

Delibera n° 2264

Estratto del processo verbale della seduta del
28 novembre 2014

oggetto:

LR 12/2012 ART 2 - PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE - APPROVAZIONE "DOCUMENTO CONTENENTE GLI ELEMENTI CONOSCITIVI E VALUTATIVI PER LA DEFINIZIONE DEGLI ATTI DI INDIRIZZO PER LA REDAZIONE DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE".

Debora SERRACCHIANI	Presidente	assente
Sergio BOLZONELLO	Vice Presidente	presente
Loredana PANARITI	Assessore	presente
Paolo PANONTIN	Assessore	presente
Francesco PERONI	Assessore	presente
Mariagrazia SANTORO	Assessore	presente
Maria Sandra TELESCA	Assessore	presente
Gianni TORRENTI	Assessore	presente
Sara VITO	Assessore	presente

Daniele BERTUZZI Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Rilevato che con l'art.9 , comma 2 del 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" sono state trasferite alla Regione tutte le funzioni amministrative salvo quelle espressamente mantenute dallo Stato contenute nell'art. 11, in materia di trasporto merci, motorizzazione e circolazione su strada, di 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.

Rilevato che con successivo protocollo d'intesa sottoscritto tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Friuli Venezia Giulia in data 23 ottobre 2006 stipulato ai sensi di quanto previsto dall'art.11, comma 2 del decreto legislativo n. 111/2004 in ordine alla revisione del DPCM 21 dicembre 1995, si definisce, tra l'altro, *"che all'esercizio delle funzioni nelle aree portuali di Monfalcone provveda direttamente la Regione Friuli Venezia Giulia"*.

Atteso che con il DPCM di data 9 febbraio 2009 di revisione del DPCM 21 dicembre 1995 è stato recepito il protocollo d'intesa di cui sopra e a seguito della sua entrata in vigore, avvenuta il 1 aprile 2009, la Regione Friuli Venezia Giulia ha acquisito la competenza all'esercizio delle funzioni amministrative nell'ambito del Porto di Monfalcone, classificato porto di interesse regionale.

Rilevato che in attuazione al citato DPCM, è stata emanata la Legge regionale n. 12/2012 denominata "Disciplina della portualità di competenza regionale" che all'art. 1 declina i principi generali e le finalità della norma valorizzando i ruoli dei Porti di Monfalcone e Porto Nogaro nell'ottica di una piattaforma logistica regionale in conformità a quanto previsto dal Piano regionale delle infrastrutture della mobilità delle merci e della logistica, approvato con D.P.Reg. 300/2011.

Rilevato altresì che l'art.2, nel prevedere che la Regione esercita su tali porti le funzioni pianificatorie, programmatiche ed amministrative, attribuisce alla Giunta regionale, tra l'altro, il compito di fornire gli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore portuale e alla Direzione, competente in materia di portualità regionale, il compito di elaborare il Piano regolatore portuale.

Atteso che l'art. 5 di detta norma prevede che la determinazione dell'ambito portuale avviene con il Piano regolatore che, definendo l'assetto complessivo del porto, individua la destinazione funzionale e le caratteristiche delle aree, ivi comprese quelle destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, alle infrastrutture stradali, ferroviarie e della logistica e che l'art 6 della richiamata norma stabilisce che la formazione del Piano debba avvenire in conformità alla Direttiva 2001/42/CE dd. 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e successive norme interne di recepimento.

Considerato inoltre che, con riferimento alla procedura di formazione del Piano, il comma 4 dell'art. 6 prevede che il Piano regolatore venga predisposto di intesa con il Comune di Monfalcone, in modo che le sue previsioni si armonizzino con le disposizioni dello strumento urbanistico comunale e di intesa, per i fini della sicurezza della navigazione e dei servizi tecnico-nautici, con l'Autorità marittima, nonché venga approvato, in via preliminare, dalla Giunta regionale, sentito il Comitato consultivo di cui all'art. 8 e previo parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi di quanto previsto dal comma 6, dell'art. 6 della medesima Legge.

Atteso che, sempre con riferimento alla procedura di formazione del Piano, successivamente all'approvazione preliminare da parte della Giunta regionale, l'art. 6, comma 4, della richiamata legge prevede che il medesimo Piano venga depositato e pubblicato e, ai sensi del comma 5, dell'art. 6, venga approvato in via definitiva dal Presidente della Regione, su conforme deliberazione della Giunta regionale.

Rilevato che in fase di avvio delle procedure di formazione del Piano è stato preliminarmente fornito un documento predisposto dal Comune di Monfalcone e pervenuto in data 6 agosto

2013, che rappresenta una proposta elaborata a seguito “degli incontri avuti con gli enti e i rappresentanti delle categorie economiche e i sindacati operanti nell’ambito portuale”.

Considerato che alla luce di tale documento il Comune di Monfalcone ha ritenuto, pertanto, superato il Progetto di Piano 2005 ed il Direttore centrale competente, con proprio provvedimento dd. 12.09.2013, ha disposto l’archiviazione della Variante del Piano regolatore del Porto di Monfalcone datato febbraio 2005, ovvero del più recente documento che avrebbe dovuto aggiornare il vigente strumento urbanistico del Porto di Monfalcone datato 1979.

Rilevato inoltre che la competente struttura regionale, oltre alle interlocuzioni con il Comune di Monfalcone, ha svolto una serie di incontri preliminari con i soggetti istituzionali competenti per territorio ed in particolare con il Consorzio per lo sviluppo industriale del Comune di Monfalcone, con l’Azienda speciale per il Porto di Monfalcone e con l’Autorità marittima i cui esiti sono stati riepilogati in una matrice di comparazione e relativo elaborato grafico datata luglio 2014 (Tavola 1 e Tavola 1a);

Rilevato che una volta conclusa questa fase propedeutica di consultazione, con decreto DGEN 46 dd. 8 aprile 2014, è stato istituito un gruppo di lavoro interdirezionale per la definizione degli atti di indirizzo del Piano regolatore del Porto di Monfalcone e che in questa prima fase l’attività di tale gruppo è stata finalizzata a produrre un documento propedeutico alla formulazione degli indirizzi giuntali come previsti dalla normativa regionale di riferimento.

Rilevato inoltre che, con deliberazione di generalità dd. 30 maggio 2014, n. 1029, la Giunta regionale ha preso atto delle attività sviluppate dal Gruppo di lavoro e dei documenti sino ad allora elaborati, ovvero:

- Schema delle attività relative al processo di redazione e approvazione del Piano regolatore portuale (PRP) di Monfalcone (l.r. 12/2012) e relativa VAS (d.lgs 152/2006).
- Fasi per la redazione ed approvazione del PRP del Porto di Monfalcone ai sensi della l.r. 12/2012 e dlgs 152/2006.
- Cronoprogramma delle attività di redazione ed approvazione del Piano regolatore portuale di Monfalcone (l.r. 12/2012) e relativa procedura di VAS (d.lgs 152/2006).
- Contenuti dell’indice del documento che individua gli elementi conoscitivi e valutativi per la formulazione degli atti di indirizzo ai sensi del comma 2 art. 2 della l.r. 12/2012.

Rilevato che l’Amministrazione regionale ha ritenuto opportuno convocare, ai fini di una condivisione degli atti di indirizzo, ai sensi dell’art. 8 della L.R.12/2012 il Comitato consultivo del Porto di Monfalcone che si è riunito in data 18 luglio 2014.

Rilevato inoltre che in tale sede è stato illustrato un estratto del documento di indirizzo al fine di acquisire contributi da parte dei membri del suddetto comitato con la necessità di svolgere gli opportuni approfondimenti istruttori.

Rilevato, pertanto, alla luce delle sopra esposte considerazioni, che il Gruppo di lavoro è stato prorogato con decreto DGEN dd. 29.07.2014, n. 209.

Atteso che il suddetto gruppo di lavoro ha prodotto una relazione istruttoria di esame e valutazione dei contributi pervenuti, al fine di apporre eventuali modifiche e integrazioni al documento di indirizzo già elaborato a luglio 2014 e che viene pertanto proposto in una sua versione aggiornata ed integrata.

Considerato che in detto documento sono sviluppati in particolare elementi conoscitivi e valutativi riguardanti:

- Quadro normativo di riferimento (Legge 84/94, LR 12/2012)
- Quadro pianificatorio/territoriale vigente
- Quadro concessorio vigente
- Analisi della situazione infrastrutturale portuale e delle connessioni viarie e ferroviarie con il Porto di Monfalcone.

- Analisi dei flussi di traffico dei Porti del Nord Adriatico e prospettive per il Porto di Monfalcone.
- Quadro ambientale-paesaggistico e relativi vincoli.
- Valutazioni in ordine alle prospettive del Porto di Monfalcone in riferimento allo sviluppo del traffico commerciale, del comparto industriale e della cantieristica, dell'approvvigionamento energetico e del trasporto passeggeri/autostrade del mare.

Visto l'elaborato aggiornato ed integrato, denominato "Documento contenente gli elementi conoscitivi e valutativi per la definizione degli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone", documento che, conclusivamente, riporta le proposte di indirizzo per la formazione del Piano, corredato dai seguenti elaborati tecnici:

- Tavola 1 – Assetto attuale del Porto di Monfalcone
- Tavola 2 – Stato di fatto delle concessioni
- Tavola 3 – Individuazione degli elementi di criticità e sviluppo del Porto di Monfalcone
- Tavola A1 – Ricognizione vincoli ambientali e criticità,

Considerato altresì, con specifico riferimento agli aspetti procedurali legati alle valutazioni ambientali, che il Piano regolatore portuale, in quanto strumento in cui il carattere pianificatorio strategico prevale su quello progettuale, sia assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui alla parte seconda del decreto legislativo 152/2006, articoli da 11 a 18, mentre i successivi progetti infrastrutturali saranno sottoposti a valutazione di impatto ambientale (VIA), ai sensi degli articoli da 19 a 29 del citato decreto e che tale impostazione procedurale sia stata confermata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota della Direzione generale per le valutazioni ambientali prot. DVA-2014-0017701 del 6 giugno 2014.

Ritenuto pertanto di prendere atto dei contenuti dei documenti tecnici sopra richiamati, che costituiscono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, nonché di fornire gli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone secondo quanto previsto dall'art. 2, comma 2, lettera e) della legge regionale 12/2012.

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università;

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

- Di prendere atto dei contenuti dell'elaborato denominato "Documento contenente gli elementi conoscitivi e valutativi per la definizione degli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone" e dei seguenti elaborati tecnici:
 - Tavola 1 – Assetto attuale del Porto di Monfalcone
 - Tavola 2 – Stato di fatto delle concessioni
 - Tavola 3 – Individuazione degli elementi di criticità e sviluppo del Porto di Monfalcone
 - Tavola A1 – Ricognizione vincoli ambientali e criticità,
 elaborati che fanno parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.
- Di formulare i seguenti indirizzi per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone:
 - a) Al fine di un potenziamento dei traffici portuali nel Porto di Monfalcone, nodo del Sistema portuale regionale e dell'Alto Adriatico, per valorizzare la sua funzione di scalo di approvvigionamento delle realtà industriali e produttive regionali e nazionali ma anche di scalo complementare e sinergico per altre tipologie di traffico quali il traffico container e quello Ro Ro, già sviluppate e consolidate in altre realtà portuali contermini e tenuto conto della situazione

attuale delle aree portuali concesse, si danno i seguenti indirizzi che dovranno privilegiare il coinvolgimento del capitale privato (vedi art. 13 della L.R.12/2012):

- 1** Valutare l'ampliamento e lo sviluppo del lay-out base di banchina e piazzali retrostanti per la massima valorizzazione funzionale degli ampi spazi ed aree rese disponibili dalle opere di conterminazione territoriale (**cassa di colmata**) e posizionamento dei fanghi di risulta. Si dovranno altresì considerare superfici alternative da destinare al deposito di materiali di dragaggio nell'eventualità che si prevedano infrastrutturazioni dell'attuale area della cassa di colmata;
 - 2** Valutare la configurazione del lay-out di base del sistema per le modalità Ro-Ro CON-Ro (**realizzazione di adeguate banchine di ormeggio - darsena**), multi-purpose e container (piazzali modulari di stoccaggio con adeguata portata ≥ 6 tonn/mq, piazzali a monte per l'insediamento di magazzini privati) nonché quali strutture di supporto al traffico di autoveicoli;
 - 3** Valutare la previsione di infrastrutture complementari di base per il supporto all'eventuale traffico passeggeri a seguito del traffico Ro-Ro, CON-Ro e Ferry, (**Stazione marittima**);
 - 4** Valutare una ridefinizione complessiva del regime concessorio delle aree portuali anche ai fini di una miglior armonizzazione ed un più efficiente utilizzo delle aree demaniali nell'ottica dello sviluppo portuale.
 - 5** Prevedere la ridefinizione della viabilità interna e relative connessioni alla rete principale valutando la capacità di scorrimento del traffico lungo la via principale di accesso al Porto e le capacità di carico del sovrappasso lungo la stessa arteria.
 - 6** Valutare la previsione del potenziamento del raccordo ferroviario a monte del lay-out primario (banchina/piazzale) con adeguate aste di movimentazione/carico/scarico convogli (**lunghezza scalo ferroviario merci con aste rettilinee 650÷750 m**), adeguati raggi di curvatura e relative connessioni alla rete principale. di afferenza alla stazione ferroviaria di Monfalcone.
 - 7** Valutare una migliore distinzione funzionale tra le attività di diporto e le attività portuali nel bacino di Panzano considerando, oltre alla mobilità via mare, anche l'assetto infrastrutturale, stradale e ferroviario, a servizio delle banchine collegate in autonomia funzionale al Porto.
- b)** Al fine di garantire uno sviluppo equilibrato del Porto, inserito in una logica di sistema territoriale integrato che tiene conto delle complessive realtà produttive presenti e proposte nell'area (attività industriali, cantieristiche, turistico diportistiche e di approvvigionamento energetico), perseguendo sia l'esigenza di offrire una rapida risposta alle opportunità del mercato, sia la redditività degli investimenti conseguenti all'acquisizione di nuovi volumi e tipologie di traffico si danno i seguenti indirizzi:
- 1** Valutare la definizione del perimetro dell'ambito portuale prevedendo:
 - 1.1** un incremento dell'attuale dotazione di aree retroportuali con prevalente funzione intermodale e logistica per aumentare e diversificare l'offerta di aree da destinare a nuovi traffici, valutando l'opportunità di ricomprendere in tale ambito le aree attualmente non utilizzate, comprese tra le banchine ed il piazzale del Porto e l'agglomerato industriale del Lisert, in quanto aree facilmente infrastrutturabili da destinare a funzioni in linea con la destinazione di interscambio merci già prevista dal PRGC di Monfalcone.
 - 1.2** l'approfondimento delle tematiche inerenti al rapporto fra i vigenti siti vincolati ZSC-ZPS e le adiacenti aree portuali, le relative funzioni e i loro possibili utilizzi futuri;

1.3 *l'eventuale aggiornamento delle attuali zone portuali produttive industriali ed energetiche in cui vengono svolte funzioni e servizi portuali in autonomia funzionale;*

1.4 *l'inclusione in ambito portuale anche di aree private non appartenenti al demanio marittimo purchè funzionali all'esercizio delle attività portuali e prevederne la regolamentazione mediante accordi con i soggetti proprietari delle aree stesse e degli impianti non demaniali, ai sensi di quanto previsto dal comma 3 dell'art. 5 della L.R. 12/2012.*

- c)** Poiché il Piano regolatore portuale di Monfalcone è uno strumento in cui il carattere pianificatorio-strategico prevale su quello progettuale, ai sensi del comma 3 art. 6 della L.R. 12/2012, *si dà indirizzo di assoggettare il medesimo a VAS, di cui agli articoli da 11 a 18 del decreto legislativo 152/2006 come concordato con il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare. Successivamente i relativi progetti saranno sottoposti a VIA, ai sensi degli articoli da 19 a 29 del citato decreto legislativo 152/2006.*
- d)** Nei documenti di VAS (ed in particolare nel Rapporto ambientale), al fine di sviluppare un adeguato quadro conoscitivo, *si dà indirizzo di effettuare analisi degli aspetti ambientali specifici la cui caratterizzazione si basi sui parametri indicati nell'allegato C1 delle "Linee guida per la redazione dei Piani regolatori portuali" elaborate dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici nel 2004, ivi comprese considerazioni relative alla gestione dei sedimenti inquinati (movimentazione e deposito dei fanghi) derivanti da vari interventi.*
- e)** Al fine di garantire la sostenibilità ambientale del Piano, oltre a valutare gli effetti che l'attuazione del Piano potrà generare sull'ambiente e sulla popolazione, anche fornendo eventuali indicazioni per la mitigazione e la compensazione di possibili effetti negativi indotti, *si dà indirizzo di sviluppare altresì una proposta che persegua il miglioramento della qualità ambientale dell'area, che contempra le esigenze infrastrutturali ferroviarie e logistiche, che valorizzi l'area dal punto di vista turistico e che renda sostenibile lo sviluppo del futuro assetto del Porto, considerando in particolare i seguenti orientamenti:*
- 1. approfondire le valutazioni in merito alla possibilità di effettuare interventi di manutenzione/miglioramento relativamente alla porzione di Zona speciale di conservazione (ZSC) "Carso triestino e Goriziano" e Zona di protezione speciale (ZPS) "Aree carsiche della Venezia Giulia" che ricade parzialmente e si pone in continuità con la zona della cassa di colmata;*
 - 2. valutare l'opportunità di prevedere la realizzazione di un'area-filtro fra ZSC e cassa di colmata con funzioni di transizione;*
 - 3. per l'area del Sito di importanza nazionale (SIN) "Canneto del Lisert", si valuti la possibilità di proporre un progetto ambientale che risponda alle esigenze funzionali di retroportualità e infrastrutturali ferroviarie legate allo sviluppo del futuro assetto del Porto e sia finalizzato anche a dare continuità alle adiacenti aree tutelate.*
- f)** In una logica di multifunzionalità e di sviluppo complessivo di tutta l'area, in relazione al prospettato insediamento di un impianto di approvvigionamento energetico finalizzato all'abbattimento dei costi energetici delle imprese regionali, in considerazione della necessità di minimizzare le interferenze con l'ambito portuale sotto il profilo delle movimentazioni dei traffici e delle relative operazioni portuali nonché sotto il profilo della sicurezza sia a terra sia a mare, in quanto si tratta di impianto a rischio di incidente rilevante, con particolare attenzione anche in rapporto ai i siti della Rete Natura 2000, alle ricadute socio-economiche e alle politiche comunitarie e nazionali di settore, *si dà' indirizzo di valutarne l'opportuna localizzazione volta ad una sua*

"armonizzazione" al sistema portuale e alle relative infrastrutture che in fase di redazione del Piano saranno individuate come "essenziali" per lo sviluppo del Porto.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL VICEPRESIDENTE