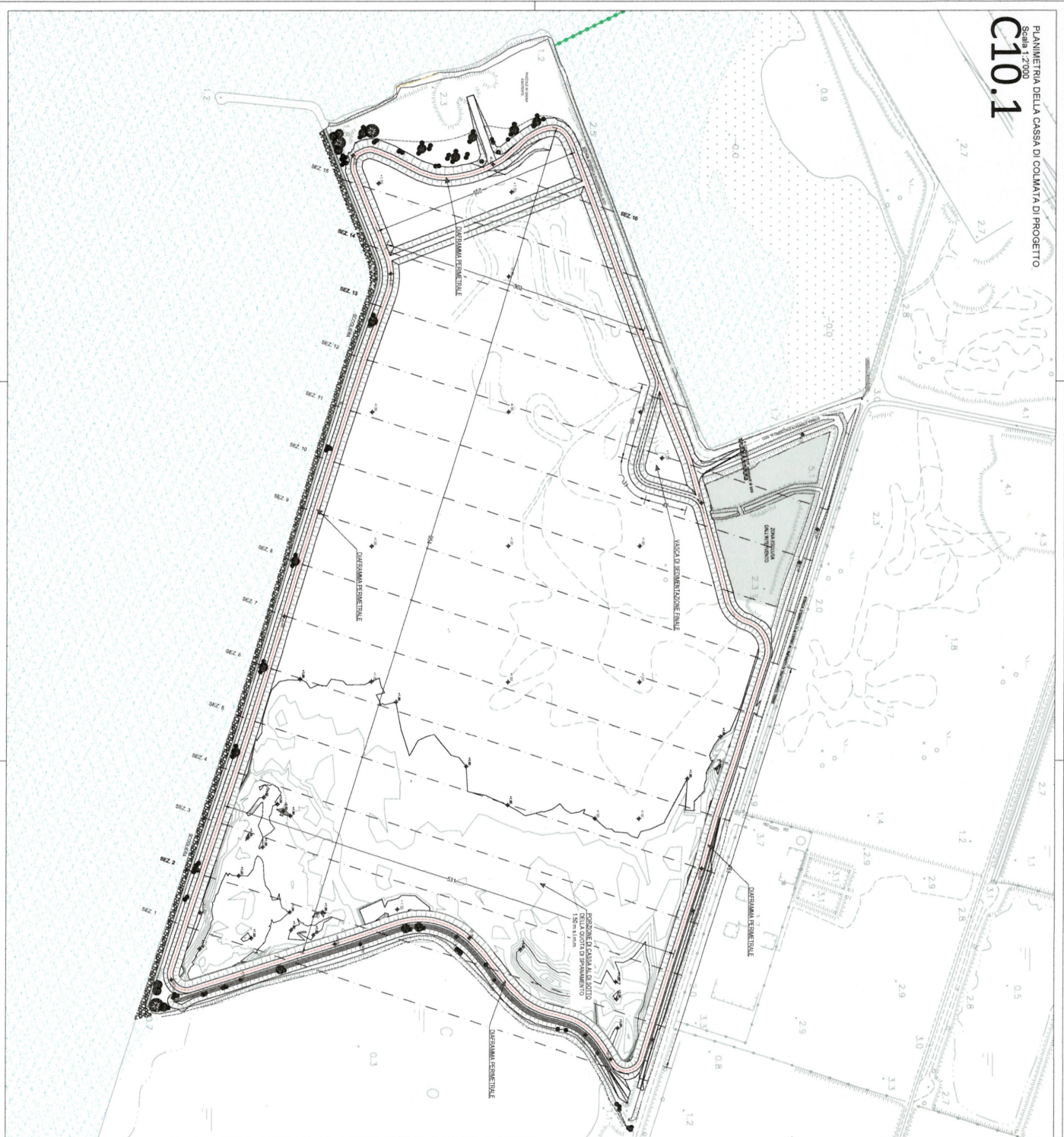
1060

ISTITUTO AUTONOMA
FRILANI VENEZIA GIULIA

Il PROGETTO
di ing. Massimo Carli
è stato approvato
dalla Commissione
Tecnica Interdisciplinare
di tipo Interagente Ambientale S.R.L.

Prodotto e con il patrocinio di:
Servizio tecnico consortile
di tipo Interagente Ambientale S.R.L.

Primo redattore: 12/07/2018
R.D. M.T.
R.D. M.T.
R.D. M.T.
R.D. M.T.



**consorzio di bonifica
PIANURA FRIULANA**

PROGETTO ESECUTIVO

LAVORI DI APPROPRIAMENTO DEL CANALE DI ACCESSO E
DEI BACINI DI EVOLUZIONE DEL PONTO DI AMMILCORNE.
QUOTA DI PROGETTO: -12,5 m s.l.m. m.



C10.1 - Planimetria esecutiva di progetto - prima del riempimento



Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio

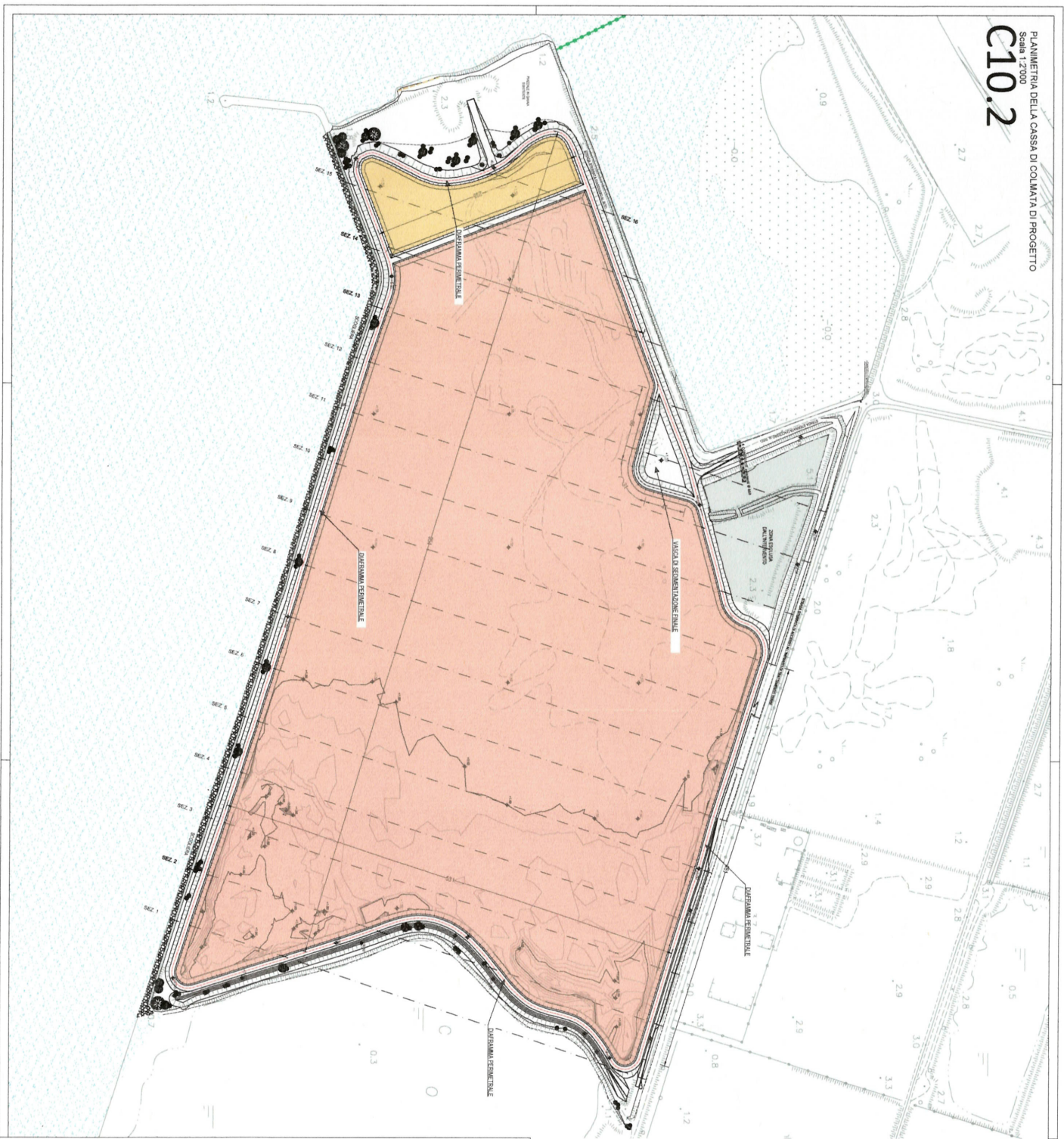
1060

Prodotto a cura del servizio tecnico consorziale

Progettista: R. BUIA
 Direzione Regionale del Territorio e dell'Urbanistica
 Direzione Provinciale del Territorio e dell'Urbanistica
 Direzione Provinciale del Territorio e dell'Urbanistica

Prima verifica: S.S. 12/09/2018
 Direzione: M.T.
 Direzione: M.C.
 Direzione: M.C.

1. NOME DEL CLIENTE: CONSorzio di Bonifica Pianura Friulana
 2. NOME DEL PROGETTO: LAVORI DI APPROPRIAMENTO DEL CANALE DI ACCESSO E DEI BACINI DI EVOLUZIONE DEL PONTO DI AMMILCORNE
 3. QUOTA DI PROGETTO: -12,5 m s.l.m. m.



- MATERIALE PROVENIENTE DA CRASHAGGIO MECCANICO
 QUOTTA ATTERA DI RINPIEMTO A 1,05 m s.l.m.
- MATERIALE PROVENIENTE DAL CRASHAGGIO
 COORDINATO CON LA STRUTTURA
 QUOTTA ATTERA DI RINPIEMTO A 0,85 m s.l.m.



**consorzio bonifica
 PLANURA FRIULANA**

PROGETTO ESECUTIVO

LAVORI DI APPROPRIAMENTO DEL CANALE DI ACCESSO E
 DEL BACINO DI EVOLUZIONE DEL PORTO SAN MARCO S.S. S.
 QUOTTA DI PROGETTO: +12,5 m s.l.m. m.



C10.2 - Rianellata colmata di progetto - con indicazione del riempimento

**REGIONE AUTONOMA
 FRIULI VENEZIA GIULIA**
 Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio

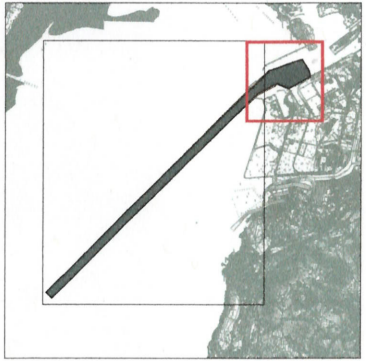
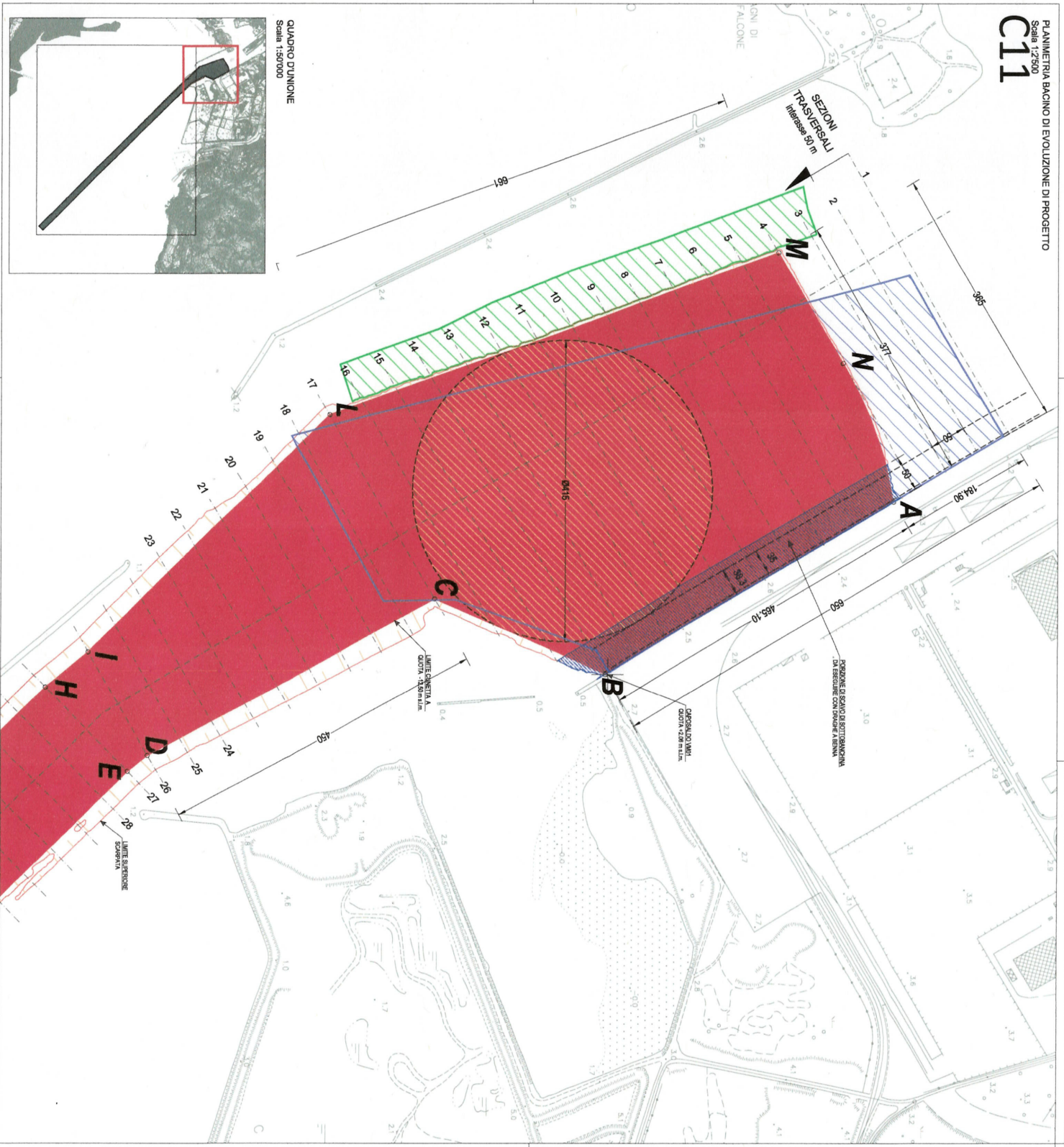
1060

Riduzione a cura
 Servizio tecnico consorziale



Revisione a cura
 Servizio tecnico consorziale

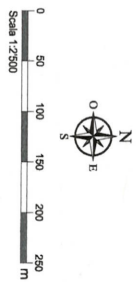
Prima emissione: 12/09/2018 S.S. M.T. M.C.
 Seconda emissione: 08/10/2018 S.S. M.T. M.C.
 Terza emissione: 08/10/2018 S.S. M.T. M.C.



COORDINATE PERIMETRO DI INTERVENTO
(Gauss-Soldati - Fuso EST - anomalo)

PUNTO	EST	NORD
Capomuro V.M.01	2407083.050	5070926.893
A	2407094.897	5071323.900
B	2407029.903	5070923.144
C	2407727.849	5070868.318
D	2407940.481	5070282.334
E	2407962.983	5070284.426
F	2411333.028	5068464.811
G	2411217.894	5068738.058
H	2407947.238	5070150.874
I	2407798.880	5070209.810
L	2407474.744	5070540.792
M	2407251.248	5071183.274
N	2407402.837	5072582.129
O	2411984.887	5068208.028
P	2411949.642	5068092.286

- AREA DI SOTTORACCOMANDA
- AZIENDA SPECIALE PORTO DI MONFALCONE
- PROGETTO PROVINCIALE E ALLE OPERE PUBBLICHE
- AREA DI RECEZIONE
- AZIENDA SPECIALE PORTO DI MONFALCONE
- PROGETTO PROVINCIALE E ALLE OPERE PUBBLICHE
- AREA DI SCAVO DI SOTTORACCOMANDA



**consorzio di bonifica
PIANURA FRIULANA**

PROGETTO ESECUTIVO

LAVORI DI APPROFONDIMENTO DEL CANALE DI ACCESSO E DEL BACINO DI EVOLUZIONE DEL PORTO DI MONFALCONE. SQUADRA DI PROGETTO: 1123 m.s.l.m.in.



C11 - Planimetria bacino di evoluzione di progetto



Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio

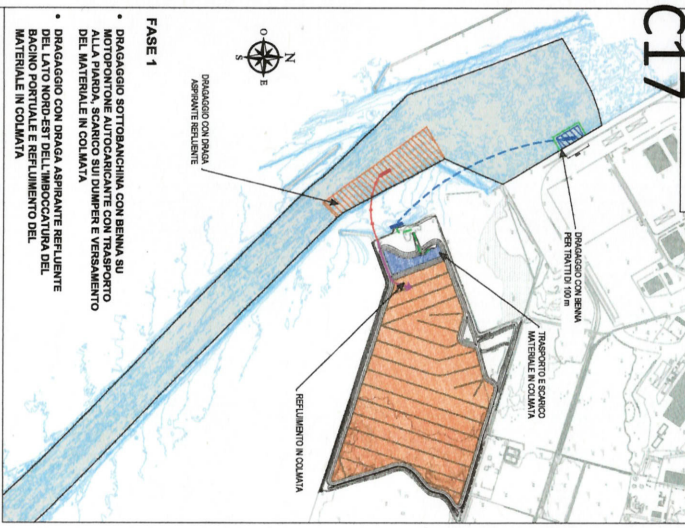
1060

Redazione a cura di **HS Ingegneria S.r.l.**
Servizio tecnico consorziale
Progetto alla progettazione:
Ippolito Ing. **HS Ingegneria Ambientale S.r.l.**

Firma revisione a seguito di valutazione:
21/07/2019
Firma revisione:
25/03/2019
21/07/2019
25/03/2019
M.T.
M.C.
M.C.
M.C.

* FONTE: IL CALENDARIO DI LAVORI E LE ATTIVITÀ DI REALIZZAZIONE DEL BACINO DI EVOLUZIONE DEL PORTO DI MONFALCONE. SQUADRA DI PROGETTO: 1123 m.s.l.m.in.

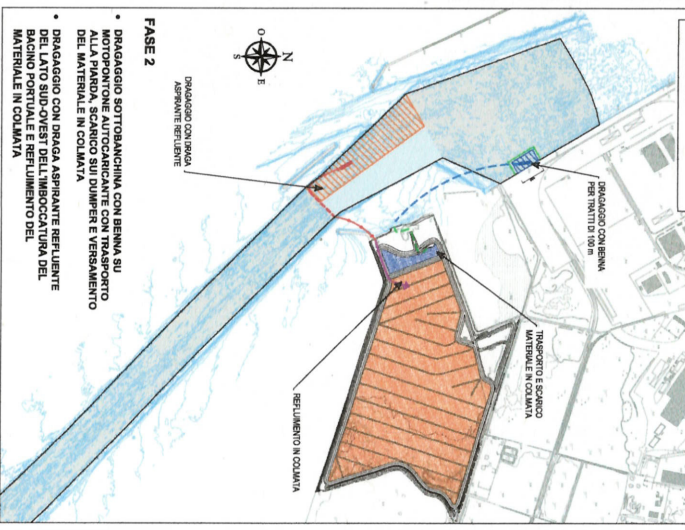
PLANIMETRIA DELLA FASE 1
Scala 1:10'000



• DRAGAGGIO SOTTOBANCHINA CON BENNA SU MOTOPONTONE AUTOCARICANTE CON TRASPORTO ALLA PAVIDA, SCARICO SUI DUMPER E VERSAMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

• DRAGAGGIO CON DRAGA ASPIRANTE REFLENTE DEL LATO NORD-EST DEL LIMBOCCATURA DEL BAGNO PORTUALE E REFILIMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

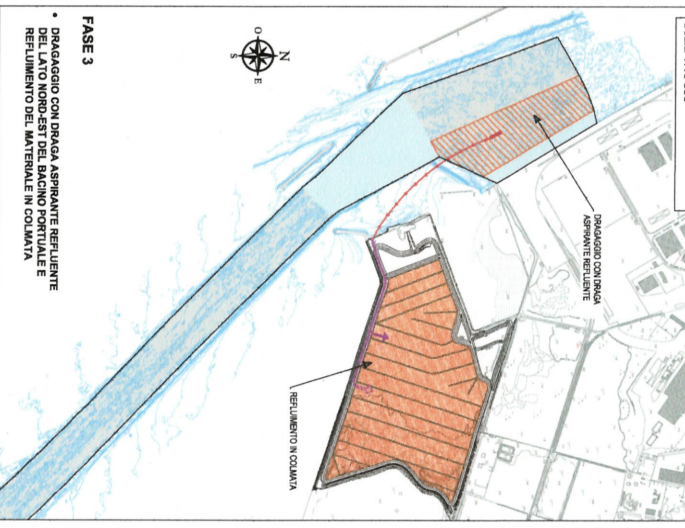
PLANIMETRIA DELLA FASE 2
Scala 1:10'000



• DRAGAGGIO SOTTOBANCHINA CON BENNA SU MOTOPONTONE AUTOCARICANTE CON TRASPORTO ALLA PAVIDA, SCARICO SUI DUMPER E VERSAMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

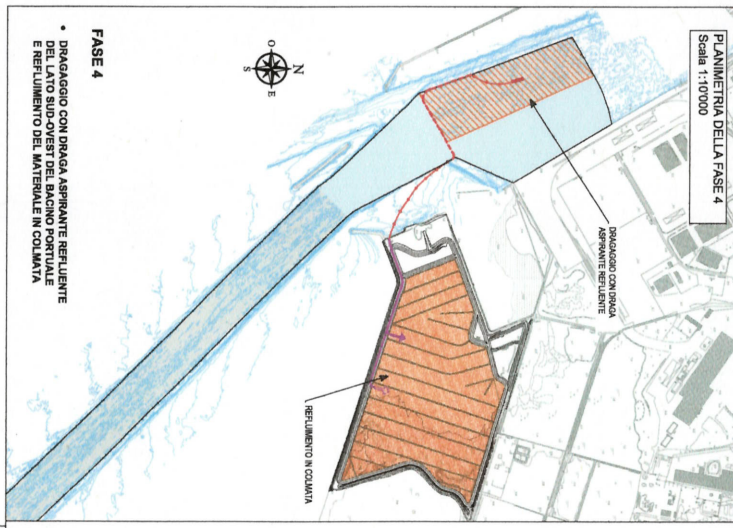
• DRAGAGGIO CON DRAGA ASPIRANTE REFLENTE DEL LATO SUD-OVEST DEL BAGNO PORTUALE E REFILIMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

PLANIMETRIA DELLA FASE 3
Scala 1:10'000



• DRAGAGGIO CON DRAGA ASPIRANTE REFLENTE DEL LATO SUD-OVEST DEL CANALE E REFILIMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

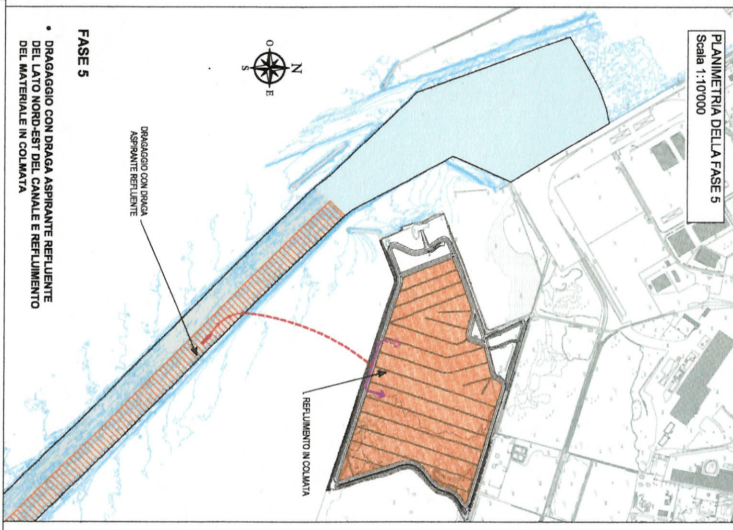
PLANIMETRIA DELLA FASE 4
Scala 1:10'000



• DRAGAGGIO SOTTOBANCHINA CON BENNA SU MOTOPONTONE AUTOCARICANTE CON TRASPORTO ALLA PAVIDA, SCARICO SUI DUMPER E VERSAMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

• DRAGAGGIO CON DRAGA ASPIRANTE REFLENTE DEL LATO NORD-EST DEL BAGNO PORTUALE E REFILIMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

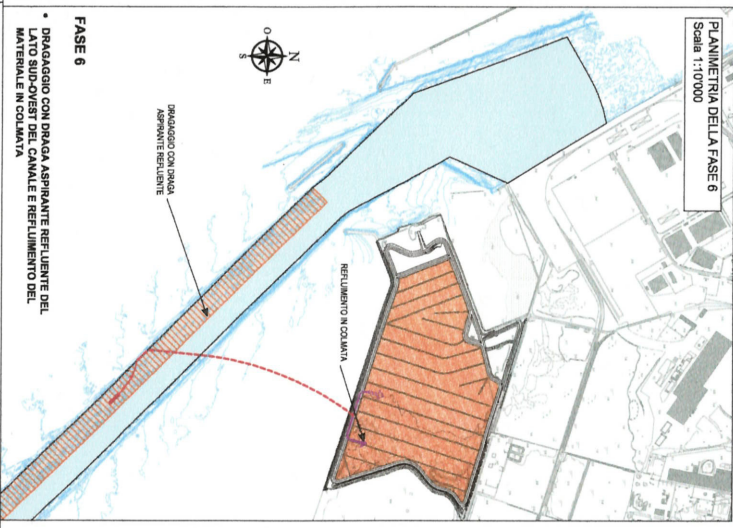
PLANIMETRIA DELLA FASE 5
Scala 1:10'000



• DRAGAGGIO SOTTOBANCHINA CON BENNA SU MOTOPONTONE AUTOCARICANTE CON TRASPORTO ALLA PAVIDA, SCARICO SUI DUMPER E VERSAMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

• DRAGAGGIO CON DRAGA ASPIRANTE REFLENTE DEL LATO SUD-OVEST DEL CANALE E REFILIMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

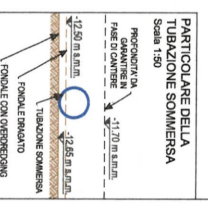
PLANIMETRIA DELLA FASE 6
Scala 1:10'000



• DRAGAGGIO CON DRAGA ASPIRANTE REFLENTE DEL LATO SUD-OVEST DEL CANALE E REFILIMENTO DEL MATERIALE IN COLMATA

LEGENDA

- AREA A QUOTA SUPERIORE A -12,50 m
- AREA DA DRAGARE
- AREA DRAGAGGIO CON BENNA
- AREA DRAGAGGIO E REFILIMENTO CON DRAGA ASPIRANTE REFLENTE
- MOTOPONTONE CON BENNA E IMPIEGO DI PANNE ANTIRIBOTTA (SI VEDA TAV. C21)
- DRAGA ASPIRANTE REFLENTE
- AREA DRAGATA A QUOTA -12,50 m
- AREA DELLA COLMATA IN FASE DI RIEMPIIMENTO CON MATERIALE TRASPORTATO DA DUMPER
- AREA DELLA COLMATA IN FASE DI RIEMPIIMENTO CON MATERIALE PERFLUITO DALLA TUBAZIONE
- PERCORSO MEZZI MARITTIMI
- PERCORSO MEZZI TERRESTRI
- TUBAZIONE GALLEGGIANTE
- TUBAZIONE SOMMERSA (SI VEDA PARTICOLARE A FIANCO)
- TUBAZIONE A TERRA
- PUNTO DI SCARICO
- PUNTO DI SCARICO ALTERNATIVO



consorzio bonifica
PIANURA FRIULANA

PROGETTO ESECUTIVO

LAVORI DI APPROPRIAMENTO DEL CANALE DI ACCESSO E DEL BACINO PORTUALE A QUOTA DI PRODOTTO: -12,5 m s.l.m.



C17 - planimetrie fasi di dragaggio e refilimento

1060

REGIONE AUTONOMA
FRIULIA VENEZIA GIULIA

Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio

11.8.137

Redazione a cura
Servizio tecnico consorziale

15/09/2018

12/09/2018

11.8.137

11.8.137

REDAZIONE A CURA
SERVIZIO TECNICO CONSORZIALE

15/09/2018

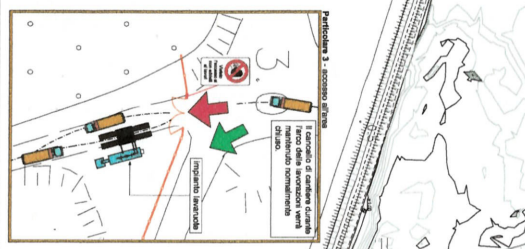
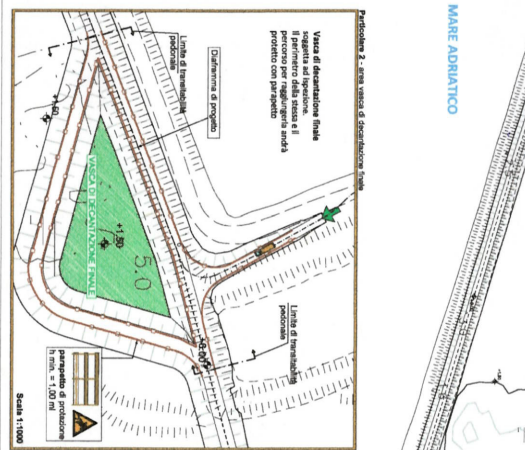
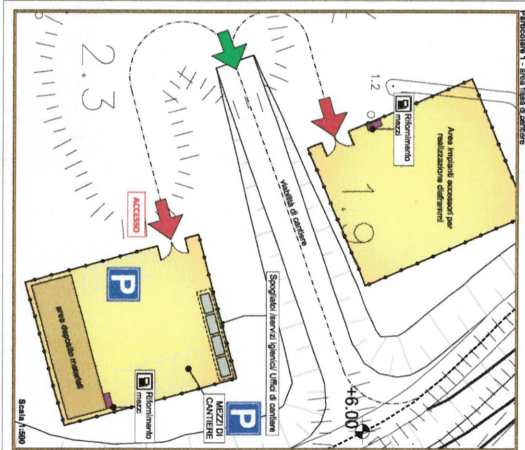
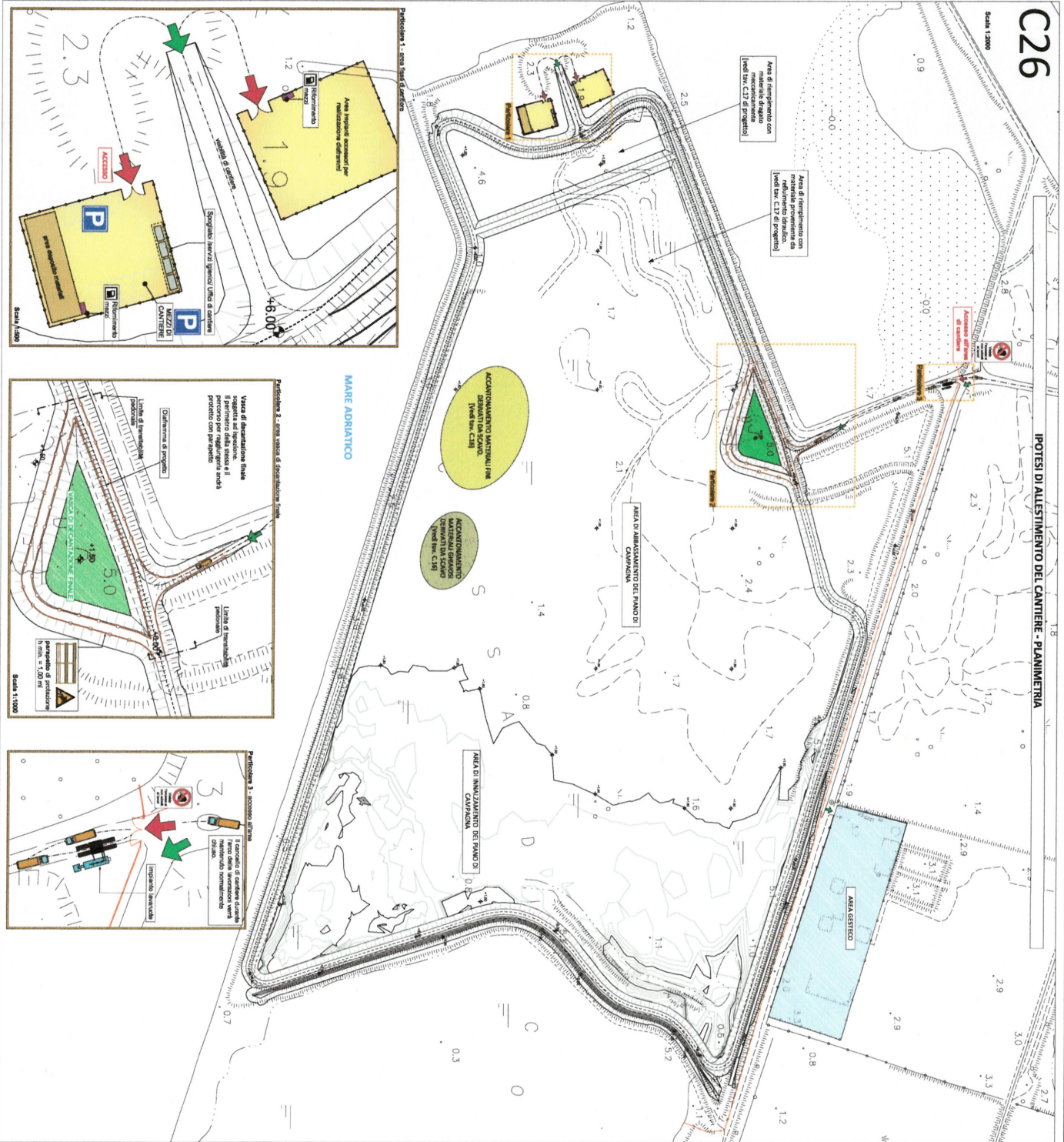
12/09/2018

11.8.137

11.8.137

C26

IPOTESI DI ALLESTIMENTO DEL CANTIERE - PIANIMETRIA



ANALISI DEI RISCHI IN RIFERIMENTO ALL'ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE E ALLE LAVORAZIONI

ELEMENTO	PROCEDURE E MISURE PREVENTIVE E PROTETTIVE
<p>Organizzazione dell'area di cantiere</p>	<p>Molto elevata, in quanto si tratta di un'attività di cantiere che comporta l'uso di macchinari e attrezzature pesanti. La presenza di cantieri vicini, la vicinanza di abitazioni e la presenza di attività commerciali e industriali in zona, richiedono l'adozione di misure preventive e protettive rigorose.</p>
<p>Distribuzione della rete</p>	<p>Alta, in quanto la presenza di linee elettriche e idriche in zona, richiede l'adozione di misure preventive e protettive rigorose.</p>
<p>Visibilità di cantiere</p>	<p>Alta, in quanto la presenza di macchinari e attrezzature pesanti, richiede l'adozione di misure preventive e protettive rigorose.</p>
<p>Mantenimento efficiente del cantiere</p>	<p>Alta, in quanto la presenza di macchinari e attrezzature pesanti, richiede l'adozione di misure preventive e protettive rigorose.</p>
<p>Contaminazione dell'area di cantiere</p>	<p>Alta, in quanto la presenza di macchinari e attrezzature pesanti, richiede l'adozione di misure preventive e protettive rigorose.</p>
<p>Sicuri</p>	<p>Alta, in quanto la presenza di macchinari e attrezzature pesanti, richiede l'adozione di misure preventive e protettive rigorose.</p>

consorzio di bonifica PIANURA FRILULANA

PROGETTO ESECUTIVO
LAVORI DI APPROPRIAMENTO DEL CANTIERE DI ACCESSO E DEL BACINO DI EVACUAZIONE DEL PANTANO DI MONFALCONE
QUOTA DI PROGETTO: -12,5 m s.l.m. n.



C26 - Ipotesi allestimento del cantiere

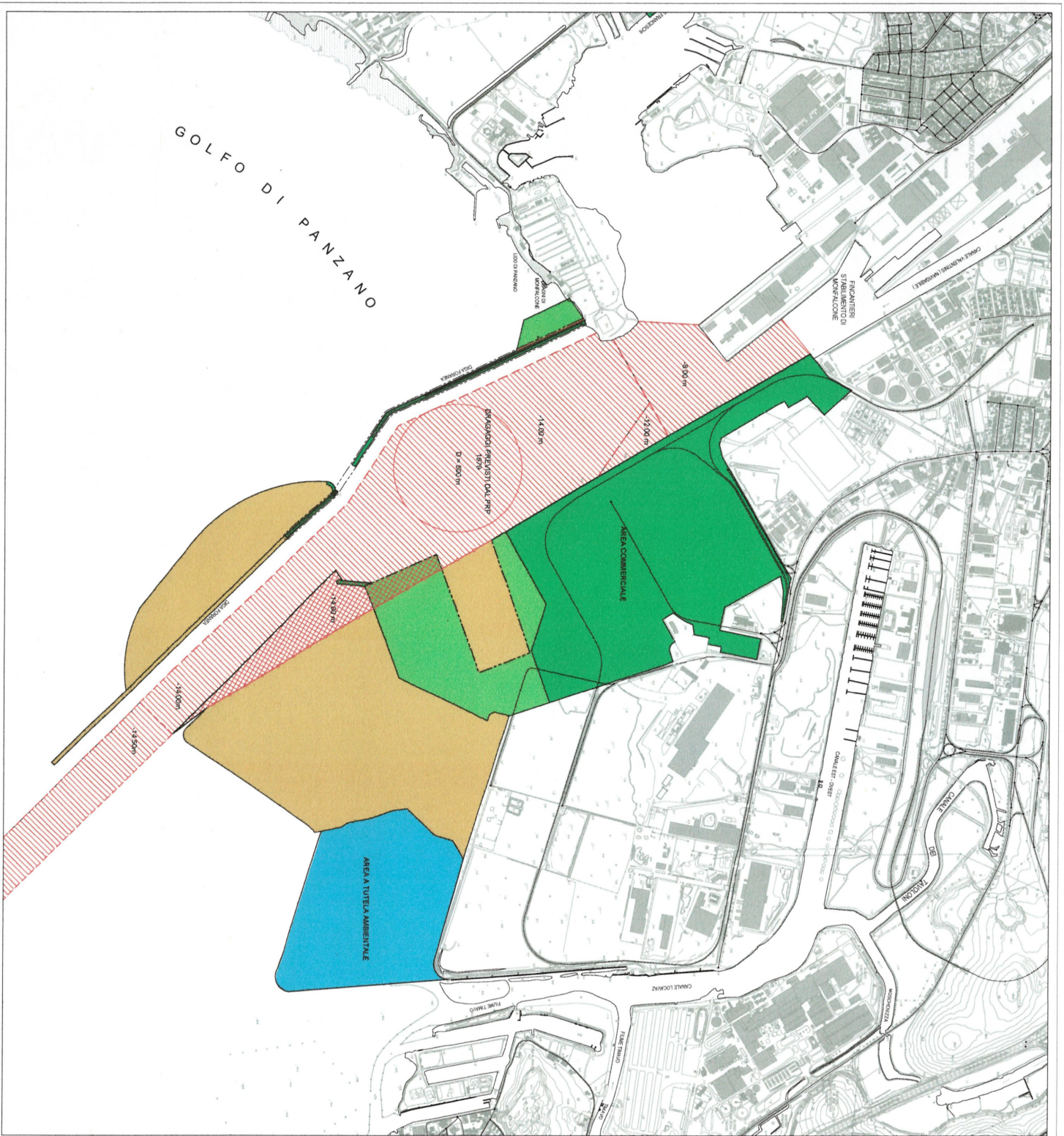
1060

SEZIONE AUTONOMA
FRASI VENEZIA GIULIA

SEZIONE AUTONOMA
FRASI VENEZIA GIULIA

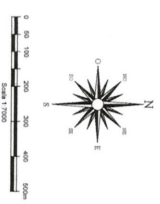
SEZIONE AUTONOMA
FRASI VENEZIA GIULIA

Redazione a cura	11/04/2019	A.P.	V.B.	M.C.
Seconda revisione a seguito di validazione	23/03/2019	A.P.	V.B.	M.C.
Terza revisione a seguito di validazione	23/03/2019	A.P.	V.B.	M.C.
REVISIONE		A.P.	V.B.	M.C.
REVISIONE		A.P.	V.B.	M.C.
REVISIONE		A.P.	V.B.	M.C.



LEGENDA

- OPERE PRP VIGENTE GIÀ ESEGUITE
- COLMATE E PIAZZALI PRP VIGENTE DA REALIZZARE
- BANCHINE PRP VIGENTE ANCORA DA REALIZZARE
- DRAGAGGI PRP VIGENTE (L'APPROPRIAMENTO A 1:4-1:50 DEVE ANCORA ESSERE REALIZZATO)
- OPERE VARIANTE LOCALIZZATA
- BANCHINE VARIANTE LOCALIZZATA
- DRAGAGGI VARIANTE LOCALIZZATA



**Piano Regolatore Portuale
del Porto di Monfalcone
Variante Localizzata**

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
 Dipartimento del Mare Adriatico Orientale
 Arch. Marco Pizzani
 Via Feltrinova, 44/A - 33014 Udine (UD)
 Dott. Zeno Orlandini

Progettato da

 SJS - Studio di Architettura e Urbanistica

Titolo Elaborato
 OPERE PREVISTE DAL PRP VIGENTE
 E DALLA VARIANTE LOCALIZZATA
 P.4.2.8
 1/3000

Rev.	Data	Descrizione
0		
1		
2		
3		