



Associazione Impronta Muggia -  
Strada per Fontanella 12 – 34015 Muggia (Trieste)  
codice fiscale 90121470323  
e-mail : [impronta.muggia@gmail.com](mailto:impronta.muggia@gmail.com)

Spett. Ministero dell'Ambiente e della  
Tutela del Territorio e del Mare  
- Direzione Generale per la Salvaguardia  
Ambientale

Oggetto : Piano Regolatore Portuale di Trieste – Procedura VIA integrata VAS  
Osservazioni

Osservazioni associazione Impronta Muggia

## IMPATTO AMBIENTALE

La filosofia del PRP è semplice: tutte le attività portuali sono trasferite nel Vallone di Muggia, che viene in buona parte interrato (2 milioni di metri quadri).

Se mai verrà realizzato il Piano la bora non alzerà più onde schiaffeggiando il mare perchè non ci sarà mare davanti a Muggia, ma solo moli fin quasi dentro il Centro Storico, e il canale navigabile percorso da gasiere, petroliere, ro ro e porta container.

Cambierà anche il nostro clima.

Il molo VIII, la cui

superficie e capacità non si giustifica nemmeno con le più ottimistiche previsioni di traffico, viene a trovarsi a contatto del Centro Storico e dell'intero abitato di Muggia. L'impatto ambientale e l'impatto acustico sono da prevedersi oltre qualsiasi limite di sostenibilità. Senza dimenticare che Molo VIII e Piattaforma logistica non sono funzionalmente compatibili.

Per queste ragioni la nostra associazione molto semplicemente richiede l'eliminazione del Molo VIII e il dimezzamento del previsto allungamento del Molo VII



## VIABILITA'

Elenchiamo le situazioni che si sono cumulate e si accumuleranno:

1.sulla S.P. Di Noghere/Farnei sono collegati i Centri commerciali esistenti (Famila e Castorama e altri); la viabilità è in parte da completare;

2.sulla S.S via Flavia c'è il Centro commerciale Freetime ;

3. il traffico in uscita da Muggia che intende immettersi nella Grande Viabilità impegna lo svincolo di Noghere;

4. sono già stati approvati dal C.C. Gli strumenti idonei alla realizzazione di un nuovo Centro Commerciale nella zona degli ex serbatoi Aquila – di grandezza doppia del Freetime- quello delle Coop Nord Est . Le Varianti adottate riguardano sia gli aspetti commerciali sia la viabilità. Per quanto riguarda la viabilità è prevista la realizzazione di una nuova rotonda su Via delle Saline. Il traffico in entrata e in uscita (totalmente) sarà su Via delle Saline e intesserà due rotonde: quella da realizzare e quella dello svincolo di Noghere. Già la somma dei soli



traffici verso Trieste e verso la Slovenia di Freetime a regime e del nuovo Centro della Coop Nord Est (**48.000 mq di superfici di vendita, 200 negozi!**) renderà lo svincolo di Noghere , da dove passa tutto, problematicissima.

Il tutto ignorando o almeno sorvolando su un altro aspetto : il trasporto pubblico. Si parla, e giustamente, di metropolitana leggera. Il tratto ferroviario fino alla foce dell'Ospo esiste già. E i binari dove passano ? Attraversano Via delle Saline in prossimità dello svincolo di Noghere ( Rotonda Via Delle Saline/Via Caduti sul Lavoro.)

E' proprio il fatto dei binari che tagliano Via delle Saline che ci deve indurre a riconsiderare la funzione di questa strada,. Con il traffico ferroviario la strada tornerà ad essere una strada interna dell'EZIT, che non può essere interessata da flussi veicolari civili. Sarà al servizio delle attività industriali e commerciali delle aziende che lì operano.

In presenza del traffico ferroviario dobbiamo pensare ai flussi veicolari escludendo, almeno come opzione principale, Via delle Saline.

In questa situazione, complicatissima, si inserisce la Viabilità prevista dal nuovo **Piano Regolatore dell'Ente Porto**. Nel PRP portuale è previsto un nuovo terminal per il traffico Ro Ro. Ovviamente il nuovo terminal richiede la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento stradale a servizio delle funzioni previste. Il percorso dei collegamenti stradali, necessari alle migliaia di mezzi, TIR e automobili , per raggiungere l'autostrada è così indicato nel Piano ( pag.1 della Relazione di Sintesi) : *"Per l'accesso all'area di sviluppo portuale a mare a valle dell'area ex-Aquila (terminal Ro-Ro), sono previsti collegamenti realizzati attraverso tronchi stradali in parte dedicati e in parte condivisi con il traffico urbano e suburbano, adeguati a sostenere le funzioni commerciali ed industriali esistenti e previste, rispettivamente:*

- un nuovo collegamento stradale principale da un accesso stradale sul lato est del terminal, oltrepassando il torrente Rosandra, si innesta sulla Via Flavia, in corrispondenza del by-pass di Aquilinia, a circa 1500 metri dallo svincolo di Via Caboto della GVT  
- un secondo collegamento stradale, da un accesso sul lato sud del terminal, nei pressi dell'area Edison Termoelettrica, si innesta sulla Via di Trieste in comune di Muggia, in affiancamento in sede propria o con opportuna riqualificazione della stessa, e quindi, attraverso la viabilità esistente – attraversamento dell'area ex-Aquila in direzione ortogonale alla costa o in alternativa aggiramento della stessa area oltrepassando il Rio Ospio e seguendo la SP 15 per Farnei – raggiungendo l'esistente SS 15 e il nuovo raccordo autostradale Lacotisce-Rabuiese in corrispondenza dello svincolo delle Noghere.

Concetto ribadito più oltre laddove si dice :

*Il nuovo collegamento Lacotisce-Rabuiese si stacca dalla G.V.T. per raggiungere il valico internazionale. Esso include una tratta di circa 2 km in galleria, prevede uno svincolo a 2 livelli (con il collegamento stesso in viadotto) in corrispondenza dell'area ex-Aquila, in comune di Muggia (svincolo delle Noghere), quindi in posizione ottimale per servire il traffico portuale generato dal terminal commerciale Ro-Ro previsto dal Piano mediante espansione a mare a valle della stessa area ex-Aquila.*

Secondo il PRP Portuale risulta ottimale ,per smaltire il traffico veicolare del terminal Ro Ro, utilizzare lo svincolo delle Noghere, cioè sempre la stessa Rotonda Via Delle Saline/Via Caduti sul Lavoro. Questa indicazione ignora lo svincolo sulla Grande Viabilità di Via Caboto, a 100 mt. dal Canale Navigabile senza quasi uscire dalla zona demaniale, e propone, come Viabilità portuale, due percorsi, entrambi nel territorio del Comune di Muggia, che pesantemente complicano la viabilità comunale.

Un primo percorso riguarda un innesto sulla s.s. via Flavia in località Aquilinea. I mezzi, provenendo da Terminal, per potersi immettersi in direzione Trieste dovranno attraversare la Statale. Un secondo percorso riguarda l'uscita al termine della discesa di Aquilinia, con due nuove rotonde sulla strada provinciale verso Muggia, che farà confluire il traffico su Via delle saline e la S.P. di Farnei. Dopo un giro di circa 5 Km su Strade statali , provinciali e comunali, con 4 nuove rotonde, i mezzi in uscita dal Terminal Ro Ro torneranno finalmente verso Trieste, anziché percorrere 300 mt verso Via Malaspina e immettersi subito nello svincolo autostradale di Via Caboto. Il traffico proveniente dal nuovo terminal Ro Ro può facilmente raggiungere lo svincolo autostradale di Via Caboto, senza interferire sul traffico locale, con vantaggio per tutti.

La nostra Associazione pertanto ritiene necessario:

1. modificare la viabilità prevista dal PRP per il Terminal Ro-Ro, escludendo che il traffico del terminal possa essere convogliato a sud in Val di Noghere, o, peggio ancora, innestato su Via Flavia con pesante compromissione del traffico locale da e per Trieste, prevedendo di convogliare il traffico su 2 ingressi/uscite dal Terminal Ro-Ro: un principale ingresso/uscita dal Terminal con una viabilità parallela alla S.S. 15 – via Flavia e via Parlotti, e un ingresso/uscita secondario lungo il canale navigabile , percorrendo Via Malaspina e immettendosi sulla Grande Viabilità dallo svincolo di Via Caboto;
2. condizionare la realizzazione del Terminal Ro Ro alla realizzazione del by pass dell'abitato di Aquilinia ;
3. richiedere che il PRP portuale rispetti la pianificazione della Regione FVG e dei Comuni di Trieste e Muggia in fatto di collegamento ciclabile Trieste- Muggia, prevedendo il passaggio della cosiddetta ciclabile del mare anche in territorio demaniale;

## **PUNTO FRANCO OLI MINERALI ED AREA EX-ESSO**

Gli Obiettivi specifici dell'area in oggetto sono , tra l'altro :

- la conservazione delle funzioni attuali di polo industriale energetico;
- la conservazione del terminale SIOT petrolio grezzo
- il mantenimento delle funzioni logistiche petrolifere
- il banchinamento e delimitazione dell'area adibita a nuovo polo energetico, in conformità al PRP vigente.

Si dice inoltre che nell'area sono in particolare previsti i seguenti interventi:

- la conterminazione attraverso il banchinamento del fronte mare con la ..... delimitazione di un'area destinata a **nuovo polo portuale industriale energetico**, così come previsto dal PRP vigente.

La comunità locale , attraverso i Comuni di Muggia e di Trieste , la Provincia di Trieste, e la Regione FVG , la vicina Slovenia, oltrechè cittadini e associazioni , si sono tutti unanimemente espressi nel corso degli ultimi anni contro l'ipotesi di un impianto di rigassificazione nell'area in questione. Gli Enti nazionali e quelli sloveni anche adottando specifici provvedimenti.

Riteniamo pertanto sia giunto il tempo di cancellare una previsione che , oltrechè economicamente anacronistica, non è voluta da nessuno.

Oltre a ciò sul fronte energetico è necessario adottare strategie diverse dal passato meglio capaci di rispondere alle necessità energetiche senza con questo compromettere l'ambiente e, attraverso le emissioni di CO2, contribuire all'effetto serra e ai conseguenti cambiamenti climatici.

Chiediamo pertanto che nell'area in questione, laddove si prevede la delimitazione di un'area destinata a nuovo polo portuale industriale energetico, siano esplicitamente esclusi:

- A) IMPIANTI DI PRODUZIONE ENERGETICA FUNZIONANTI CON COMBUSTIBILI FOSSILI;
- B) IMPIANTI DI RIGASSIFICAZIONE.

Jacopo Rothenaisler  
Associazione Impronta Muggia



Muggia, 1 Novembre 2014