



Relazione finale del responsabile

**Dibattito Pubblico sul Molo VIII
del Porto di Trieste**

22 settembre 2025

INDICE

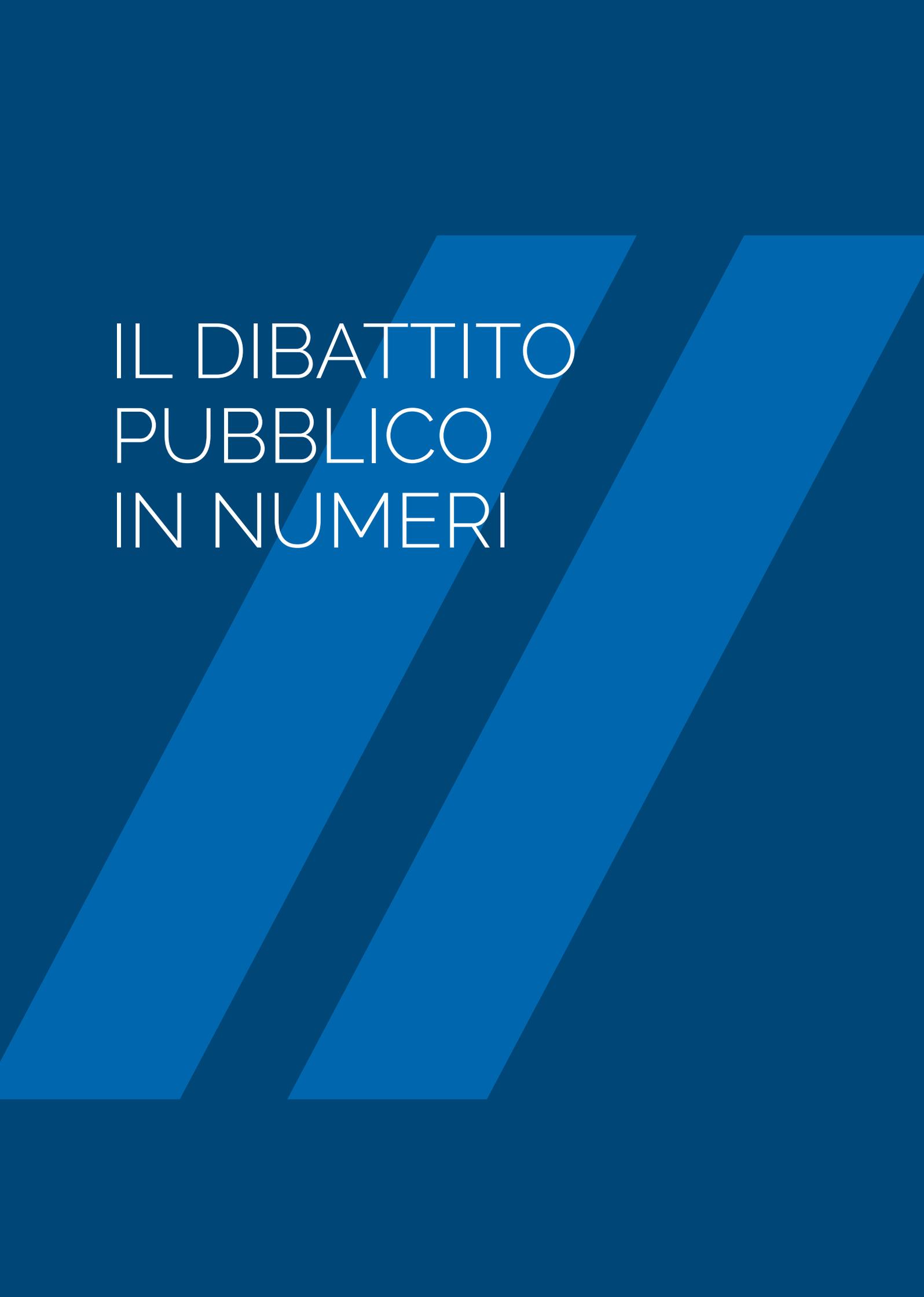
1. PREMESSA	5
2. IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI	7
3. IL DIBATTITO PUBBLICO	9
I PROPONENTI E IL VALORE DELL'INVESTIMENTO	9
LA TEMPISTICA	9
L'ORGANIZZAZIONE	10
LA PARTECIPAZIONE	10
IL DIBATTITO SUL DIBATTITO PUBBLICO	11
4. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	15
LA LOCALIZZAZIONE DELLE AREE DI INTERVENTO	15
GLI OBIETTIVI PERSEGUITI	15
I COSTI E I BENEFICI	16
LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	17
LE OPERE DEL MOLO VIII	18
LE OPERE COMPLEMENTARI	19
5. I TEMI EMERSI	23
L'INTERAZIONE TRA PORTO E CITTÀ	23
L'OPERA E IL PROCESSO ATTUATIVO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP)	25
IL TRAFFICO SU FERRO E SU GOMMA E LE TEMPISTICHE DEL PROGETTO SERVOLA	26
LA LOGISTICA INTERNA ALL'AREA DI PROGETTO	29
GLI ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	30
GLI ASPETTI ECONOMICI E OCCUPAZIONALI	35
6. DOMANDE FINALI	37
7. LE ATTIVITÀ SVOLTE	41
L'AVVIO DEL PERCORSO	41
L'ASCOLTO PRELIMINARE DEL TERRITORIO	41
LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	42
LA PREPARAZIONE DEI MATERIALI	43
GLI INCONTRI PUBBLICI	43
GLI INCONTRI TECNICI	46
L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE AL PUBBLICO	49
8. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI	53
CREDITI	54

PREMESSA

A large, light blue diagonal stripe runs from the bottom-left towards the top-right of the page, set against a dark blue background. The word "PREMESSA" is written in white, uppercase letters across the upper portion of this stripe.

La presente Relazione conclusiva è redatta dal Responsabile secondo quanto previsto dall'art. 40 c. 5 del DLgs 36/2023.

Si compone di una prima parte, cap. 2-5, in cui sono ripresi e riordinati i contenuti emersi nel Dibattito Pubblico sul Molo VIII del Porto di Trieste, con alcune domande finali per eventuali approfondimenti a cura dei proponenti dell'opera; e una seconda parte, cap. 6-8, dedicata al percorso effettuato, alle attività di comunicazione, ai relatori e i partecipanti ai singoli incontri. Sono inoltre allegati alla relazione i report dei singoli incontri, già pubblicati sul sito web del Dibattito Pubblico.

The background features a dark blue field with two prominent, parallel diagonal stripes in a lighter shade of blue. These stripes run from the bottom-left towards the top-right, creating a sense of movement and depth. The text is positioned in the upper-left quadrant, overlapping the stripes.

IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI



1

CONFERENZA
STAMPA



4

INCONTRI PUBBLICI
ONLINE



3

INCONTRI
TECNICI



11h

CONFRONTO
PUBBLICO REGISTRATO



227

PRESENZE AI DIVERSI
INCONTRI



9

OSSERVAZIONI
SCRITTE



927

UTENTI UNICI
SITO WEB



3.848

TOTALE PAGINE
VISITATE



247

DOWNLOAD
DOCUMENTI



10

POST PAGINA
FACEBOOK



86.487

PERSONE
RAGGIUNTE



184.068

VISUALIZZAZIONI
POST



308

INTERAZIONI CON
I POST DELLA PAGINA



IL DIBATTITO PUBBLICO

I proponenti e il valore dell'investimento

Il Dibattito Pubblico sul Molo VIII del Porto di Trieste si è svolto secondo le previsioni del D.lgs n.36/2023 (Codice dei contratti pubblici) e del relativo Allegato I.6 *Dibattito Pubblico obbligatorio*, in quanto l'opera rientra nella tipologia dei "Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, ..." e supera la soglia di investimento complessivo di 200 milioni di euro indicata nella Tabella 1 dell'Allegato medesimo.

L'investimento complessivo per il Molo VIII ammonta a circa 316 milioni di euro, di cui 207 da parte pubblica (Decreto interministeriale MIT/MEF del 5 febbraio 2025) e 109 da parte privata.

Per il Friuli-Venezia Giulia si è trattato del primo Dibattito Pubblico su una grande opera, così come è stato sottolineato dai vertici di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO) nell'incontro di apertura.

La compagine proponente è formata da un partenariato pubblico privato (PPP), che comprende:

- AdSPMAO come ente pubblico concedente, e titolare del potere di indire il Dibattito Pubblico; e, per la parte privata,
- HHLA PLT Italy Srl, che già opera in regime di concessione nella gestione della Piattaforma Logistica Triestina;
- Logistica Giuliana Srl, concessionaria per l'area ex a caldo della Ferriera di Servola, attuatrice degli interventi di sicurezza ambientale previsti dall'Accordo di Programma del 2020, nonché Responsabile dello sviluppo del progetto Molo VIII per il gruppo HHLA;
- I.CO.P S.p.A. Società Benefit, società locale di costruzioni, già realizzatrice della Piattaforma Logistica Triestina.

Il PPP nasce su proposta della parte privata nell'agosto 2023.

Dopo il Dibattito Pubblico, la Conferenza dei Servizi e il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, i tempi di progettazione esecutiva e realizzazione previsti dal cronoprogramma sono di circa quattro anni e mezzo.

La tempistica

La procedura è iniziata con l'indizione del Dibattito Pubblico da parte di AdSPMAO, comunicata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e la nomina del Responsabile (22.04.2025).

I passi successivi hanno visto impegnati, da un lato, i proponenti nella redazione della Relazione di progetto dell'opera, e dall'altro lato, il Responsabile nella preparazione del progetto di Dibattito Pubblico, e la struttura a supporto del Responsabile nella predisposizione del sito web e dei materiali comunicativi.

Il progetto del DP ha previsto la realizzazione di quattro incontri pubblici e tre incontri di approfondimento tecnico. I contenuti di ciascun incontro sono stati definiti sulla scorta di 22 interviste a enti, associazioni e operatori aventi un interesse nel processo, cui se ne sono aggiunte altre tre a Dibattito iniziato.

Il 23 giugno è stato fissato l'avvio del Dibattito Pubblico con una conferenza stampa e la contestuale pubblicazione della relazione di progetto sul sito web www.dpmolooottavotrieste.it. A partire da quella data sono scattati i 60 giorni (fino al 22 agosto) per l'organizzazione di incontri e la raccolta di osservazioni, proposte e contributi, e i 120 giorni per la presentazione della relazione finale.

L'organizzazione

Dal punto di vista organizzativo, il tempo di due ore e mezza previsto per tutti gli incontri pubblici è stato suddiviso in quattro sessioni:

- una plenaria con le presentazioni sul tema in calendario;
- una discussione per gruppi in stanze virtuali con il supporto di un/a moderatore/trice;
- una di risposta alle domande emergenti dalle discussioni, inviate via via dai moderatori e ricontrollate dagli stessi dopo la sintesi operata da una cabina di regia con l'aiuto dell'Intelligenza Artificiale (IA)¹;
- un'ultima sessione, per interventi liberi dal pubblico, per considerazioni su quanto emerso nell'incontro, per la specificazione di domande e posizioni sul tema in discussione, o per chiarimenti rispetto a quanto esposto nelle sessioni precedenti.

Tutti gli incontri hanno potuto contare sulla presenza di proponenti, tecnici e dello stesso Responsabile in una stanza presso la sede di AdSPMAO. Ciò ha comportato una fluidità nella comunicazione verso i partecipanti online maggiore di quanto non sarebbe stato con postazioni separate.

Anche gli incontri di approfondimento tecnico sono stati organizzati con Responsabile e proponenti in presenza, mentre gli invitati potevano scegliere di essere in presenza o di collegarsi da remoto. La possibilità di incontrarsi di persona ha fatto talvolta la differenza, laddove per alcuni invitati risultava importante poter conoscere i progettisti e interloquire con loro anche in modo informale a margine della riunione.

La partecipazione

Per quanto concerne la partecipazione agli incontri, si sono registrati 82 iscritti al 1° incontro con la presentazione della relazione di progetto, 60 iscritti al terzo incontro sugli aspetti ambientali, 57 iscritti al secondo incontro sugli aspetti trasportistici, e 28 iscritti al quarto incontro sulle ricadute socio-economiche del progetto.

Dal salto tra gli 82 iscritti al primo incontro e i 28 iscritti all'ultimo, è evidente un calo di interesse da parte del pubblico, che può essere ricondotto al fatto che il Dibattito Pubblico si è svolto in quasi senza alcuna conflittualità rispetto al progetto e alla realizzazione dell'opera. Anche le domande emerse sono perlopiù legate alla richiesta di precisazioni sugli aspetti costruttivi o sulle analisi compiute nel percorso progettuale. Un'unica voce, peraltro in modo sempre garbato, ha espresso in ogni incontro una netta contrapposizione al progetto, soprattutto in ragione degli impatti che quest'ultimo comporta, se considerato nell'insieme delle strutture portuali esistenti e future.

¹ L'utilizzo dell'intelligenza artificiale è stato funzionale alla rapida sintesi di quanto emerso nelle stanze e all'accorpamento delle domande in base ai temi trattati. Le sintesi prodotte sono state verificate da chi operava alla facilitazione delle stanze e alla scrittura originaria dei testi. Per identificare le domande poste in forma provocatoria o con toni particolarmente critici, e per trattarle con le dovute cautele, si è scelto di aggiungere nella sintesi laddove necessario l'aggettivo "polemico". Questa modalità non è stata gradita da un partecipante, che ha visto nell'attribuzione un trattamento diverso rispetto agli altri partecipanti. Si è chiarito da parte del Responsabile che si tratta di un'istruzione interna indirizzata all'IA, utile a comprendere il tono e il sentimento delle domande. L'istruzione è funzionale anche ad evitare che l'IA elimini le domande dissonanti e i quesiti dal sottotesto critico, assicurando che queste vengano tenute in maggiore evidenza in modo da garantirne la presenza nelle sintesi e poterle trattare puntualmente in plenaria, senza alcun giudizio di merito o intento offensivo. Si è anche ricordato che le domande sono state raccolte in forma anonima, senza specificare il nome del richiedente; l'aggettivo "polemico" serviva dunque a categorizzare le singole domande e non a etichettare le persone che le formulano. Comprendendo in ogni caso il disagio creato, il Responsabile ha suggerito che un termine come "domanda critica" sarebbe stato più appropriato, impegnandosi ad utilizzarlo nei successivi incontri. (v. Report II° incontro pubblico "La mobilità da e per l'area di espansione portuale").

Il dibattito sul Dibattito Pubblico

Il Dibattito Pubblico stesso è stato oggetto di domande da parte dei partecipanti. Oltre alle domande tecniche sulla distribuzione dei temi tra i diversi incontri in calendario, sui tempi della procedura² e sulle modalità di invio di domande e osservazioni³, sono state poste domande sui dispositivi comunicativi utilizzati per il coinvolgimento della città⁴ e sulla praticabilità di un'eventuale estensione del Dibattito Pubblico alle fasce più giovani e alle scuole; inoltre domane sono state poste su come sia garantita la trasparenza delle informazioni o, al contrario, sulla possibilità che la dimostrazione di tanta trasparenza non nascondesse una seria minaccia di un'opera dannosa per i cittadini⁵.

La comunicazione è, in questa relazione, oggetto di uno specifico paragrafo nel capitolo "Le attività svolte", cui si rimanda. Risulta invece di stimolo l'opportunità segnalata di estendere questo tipo di percorsi a un'informazione dedicata a giovani e scuole nell'ipotesi che si possa contribuire così alla conoscenza sulle trasformazioni del territorio in atto e alla consapevolezza rispetto agli obiettivi perseguiti e agli impatti in positivo e in negativo apportati dalla realizzazione di una grande opera a livello locale e sovralocale.

Sul piano della trasparenza, la garanzia è data essenzialmente dalla video-riproposizione integrale nel sito

2 In un'osservazione si è segnalato che, data l'assenza di documentazione tecnica progettuale di dettaglio relativa al Molo VIII, dato lo stadio avanzato del progetto [...] le tempistiche sono incompatibili con lo svolgimento di un adeguato approfondimento tecnico su opere di tale complessità da parte di portatori di interesse qualificati. (v. Osservazione della Associazione spedizionieri e terminalisti del Friuli-Venezia Giulia - ASPT ASTRA F.V.G. del 02.07.2025). Gli interessati sono stati intervistati nella fase di progettazione del Dibattito Pubblico e sono intervenuti successivamente all'incontro tecnico dedicato alla logistica interna all'area portuale.

3 Nel corso del secondo incontro, alcuni partecipanti hanno segnalato di non essere riusciti a reperire i materiali del I° incontro pubblico, mentre altre persone hanno segnalato problemi di accesso alla documentazione. Una persona ha affermato che per accedere ai documenti sia necessario un link diretto. È stato spiegato dal Responsabile che le registrazioni video integrali dell'incontro sono state pubblicate il giorno seguente, mentre il report scritto dell'incontro era disponibile online dalla mattinata odierna. È stato inoltre specificato che i materiali erano accessibili senza l'ausilio di link diretti: era sufficiente collegarsi al sito web dedicato al Dibattito Pubblico (www.dpmoloottavotrieste.it) e visitare la sezione "Partecipa" del sito, cliccando poi sull'incontro di cui si voleva visionare il materiale. Si è quindi specificato che occorreva accettare i cookie del sito per fruire correttamente di tutti i materiali e in particolare delle registrazioni video. Si è rimarcato che la trasparenza è stata assicurata dalla pubblicazione di tutti i materiali e dei video degli incontri, permettendo ai cittadini di verificare la corrispondenza tra le sintesi e le discussioni avvenute. Si è infine aggiunto che le osservazioni scritte sarebbero state pubblicate sul sito. (v. Report II° incontro pubblico "La mobilità da e per l'area di espansione portuale").

In una osservazione, si sono chieste le ragioni della modifica della modalità di svolgimento del Dibattito Pubblico, considerato che nel terzo incontro (15 luglio) i partecipanti non avrebbero potuto utilizzare per le proprie domande la chat, a differenza di quanto avvenuto nei primi due incontri. Ciò avrebbe generato delle incomprensioni su una domanda, la quale è stata riportata in maniera non corretta dal facilitatore/trice di tavolo. L'impossibilità di inviare domande scritte in chat non avrebbe inoltre favorito il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito, al contrario di ciò che la normativa (art. 40 dlgs 36/2023) prescrive. Inoltre, il partecipante avrebbe voluto mostrare una immagine al pubblico per supportare le proprie affermazioni; non averlo potuto fare si è trovato nelle condizioni di non poter adeguatamente evidenziare le ragioni del proprio dissenso sulla relazione di progetto agli altri partecipanti.

Nella risposta inviata via mail all'interessato si è ricordato che la modalità di svolgimento del Dibattito Pubblico non prevede, di norma, l'utilizzo della chat all'interno delle stanze. La ragione è dettata dal fatto che lo scopo delle discussioni in piccolo gruppo è quello di stimolare una dimensione collettiva del confronto, favorita dalla presenza di un/una facilitatore/trice professionista, al fine di identificare le domande più rilevanti per i partecipanti. Questa scelta è dettata dalla volontà di offrire ai cittadini, oltre ad un'interazione diretta del singolo con il Responsabile – già consentita dalla predisposizione di un indirizzo email dedicato (Responsabile@dpmoloottavotrieste.it) – anche una dimensione di confronto collettivo di natura "deliberativa", così come richiesto fin dai primi dibattiti pubblici attuati in Italia dalla Commissione nazionale Dibattito Pubblico – ora non più in vigore – e dalle principali raccomandazioni internazionali (ad es. Ocse e Raccomandazione della Commissione europea sulla "partecipazione effettiva dei cittadini del dicembre 2023). L'apertura in via eccezionale della chat solo nella stanza 3 e solo nel secondo incontro dell'8 luglio, è stata resa possibile su richiesta della facilitatrice, per rispondere alla richiesta di un singolo partecipante che con insistenza chiedeva di poter inviare le sue domande per iscritto anche via chat. Una volta aperta la chat l'interessato ha mostrato di avere delle difficoltà nell'incollare il suo lungo testo all'interno della chat e pertanto è stato invitato a inviare le sue domande alla e-mail del Responsabile del Dibattito Pubblico, come tutti gli altri partecipanti. Nel corso del terzo incontro del 15 luglio, lo stesso partecipante ha chiesto alla facilitatrice del gruppo 1 di aprire la chat e gli è stato risposto che non sarebbe stato possibile e che se avesse voluto avrebbe potuto inviare le sue domande scritte via e-mail al Responsabile che le avrebbe lette istantaneamente. In conclusione, non c'è stata alcuna modifica della modalità di svolgimento del Dibattito Pubblico bensì il tentativo di andare incontro alle esigenze di un unico partecipante, sul totale complessivo di circa 250 partecipanti agli incontri.

4 Nel I° incontro pubblico sono stati richiesti chiarimenti rispetto al modo in cui cittadini vengono coinvolti. La risposta da parte del Responsabile ha descritto le azioni intraprese per massimizzare la comunicazione tramite la stampa locale e i social media. Per quanto concerne il coinvolgimento dei portatori di interesse sono state inoltre condotte 20 interviste in via preliminare per identificare i temi chiave del dibattito e gli ulteriori attori da coinvolgere. L'occasione è stata colta per ricordare al pubblico le modalità di partecipazione al dibattito, che includono la presenza attiva agli incontri e l'invio di contributi scritti. (v. Report I° incontro pubblico "Illustrazione del progetto e delle opere connesse").

5 Nel terzo incontro pubblico si è espresso gradimento verso l'ampio coinvolgimento della cittadinanza, ma è stato chiesto se tanta comunicazione non possa nascondere qualcosa. In particolare, si è chiesto se sarà possibile continuare a coinvolgere la cittadinanza anche dopo il Dibattito Pubblico per aumentare la consapevolezza e monitorare il sentiment della cittadinanza a lungo termine. La risposta da parte del Responsabile ha richiamato la valenza informativa e di sensibilizzazione del DP, osservando che l'ampiezza della comunicazione svolta non è da intendersi come direttamente proporzionale alla problematicità di un'opera. Si è spiegato che il Dibattito Pubblico è una modalità prevista dalla legislazione vigente per opere oltre una certa soglia di costo e di dimensione, che permette di aprire un confronto quando il progetto è ancora modificabile. Si ritiene che continuare a coinvolgere la cittadinanza sia una funzione dell'ente proponente e che cittadini informati dialogano meglio e comprendono più facilmente le opere. (v. Report III° incontro pubblico "Gli aspetti ambientali"). Apprezzamento per le modalità organizzative del DP è stato espresso anche in un'osservazione di Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta FIAB Trieste Ulisse (22 agosto). L'associazione "ha preso parte agli incontri pubblici calendarizzati attraverso un proprio rappresentante, ottenendo risposte soddisfacenti ai quesiti posti"

del DP di tutti gli incontri e delle stanze virtuali in cui si sono svolte le discussioni tra partecipanti. Il materiale video permette infatti di verificare la corrispondenza delle sintesi effettuate nei report di ciascun incontro, che sono alla base anche della presente relazione. Invece il commento ironicamente diffidente sulla mole di informazioni offerte nell'ambito del DP può forse dipendere da una abitudine ancora insufficiente nel contesto italiano, a un dialogo con istituzioni e apparati tecnici su una grande opera in via di progettazione e ad uno scetticismo che può essere compreso.

Un'ultima considerazione è relativa all'esiguità del numero di osservazioni pervenute in forma scritta rispetto ad altre esperienze di DP.

Il DP sul Molo VIII è stato aperto fin dall'inizio alla presenza di tutti i soggetti interessati, sia, quindi, a quelli indicati dal Codice dei Contratti come "portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento", sia a soggetti collettivi non formalizzati in associazioni, gruppi o movimenti, sia infine ai cittadini singoli o non organizzati. Tale apertura ha risposto, da un lato, all'obiettivo di anticipare (e trattare) attraverso il DP tutte le forme di conflitto che potenzialmente si potevano innescare rispetto all'opera in questione, e che, per esperienza, possiamo vedere attivate anche da parte di soggetti privi nel proprio statuto di un interesse per questo tipo di processi, se non addirittura privi di statuto. Dall'altro lato, l'apertura ha risposto all'idea che un contributo al progetto, in termini di conoscenze, sensibilità, attenzioni, possa derivare anche da un singolo cittadino, e che, in ogni caso, tutti possano beneficiare di un dialogo informato su quanto si vuole realizzare in una data porzione di territorio. Il livello di apertura è stato quindi direttamente proporzionale allo sforzo organizzativo per fare in modo che la quantità di partecipanti diventasse una risorsa per il processo. Si ritiene infatti che solo con una scelta di totale apertura risultino massimizzati, e spendibili pienamente nelle fasi di progettazione successiva, i vantaggi del percorso. Per questo, fin dalla progettazione del DP, si è pensato di raccogliere come Osservazioni i documenti redatti dai soggetti indicati dalla legge, e di aggiungere, ai fini della presente relazione come Contributi anche gli scritti inviati da soggetti, collettivi o individuali, non formalmente riconosciuti. Il fatto che, nonostante tale apertura, il numero di osservazioni e contributi sia stato inferiore alle aspettative, può essere ritenuto la misura di un progetto non particolarmente sentito a livello locale e, comunque relativo a un ambito molto specifico come quello portuale e industriale, percepito fisicamente e storicamente come separato dagli spazi di vita urbana e dai normali flussi di mobilità.

The background consists of several parallel diagonal stripes in various shades of blue, creating a sense of movement and depth. The stripes are set against a darker blue background.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

La localizzazione delle aree di intervento

L'area in terraferma interessata dal PFTE confina:

- a nord con l'area della piattaforma Logistica di Trieste in concessione a PLT;
- a est con i lotti di case ICLIS, con altri complessi abitativi e, a seguire verso sud, con la Grande Viabilità Triestina (GVT) e la linea ferroviaria in gestione a Rete Ferroviaria Italiana (RFI);
- a sud-est con l'area siderurgica 'a freddo' del gruppo Arvedi;
- a sud-ovest, ovest e nord ovest con il Mare Adriatico.

L'area terrestre di intervento si sovrappone con la ex area 'a caldo' dello stabilimento della Ferriera di Servola, ubicata nel territorio comunale di Trieste e ricompresa all'interno del perimetro del SIN di Trieste (individuato con D.M. 18 settembre 2001 n. 468, e aggiornato con D.M. n.95 del 16 marzo 2021).

Il territorio circostante è completamente antropizzato, contiguo all'area urbana del quartiere di Servola e a ridosso dell'area portuale (Piattaforma Logistica).

L'area a mare è completamente inclusa nel perimetro che il PRP di Trieste (2016) dedica al Molo VIII.

L'area ex Ferriera di Servola si è dimostrata la scelta più idonea in virtù della sua posizione strategica a ridosso del porto, della disponibilità di ampi spazi riqualificabili e dell'accessibilità ferroviaria e stradale già esistente o facilmente potenziabile. Le alternative che prevedevano il mantenimento di una maggiore quota di traffico su gomma o l'uso di altri nodi logistici regionali risultavano meno efficienti in termini di impatto ambientale, costi di investimento e benefici socioeconomici. La soluzione proposta, dunque, rappresenta il miglior equilibrio tra sostenibilità, efficienza operativa e valorizzazione del territorio.

Gli obiettivi perseguiti

Come riportato dal sito del DP, Il Molo VIII del Porto di Trieste consiste nella realizzazione di un nuovo terminal e di una serie di infrastrutture a supporto per rispondere a una crescente domanda di trasporto intermodale e di approdo di navi porta container di grandi dimensioni.

Negli ultimi decenni, infatti, il Porto di Trieste si è trasformato da realtà regionale a snodo logistico europeo, riuscendo a sfruttare appieno la sua posizione strategica nel panorama continentale dei trasporti, quale snodo fondamentale per la connettività tra l'Europa centrale, orientale e meridionale, all'incrocio dei principali corridoi della rete TEN-T (Trans-European Transport Network), tra cui il Corridoio Mediterraneo e quello Baltico-Adriatico.

Questa trasformazione è stata resa possibile dai fondali profondi, dalla forte intermodalità ferroviaria e dal regime di Porto Franco, che consente l'ingresso, la trasformazione e la riesportazione delle merci senza dazi immediati.

Inoltre, a partire dal 2015 sono stati effettuati importanti investimenti in infrastrutture e tecnologie.

Così, nel periodo 2015-2024 il Porto ha registrato una crescita media annua del 5% nei volumi movimentati. Particolarmente rilevanti sono stati, grazie soprattutto alle linee "Autostrada del Mare" verso la Turchia, lo sviluppo del trasporto ro-ro (roll on/roll off), che riguarda il movimento via nave di mezzi su gomma come semirimorchi e casse mobili, e la crescita del traffico container che ha superato gli 840.000 TEU nel 2024.

Con l'aumento del traffico, tuttavia, le infrastrutture esistenti del sistema portuale sono sotto una crescente pressione e operano in regime di saturazione. Le banchine, le aree retroportuali e ferroviarie non bastano più a gestire i volumi.

I flussi da e per Austria, Italia, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Germania sono in aumento e i tempi di attesa per le navi crescono, con uno spazio di stoccaggio insufficiente.

Garantire tempi di transito certi, costi competitivi e qualità del servizio affidabile per i trasportatori, riducendo le inefficienze che oggi limitano il potenziale del sistema, sono condizioni essenziali per attrarre nuovi investimenti e consolidare le connessioni logistiche strategiche del territorio.

Pertanto, la realizzazione del terminal risponde alla necessità di garantirsi un piano di sviluppo basato su quattro assi:

- l'ampliamento della capacità di movimentazione lato banchina;
- l'estensione delle superfici destinate allo stoccaggio e alla gestione delle merci;
- il potenziamento dell'efficienza operativa della componente ferroviaria;
- l'ottimizzazione della capacità di deflusso ai gate di accesso per il traffico stradale pesante.

L'aumento della capacità operativa è accompagnato dall'introduzione di tecnologie moderne, così da promuovere, con la realizzazione del terminal, una crescita equilibrata, dove i benefici sono dovuti principalmente a un significativo abbassamento dell'impatto ambientale e del costo economico del trasporto merci in confronto ad altri terminal. Le nuove infrastrutture favoriranno infatti una rilevante riduzione dell'emissione di CO₂, come ulteriore passo verso la decarbonizzazione dell'intero Porto di Trieste.

I costi e i benefici

L'intervento gode di 207 milioni di euro di finanziamento pubblico e 109 milioni di euro di investimenti privati, grazie all'attivazione di un Partenariato Pubblico-Privato (PPP) e si inserisce in un più ampio piano di riqualificazione e sviluppo dell'area bonificata dell'ex Ferriera Servola, fortemente inquinata da oltre un secolo di attività siderurgica.

Il contributo dell'opera alla trasformazione dell'area in moderno e sostenibile polo logistico rappresenta il principale beneficio per il contesto locale.

Il quadro dei benefici è rafforzato dall'incremento delle attività che vi si svolgeranno e che avranno effetti diretti su entrate fiscali, attrattività economica e posizionamento competitivo nei mercati internazionali, con un impatto significativo in termini occupazionali sia a livello cittadino che regionale.

Le cifre parlano di un gettito fiscale aggiuntivo di oltre 2 miliardi di euro nei primi 15 anni, tra IVA all'importazione, dazi doganali, IRPEF da nuova occupazione (diretta e indiretta) e tasse portuali e di ancoraggio. Di questi importi, una quota significativa resterà sul territorio regionale, anche grazie alla quota di compartecipazione IRPEF riconosciuta alla Regione Friuli-Venezia Giulia.

Sul piano occupazionale i risultati potrebbero essere rilevanti già nel breve periodo, posto che la sola fase realizzativa conta su circa 805 Unità Lavorative Annue (ULA), mentre con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura si conta di creare circa 2.650 nuovi posti di lavoro, tra occupazione diretta, indiretta e indotta.

La sostenibilità ambientale

Il progetto Molo VIII del Porto di Trieste è stato concepito per integrare le più avanzate soluzioni in termini di sostenibilità ambientale, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, il principio DNSH ("Do No Significant Harm") e i Criteri Ambientali Minimi (CAM) richiesti per l'accesso a fondi pubblici. I temi di riferimento per il progetto sono:

- l'intermodalità ferroviaria e la riduzione delle emissioni: la configurazione operativa del terminal prevede fino al 65% dei flussi in ingresso e uscita siano gestiti via ferrovia, riducendo il ricorso al trasporto stradale. Tale configurazione consente un abbattimento significativo delle emissioni climalteranti e una piena compatibilità con gli standard europei;
- l'elettrificazione delle attrezzature e la riduzione emissioni locali: tutte le principali attrezzature previste sono alimentate elettricamente;
- il cold ironing (alimentazione nave da terra): il terminal sarà predisposto con cavidotti per l'alimentazione elettrica delle navi durante la sosta in banchina;
- la gestione delle acque: tutte le superfici operative saranno appositamente realizzate per consentire la raccolta e il convogliamento delle acque meteoriche verso specifici impianti dedicati al trattamento e alla depurazione. Gli impianti di trattamento dell'intero terminal depurano le acque meteoriche prima del loro scarico e sono dotati di vani di disoleazione per intercettare e trattenere eventuali oli e idrocarburi leggeri;
- l'inserimento paesaggistico: l'intervento si colloca nell'area ex-Ferriera di Servola, dismessa nel 2020, precedentemente sede di un impianto siderurgico ad alto impatto ambientale. Si inserisce quindi all'interno di un più ampio piano di rigenerazione urbana, senza consumare ulteriore suolo, migliorando qualità dell'aria e delle acque. L'aspetto della costa cambierà con la presenza del nuovo molo, delle gru e delle aree container. Tuttavia, anche con le tecnologie previste per ridurre l'inquinamento luminoso l'impatto visivo non sarà significativo soprattutto in considerazione degli impatti un tempo generati dall'ex Ferriera.

Inoltre, il progetto consente il consolidamento del ruolo del porto rispetto alla concorrenza del Northern Range, in quanto capace di offrire una soluzione logistico-marittima più vicina e intermodale per i traffici tra Far East ed Europa centrale e di garantire vantaggi in termini di tempi e costi di trasporto per l'hinterland europeo. La riduzione dei tempi di viaggio rispetto alle tratte attuali comporterà una riduzione del consumo di carburante, e un relativo risparmio economico per le compagnie logistiche e marittime di oltre 0,5 miliardi di euro in 15 anni.

Infine, la progettazione tiene conto della resilienza dell'infrastruttura ai futuri cambiamenti climatici (come l'aumento del livello del mare o eventi meteo estremi).



Le opere del Molo VIII

Il Molo VIII del Porto di Trieste prevede la realizzazione di un terminal container polifunzionale di ultima generazione, integrato con le infrastrutture pubbliche circostanti.

L'opera consiste in tre ambiti di intervento principali: opere a mare; opere a terra; attrezzature portuali e automazione. A questi si aggiunge la cosiddetta *green and social infrastructure* quale insieme di opere da concordare con i Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle.

Infrastrutture a mare

L'infrastruttura a mare consiste nella realizzazione di una banchina lunga 422 metri con fondali di esercizio a -17,2 metri. Questa configurazione è in grado di accogliere navi portacontainer di grandi dimensioni, fino a 15.000 TEU, ed è predisposta per futuri adeguamenti per navi ancora più grandi, fino a 24.000 TEU⁶.

Per raggiungere la profondità di -17,2 metri sono previste opere di dragaggio e opere idrauliche. I materiali del dragaggio verranno conferiti per circa il 95% nella cassa di colmata sotto l'impalcato dell'adiacente piattaforma logistica. L'intervento, infatti, esaurisce la capacità della cassa attualmente esistente e ne servirà una seconda da realizzarsi secondo le previsioni del PRP.

Le acque meteoriche verranno drenate attraverso opere lineari di collettamento e trattamento con apposite vasche e/o cuscinetti filtranti.

La banchina sarà dotata di bitte ad alta resistenza e parabordi ad alta energia di assorbimento e sarà predisposta con cavidotti per il cold ironing.

Il progetto prevede l'installazione di gru di banchina a controllo remoto e parzialmente automatizzate per la movimentazione di container fino a 65 tonnellate in modalità twin-lift e 50 tonnellate in modalità di sollevamento singolo.

Oltre alla nuova banchina, il progetto prevede la realizzazione di un nuovo accosto dedicato alle navi ro-ro, sulle quali i semirimorchi e motrici possono essere caricati e scaricati attraverso rampe, senza bisogno di gru o altri sistemi di sollevamento. L'accosto per navi di moderna generazione avrà una lunghezza di 232 metri e prevede bitte da 150 ton e parabordi cilindrici.

Dal punto di vista strutturale la banchina è stata progettata considerando le condizioni meteorologiche estreme per quanto riguarda sia i venti che le mareggiate.

Infrastrutture a terra

Per quanto concerne le opere a terra, è prevista la costruzione di una nuova piattaforma ferroviaria con sei binari da 300 metri, progettati con lo standard europeo UIC 750m e predisposti per l'estensione in futuro, con un assetto finale previsto di nove binari da 750m.

La capacità ferroviaria attesa a regime è di 12 treni al giorno. Il progetto prevede l'installazione di 3 gru RMG su rotaia a controllo remoto e parzialmente automatizzate per la movimentazione di carichi nel parco ferroviario del terminal.

Inoltre, è prevista la realizzazione di un piazzale dedicato allo stoccaggio e alla movimentazione di container e semirimorchi, dotato di attrezzature all'avanguardia e tecnologie di ultima generazione, pensate per garantire operazioni sostenibili ed efficienti. In particolare, ci saranno 4 gru RTG elettriche di piazzale a

⁶ Dal punto di vista costruttivo la banchina del Molo VIII è realizzata da una soletta piena gettata in opera al di sopra di un solaio prefabbricato, che funge anche da cassero, per uno spessore totale di 65 cm. Il solaio poggia su delle file di travi prefabbricate che vengono solidarizzate tra loro attraverso il getto in opera della soletta, in modo da creare un corpo praticamente unico. Le travi poggiano su una palificata di pali/colonne di diametro 120 cm o 140 cm con una maglia massima di circa 10x10,5m. Per alcuni tratti la maglia risulta più fitta, poiché si creano i cunicoli per il passaggio degli impianti. I pali risultano semi-incastriati in testa con un'armatura a taglio che collega le travi e il palo stesso. I pali da 140cm sono previsti al di sotto delle travi che sorreggono le gru di banchina, mentre tutto il resto poggia su pali da 120cm. I pali trivellati si inseriscono nello strato di Flysch per 5 m bypassando lo strato superficiale con scarse resistenze. (cfr. Molo VIII Fase 1: Stralcio progetto generale per estensione delle infrastrutture del porto di Trieste. PFTE)

controllo remoto, dotate di tecnologie avanzate a basso impatto acustico e luminoso⁷.

Per l'accesso stradale al nuovo terminal, si prevede la costruzione di otto varchi, con identificazione automatizzata tramite sistema OCR (optical character recognition) e controllo accessi RFID e videosorveglianza.

Sono previsti due accessi separati al terminal per i mezzi pesanti e per i veicoli di servizio.

Attrezzature

Le attrezzature previste consistono principalmente in gru di banchina (STS), gru di ferrovia (RMG) e gru di piazzale (RTG) completamente elettriche e dotate di tecnologie avanzate per massimizzare sicurezza, efficienza e sostenibilità, con sistemi a controllo remoto, automazione parziale, recupero di energia elettrica e soluzioni per limitare emissioni acustiche e luminose (es. soft landing, illuminazione a led). Sul piano strettamente ICT, verranno implementati un sistema TOS (Terminal Operating System) per la gestione integrata delle operazioni (tracking, pianificazione piazzale e treni, ecc.) oltre al già citato sistema di controllo accessi ai varchi per garantire fluidità operativa e sicurezza.

Le opere complementari

Il Molo VIII per raggiungere la sua completa funzionalità si dovrà reggere su altre opere previste nell'area di Servola. Gli interventi, già autorizzati nell'ambito del Piano Nazionale Complementare (PNC), consistono: da un lato, nel completamento della Messa in Sicurezza Permanente (MISP) dell'area dell'ex Ferriera, approvata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e il Ministero delle imprese e del made in Italy con Decreto N. 39 del 30/01/2024; dall'altro lato, nella realizzazione della nuova stazione ferroviaria e dello svincolo stradale di connessione con la GVT.

Tutti questi interventi – unitamente ad alcuni edifici pubblici di servizio alle attività portuali – sono al momento in attesa della conferma dei finanziamenti propedeutica all'affidamento degli appalti.

L'impianto nel suo complesso può essere fatto risalire all'Accordo di Programma sottoscritto il 26.06.2020, da enti centrali e locali (Ministeri dello Sviluppo Economico, dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, Agenzia del Demanio, Regione FVG, Comune di Trieste, AdSPMAO) e parti private (Siderurgica Triestina Srl, Acciaieria Arvedi Spa e I.CO.P. S.p.A. Società Benefit) per "l'attuazione di un nuovo progetto di messa in sicurezza operativa o permanente, rilancio e riconversione industriale e logistico-portuale dell'area dello stabilimento produttivo della Ferriera di Servola, quale evoluzione dell'Accordo di programma del 21 novembre 2014"⁸. Nel documento citato si stipula infatti la permuta dell'area su cui insisteva l'impianto 'a caldo' della ex Ferriera di proprietà di Siderurgia Triestina e Acciaieria Arvedi, e col successivo Decreto dei Ministri della Transizione ecologica e dello Sviluppo economico 522/2021 si dà avvio al processo di definitivo smantellamento e demolizione degli impianti, con relativo trattamento dei materiali di recupero (35 mila mc su 250 mila mc derivanti dalla demolizione di impianti ed edifici) per la realizzazione del sottofondo, e dei 100 mila mc di rifiuti industriali presenti nell'area.

Dopo le demolizioni, eseguite prima da Arvedi e poi da ICOP e LG, nel 2024, prende avvio il progetto di MISP dell'area ex 'a caldo' della Ferriera di Servola, presentato dal concessionario Logistica Giuliana Srl, che AdSPMAO fa proprio per i lotti di competenza. Il progetto ha formalmente ottenuto l'approvazione e l'autorizzazione nel Decreto n. 39 del 30 gennaio 2024 del MASE e del MIMIT ai sensi dell'art. 252-bis del D.lgs. 152/06 e prevede:

⁷ Le gru di piazzale contribuiscono in modo significativo alla riduzione del consumo di gasolio e delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento acustico, migliorando la logistica e la gestione del piazzale; rispetto all'utilizzo di reach stacker, che vengono quindi impiegati per con minore frequenza. (cfr. Molo VIII Fase 1: Stralcio progetto generale per estensione delle infrastrutture del porto di Trieste. PFTE)

⁸ https://www.mimit.gov.it/images/stories/documenti/Accordo_di_Programma_Ferriera_di_Servola.pdf

- il confinamento dei terreni e dei materiali contaminati da idrocarburi pesanti, metalli e degli altri elementi derivanti dall'attività siderurgica mediante la realizzazione di barriere idrauliche a monte e a valle dei volumi contaminati e una copertura (capping) superficiale, costituita da una membrana plastica e calcestruzzo per un totale di 150 ettari di terreno rigenerato;
- il riutilizzo in loco, in condizioni di completa sicurezza, dei rifiuti recuperati. Cessata la condizione di rifiuto, questi vengono distesi, compattati e incorporati all'interno della MISP, al di sotto della membrana impermeabile, dove restano completamente isolati. In questo modo si realizza la base strutturale a terra del nuovo Terminal, riducendo l'impatto ambientale e la possibilità di estendere la contaminazione al di fuori dell'area in cui è stata generata, si evita lo smaltimento del rifiuto e il ricorso all'approvvigionamento di materiali dall'esterno del sito.
- l'attivazione di un sistema di monitoraggio ambientale e manutenzione a lungo termine necessario a garantire l'integrità e la funzionalità dell'opera.

Il progetto di MISP su quest'area, si concluderà, secondo le previsioni, nel 2026.

Per l'adiacente area di competenza di AdSPMAO la MISP rientra invece nel cosiddetto progetto 1951 o 'Progetto Servola', unitamente alla nuova stazione e al nuovo svincolo stradale.

Il progetto della stazione Nuova Servola fonda le sue radici nel tavolo tecnico di coordinamento tra l'Autorità, RFI e PLT, avviato nel 2021, a seguito del quale è stata definita la soluzione ora in attesa di finanziamento. Questa prevede la realizzazione di un nodo intermodale a dieci binari adatto a convogli lunghi fino a 750 metri, progettato per gestire treni merci interoperabili secondo standard europei ERTMS. Si tratta di una struttura completamente nuova, che raccorderà non solo il terminal ferroviario del Molo VIII ma anche i terminal della zona industriale e servirà l'intero traffico ferroviario da e per il Porto, portando la capacità ferroviaria dagli attuali 13.000 treni/anno a 25.000 treni/anno, grazie anche ai lavori paralleli di RFI sulle linee Trieste-Villa Opicina e Trieste-Tarvisio⁹.

Per quanto concerne le opere stradali, il nuovo svincolo permetterà l'eliminazione delle attuali interferenze con la viabilità urbana, garantendo, con due rampe monodirezionali da e per Muggia, un collegamento rapido e diretto tra le aree portuali e industriali e la Grande Viabilità Triestina (GVT) e quindi la rete autostradale.

L'investimento complessivo, per le opere complementari al Molo VIII, ha un valore di 277,5 milioni di euro, ripartiti tra demolizione Ferriera (17,5), MISP (40), progetto 1951 (180), opere in ambito Rfi (40)¹⁰.

Il Molo VIII costituisce quindi il punto d'arrivo e la concretizzazione dell'Accordo di Programma del 2020, in coerenza con la pianificazione strategica dell'Autorità Portuale (Piano Regolatore Portuale 2016), quale opera che segna per l'intera area, il definitivo passaggio dalla vocazione industriale siderurgica a snodo cruciale di un sistema di logistica avanzata e sostenibile¹¹.

⁹ Un'immagine dell'intero sviluppo delle linee ferroviarie e delle stazioni funzionali ai traffici dei porti del nord-est è stata fornita nel secondo incontro pubblico del 1 luglio dal RUP del Progetto Servola (vedi slide relative).

¹⁰ Dati riportati nel IV° Incontro pubblico del 23 luglio (vedi slide relative).

¹¹ Decrescita Felice Aps (osservazione del 22 agosto) contesta "l'affermazione secondo cui la riqualificazione dell'Ex Ferriera costituirebbe una delle ragioni dell'opera Molo VIII, fino ad affermare che non fare l'opera comporterebbe la rinuncia a una vasta area opera di riqualificazione ambientale e urbana, come è scritto sul sito web del Dibattito Pubblico". Rivendica invece la possibilità di contestare l'utilità del Molo VIII senza dover negare il valore positivo della MISP.

A large, stylized blue letter 'N' graphic that serves as a background element. It is composed of two main parts: a vertical bar on the left and a diagonal bar on the right that meets the top of the vertical bar. The 'N' is rendered in a solid blue color and is positioned centrally on the page.

I TEMI EMERSI

L'interazione tra porto e città

Un primo tema su cui vale la pena di soffermarsi è quello dell'interazione tra porto e città. A Trieste il tema appare ampiamente trattato per quanto concerne le aree portuali più vicine al centro storico, nelle quali prevalgono attualmente vocazioni prevalentemente urbane. Il Porto Vecchio è stato infatti sdemanializzato nel 2014 ed è già una parte di città di competenza comunale. Le nuove realizzazioni e i progetti ora in atto, finanziati con fondi PNRR, sono alla ricerca delle connessioni che rendano effettivamente accessibile e utilizzato questo spazio di circa 60 ettari, per gran parte dismesso.

Le interazioni sul versante orientale tra aree portuali e parti della città a ridosso dell'area dell'ex Ferriera non sono risultate nel DP sul Molo VIII altrettanto definite, sostanzialmente per tre motivi:

- il primo risiede nel fatto che, per quanto la distanza col tessuto urbano sia minima, la storica presenza dell'industria pesante ha comportato l'inaccessibilità pubblica di questi spazi, ma soprattutto ha reso la percezione degli stessi come strettamente funzionali alla produzione e separati di fatto dagli ambienti della vita cittadina;
- il secondo motivo è legato al regime proprietario e amministrativo dei suoli, che vede la titolarità e la gestione delle aree interne ed esterne in capo a organismi pubblici e privati affatto indipendenti tra loro, e mossi da diversi interessi, ancorché legati dalla comune sottoscrizione di accordi e impegni: anche a livello di attori pubblici è facilmente intuibile come un'Autorità portuale metta in campo finalità e scelte operative diverse rispetto a quelle di un Comune, mentre gli operatori privati perseguono normalmente obiettivi di competitività e di profitto, oltre che di qualità delle trasformazioni, anche in ragione degli investimenti effettuati su aree in concessione (e non di loro proprietà);
- il terzo motivo, non meno importante sul piano sostanziale, consiste nella collocazione spaziale dell'opera in discussione, laddove il progetto in sé, pur rientrando come abbiamo visto in un quadro programmatico più ampio, non lambisce l'area urbana retrostante, ma è piuttosto rivolto completamente allo specchio acqueo prospiciente.

Dai motivi sopra delineati consegue:

- un'opinione pubblica sostanzialmente poco preoccupata delle funzioni che si andranno a insediare, in un'area comunque compromessa per utilizzi diversi da quelli produttivi, che saranno in ogni caso migliorative rispetto a quelle svolte precedentemente;
- un sistema decisionale già incanalato nell'attuazione di un Accordo di programma che ha definito tempi e compiti di ciascuno nel pervenire all'ambizioso obiettivo della riconversione;
- un progetto, quello del Molo VIII, che corona la collaborazione pubblico-privata e che in pratica dialoga col territorio circostante non tanto per la prossimità, quanto per gli 'impatti ad ampio spettro' nei campi trasportistico, paesaggistico-ambientale ed economico-occupazionale.

Pertanto, le domande sull'inserimento delle opere portuali nel contesto cittadino, sull'integrazione col tessuto urbano, sociale e culturale delle aree limitrofe, sul valore dell'intervento come opportunità per

riqualificare l'area sud-est della città con azioni parallele, fino a quelle sull'accessibilità dell'area per cittadini e turisti, non hanno trovato nel DP sul Molo VIII che risposte riferite strettamente a quanto progettato e al perseguimento degli obiettivi dichiarati.

Secondo questa prospettiva, ha senso allora che "l'integrazione con la città [avvenga] attraverso la riduzione dell'impatto visivo, acustico e luminoso (tecnologie a basso impatto) e la creazione di posti di lavoro sul territorio. [E che si confermi] che le aree portuali sono fisicamente separate dalla città. [In quanto] "Integrare" significa permettere all'area portuale di svolgere la sua attività senza impattare direttamente sulla città, avendo direttrici di traffico separate che non causano disagio. I terminal, del resto, non sono aree urbane liberamente accessibili. [E si tratti il] tema della riqualificazione, spiegando come questo significa trasformare un'area con terreni inquinati, emissioni nocive e disagi per la popolazione, in un'area riqualificata dal punto di vista ambientale con impatti molto minori, creando posti di lavoro in ambienti più sicuri e salubri, con maggiori vantaggi rispetto all'attività precedentemente stanziata nell'area"¹². Ciò si traduce anche in termini di accessibilità, con i proponenti a ribadire che "in generale, il porto operativo non è accessibile a cittadini e turisti"¹³, ad eccezione delle Rive e in parte del Porto Vecchio [e che] che il Molo VIII rientrerà nella parte operativa del porto e quindi "non sarà accessibile" al pubblico, e non è prevista una viabilità pedonale"¹⁴.

Un altro punto di vista si contrappone a questa impostazione facendo leva sul tipo di produzione messa in campo dal progetto e sulle ricadute che comporterebbe per il territorio circostante. La sola movimentazione di container, secondo un'osservazione raccolta, non rappresenterebbe un'attività ad alto valore aggiunto, come potrebbe essere con l'insediamento di altre attività industriali e manifatturiere. Soprattutto, secondo questa linea di pensiero, la sola movimentazione di merci non necessita di una prossimità con un contesto urbano, che sarebbe invece giustificata nel caso in cui il porto divenisse un motore di sviluppo non solo logistico ma anche produttivo ad alto contenuto di ricerca e innovazione¹⁵.

Come vedremo nel capitolo sugli aspetti economici e occupazionali, le ricadute attese a livello di formazione, competenze e assunzioni sono piuttosto consistenti. I proponenti puntano a una logistica avanzata, dove la movimentazione di merci si avvale di una quantità di professionalità e tecnologie probabilmente pari o superiore ad altre attività di trasformazione o ad altri servizi. La particolare conformazione del territorio triestino, considerata la posizione rispetto ai traffici transnazionali e la naturale profondità dei fondali, rappresenta certo un vantaggio per l'insediamento di una struttura a servizio dei mercati europei, così come rappresenta un costo per la città, se consideriamo la scarsità di aree ancora disponibili per lo sviluppo industriale e produttivo in genere¹⁶. Il bilancio costi/benefici potrà quindi essere tanto più equilibrato quanto più gli investimenti, ora convergenti sulla logistica avanzata, diverranno occasione per la nascita e la crescita di filiere produttive, anche locali, a condizione che il contesto socio-territoriale si sappia appropriare in qualche misura dei processi in atto, con l'entrata in campo di altri attori, istituzionali e non.

12 v. Report I' incontro pubblico "Illustrazione del progetto e delle opere connesse"

13 La domanda riportata erroneamente dal Responsabile era stata poi precisata dalla partecipante con una mail in cui l'accessibilità al porto veniva declinata in possibili visite al Molo VIII via acqua tramite traghetti, come si fa ad Amburgo.

14 v. Report III' incontro pubblico "Gli aspetti ambientali". In un'osservazione viene portata in evidenza la presenza del Circolo Ferriera Servola, un circolo dopolavoristico con circa 450 persone associate, che dà un contributo importante alla socializzazione, alla crescita personale, culturale, sportiva e artistica. Fra le altre attività, il Circolo ospita un impianto sportivo; in base ai render disponibili sul progetto Servola, tale impianto sembrerebbe destinato ad interrompere definitivamente le sue funzioni. Si è chiesto pertanto di avere notizie precise rispetto al Circolo, per poter garantire continuità sportiva e associativa ai Soci". La risposta è implicita nella domanda in quanto l'area del Circolo è compresa nel Progetto Servola e non in quello del Molo VIII. Nell'ambito di tale progetto c'è in ogni caso ampia apertura da parte di AdSPMAO per individuare le soluzioni più adeguate al mantenimento e allo sviluppo delle attività sportive che si svolgono nella zona.

15 L'osservazione di Aps Decrescita Felice del 22 agosto, riprenderebbe (la fonte non è citata) le parole dell'ex presidente del Porto Zeno D'Agostino secondo il quale il porto "non è solo movimentazione, ma molto altro" e "la contiguità con la città ha bisogno di attività ad alto valore aggiunto non di quelle a basso valore aggiunto. Un porto – afferma l'ex presidente – deve concentrarsi in attività in alcuni casi quasi manifatturiere. Se un porto è solo un mega terminal container e non ha altre attività a valore aggiunto è chiaro che quel porto non ha bisogno di stare dentro una città. Ma se il porto è qualcosa di più complesso, se il porto è motore di uno sviluppo non solo logistico ma anche manifatturiere, produttivo e quant'altro, un porto, come quello di Trieste, deve stare a stretto contatto della città, ambiente vero dove si sviluppano innovazione e competenze".

16 La medesima osservazione conclude che: "Le pochissime aree per usi produttivi, industriali, artigianali e commerciali debbono essere riservate ad attività ad alto valore aggiunto, non a quelle a basso valore aggiunto necessarie alla operabilità del Terminal. [...] Si richiede che la Porto Trieste Servizi, che gestisce la programmazione e il coordinamento del traffico, raccoglie informazioni e gestisce i flussi, aggiorni la propria strategia di individuazione delle aree buffer rivolgendosi ad aree non limitrofe al Porto. Bisogna guardare NON dentro la città, ma ad aree esterne alla Provincia, all'esterno del perimetro da Sistiana Opicina Borgo San Sergio, a cominciare dall'attrezzato e partecipato Interporto di Cervignano del Friuli."

L'opera e il processo attuativo del Piano Regolatore Portuale (PRP)

Al fine di collocare correttamente le domande emerse riferite allo stato di attuazione del PRP e all'ottemperanza di quanto operato finora dal proponente rispetto alle prescrizioni formulate per il PRP e per il successivo "Progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste", va detto innanzitutto che il progetto del Molo VIII avvia col DP un processo di valutazione sostanzialmente nuovo.

Infatti, come si evince dalle immagini della relazione di progetto pubblicata all'avvio del DP sul Molo VIII, l'opera rientra ampiamente, sotto il profilo urbanistico, nel perimetro individuato per la stessa dal PRP approvato nel 2016¹⁷ e, ovviamente, ne acquisisce le Norme Tecniche di Attuazione.

Tuttavia, il Decreto di Compatibilità ambientale del PRP rimandava il progetto del Molo VIII a una successiva VIA da compiersi al momento della realizzazione dell'opera stessa¹⁸ e quindi si deduce che le prescrizioni formulate in sede di valutazione del PRP (decreto MATTM n. 173/2015) non attengono all'attuale progetto¹⁹.

Lo stesso si può dire per le prescrizioni del 2023 contenute nel successivo provvedimento sopra citato, che riguardano esclusivamente la procedura VIA effettuata sul 'Progetto Servola' (MISP, Stazione Nuova Servola, Connessione Alla GVT e altre opere viarie, Edifici pubblici funzionali al Porto di Trieste), contenute nel Fascicolo A del Progetto di Estensione delle infrastrutture comuni. Il Molo VIII era descritto nel Fascicolo B, per il quale il proponente non richiedeva pronuncia di compatibilità ambientale, ma riteneva necessario allegare la documentazione relativa per una migliore comprensione del contesto²⁰.

Chiarito che il progetto sottoposto a Dibattito Pubblico (DP) inizia ora il suo iter valutativo, e che le prescrizioni associate ai pareri di compatibilità del 2016 e del 2023 si riferiscono in entrambi i casi a un insieme di opere che non comprendono il Molo VIII, le domande emerse sul rispetto delle prescrizioni stesse²¹ vanno considerate, nell'economia della presente relazione, più come un'indicazione di attenzioni da mantenere per il prosieguo della progettazione, che non come osservazioni sul progetto stesso.

Grazie a tali domande, in ogni caso, il DP ha permesso di chiarire anche che:

- il monitoraggio ambientale annuale di cui al Decreto di compatibilità del PRP, è stato realizzato, è disponibile nella sezione Amministrazione trasparente del sito di AdSPMAO, e i relativi risultati sono inviati annualmente al Ministero e alla Regione per le loro valutazioni;

17 Il PRP viene approvato con Delibera della Giunta Regionale del Friuli-Venezia Giulia n. 524 del 1° aprile 2016. Per quanto concerne gli aspetti dimensionali, nella Relazione generale del PRP indica che: "Il Molo VIII disporrà di una superficie di circa 848.860,00 mq, di due fronti di banchina di circa 1200,00 m di lunghezza paralleli e distanti fra loro 750,00 m, per un totale di 3150,00 m di banchina che andranno ad inglobare, in corrispondenza della radice circa 800,00 m di banchina della Piattaforma Logistica. Il Molo VIII potrà essere realizzato per moduli funzionali. A servizio di tale infrastruttura è prevista la realizzazione di adeguate infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale". (PRP Trieste Relazione Generale – Giugno 2014)

18 Prescrizione 6. Il progetto definitivo dell'opera di grande infrastrutturazione del Molo VIII dovrà essere assoggettato ad una successiva valutazione ambientale da parte del MATTM al momento della realizzazione dell'opera stessa, che tenga conto del trend di evoluzione del traffico marittimo e di indotto, dei risultati del Piano di Monitoraggio Integrato fino ad allora eseguito e della caratterizzazione dei sedimenti. Prescrizione 7. In conseguenza alla prescrizione n.6 dovranno essere assoggettati a successiva valutazione ambientale da parte del MATTM anche lo scalo ferroviario aggiuntivo interno all'ambito portuale nei pressi della piattaforma logistica e l'infrastruttura viaria di collegamento del Molo VIII con la GVT (DM 173 del 7.08.2015 – di compatibilità ambientale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Trieste, che riprende testualmente il parere della Commissione Tecnica VIA 1818/2025).

19 La medesima indicazione è stata fornita dai proponenti nel corso del I° incontro, nel quale si è chiarito che il decreto di VIA del 2015 per il PRP stabilisce chiaramente che il Molo VIII farà una nuova procedura di VIA. Per questo motivo, le prescrizioni del 2015 sulle opere del piano "ad oggi non si applicano al Molo VIII". Si è riconosciuto che tali prescrizioni potrebbero essere richiamate e riproposte nella futura procedura di VIA del Molo VIII, ma che tale procedura deve ancora essere affrontata. (v. Report I° Incontro del 1 luglio).

20 [...] il progetto unitario di riconversione dell'area portuale è stato declinato con suddivisione in due distinti fascicoli: A e B. Il proponente ha ritenuto necessario mantenere nello scenario di sviluppo complessivo e nella valutazione degli impatti dello Studio di impatto ambientale l'insieme delle opere, comprensivo di cassa di colmata, Rampa Arvedi nonché Molo VIII ed opere ferroviarie su asset RFI, sebbene tutte queste ultime siano da ritenersi escluse dal procedimento autorizzativo oggetto del PFTE (Parere positivo della Soprintendenza Speciale per il Pnrr, nota 15138 del 21.05.2024, alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per il Progetto di estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste).

21 v. osservazioni presentate da Decrescita Felice Aps il 20 luglio e il 22 agosto. In quest'ultima, si ribadisce che "I progetti sono conformi agli allegati grafici del PRP; questi però non sono stati modificati in adeguamento alle modifiche introdotte dalle osservazioni recepite, vedi Intese con i Comuni, Regione FVG e Ministero dell'Ambiente. Le modifiche sono tutte puntualmente elencate nei documenti illustrativi, Relazione Generale e Norme Tecniche di Attuazione del PRP, mentre gli elaborati grafici sono gli stessi della prima proposta di Piano del 2008, come se non ci fossero stati 8 anni di iter per arrivare alla stesura definitiva."

- la quota di risorse per interventi di riqualificazione ambientale messe in campo con la realizzazione del Molo VIII saranno effettivamente disponibili nel momento in cui saranno aggiudicati i lavori, e saranno impiegate su aree concordate con i Comuni così da ottemperare a quanto prescritto da parte della Regione FVG per le NTA del PRP²², in termini di interventi di miglioramento ambientale e realizzazione di aree a verde e, nell'incontro tecnico del 23.07, i Comuni hanno ribadito la disponibilità ad accordarsi sulle priorità da assegnare alle aree di mitigazione ambientale, a partire dalle aree già inserite nel Piano Territoriale Integrato (PTI) del Consorzio per lo sviluppo economico dell'area giuliana (Coselag). Viene confermata altresì la percentuale dell'1% sul valore dell'investimento per tutte le opere aggiudicate, per quanto finora si sia potuto applicare all'intervento di banchinamento Noghere sul canale navigabile, quale unica opera in via di realizzazione di quelle previste dal PRP, sia nel breve che nel lungo periodo;
- il progetto relativo al sistema delle aree verdi in ambito portuale richiesto nella medesima prescrizione è stato redatto e reso pubblico. Si precisa infine che la percentuale non si applica a tutti i lavori, previsti ad esempio dai bandi PNC, come gli interventi di cold ironing (elettrificazione delle banchine), dato che per opere di PRP si intendono gli ampliamenti a mare del porto, quali il Molo VIII;
- la ciclabile prevista nelle NTA del PRP (art. 34) è di competenza del Comune di Trieste;
- la previsione di barriere antirumore, richiesta per mitigare gli impatti acustici del Progetto Servola (prescrizione 4 f. della Regione FVG), è stata posta all'attenzione di Rfi e Anas in quanto gestori delle infrastrutture che hanno il compito di valutare le emissioni acustiche prodotte dai mezzi circolanti e predisporre i relativi interventi, ma non si applica al Molo VIII, che infatti non le prevede;
- quanto previsto nelle NTA (art. 30) circa la quota di energia proveniente da fonti rinnovabili pari al 30% del fabbisogno complessivo è stato assunto nel Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale²³ (2021) e gli interventi sono dettagliati nelle schede allegate allo stesso documento;
- sempre con riferimento alle prescrizioni regionali, il contenimento delle emissioni della mobilità interna attraverso l'utilizzo di mezzi a basso impatto (prescrizione g e.) si è precisato che nell'area portuale sono in vigore le medesime normative ambientali previste per la circolazione stradale e comunque nell'ultimo anno AdSPMAO ha acquistato 35 mezzi elettrici per le attività di controllo viabilità, manutenzione, spostamento dei dipendenti;
- per la prescrizione 15, sui provvedimenti da adottare nei confronti degli ecosistemi marini, si è infine precisato che anche il progetto del Molo VIII farà propria la prescrizione e spetta comunque alla Capitaneria di Porto fare rispettare le rotte e le distanze da Punta Sottile.

Il traffico su ferro e su gomma e le tempistiche del Progetto Servola

Tra le voci raccolte già nel 1° incontro (1° luglio), molte sono interessate a capire come si garantirà la concomitanza tra la costruzione del Molo, la stazione Nuova Servola e lo svincolo stradale, opere entrambe comprese nel già citato 'progetto Servola', così da permettere l'effettivo instradamento su ferrovia della quota maggioritaria dei traffici in entrata ed uscita²⁴, ma anche al fine di risolvere le problematiche già

22 Delibera GR FVG n.808 del 30 aprile 2015 – Parere in merito al Piano Regolatore del Porto di Trieste nell'ambito della Procedura Integrata VIA-VAS.

23 v. https://portotrieste.portaleamministrazionetrasparente.it/archiviofile/portotrieste/Informazioni%20ambientali/Misure%20incidenti%20e%20di%20protezione%20ambiente/DEASP/20E015_DEASP_AdSPMAO_o8_rev2.pdf

Nella risposta fornita da AdSPMAO si precisa anche che tutta l'area portuale è già dotata di illuminazione a LED ed attualmente in porto è installato un impianto fotovoltaico della potenza di circa 7 MW. Un altro impianto della potenza di 1,1 MW è in corso di realizzazione. In risposta alla domanda su come si intende garantire l'utilizzo del 30% di energia proveniente da fonti rinnovabili, nel corso del IV° incontro pubblico, i progettisti hanno fatto cenno all'esperienza del porto di Amburgo in cui tale obiettivo è pienamente centrato, e alla necessità di allinearsi alle direttive europee 2030-2050 per la limitazione delle emissioni di gas serra. Le modalità per raggiungere l'obiettivo sono essenzialmente legate alla produzione interna, tramite ad esempio l'installazione di impianti fotovoltaici e l'acquisto di energia certificata verde dai fornitori di rete.

24 A opere realizzate, le percentuali tra traffico su ferro e su gomma saranno rispettivamente del 60% e del 40%. (v. Report I° Incontro 1 luglio). Nel corso dell'ultimo incontro l'espressione riferita al progetto come in grado di "trasferire traffico cargo da gomma a ferrovia" (utilizzata nelle slide di Logistica Giuliana presentate all'incontro dell'8 luglio e ribadita nell'intervento di AdSPMAO all'ultimo Incontro Pubblico del 23 luglio, come caratteristica

esistenti sulla viabilità urbana. Qualcuno chiede anche cosa succederebbe se si costruisse solo il Molo e non le infrastrutture di connessione²⁵.

L'interesse mostrato dai partecipanti per la questione è stato soddisfatto all'incontro successivo, con il coinvolgimento tra i relatori del RUP del progetto Servola. Oltre a illustrarne le caratteristiche costruttive e funzionali, il dirigente di AdSPMAO ha confermato che la realizzazione di entrambi gli interventi è una priorità per il proprio Ente, perché si tratta di opere pubbliche tese a risolvere un problema di accessi e di gestione di traffici provenienti anche da altre strutture portuali e non solo dal futuro Molo VIII. Ma è una priorità anche per la componente privata del partenariato proponente, in quanto il Molo VIII non opererebbe al pieno della sua efficienza senza i collegamenti retrostanti. Nell'occasione, è stato specificato che le linee di finanziamento delle due progettualità sono differenti e indipendenti. Per il progetto Servola, l'inserimento nel Piano Nazionale Complementare, garantisce tempistiche compatibili, in quanto, avendo completato l'iter autorizzativo, è pronto per essere messo a gara, con una previsione di ultimazione dei lavori nel 2028 e attivazione nel 2029. Poiché l'operatività del Molo VIII è prevista per il 2030, le infrastrutture arriverebbero prima che entri in piena funzione. Nel caso in cui si verificasse una situazione per cui il progetto Servola non fosse completato in tempo, il Molo VIII non avrà la capacità di operare, eliminando alla radice il rischio di ulteriore congestionamento²⁶.

Come si è visto nel capitolo precedente, il Progetto Servola diviene importante nel DP anche in merito al tema, sollevato da alcuni interventi, delle barriere acustiche di mitigazione del rumore prodotto da camion e treni perché è nell'ambito di tale progetto che si avrà modo di interloquire con Rfi e Anas per questo tipo di interventi.

Traffico su ferro

Per quanto concerne il traffico ferroviario, viene chiesto dal pubblico come si possa garantire la compatibilità fra il numero di treni generato dal Porto e la capacità effettiva delle linee esistenti - incluse le tratte urbane e la linea ferroviaria costiera - anche in caso di eventi imprevisti²⁷. Qui gli studi e i modelli utilizzati

dell'opera notevole a livello globale) è stata considerata "infelice" e una "verità parziale" da un partecipante in quanto lo split intermodale manterrebbe comunque un 40% di traffico su gomma che non verrebbe trasferito su ferrovia. La risposta portata dai progettisti ha precisato che con l'espressione si intende l'allineamento all'obiettivo dell'intermodalità 60-40, che privilegia il trasporto ferroviario in linea con il piano europeo 2030 di decarbonizzazione. (v. Report Incontro 23 luglio).

25 v. Report II Incontro. La questione è stata posta con preoccupazione anche alcune delle osservazioni pervenute. In una di queste si afferma che "Il successo e l'efficacia di un'infrastruttura di queste dimensioni non possono prescindere da una viabilità d'ingresso e d'uscita adeguata e funzionale, capace di gestire il massiccio aumento dei flussi di traffico che inevitabilmente si genereranno". Si teme che il terminal si trasformi in un "imbuto" logistico, se non accompagnato, nei tempi corretti e contestuali alla sua messa in servizio, da un'adeguata infrastruttura di collegamento alla grande viabilità. [...] L'esperienza attuale, che molte imprese di trasporto vivono, è un monito che non possiamo ignorare: lunghe code, tempi di attesa interminabili e congestione ai varchi d'ingresso sono una realtà che causa enormi disagi e costi alle nostre aziende. (v. Osservazione di Federazione Autotrasportatori Italiani FAI - Friuli-Venezia Giulia dell'11.08.2025). Da una seconda osservazione (Fiab Trieste Ulisse del 22 agosto) è stata manifestata preoccupazione rispetto al traffico che soprattutto l'attracco ro-ro continuerà a generare: "si è osservato che persiste un significativo utilizzo del trasferimento di merci su gomma nel segmento ro-ro e in quello containerizzato. Parte di questo traffico va a gravare sulla viabilità cittadina, come nel caso di alcuni autocarri/articolati, che in uscita dalla grande viabilità utilizzano Campi Elisi, Via di Campo Marzio e parte delle rive per entrare al varco della Riva Traiana, invece di utilizzare la viabilità sopraelevata di collegamento tra il Molo VII e la Riva Traiana. Anche nel caso della Piattaforma Logistica, una considerevole parte di autoveicoli escono o entrano dallo Scalo Legnami e vanno ad utilizzare via Italo Svevo impegnando la viabilità cittadina, mettendo spesso in crisi l'intersezione con la GVT tra la via di Servola, via Antonio Baiamonti ed appunto via Italo Svevo. Si teme inoltre che anche lo sviluppo che sta avendo il porto e retroporto nella zona industriale nell'area del canale industriale, se non raccordato direttamente alla GVT possa portare in futuro ad ulteriori aggravii di traffico sulla viabilità cittadina in particolare di via Flavia, Via Valmaura e via Caboto".

Dello stesso avviso sono anche gli spedizionieri: "fattore fondamentale è che il costruendo terminal sia dotato di un adeguato accesso stradale mediante la tempestiva realizzazione del collegamento - diretto - alla Grande Viabilità Triestina, onde superare gli attuali colli di bottiglia lungo le vie Svevo e degli Alti Forni. Allo stesso modo, risulta cruciale la tempestiva ed integrale realizzazione della nuova Stazione ferroviaria di Servola, onde garantire una efficiente e competitiva manovra ferroviaria in termini di tempi e costi operativi. La realizzazione tempestiva di entrambe le opere è imprescindibile qualora si intenda valorizzare adeguatamente il nuovo terminal e renderlo competitivo con i vicini porti di Koper e Rijeka" (Osservazione della Associazione spedizionieri e terminalisti del Friuli-Venezia Giulia - ASPT ASTRA F.V.G. del 02/07/2025). Anche da parte degli industriali, la concomitanza nella realizzazione delle infrastrutture viarie e ferroviarie con quelle portuali è condizione primaria di successo dell'iniziativa. "Oltre ai collegamenti su strada sarà fondamentale prevedere adeguati collegamenti ferroviari. Imprescindibili sono le tempistiche: i collegamenti dovranno essere contemporanei alla realizzazione del nuovo terminal, affinché questo sia fruibile da subito senza disservizi." (v. Osservazione di Confindustria Alto Adriatico del 7 agosto 2025). Il contributo scritto di un cittadino, infine, auspica che il Molo VIII sgravi dal traffico merci la parte più vicina al centro città (Riva Traiana, Molo V e VI) in modo da spostare il baricentro dei traffici merci più lontano rispetto alle aree più densamente urbanizzate.

26 v. Report del I e II Incontro Pubblico (1 e 8 luglio).

27 Più generalmente nel corso del I incontro è stato chiesto se esistano studi di traffico relativi agli effetti dell'opera sulla viabilità cittadina, sulla rete ferroviaria triestina e su quella internazionale, con particolare riferimento alla stazione di Monfalcone. È stato inoltre domandato se siano disponibili dati numerici aggiornati sul traffico veicolare e ferroviario che giustificano in modo significativo gli interventi progettuali previsti per la viabilità del traffico merci. Si è confermato che tali studi sono stati svolti, sono stati tenuti in considerazione nella progettazione e sono riportati nella relazione di progetto.

dimostrano la sostenibilità di un incremento anche ingente dei carichi sulle linee. Le attuali limitazioni e i colli di bottiglia sono trattati nel piano di investimenti concordato tra AdSPMAO e Rfi sull'intero nodo di Trieste all'interno del quale sono compresi oltre alla Stazione Nuova Servola, il TriesteRailPort (TSCM) sulla linea Venezia-Tarvisio-Villa Opicina, la Nuova Stazione di Aquilina, il Multipurpose Terminal di Adria Port, e quello dell'Area Noghère. Si punta al potenziamento delle linee di connessione tra tutte queste infrastrutture e in particolare della funzionalità della linea costiera e della galleria di cintura che comunque non sono ancora sature (e non appaiono caratterizzate dai problemi di instabilità del costone richiamati da un partecipante). La linea transalpina è invece utilizzata in maniera marginale solo da treni più leggeri in quanto caratterizzata da problemi di pendenza.

In caso di eventi impreveduti che implichino la chiusura della linea ferroviaria, i treni non possono circolare, ma sono problematiche che esulano dalle progettualità e competenze dell'Autorità Portuale.

Traffico su gomma

Per quanto concerne il traffico stradale, il dato dei 50 camion/ora come picco generato dal Molo VIII è stato oggetto di un prolungato scambio tra proponenti e un partecipante. Il dato, infatti, non coincide con quello riportato negli studi del PRP basati, come chiarito nel secondo incontro pubblico, su dati riferiti agli anni 2014 e precedenti. Il dato citato di 1081 mezzi movimentati all'ora fa riferimento al Porto nella sua totalità, e non al solo Molo VIII. Via email il partecipante ha quindi chiesto lumi su come si fosse arrivati a calcolare il picco di 50 mezzi/ora, ed è stato risposto, sempre via mail, con un grafico che simula la distribuzione di ingressi/uscite per la settimana tipica, a partire da una serie di parametri di input quali: contenitori (440mila TEU/anno) e ro-ro (101mila unità/anno), percentuale su strada (50% contenitori, 54% ro-ro), coefficiente di omogeneizzazione (TEU Factor=1.65) contenitori per truck (=1,5), ro-ro per truck (=1). Il valore di progetto per il picco è stato assunto come il novantacinquesimo percentile della distribuzione (52 trucks/ora).

Ulteriori preoccupazioni sono emerse per la sosta dei Tir in attesa di imbarco, che ora gravano sulla viabilità urbana e in particolare su via Svevo, e per la sosta di tutti i nuovi addetti che saranno adibiti ai servizi portuali. Per i primi si è ricordato che la sosta dei Tir nelle aree cittadine non consentita e viene attivamente contrastata dalla stessa Autorità portuale, anche perché esistono aree retroportuali come l'interporto di Ferneti e altre zone buffer dove il traffico pesante può sostare in attesa di imbarco²⁸. Per la mobilità dei dipendenti sono già attivi servizi di trasporto dedicati ed esistono linee di autobus che arrivano in prossimità degli accessi attuali. È ipotizzabile quindi un approccio simile anche per gestire gli addetti del Molo VIII, con parcheggi e soluzioni di trasporto che non gravino sulle dotazioni di servizi urbani. La proposta lanciata da un partecipante per convenzioni con strutture private vicine al Porto al fine di fruire delle aree di parcheggio in loro proprietà, non è stata accolta, in quanto si prediligono interlocuzioni e collaborazioni con i Comuni, come peraltro si sta già facendo.

L'incontro successivo, dedicato alla mobilità da e per l'area del Molo VIII, ha permesso di trattare l'argomento in modo più approfondito. In tale incontro è stato evidenziato da un partecipante che le Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale del marzo 2017 richiedono un'analisi preventiva delle dotazioni infrastrutturali esistenti e della loro idoneità a servire il traffico in sicurezza e con determinati standard di qualità; alla luce di ciò, è stato chiesto se questo studio preliminare sia stato svolto nell'ambito del progetto del Molo VIII.

Nell'osservazione di Aps Decrescita Felice del 22 agosto si afferma che l'incremento "di Tir/ora, da 37 a 1081, sembra non preoccupare nessuno dei decisori politici, né sul piano del rispetto degli impegni prescrittivi, né sul piano progettuale, né infine sul piano delle priorità", segnalando che "è di questi giorni un esempio eclatante di cosa ci aspetta. Per la chiusura della autostrada slovena H4 i Tir in transito normalmente per Gorizia sono deviati via Ferneti al casello autostradale del Lisert. Sono quantificati in 4.000 al giorno, molti meno degli incrementi previsti per il nostro porto, e il traffico è in andato in tilt."

28 Nell'osservazione di Decrescita Felice Aps del 22 agosto si richiede che "il progetto del Terminal analizzi approfonditamente la situazione, e, assieme alla necessaria connessione con la GVT, proponga soluzioni di entrata/uscita dalla zona portuale che escludano che i mezzi pesanti possa impegnare la viabilità locale e sostare in zona non portuale. Si richiede altresì lo studio e la realizzazione di strumenti di mitigazione dell'inquinamento da traffico Tir, quali l'autostrada elettrica per Tir, soluzione ecologica per il trasporto merci su strada <https://eolog.com/germania-primi-10-chilometri-per-lautostrada-elettrica-per-i-camion/>". Inoltre "Si sostiene l'opportunità di un accordo tra l'Autorità Portuale e tutti i Comuni della Provincia per introdurre il limite delle 7,5 ton in tutti i centri abitati, a cominciare da Trieste in un perimetro da Sistiana a Opicina a Borgo San Sergio".

La logistica interna all'area di progetto

Il tema del funzionamento delle aree interne al terminal è emerso sia nel 1° incontro pubblico che nell'incontro tecnico dedicato all'argomento dell'8 luglio. A preoccupare sono soprattutto le dimensioni dei pre-gate che, secondo gli operatori portuali, dovranno essere in numero adeguato a prevenire colli di bottiglia. L'illustrazione da parte dei progettisti ha permesso di chiarire che l'area del Molo VIII estenderà di fatto il Punto Franco esistente e che il gate comprenderà gli spazi per i controlli doganali, della Guardia di Finanza, e degli addetti al traffico portuale. È prevista inoltre una corsia dedicata all'ispezione degli automezzi, al fine di garantire la sicurezza e l'efficienza di tutte le operazioni²⁹.

L'implementazione del Molo VIII richiederà un piano di migrazione dei gate dall'attuale configurazione a quella futura a otto corsie. Questa migrazione dovrà procedere di concerto con lo sviluppo del retrobanchina, gestendo le interferenze in modo da non creare discontinuità nel servizio.

Sul piano dell'automazione, si punta a realizzare servizi avanzati ai gate anche prima della realizzazione del Molo VIII, in collaborazione con Guardia di Finanza, Dogane e Autorità Portuale, e sono già in corso progetti e sperimentazioni che puntano alla velocizzazione delle operazioni, come il sistema informatico Sinfomar, in grado di gestire il traffico di navi, mezzi e merci garantendo il preavviso in entrata e uscita³⁰.

Per quanto concerne i treni, sentita la domanda sulle specificità logistiche considerate in sede di progettazione, si è parlato nel primo incontro della lunghezza dei convogli, che ora è di 300 ma che nello standard fissato a livello europeo potranno arrivare a 750 m. Di conseguenza anche il fascio di binari presente nel terminal si potrà estendere in futuro fino a tale standard.

Traffico navale

Il dibattito ha trattato in più occasioni la quantità e le tipologie di navi che potranno fruire del Molo e dei servizi connessi.

Nel corso del III° incontro è stato chiesto se vi sia l'intenzione di regolamentare i traffici via mare, che si prevede aumentino. La risposta fornita, grazie alla presenza del rappresentante della Capitaneria di Porto, ha assicurato che il Molo VIII non impatterà significativamente sul traffico navale nell'area portuale. I traghetti ro-ro e le portacontainer da 15,000 TEU, sono tutte navi che già arrivano al Molo VII, e non costituiscono una novità per quanto concerne le tipologie o le dimensioni. Le navi hanno solitamente tempi molto stretti e non stanno attraccate più del tempo necessario al carico e allo scarico e tutti i loro movimenti sono sotto il controllo della Capitaneria. Non ci sarebbe quindi motivo di cambiare l'attuale regolamentazione della navigazione.

In una delle osservazioni pervenute viene proposto di valutare la possibilità di "garantire nell'ambito del compendio in concessione un attracco, personale ed equipment adeguati alla gestione di merci non unitizzate, servendo anche navi convenzionali (general cargo). Tale segmento di traffico non troverebbe al momento strutture adeguate nel Porto di Trieste, [...e anche] il Porto di Monfalcone, pur facente parte del Sistema portuale e dedito al segmento general cargo, non è attrezzato per tutte le tipologie merceologiche, né - fattore da tenere in debita considerazione - potrà mai disporre del regime di Punto franco", [...]. Si richiama altresì l'attenzione sull'altissimo valore aggiunto in termini occupazionali e di ricadute sull'intera filiera di Imprese e figure professionali derivante dalla gestione di carichi non unitizzati. Un tanto, a maggior

²⁹ Nel corso del II° Incontro pubblico, è stato anche chiarito che nell'area del Molo VIII tutti questi controlli avverranno in spazi aperti, mentre nel Progetto Servola è previsto un edificio per il Punto di Controllo Frontaliero con spazi di controllo al coperto, anche in vista di quote di trasporto di animali e di beni alimentari. In tema di sicurezza, un partecipante al III° incontro nell'incontro tecnico ha parlato dell'importanza di predisporre piani di gestione delle emergenze con soluzioni di viabilità plurime per raggiungere efficacemente il Molo in caso di urgenza. La risposta è stata fornita dal rappresentante di Capitaneria di Porto presente all'incontro, e conferma che i piani di gestione delle emergenze sono vigenti, approvati e oggetto di verifiche periodiche con esercitazioni. Questi piani riguardano sia le navi e l'ambiente marino (antincendio e antinquinamento), con una pianificazione operativa locale e nazionale. Afferma che tutto ciò che riguarda la gestione delle emergenze in mare è "ampiamente vigente e attuale e collaudata". Estende lo stesso concetto anche all'ambito portuale.

³⁰ La questione è ripresa nell'Osservazione di Confindustria Alto Adriatico del 7 agosto 2025: "indispensabile condizione è la previsione di una adeguata digitalizzazione delle procedure che consenta agli operatori di portare a termine in tempi rapidi le procedure di consegna, ritiro e sdoganamento della merce".

ragione considerato l'ineludibile processo di automazione nella movimentazione di contenitori e non solo, e tenuto conto altresì dell'impatto che l'Intelligenza Artificiale presumibilmente avrà sui cicli del lavoro portuale³¹. Su tale proposta i proponenti non si sono ancora pronunciati.

Nella stessa osservazione la presenza di una banchina ro-ro è vista congruente con un'impostazione progettuale volta ad ampliare quanto più possibile l'offerta e l'attrattività in funzione di una diversificazione delle compagnie di navigazione, anche al fine di bilanciare la concorrenza del Porto di Koper che, gestito da mano pubblica, è di per sé neutrale nell'accogliere indistintamente qualsiasi carrier, a prescindere dalle alleanze tra le compagnie di navigazione³².

Visto che il traffico navale comporta un proporzionale aumento anche del traffico su gomma, un partecipante ha invece criticato la costruzione di una banchina ro-ro, in quanto si andrebbe a sommare ad altre 3 infrastrutture di questo tipo presenti nell'area portuale. Con la realizzazione di tale struttura l'Autorità Portuale risponderebbe meramente a una domanda di mercato, senza che sia posta una soglia in considerazione della capacità del territorio di assorbire il traffico da essa generato³³. Nel PRP, viene sottolineato, erano previste solo due banchine per questo tipo di navi. Poi con varianti successive se ne sarebbero aggiunte altre due. Al riguardo, da parte dei proponenti si è sostenuto che la presenza di un investitore privato che punta su questa tipologia di traffico merci, dimostra che il mercato è in espansione, che anche gli studi specialistici condotti confermano la convenienza e la fattibilità della soluzione³⁴, e che i mezzi movimentati con questo sistema possono anche essere agevolmente trasferiti su treni e non sono destinati al solo traffico stradale. Relativamente all'osservazione sul PRP, è stato infine spiegato che l'adeguamento tecnico funzionale è una variante che si definisce "non sostanziale" e, in quanto tale, si integra nel Piano esistente, senza la necessità di rivedere gli studi originari³⁵.

Un'ultima considerazione sull'aumento del traffico portuale è relativa all'approvvigionamento dei materiali di costruzione durante le fasi di cantierizzazione del Molo VIII. Nel I° incontro, in risposta a una domanda sul tema, si è detto che una quota significativa dei materiali (ad esempio lamierini metallici e tubi) arriverà via mare, così da ridurre l'impatto sulla viabilità cittadina, come già avviene nei cantieri portuali in corso.

Gli aspetti ambientali e paesaggistici

Come visto nel capitolo precedente, il principale obiettivo di riqualificazione ambientale perseguito col progetto è quello della Messa in sicurezza permanente (MISP) dell'area dell'ex Ferriera su cui verrà realizzato il parco ferroviario del terminal. Su tale operazione il DP non ha prodotto alcuna domanda né commento, e i contenuti della relazione di progetto sull'argomento sono stati integrati soltanto con i dati

31 Osservazione della Associazione spedizionieri e terminalisti del Friuli-Venezia Giulia - ASPT ASTRA F.V.G. del 02/07/2025

32 Data l'estensione dell'area interessata e gli ingenti investimenti di risorse pubbliche previsti, si ritiene il progetto senz'altro strategico per il futuro sviluppo del Porto di Trieste e della piattaforma logistica regionale in generale, ma, si sostiene nella medesima osservazione, la cosiddetta "neutralità operativa" non sarebbe mantenuta considerato l'attuale panorama concessorio del Porto di Trieste, laddove nel segmento container il Molo 7 gestito da Trieste Marine Terminal Spa vede il controllo da parte della Compagnia di navigazione MSC. (v. Osservazione della Associazione spedizionieri e terminalisti del Friuli-Venezia Giulia - ASPT ASTRA F.V.G. del 02/07/2025). Di carattere più generale è l'indicazione sul piano gestionale fornita da Confindustria Alto Adriatico nella sua Osservazione: "appare di fondamentale importanza, considerate le attuali evoluzioni geopolitiche in atto, che la governance rimanga saldamente sotto il totale controllo italiano ed europeo".

33 La questione è ripresa in termini più generali anche dall'osservazione di Decrescita Felice del 22 agosto, nella quale si evidenzia come la stessa Autorità portuale denunci una situazione di aree già sature "ancor prima di aver sviluppato l'80% delle previsioni portuali. Ciò non può non suonare come campanello d'allarme rispetto alla sostenibilità dello sviluppo portuale tout court nel nostro territorio. E magari essere un salutare ritorno alla realtà con tutti i suoi limiti. Le previsioni portuali, quasi un libro dei sogni da realizzare in 50 anni, oggi incombono su di noi, a cominciare da Muggia, con il Vallone saturato da moli, la Valle delle Noghère adibita a retroporto, parcheggio e stoccaggio della merce, centinaia di Tir/ora in arrivo e partenza. Tutto ciò è in corso di realizzazione, e la valutazione di ciò che è sostenibile non viene ancora fatta o è, come per il Molo VIII totalmente fuorviante".

34 v. Report I° incontro pubblico "Illustrazione del progetto e delle opere connesse". Nel secondo incontro pubblico, dedicato ai temi trasportistici, vengono portati i dati del traffico ro-ro, stimato a 77.000 unità all'apertura, e intorno alle 100.000 unità entro il 2035. Per la movimentazione dei carichi ro-ro dentro l'area portuale sono utilizzati dei semirimorchi dedicati. (v. Report II° Incontro)

35 v. Report II° Incontro. La questione del traffico ro-ro è rapportata secondo lo stesso partecipante a quella del traffico su gomma generato dal Molo VIII e dal porto nel suo complesso, con riferimento in particolare al terminal di Adria Ports (cd terminal ungherese), che non sarebbe connesso alla GVT e sverserebbe invece su via Flavia. In risposta, da parte di AdSPMAO si è segnalato che il terminal ungherese è attualmente un cantiere e non genera traffico, e che, essendo ubicato in un'altra zona del porto e utilizzando infrastrutture differenti, è del tutto autonomo rispetto al Molo VIII. (v. Report I° Incontro).

sul personale (da 50 a 100 unità) assunto per la sua realizzazione³⁶.

Nel corso del DP c'è stata occasione di confermare da parte dei proponenti l'effettuazione di una relazione di sostenibilità che include valutazioni rispetto al Do Not Significant Harm (DNSH) e dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), conformemente al nuovo codice dei contratti. Si descrive la relazione come un documento "oggettivo ed espressivo dei pro e dei contro" che l'opera genera, basato su Key Performance Indicators (KPI) misurabili, includendo i costi, la decarbonizzazione (carbon footprint) lungo il ciclo di vita dell'opera, le ricadute economiche e la monetizzazione/quantificazione delle minusvalenze generate sull'ambiente³⁷. Sono state ampiamente illustrate inoltre tutte le attrezzature portuali (gru di banchina, ferroviarie, di piazzale) nei loro aspetti 'green' con sistemi di recupero energetico (durante frenata e abbassamento del carico), e le strategie virtuose del gruppo HHLA (parte del partenariato pubblico-privato), che si impegna a ridurre le proprie emissioni di CO₂ di almeno il 50% entro il 2030 e a raggiungere la neutralità climatica entro il 2040 (già ridotto del 42% tra il 2018 e fine 2024)³⁸.

I proponenti hanno avuto modo di evidenziare inoltre come in sede di studio di impatto ambientale, siano state considerate le emissioni in atmosfera, l'inquinamento acustico, la qualità delle acque e molti altri elementi.

L'illustrazione della grande mole di materiali prodotta non poteva certo rientrare nei tempi e nel livello di trattamento tipici di un DP e sarà portata invece al vaglio degli enti preposti nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Gli aspetti ambientali qui di seguito descritti sono quelli che più hanno interessato, o preoccupato, i partecipanti al DP e sono quelli legati agli impatti visivi ed acustici dell'opera, seguiti dall'inquinamento atmosferico, riferito anche allo stazionamento delle navi, e dai problemi che potrebbero sorgere per la qualità dell'habitat marino, anche per opera dei dragaggi e di altri lavori da effettuarsi per la realizzazione della banchina.

Impatti visivi e acustici

A preoccupare è soprattutto l'impatto visivo ed acustico dell'opera, in particolare nella sua operatività notturna.

Il DP ha potuto contare su alcune immagini che simulano l'inserimento del Molo VIII nel contesto portuale, con viste dalla città di Trieste e da Muggia. Tra queste immagini solo una vista notturna ha colpito l'attenzione di un partecipante al punto da contestarne la veridicità³⁹. La luminosità del Molo VII sullo sfondo sarebbe infatti risultata sottoesposta rispetto alla luce che produce normalmente, e di conseguenza anche il Molo VIII avrebbe un impatto maggiore di quanto non rappresentato nell'immagine stessa, soprattutto vista da Muggia. Poiché la fotografia di base era stata scattata all'imbrunire in una situazione di semi-operatività del Molo VII, con i fari d'illuminazione delle banchine in parte abbassati, il Responsabile ha chiesto ai progettisti la disponibilità a rifare il montaggio a partire da un'immagine più realistica della luce prodotta dall'infrastruttura esistente e permettere un raffronto attendibile con la luce che si calcola possa emanare il nuovo Molo al pieno della sua attività e con l'impatto cumulativo delle due opere.

36 v. Report IV' Incontro del 23 luglio, sulle ricadute economico e occupazionali.

37 v. Report III' Incontro del 15 luglio sugli aspetti ambientali

38 A giudizio di un partecipante gli studi di impatto ambientale, così come quelli che riguardano i benefici e i tempi di ritorno dell'investimento, appaiono generici e non contestualizzati, oltre che non aderenti a quanto disposto dal Piano Regolatore del Porto. È stato risposto che gli studi saranno valutati in sede di procedura di VIA – dunque esiste una forma di garanzia istituzionale rispetto alla qualità di tali elaborati – ma si ritiene che siano sufficientemente completi. Riguardo al Piano Regolatore del Porto si è ricordato che la realizzazione del Molo ottavo rappresenta in effetti una fase di attuazione del Piano stesso, risultando necessariamente aderente a quest'ultimo. (v. Report I' Incontro)

39 La questione è ripresa anche in un'osservazione ricordando che l'inquinamento luminoso del terminal è regolato dalle norme attuative del PRP, secondo cui "e il sistema di illuminazione dell'area del porto deve perseguire un aspetto unitario curato e composto, che persegue gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza attraverso tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale". "Lo stesso Molo VII non rispetta, ad oggi, tali indicazioni". (osservazione di Decrescita Felice Aps del 20 luglio)



L'infrastruttura, del resto, opererà 24h per 7 giorni a settimana, e per questo è stato studiato un sistema a tecnologia LED dimmerabile e differenziabile a seconda dell'area in cui sarà necessaria una maggiore o minore intensità luminosa. Questa tecnologia, è stato spiegato, è già usata in altri terminal moderni e vicino a infrastrutture sensibili come gli aeroporti⁴⁰.

Per gli impatti visuali dall'area di Muggia, un partecipante chiede se non sia il caso di studiare degli interventi di mitigazione paesaggistica⁴¹. I proponenti si rimettono per questo tipo di indicazioni alla valutazione degli organi preposti, ricordando come le opere portuali esistenti sono visibili da Muggia più di quanto non lo sarà il Molo VIII.

Anche per l'inquinamento acustico si è chiesto se il rumore prodotto dal Molo VIII sarà paragonabile a quello del Molo VII e se non si possa applicare una regolamentazione specifica per le ore notturne come previsto per altre attività produttive, o se non si possano installare delle barriere con pannelli fonoassorbenti. L'esperienza porta a identificare soprattutto i segnali di sicurezza dei macchinari in movimento la sorgente dei rumori meno sopportabili. I progettisti hanno risposto che è stato fatto uno studio previsionale di impatto ambientale e ci sarà un programma di monitoraggio dell'impatto in corso d'opera⁴². Questo monitoraggio servirà a confermare l'impatto stimato e, nel caso di impatti inaccettabili, ad adottare "eventuali scelte mitigative" nello svolgimento delle attività. Si mira infatti a realizzare un terminal con le migliori tecnologie anche in termini di inquinamento acustico. Le specifiche tecniche del progetto prevedono, ad esempio, il sistema soft-landing per tutte le gru, che rallenta in automatico i container durante la fase di appoggio, e la base di gomma anti-vibrazione per le rotaie delle gru stesse. Durante il piano di monitoraggio verrà comunque eseguita una valutazione dei rumori generati da tutti i macchinari, nel rispetto delle normative sia nelle ore diurne che in quelle notturne.

Gli impatti acustici derivanti dall'aumento del traffico ferroviario sulla linea verso Monfalcone, con particolare riferimento all'area di Barcola, sono invece trattati in un tavolo di confronto con Rfi. Non trattandosi di una struttura portuale, il piano di barrieramento non può che essere concordato con quest'ultima. Mentre per il progetto Servola e la nuova viabilità in esso prevista, l'inserimento delle barriere sarà concordato con Anas.

La proposta pervenuta da un partecipante di piantumare alcune aree del Molo VIII per mitigare gli impatti acustici e visivi, oltre che per avere una maggiore quota di verde a livello urbano, non è stata accolta in quanto la presenza di alberature nelle aree operative "contrasta con tanti principi, tra cui la sicurezza" e non sarebbe in ogni caso compatibile con il trattamento dell'area dell'ex Ferriera sottoposta a MISP, per la quale è prevista la copertura con geomembrana e soletta di cemento.

40 v. Report III' Incontro

41 Nelle osservazioni di Decrescita Felice Aps del 20 luglio e del 22 agosto, viene citata la delibera regionale 808/2015 nella quale Muggia è area da attenzionare in modo particolare in termini di mitigazione paesaggistica e si chiede quali azioni siano state finora intraprese in tal senso, fra interventi, accordi tra le varie autorità interessate e progetti.

42 Nella relazione di progetto si specifica che "a regime, l'infrastruttura sarà soggetta a un sistema di monitoraggio continuo, con: controllo qualità dell'aria e rumore tramite sensori in prossimità dell'area urbana; tracciabilità digitale dei flussi veicolari e ferroviari; verifica periodica dell'efficacia del sistema di raccolta acque e delle strutture di MISP". Nell'incontro tecnico del 15 aprile, con gli organi preposti ai controlli ambientali e le associazioni ambientaliste, da parte di Regione Friuli-Venezia Giulia si è ricordato il parere già rilasciato dall'Ente in sede di valutazione del Piano Regolatore Portuale, con il Molo VIII che di per sé non rappresentava elementi critici sotto il profilo ambientale, nonché la propria funzione in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, dove potrà verificare la rispondenza alle normative di tutti gli elementi del progetto ivi compresa la fase di cantierizzazione. Similmente, l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale è intervenuta brevemente affermando che delle valutazioni potranno essere espresse soltanto in una fase di progettazione più avanzata; in ogni caso, è stata ribadita la disponibilità dell'Agenzia a supportare l'Autorità di Sistema nella messa a punto delle strategie di tutela ambientale. (v. Report Incontro Tecnico del 15 luglio).

Inquinamento atmosferico

Oltre al traffico pesante in entrata e uscita dal porto, l'inquinamento atmosferico è riferito nelle domande del pubblico anche al traffico globale e locale e alla sosta delle navi.

In termini globali, secondo i dati riportati nella Relazione di progetto, il nuovo terminal porta al risparmio di 8 milioni di tonnellate di CO₂, grazie all'ottimizzazione delle rotte marittime. In particolare, si riducono i giorni di navigazione attualmente necessari per raggiungere i porti del Nord Europa, con benefici sia ambientali che economici. Come sottolineato da un'osservazione, non è chiaro se in questo calcolo i traffici siano considerati costanti, o se si sia tenuto conto del probabile aumento degli stessi dovuto al minor costo che l'apertura di un nuovo accesso comporta, peraltro già verificabile nei trend attuali. È chiaro, comunque, come l'argomentazione sia tipicamente ascrivibile al rapporto tra benefici diffusi e costi concentrati che spesso caratterizza le opere infrastrutturali, non solo navali, e che di conseguenza le percezioni rispetto a quest'ordine di vantaggi da un punto di vista sia locale sia di segno opposto rispetto a un punto di vista sovralocale⁴³.

Le domande sul traffico, dovuto all'ampliamento delle strutture portuali, sono state l'occasione per illustrare da parte dei progettisti l'approccio che guida uno studio di impatto ambientale, nel momento in cui valuta la scala alla quale ha senso ragionare delle modifiche che un progetto genera sul territorio, includendo tutte le componenti ambientali. Ciò per dire che le infrastrutture come autostrade o reti ferroviarie sono incluse nello studio fintantoché il differenziale generato dal progetto risulta apprezzabile. Il progetto valuta le conseguenze generate dalla sua attuazione (cantiere ed esercizio) sulla scala ritenuta sensata, poi l'attuazione di eventuali misure di mitigazione prescritte potrà coinvolgere anche altri enti come Rfi o Anas.

Sull'inquinamento portato dalle navi, è stato chiesto se l'aumento delle emissioni derivanti dal maggiore traffico conseguente al Molo sia incluso nella valutazione di impatto, quali misure sono previste per limitarlo e se si applicano delle soglie per l'accettazione delle navi più inquinanti. I progettisti hanno così avuto modo di chiarire che il contributo delle navi all'accosto e all'ormeggio è incluso nella valutazione delle emissioni. L'Autorità di Sistema, tuttavia, non ha competenza diretta nel controllo del traffico navale o nella definizione di soglie minime di accettazione per le imbarcazioni, in quanto la competenza spetta alla Capitaneria di Porto. L'utilizzo di carburanti a basso tenore di zolfo, per quanto diffuso tra molti armatori, è ancora un impegno volontario⁴⁴.

Un'importante variabile a livello di emissioni in atmosfera è rappresentata dalla realizzazione del sistema di cold ironing, per l'alimentazione elettrica delle navi durante la sosta in banchina. Come mostrato nella Relazione di Progetto, il cold ironing è in grado di abbattere le emissioni a circa un terzo di quanto non sia con le navi alimentate a idrocarburi. Il beneficio riguarda soprattutto la riduzione di ossidi di azoto (NOx) e particolato fine (PM10), per un complessivo miglioramento della qualità dell'aria nel porto e nelle aree urbane limitrofe. Posto che il progetto prevede la sola predisposizione dei cavidotti e che la dotazione non è resa obbligatoria dalle normative vigenti è stato chiesto nel primo incontro che tipo di garanzie sussistano per l'effettiva messa in atto del sistema. È stato quindi spiegato che una direttiva europea impone l'elettrificazione delle banchine entro il 2030 e di conseguenza è attesa l'introduzione di norme che prescrivano l'utilizzo del cold ironing per le navi ormeggiate⁴⁵. Poiché il porto di Trieste non dispone di

43 A questo proposito l'osservazione citata di Decrescita Felice Aps, 22 agosto, "propone che piuttosto che basare il proprio contributo ambientale su un molto improbabile risparmio di 8 milioni di tonnellate di CO₂ in ogni caso non riguardante il nostro territorio, punti a sicuri miglioramenti ambientali locali. A tal proposito si richiede che gli obiettivi tecnici e ambientali del progetto del Terminal Molo VIII siano quelli indicati dalle Linee guida per la Redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2017". Tra queste si sottolineano come carenti o assenti nel progetto portato a dibattito: "migliorare la mobilità e ridurre il traffico inquinante; migliorare la qualità del waterfront; promuovere il confronto e l'integrazione in materia ambientale; aumentare gli investimenti per la protezione e la valorizzazione dell'ambiente".

44 Connesso al tema dell'inquinamento atmosferico è anche quello del trattamento delle acque di prima pioggia e sul loro eventuale deflusso nella rete fognaria. Sul tema AcegasApsAmga Spa nell'osservazione del 08/08/2025 si propone di contribuire al progetto valutando la compatibilità con la capacità dell'infrastruttura esistente e con eventuali potenziamenti. La stessa osservazione rileva inoltre interferenze delle opere previste con canalizzazioni di scarico e condotte sottomarine, che dovranno essere risolte nelle fasi successive della progettazione.

45 Nell'osservazione di Decrescita Felice Aps del 22 agosto si propone di "Rendere sistemico lo sconto alla bolletta cold ironing in banchina <https://www.shippingitaly.it/2024/06/17/approvato-uno-sconto-italiano-da-570-milioni-alla-bolletta-del-cold-ironing-in-banchina/> fino all'obbligatorietà dell'uso del cold ironing."

spazi sufficienti per la produzione autonoma dell'energia necessaria per tali impianti⁴⁶, ci si dovrà alla rete di distribuzione locale e, in alcuni casi, sarà necessario un adeguamento della rete stessa.

La questione è stata ripresa anche nel primo incontro di approfondimento tecnico con la presenza degli operatori di AcegasApsAmga (8 luglio) e nell'incontro pubblico sugli aspetti ambientali (15 luglio). Si è confermato così che è in corso la richiesta di allacciamento a terra per 87 MW, che coprirà tutti i progetti di sviluppo portuale, ed è già aperto un tavolo con Terna per gestire questo aspetto. Si tratta infatti di un piano infrastrutturale fondamentale per supportare le moderne esigenze energetiche del porto, inclusa la possibilità di alimentazione da terra per le navi, e la relativa riduzione delle emissioni in porto.

In termini di riduzione degli inquinanti in atmosfera, va infine considerato il contributo derivante dall'alimentazione elettrica di tutte le gru, e la possibilità di utilizzare altre attrezzature per le quali si predispone già ora l'elettrificazione in attesa che siano rese disponibili sul mercato commerciale e possano soddisfare pienamente le necessità operative.

Impatti sull'ecosistema marino

L'ecosistema marino è associato principalmente alle problematiche che potrebbero derivare dalle opere di dragaggio e di palificazione. Le domande in merito hanno permesso di chiarire da parte dei proponenti che è stata condotta una campagna di caratterizzazione del sedimento, i cui risultati saranno resi pubblici come parte della Valutazione d'Impatto Ambientale. Il naturale interrimento dei fondali risulta scarso nel porto di Trieste e quindi si prevede che la rimozione dei sedimenti (capital dredging) non duri nel tempo. Con l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili si minimizza la quantità di sedimento disperso nella colonna d'acqua dalla benna. È inoltre prevista una "importante serie di monitoraggi" della situazione ondometrica, correntometrica e della torbidità generata durante le operazioni. A tutela dal rischio di dispersione e, in particolare la traslazione orizzontale del sedimento, è stata anche considerata l'installazione di "panne filtranti" (teli zavorrati). L'insieme di queste tecnologie e dei monitoraggi mirano a generare impatti "modesti o irrilevanti" sull'ecosistema marino, anche perché dal punto di vista floro-faunistico l'area del Molo VIII non presenta 'rilevanze biologiche particolari'⁴⁷.

Oltre alle possibili conseguenze della dispersione di sedimenti è stata segnalato il transito di varie specie di mammiferi marini nel Golfo di Trieste, e conseguente rischio che le loro funzioni biologiche siano disturbate dall'inquinamento acustico soprattutto in fase di cantierizzazione. Per questo, nel primo incontro di approfondimento tecnico (8 luglio) è stato chiesto di procedere con uno studio più ampio rispetto all'ambient noise presente nell'area portuale, da confrontare con i dati rilevati nella fase di cantierizzazione. I progettisti hanno quindi garantito che il sistema di monitoraggio continuo comporta la momentanea interruzione dei lavori al transito di cetacei e altre specie marine. La prescrizione, già contenuta nella valutazione ambientale del PRP, ha portato alla messa a punto di una procedura di avvistamento dei cetacei approvazione dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA FVG). Salvo nuovi pareri, la medesima procedura sarà applicata in sede di realizzazione del Molo VIII. Più in generale, dalla VIA si prevede che emergano prescrizioni di mitigazione simili a interventi portuali analoghi già realizzati, per contenere sia gli effetti del rumore sia i sedimenti sospesi durante il dragaggio⁴⁸.

46 L'osservazione presentata da parte di AcegasApsAmga il 7 agosto, stima in 7,5 MW la potenza per il solo cold ironing a servizio del Molo VIII, mentre la potenza totale in gioco per l'intera area Piattaforma Logistica e Molo VIII ammonta a 70-80 MW. "Diventa rilevante – si sostiene nel testo dell'osservazione – il fatto di prevedere fin da subito una regia generale che coordini sia le varie istanze dei diversi committenti impegnati nelle opere di costruzione, sia le future esigenze dei concessionari in zona portuale che gestiranno l'area a lavori completati. Considerando che la potenza totale in gioco (dell'ordine dei 70-80 MW) per tutte le opere previste renderà necessario una nuova struttura di fornitura in Alta Tensione, sembra doveroso coinvolgere nel progetto tutti gli altri portatori di interesse presenti nell'area ex Ferriera".

47 v. Report III¹ Incontro sugli aspetti ambientali del 15 luglio. Nell'incontro si è parlato anche di una serie di studi, in parte finanziati da un bando CEF europeo del valore di 6.450.000 euro per indagini e modelli (idrodinamici, sul biota marino, sul sollevamento dei sedimenti), di cui ha beneficiato il percorso progettuale. Si è menzionata la partecipazione allo studio di specialisti di Istituto nazionale di Oceanografia e di Geofisica sperimentale (OGS) e dell'Università di Trieste. Le relazioni tra l'opera e il mare sono state valutate e hanno rivelato una "significatività compensabile". Le previsioni sono di "irrilevanza della significatività" sulle ricadute sul biota marino. Si è specificato che sono state attenzionate le aree protette (miticoltura, riserva marina di Miramare, praterie di fanerogame).

48 v. Report I¹ Incontro

Gli aspetti economici e occupazionali

Come si è visto nella parte descrittiva dell'opera i benefici attesi comprendono: l'indotto dell'investimento complessivo in opere tra Molo VIII, MISP e Progetto Servola⁴⁹; il maggiore introito di risorse in termini di gettito fiscale; e una cospicua campagna assunzionale sia in fase di costruzione che in fase di esercizio⁵⁰.

Sia nel primo incontro illustrativo dell'opera, che nell'ultimo incontro, dedicato proprio a questi aspetti, sono state avanzate delle perplessità sul valore aggiunto prodotto da attività di stoccaggio e movimentazione merci e sono stati chiesti degli approfondimenti sul tema, in particolare sulla formazione e sulle professionalità richieste per chi lavorerà nella nuova infrastruttura. I proponenti hanno così parlato di percorsi formativi in porto, per sviluppare le competenze necessarie alla gestione del terminal, nonché di preferenza per l'assunzione di personale locale, così come avviene già nella piattaforma logistica. La tecnologia in uso del terminal guiderà la formazione più avanzata, ma generalmente, anche per le professioni standard si privilegeranno i progetti formativi on the job, presso i diversi enti e i diversi terminalisti, per il corretto utilizzo delle attrezzature, con un'attenzione particolare alla sicurezza.

La stessa crescita di Logistica Giuliana, il partner privato costituitosi per lo sviluppo del progetto di Molo VIII, dimostra le potenzialità dell'operazione sul piano occupazionale: da 15 dipendenti nel 2021 (apertura piattaforma logistica) a 200 dipendenti nel 2025 (con 23% donne e 20% sotto i 35 anni), e una previsione di 450-600 dipendenti nel 2035 (quando il terminal sarà a regime), distribuiti in tecnici, operativi, amministrativi e gestionali. Per la fase di cantiere, sono 50-100 persone per l'attuazione della MISP e 200-300 persone per lo sviluppo del Molo VIII dal 2026 al 2030.

Non sembra significativo un confronto con quanto avviene in altre strutture gestite all'estero dal partner tedesco, come richiesto da un partecipante⁵¹, perché i modelli operativi così come i livelli di automazione sono diversi. L'approccio però è lo stesso, con lo sviluppo di un modello operativo e, di conseguenza, assunzionale riferito al numero e alla tipologia delle navi, nonché al tipo di merci di cui si prevede il trattamento.

Sul piano del gettito fiscale, le richieste di una maggiore specificazione rispetto all'ammontare, alla sua destinazione e ai beneficiari finali, hanno portato i proponenti a riconoscere la necessità di approfondire con gli esperti finanziari le ripartizioni tra quote locali, regionali e statali, confermando in ogni caso che il prelievo fiscale di circa 2 miliardi di euro in 15 è prevalentemente composto da tasse portuali, tasse di ancoraggio, IVA sull'importazione, dazi e IRPEF.

49 Del Progetto Servola ha destato qualche interesse anche il previsto Museo dell'Archeologia Industriale, riportato anche nella Relazione di Progetto e citato in uno degli interventi dei proponenti, ritenuto da una partecipante meritevole di un investimento. La partecipante offre la propria collaborazione, per raccontare, nel museo, la storia che ha portato dall'Ottocento al progetto di riqualificazione, avendo alle spalle l'esperienza svolta con Italia Nostra alla realizzazione del Polo museale del Porto (Porto Vecchio).

50 I benefici previsti da parte dei proponenti sono pienamente concordi con quelli individuati da Confindustria Alto Adriatico, che nella propria Osservazione (7 agosto 2025) fornisce anche il proprio appoggio in termini organizzativi: "Trieste è una città di industria, turismo e logistica ed in linea generale Confindustria Alto Adriatico è favorevole a quest'opera che vede un ingente investimento di risorse pubbliche e private e che darà un contributo importante all'economia della Venezia Giulia e dell'intera regione sia in termini economici, di indotto e di traffici, sia in termini occupazionali. Tale effetto peraltro sarà duplice, dapprima nella fase di realizzazione dell'opera, e, successivamente, una volta che la stessa sarà pienamente operativa, nella fase di funzionamento.

Confindustria Alto Adriatico si rende disponibile a cooperare per la creazione di una rete di imprese di fornitura per la fase realizzativa, così come mette a disposizione le sue competenze e strutture specializzate per la gestione della formazione del capitale umano. In ogni caso ci sarà bisogno di risorse qualificate che sarà possibile formare se ci sarà un'attenta progettazione che saprà individuare le figure necessarie".

A questo pieno appoggio da parte di Confindustria, fa eco l'osservazione di Aps Decrescita Felice (22 agosto) che vede l'attività di movimentazione container come di totale insignificanza occupazionale e totalmente incompatibile per la grandezza delle aree di cui necessita, con i limiti di spazio del territorio provinciale e con la scarsità di superfici per lo sviluppo industriale. "Al momento, senza registrare alcuna contrarietà delle forze politiche locali, sembra prevalere lo sviluppo della peggiore opzione del PRP di Trieste. Accettiamo che ogni player marittimo del nostro porto conosca e apprezzi la posizione geografica e i fondali e sia indifferente alla economia locale. Non accettiamo la mancanza di opposizione a scelte sbagliate. Sappiamo che le aziende interessate al nostro porto sono enormi potenze finanziarie, difficili da contrastare. Però tocca a noi avere interesse a selezionare tra le diverse opzioni quelle che guardano al benessere delle persone portando occupazione e ricchezza. La conseguenza di questo appiattimento al volere dei più forti sta nei progetti per i quali l'Autorità Portuale ha chiesto il finanziamento. Il mostruoso potenziale distruttivo del PRP di Trieste è avviato. Occupazione di qualità per pochissimi, inquinamento per tutti. E saturazione delle aree".

51 La richiesta pervenuta per email era di "parametri di raffronto mediante la messa a disposizione di dati di altre realtà gestite da HHLA, per esempio Amburgo".



DOMANDE FINALI

In questo capitolo sono riportati alcuni passaggi sui quali in forma di domande si invitano i proponenti a un approfondimento in sede di documento conclusivo (art. 5 c.1 L.f all. I.6 al Codice degli Appalti), oltre naturalmente a tutti gli aspetti che riterranno di trattare, commentare, ribadire o rivedere.

A) La prima domanda è caratteristica di ogni percorso di questo tipo e ha come oggetto l'intera opera.



A valle di quanto emerso dal Dibattito Pubblico, si chiede ai proponenti di esprimersi sulla volontà di proseguire con le fasi successive di progettazione e con la realizzazione dell'opera.

In caso di risposta affermativa, si invitano i proponenti a riportare nel proprio documento conclusivo gli eventuali cambiamenti intercorsi in merito alle motivazioni e agli obiettivi perseguiti con l'opera stessa, e a considerare le riflessioni da b) ad h) che seguono, con le relative domande (evidenziate in blu).

B) Ripercorrendo i passi salienti del Dibattito Pubblico, emerge la questione della relazione tra i due progetti Molo VIII e Progetto Servola. L'indipendenza tra gli stessi è sicuramente garantita sul piano del finanziamento e dei percorsi decisionali, progettuali e realizzativi. Tra i due progetti sussiste tuttavia una reciproca complementarità sia sul piano trasportistico sia su quello ambientale. Infatti, da un lato, i flussi che il Molo VIII comporta, anche in una fase di esercizio iniziale, non sembrano poter essere gestiti senza la nuova stazione e la connessione diretta per i mezzi pesanti verso la GVT, visto lo stato di congestione che caratterizza già i varchi ferroviari e stradali. Dall'altro lato, la bonifica dell'area ex Ferriera, per la parte in capo al PPP, che potrebbe essere realizzata nel giro di un anno circa, risulterebbe incompleta, e probabilmente anche poco efficace in termini di regimazione e depurazione delle acque, in mancanza del completamento della MISP sull'area di competenza pubblica.



Si chiede pertanto ai proponenti di tenere conto, nelle successive fasi di progettazione, dell'eventualità che i tempi di avvio dei due progetti non permettano un loro avanzamento in parallelo. Potrebbero essere forniti in questo senso i dati sui traffici che il Molo VIII potrebbe sopportare in assenza delle infrastrutture complementari, e le eventuali modifiche che subirebbe il progetto in questo scenario.

C) Un'ulteriore domanda, di carattere più interrogativo, è riferita all'autonomia del progetto rispetto alle trasformazioni urbane in atto e previste nelle aree limitrofe nonché alla possibilità che la disponibilità di fondi per opere di mitigazione ambientali costituisca effettivamente occasione per riaprire un confronto con, e una collaborazione tra, le pubbliche amministrazioni locali, che si allarghi a comprendere le porzioni di territorio all'esterno dell'area dell'ex Ferriera. Gli Accordi di programma del 2014 e del 2020 avevano affrontato il futuro di un'area fortemente compromessa dal punto di vista ambientale ma anche obsoleta per quanto concerne produttività e compatibilità complessiva col contesto urbano. Il Molo VIII rappresenta, per tutti coloro che stipularono quegli Accordi, il punto di arrivo della riconversione, ma nel frattempo anche il contesto è cambiato, sono cambiati i bisogni e i parametri di valutazione, anche in ragione della

chiusura, da più di un lustro ormai, degli impianti. Anche se il Dibattito Pubblico ha fatto emergere una netta opposizione all'opera da parte di un solo soggetto, può divenire strategica nell'avanzamento del processo un'attenzione alla qualità urbana per come è percepita da chi abita in questa parte di città. Vista la netta separazione amministrativa tra chi si occupa di ciò che sta dentro e fuori il perimetro portuale risulta difficile dire quale degli enti pubblici competenti possa promuovere azioni in questo senso. Più di una volta è stato ribadito che l'Autorità Concedente è in attesa di sapere dai Comuni le preferenze per l'allocazione delle risorse per gli interventi di mitigazione. Tuttavia, sembra di poter dire che un progetto di questa portata (peraltro parte di una serie di altre espansioni delle funzioni portuali) non si possa limitare a qualche intervento puntuale di piantumazione o di arredo, ma debba responsabilmente essere trattato quanto più possibile come progetto integrato 'di territorio', con valenze sociali oltre che economiche e ambientali.



Si chiede quindi ai proponenti di valutare nelle successive fasi di progettazione l'opportunità di adottare gli strumenti adeguati per l'instaurazione di un dialogo con le amministrazioni comunali, i portatori di interesse e le comunità locali, sulle trasformazioni che possono conferire maggiore qualità alle aree urbane esterne all'ex Ferriera di Servola.

D) Per quanto concerne la tipologia delle navi di riferimento per la progettazione del Molo si riprende una domanda giunta attraverso un'osservazione che non ha trovato risposta nel corso degli incontri.



Si chiede ai proponenti di valutare nelle successive fasi di progettazione se, e quali, spazi e attrezzature si possano predisporre per il trattamento di carichi non unitizzati.

E) Sulla gestione futura degli spazi del Molo VIII e dei traffici relativi si riportano con due domande le preoccupazioni di due distinte organizzazioni circa possibili 'effetti monopolistici' o 'colonizzanti'.



La prima porta a indicare da parte dei proponenti nelle fasi successive di progettazione le strategie che intendono adottare ai fini di conferire al Molo VIII una 'neutralità gestionale e operativa' che ne eviti il controllo da parte di un'unica compagnia di navigazione con le limitazioni che conseguono in termini di diversificazione dell'offerta, attrattività e competitività rispetto al porto sloveno.

La seconda indica l'opportunità di inserire nel piano gestionale specifici strumenti per mantenere il controllo del Molo VIII in mano italiana o europea (evitando cioè possibili vendite a operatori del far east).

F) Per quanto concerne la cantierizzazione del Molo VIII, è stato detto dai proponenti che una quota significativa dei materiali arriverà via mare, non sono state tuttavia specificate le quantità né gli impatti prodotti.



Per le successive fasi di progettazione si chiede ai proponenti di specificare il numero di navi da adibire al trasporto di materiali di cantiere, fornendo, laddove non sia già stata fatta, una valutazione dell'inquinamento acustico prodotto da queste movimentazioni; le tipologie di materiali da trasportare e la loro provenienza.

G) Riportando quanto espresso in un'osservazione, due domande riguardano l'inquinamento atmosferico.



Si chiede ai proponenti di specificare nelle fasi successive di progettazione se il risparmio di 8 milioni di tonnellate di CO₂ è stato calcolato ritenendo costanti i traffici attuali o si è tenuto conto del probabile aumento degli stessi dovuto al minor costo che l'apertura del Molo VIII comporta.

Si chiede altresì di specificare la soglia limite di traffici navali in entrata/uscita dal Molo VIII superata la quale si rischia lo sfioramento degli standard fissati dalle normative per l'inquinamento atmosferico nel contesto urbano di riferimento.

H) Una domanda più propriamente legata al progetto, è già emersa nel corso del Dibattito Pubblico e riveste una grande importanza in termini ambientali, anche in funzione della possibile riduzione degli impatti acustici e degli inquinanti atmosferici. Come riportato nella Relazione di progetto e ribadito nel corso degli incontri, il Molo VIII sarà predisposto per il cold ironing, ma risulta ancora da chiarire quando, da parte di chi, e con quali fondi sarà implementato il sistema.



Si chiede quindi ai proponenti di indicare nelle successive fasi di progettazione: l'Ente che potrà sostenere i costi del cold ironing; il soggetto che materialmente si occuperà di predisporre la potenza necessaria e l'allacciamento alla rete del Molo VIII; i tempi previsti per il completamento del sistema e le eventuali condizioni ostative.



LE ATTIVITÀ SVOLTE

L'avvio del percorso

Il 22 aprile 2025 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO) ha comunicato l'indizione del Dibattito Pubblico. In seguito alla procedura per individuare il Responsabile (art. 40 D.Lgs. 36/2023 Codice dei Contratti Pubblici) - figura terza e indipendente con il compito di favorire la partecipazione, raccogliere osservazioni e proposte sul progetto, gestire gli strumenti di comunicazione e redigere la relazione finale - il 24 aprile 2025 AdSPMAO ha incaricato il Dott. Andrea Mariotto.

Come prescritto dal Codice, nei 30 giorni successivi alla nuova nomina il Responsabile ha provveduto, con il supporto di esperti, a chiedere integrazioni alla Relazione di progetto del proponente, a elaborare il progetto di Dibattito Pubblico che viene descritto in questa sezione e a predisporre il sito web dedicato.

Il Dibattito Pubblico è stato avviato il 23 giugno 2025 con la conferenza stampa di presentazione del processo e la fase di incontri aperti al pubblico si è concluso il 23 luglio. Il termine per la presentazione delle osservazioni è stato fissato, compatibilmente con i tempi indicati dall'Art. 40, comma 5 del D.lgs. 36/2023, al 22 agosto 2025.

L'ascolto preliminare del territorio

In seguito alla nomina, il Responsabile ha attivato un percorso di ascolto del territorio attraverso 22 interviste in profondità, in modalità mista aggregata o singola per un totale di 29 persone e 21 enti o portatori di interesse ascoltati. L'obiettivo delle interviste era di raccogliere posizioni, attenzioni, preoccupazioni, ma anche conoscenze e informazioni rilevanti per l'impostazione del percorso e l'identificazione dei principali nodi da sciogliere nel suo sviluppo.

I soggetti invitati ai colloqui sono stati selezionati in modo da includere tutti gli enti e i soggetti competenti sulle trasformazioni in atto, e i soggetti che per gli interessi rappresentati avrebbero potuto fornire indicazioni sugli aspetti del progetto da approfondire.

Le interviste si sono svolte da remoto, sulla piattaforma Microsoft Teams, fra fine maggio e inizio 9 giugno 2025, e sono state rivolte sia a singoli che a piccoli gruppi di interlocutori, delle seguenti organizzazioni:

- Regione Friuli-Venezia Giulia
- Comune di Trieste
- Comune di Muggia
- Comune di San Dorligo della Valle Občina Dolina
- Arpa Friuli-Venezia Giulia
- Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina (Asu Gi)
- OGS - Istituto Nazionale di Oceanografia e geofisica sperimentale
- Capitaneria di Porto di Trieste

- Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio delle Dogane di Trieste
- Consorzio per lo Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (Coselag)
- Confindustria Alto Adriatico
- Confartigianato Trieste
- Confcommercio
- Associazione Agenti Marittimi
- Associazione Spedizionieri Doganali Anasped
- Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici Anita
- Aspt Astra Friuli-Venezia Giulia
- Acciaieria Arvedi e Siderurgica Triestina
- Fit-Cisl
- WWF Area Marina Protetta Miramare
- Italia Nostra Friuli-Venezia Giulia
- Legambiente Trieste

La progettazione del Dibattito Pubblico

Tenendo conto delle informazioni ottenute nell'interlocuzione con i proponenti e con le organizzazioni sopra citate, il 17 giugno il Responsabile ha inviato il progetto di DP ai proponenti.

Il percorso è stato strutturato prevedendo diverse modalità di interazione:

- incontri pubblici informativi e di approfondimento, svolti online sulla piattaforma Zoom, finalizzati a presentare al pubblico le ragioni dell'intervento e i dettagli progettuali, a dare riscontro immediato alle domande dei/delle partecipanti, nonché a raccogliere osservazioni e proposte;
- incontri tecnici, accessibili su convocazione e svolti in modalità mista, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e sulla piattaforma Zoom. Gli incontri hanno avuto una finalità analoga rispetto agli appuntamenti pubblici, ma sono stati rivolti ai soggetti più direttamente interessati dall'opera sotto il profilo operativo.

Sono inoltre stati previsti due canali per interagire con il Responsabile e contribuire al processo con propria documentazione, mediante:

- l'indirizzo e-mail dedicato responsabile@dpmoloottavotrieste.it;
- il form presente nel sito all'indirizzo www.dpmoloottavotrieste.it/osservazioni-e-contributi.

Un elemento centrale del metodo è stato quello della restituzione tempestiva e trasparente, secondo un concetto di accountability, con un impegno trasversale sull'andamento di tutti gli incontri: sul sito web del Dibattito Pubblico sono stati pubblicati i materiali presentati, i resoconti sintetici e le registrazioni video integrali di ciascun incontro. Inoltre, per far sì che durante il confronto voci diverse, che di norma faticano a esprimersi pubblicamente, avessero la possibilità di essere ascoltate il Dibattito Pubblico ha previsto una serie di accorgimenti volti a garantire il più possibile l'inclusione senza discriminazioni:

- le sedi degli incontri tecnici sono state accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta e agevolmente raggiungibili;
- gli incontri di approfondimento tematico sono stati organizzati garantendo spazio al dialogo in gruppi, così che tutti potessero portare le proprie osservazioni al dibattito.

La preparazione dei materiali

Considerata la natura del Dibattito Pubblico, che rappresenta in prima battuta un processo di informazione rispetto a temi di carattere tecnico, il Responsabile si è occupato di supportare il PPP proponente nella revisione della Relazione di progetto. Quest'ultima è un documento che sintetizza i principali dettagli progettuali dell'opera in un linguaggio non tecnico, adatto alla diffusione presso un pubblico generalista, in modo da garantire che il Dibattito Pubblico si svolga a partire da un patrimonio informativo chiaro, accessibile e condiviso.

Il Responsabile del Dibattito Pubblico e il suo staff hanno inoltre provveduto alla realizzazione del sito web dedicato al processo. Il sito ha rappresentato il portale ufficiale del Dibattito Pubblico, nonché l'archivio digitale di tutta la documentazione relativa. Il sito web dedicato al Dibattito Pubblico è stato progettato e realizzato seguendo le linee guida WCAG 2.1 previste dallo standard internazionale WAI del W3C, in coerenza con i requisiti di accessibilità WCAG 2.1 – livello AA.

Gli incontri pubblici

Gli incontri pubblici hanno assolto finalità di informazione e approfondimento. Sono stati svolti online sulla piattaforma Zoom e sono stati organizzati per presentare ai partecipanti le ragioni dell'intervento e i dettagli progettuali, per dare riscontro immediato alle domande dei/delle partecipanti, nonché per raccogliere osservazioni e proposte.

Si propone di seguito una restituzione sintetica di quanto accaduto in ciascun incontro (i report di ciascun incontro disponibili sul sito web del Dibattito Pubblico).

1° incontro “Illustrazione del progetto e delle opere connesse” – 1 luglio 2025

Il primo incontro pubblico relativo al dibattito sul Molo Ottavo del Porto di Trieste si è tenuto il 1° luglio 2025 online, sulla piattaforma Zoom, con l'obiettivo di illustrare il progetto e raccogliere osservazioni e spunti.

L'incontro ha visto la partecipazione di 82 persone registrate.

Hanno relazionato:

- Andrea Mariotto: Responsabile del Dibattito Pubblico.
- Eric Marcone: Responsabile Unico del Progetto per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO).
- Guyonne Querner: Managing Director di Logistica Giuliana, in rappresentanza del Partenariato Pubblico Privato (PPP) proponente.
- Elia Giorgi: Environment Engineering di Logistica Giuliana.
- Marco Vallar: Head of Engineering di Logistica Giuliana.

I temi principali discussi, aggregati anche con l'ausilio dell'Intelligenza Artificiale, hanno riguardato innanzitutto il Dibattito Pubblico stesso, le sue modalità di svolgimento e di coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholder. Ampio spazio è stato dedicato al progetto del Molo VIII, dalle sue specificità logistiche e strutturali come i terminal container e ro-ro e il parco ferroviario, all'integrazione con altre infrastrutture adiacenti come l'ex Ferriera e la nuova stazione di Servola. Sono stati affrontati in dettaglio gli impatti ambientali dell'opera, comprese le operazioni di dragaggio e la gestione dei fanghi, la predisposizione al cold ironing per l'elettrificazione delle banchine e le misure per mitigare l'impatto paesaggistico, acustico e vibrazionale. La discussione ha toccato anche la viabilità esterna al progetto e la logistica del terminal, con domande relative agli studi di traffico, al collegamento con la Grande Viabilità Triestina, alla sosta dei Tir e al funzionamento delle aree interne del terminal, inclusa l'estensione del Punto Franco e la previsione

di un quarto terminal ro-ro. Sono stati indagati gli impatti sulle città di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle, con riferimento all'integrazione con il tessuto urbano, la riqualificazione dell'ex Ferriera e le opere di mitigazione. Altri temi centrali sono stati i costi e i tempi di realizzazione dell'opera, inclusa la tempistica per il coordinamento tra terminal e collegamenti viari/ferroviari, e le ricadute occupazionali, con un focus sui percorsi formativi per il personale locale. Si è discusso anche delle ricadute economiche sulla città e la Regione, e come verranno gestiti gli introiti derivati dal progetto. Infine, sono stati esplorati gli aspetti realizzativi dell'opera, comprese le tecniche di cantierizzazione e le modalità di trasporto dei materiali. La sessione ha incluso interventi e osservazioni dal pubblico, che hanno sollevato perplessità sulla necessità di un quarto terminal ro-ro, sui collegamenti del Molo VIII con la viabilità esterna al Porto, sugli impatti paesaggistici e i fondi di compensazione. I relatori e le relatrici hanno quindi avuto modo di fornire alcuni chiarimenti rispetto a questi temi.

Il secondo incontro "La mobilità da e per l'area di espansione portuale" – 8 luglio 2025

Il secondo incontro pubblico si è tenuto l'8 luglio 2025 online sulla piattaforma Zoom. L'incontro ha visto la partecipazione di 57 persone.

Il Responsabile del Dibattito Pubblico, Andrea Mariotto, ha aperto l'incontro fornendo dati sull'andamento del dibattito e ricordando la disponibilità di tutti i materiali sul sito web, inclusi i report e i video delle discussioni. L'obiettivo di questo secondo appuntamento era approfondire l'impatto sul traffico derivante dall'espansione delle aree portuali del Molo VIII, le tecnologie adottate per rendere i varchi portuali più efficienti e gli sviluppi delle connessioni ferroviarie e stradali. L'appuntamento ha rappresentato inoltre l'occasione per chiarire il rapporto tra il progetto del Molo VIII e il Progetto Servola, ovvero l'insieme di interventi di prossima realizzazione nell'area della Ex Ferriera. Questi includono la realizzazione di infrastrutture stradali e ferroviarie a servizio del Molo VIII, dunque strettamente legate alla sua operatività.

Hanno relazionato:

- Guyonne Querner: Managing Director di Logistica Giuliana
- Paolo Crescenzi: Responsabile Unico del Progetto Servola per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSPMAO).

Nell'incontro sono state dettagliate le infrastrutture previste dal progetto del Molo VIII e le relative previsioni di traffico, indicando una significativa crescita tra il 2030 e il 2035. Si è evidenziato che oltre il 50% del traffico sarà gestito dal sistema ferroviario, mentre poco meno del 50% transiterà sulla Grande Viabilità Triestina (GVT); si è inoltre segnalato che l'approvvigionamento dei materiali in fase di costruzione avverrà via mare per ridurre l'impatto sul traffico stradale cittadino. Sono stati inoltre illustrati gli interventi infrastrutturali complementari al Molo Ottavo, inclusi una nuova stazione ferroviaria merci a Servola (con dieci binari da 750 metri) e un nuovo svincolo stradale mono-direzionale verso il Carso per la Grande Viabilità Triestina. Si è sottolineato che questi lavori, finanziati dal Piano Nazionale Complementare, sono essenziali per il pieno funzionamento del Molo VIII e si prevede che siano ultimati nel 2028 e attivati nel 2029, precedendo l'operatività del terminal. Si è segnalato che, anche se interdipendenti sotto il profilo operativo, i due interventi sono slegati dal punto di vista autorizzativo e di finanziamento.

Nella sessione di lavoro in gruppi, uno dei temi emersi con più frequenza è stato la sincronizzazione tra la realizzazione del Molo VIII e delle opere complementari del Progetto Servola, con un accento sulla loro interdipendenza funzionale. È stata evidenziata – e successivamente fugata – la preoccupazione che dei ritardi nella realizzazione del Progetto Servola possano tradursi in un aumento non sostenibile della pressione sulla viabilità urbana dovuta al traffico pesante introdotto dal Molo VIII. Sono state inoltre affrontate le preoccupazioni relative ai più generici impatti sulla viabilità cittadina e sulla rete ferroviaria, nonché agli impatti urbani complessivi sui Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle, in termini di traffico, parcheggi, afflusso di lavoratori e gestione del trasporto pubblico locale, ribadendo l'importanza del dialogo con i Comuni. Altri quesiti hanno riguardato la logistica interna del terminal e le modalità di movimentazione delle merci, inclusi gli spazi per i controlli doganali e l'uso di semirimorchi dedicati. È stato

sollevato il tema degli impatti ambientali derivanti dall'aumento del traffico, come l'inquinamento di acque, aria e acustico, temi oggetto di studi approfonditi e valutazione in sede di VIA. Si è parlato anche delle soluzioni tecnologiche per la gestione degli accessi, con l'adozione di sistemi automatizzati come l'OCR per ottimizzare i tempi di attesa. Un'osservazione ha riguardato la compatibilità del progetto con le Linee Guida per i Piani Regolatori di Sistema Portuale del 2017. Infine, si è tornati sulla trasparenza del Dibattito Pubblico e l'accessibilità dei materiali, con chiarimenti sulle modalità di consultazione dei report e video sul sito web e sulla terminologia utilizzata per classificare le domande.

III° incontro “Gli aspetti ambientali” – 15 luglio 2025

Il terzo incontro pubblico si è tenuto il 15 luglio 2025 online sulla piattaforma Zoom e ha visto la partecipazione di 60 persone. L'incontro era dedicato agli aspetti ambientali del progetto.

Hanno relazionato:

- Andrea Mariotto, Responsabile del Dibattito Pubblico
- Fabio Soccimarro: Assessore all'Ambiente della Regione Friuli-Venezia Giulia
- Guyonne Querner: Managing Director di Logistica Giuliana
- Eric Marcone: Responsabile Unico del Progetto per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
- Elia Giorgi: Environment Engineering di Logistica Giuliana
- Marco Vallar: Head of Engineering di Logistica Giuliana
- Glauco Amoroso: Referente di progetto per HMR Group
- Diego Tomat: Capitano di Vascello della Capitaneria di Porto.

L'intervento di apertura dell'Assessore Soccimarro ha ricordato come l'opera sia il simbolo di una trasformazione storica per l'area, nata dalla riconversione dell'ex Ferriera, un'industria pesante "vecchia, obsoleta, ottocentesca e impattante", verso una logistica sostenibile.

In seguito, si è illustrata l'impostazione concettuale dello studio di impatto ambientale (SIA), basato su tre scenari temporali (ante-operam, transitorio e riconversione), affermando che l'alternativa di "non fare niente" non è sostenibile. Ha presentato la matrice degli impatti, evidenziando impatti negativi a "significatività bassa" in fase di costruzione e impatti positivi per l'ambiente socio-economico.

Un focus significativo è stato posto sugli impatti ambientali, inclusi l'inquinamento atmosferico e acustico, l'impatto sulla flora e fauna e la gestione dei sedimenti. È stato confermato che la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è la procedura che valuterà tutti gli aspetti, comprese le operazioni di dragaggio e le misure di mitigazione. Si è discusso del cold ironing, spiegando che una direttiva europea ne impone l'elettificazione delle banchine entro il 2030, con la previsione di collegare gli impianti alla rete di distribuzione locale. Riguardo ai fanghi dragati, è stato chiarito che una campagna di caratterizzazione del sedimento è stata condotta e i materiali saranno destinati a casse di colmata esistenti o future, come previsto dal Piano Regolatore Portuale (PRP). Per la flora e fauna, sono previsti studi di monitoraggio ante e post-operam, con particolare attenzione alle aree protette, e si è giudicato che le conseguenze dell'opera sul biota marino saranno modeste o irrilevanti. Sono state illustrate le tecnologie per prevenire la dispersione di inquinanti derivati dal dragaggio, come l'uso di benne meccaniche e panne filtranti.

Il tema della viabilità e del traffico è stato ripreso e declinato anche dal punto di vista del traffico navale.

Sono stati affrontati anche gli aspetti realizzativi, con domande sulle tecniche di cantierizzazione e sulla compatibilità con gli standard europei per i convogli ferroviari. Sono state inoltre espresse considerazioni sulla trasparenza del Dibattito Pubblico e l'accessibilità dei materiali.

Il pubblico ha sollevato varie critiche e osservazioni, tra cui quelle sulla trasparenza del piano di

monitoraggio, la percezione di non correttezza del render notturno che descrive l'inquinamento luminoso del Molo VIII, la compatibilità con le linee guida del 2017 per i Piani Regolatori Portuali e il mancato utilizzo del fondo di compensazione.

IV° incontro “Le ricadute economiche e occupazionali” – 23 luglio 2025

Il quarto incontro pubblico si è tenuto il 23 luglio 2025 online sulla piattaforma Zoom e ha visto la partecipazione di 28 persone registrate.

Hanno relazionato:

- Andrea Mariotto, Responsabile del Dibattito Pubblico
- Eric Marcone, Rup del Progetto Molo VIII per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
- Marco Vallar, Head of Engineering & Associated Infrastructures di Logistica Giuliana
- Guyonne Querner, Managing Director di Logistica Giuliana

Si è parlato degli investimenti pubblici e privati nell'area dell'ex Ferriera e di come il progetto Molo Ottavo nasca dalla chiusura di quest'ultima. Un'attenzione particolare è stata data all'impatto occupazionale, con stime sui nuovi posti di lavoro diretti, indiretti e indotti, le previsioni di crescita dei dipendenti e i percorsi formativi specifici. È stato discusso il gettito fiscale atteso per la Città, la Regione e il Paese.

Ampio spazio è stato dedicato agli aspetti ambientali, affrontando l'approccio alla riqualificazione delle aree e la gestione delle risorse provenienti dai fondi di compensazione. Si è discusso su come garantire che il 30% dell'energia impiegata dal terminal venga prodotta da fonti rinnovabili e sull'utilizzo di fondi di compensazione per interventi ambientali, inclusi verde, recupero di aree degradate e miglioramenti infrastrutturali e viabilistici.

Sono stati sollevati dubbi riguardo la sincronizzazione tra il Molo VIII e le opere infrastrutturali complementari, come la stazione di Servola e lo svincolo autostradale. Infine, sono state espresse critiche sull'inquinamento acustico, sulla percezione che l'espansione della movimentazione dei container sia un'attività senza valore aggiunto per la città, e sulla presunta mancata tutela degli interessi dei cittadini da parte dell'Autorità Portuale.

Gli incontri tecnici

Gli incontri tecnici, accessibili solo su invito, sono stati svolti in modalità mista presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e sulla piattaforma Zoom. Gli incontri hanno avuto una finalità analoga rispetto agli appuntamenti pubblici, ma sono stati rivolti ai soggetti più direttamente interessati dall'opera sotto il profilo operativo.

I° incontro tecnico – 8 luglio 2025

Il primo incontro tecnico si è svolto l'8 luglio 2025 in modalità mista. Oltre ai rappresentanti del PPP proponente, hanno partecipato all'incontro:

AcegasApsAmga Spa

- Alberto Biloslavo – Coordinatore reti EE
- Emilio Caporossi – Responsabile Sviluppo CII
- Daniele Comuzzo – Ufficio progettazione
- Paolo Mainà – Responsabile Cam. Reti EE

- Federico Orsini – Tecnico impianti depurazione

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

- Giulio Planera – Responsabile della SOT Punto Franco Nuovo

Assarmatori

- Pietro Roth – Responsabile Relazioni Esterne, Comunicazione e Ricerca

Associazione Autotrasportatori del Friuli-Venezia Giulia – FAI FVG

- Giulio Zilio – Segretario Regionale

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

- Stefano Visintin – Presidente

- Walter Gregori – Segretario Generale

Associazione Spedizionieri Doganali Trieste

- Nevio Bole – Presidente

Auta Marocchi Spa

- Oscar Zabai – Amministratore Delegato

Capitaneria di Porto di Trieste

- C.V. Diego Tomat

Guardia di Finanza

- Agatino Roccella – Luogotenente con cariche speciali

I temi trattati nell'incontro hanno coperto diversi aspetti chiave dell'implementazione del Molo VIII. È stata posta significativa attenzione alla funzionalità e capacità dei gate, con il progetto che prevede un aumento a otto piste per il gate principale, e sono state sollevate preoccupazioni circa le dimensioni dei pre-gate e la necessità di fluidità per evitare colli di bottiglia. Per affrontare tali problematiche, si è discusso di progetti avanzati e sperimentazioni per velocizzare le operazioni e automatizzare i gate, incluso il sistema informatico Sinfomar e la gestione della velocità delle operazioni che coinvolge Guardia di Finanza, Dogana e Autorità Portuale. È stato inoltre affrontato il piano di migrazione dei gate dall'attuale configurazione a quella futura a otto corsie, che dovrà procedere di concerto con lo sviluppo del retrobanchina per non creare discontinuità.

Un altro punto centrale ha riguardato la relazione tra il progetto del Molo VIII e la nuova stazione di Servola e lo svincolo autostradale; sebbene siano progetti complementari ma amministrativamente slegati, è stato fortemente auspicato che procedano di pari passo con la realizzazione del Molo VIII. Si è parlato anche dell'infrastruttura elettrica, con una richiesta di allacciamento a terra per 87 megawatt a supporto dello sviluppo portuale e la possibilità di Cold ironing per le navi. Infine, è stata confermata la previsione di una corsia specifica dedicata al controllo degli automezzi richiesta dalla Guardia di Finanza, garantendo sicurezza ed efficienza dei controlli.

II° incontro tecnico – 15 luglio 2025

Il secondo incontro tecnico si è tenuto il 15 luglio 2025 e si è focalizzato sugli aspetti ambientali legati alla realizzazione del progetto. L'obiettivo era confrontarsi con enti e associazioni ambientaliste per raccogliere osservazioni e migliorare il progetto.

Oltre ai rappresentanti del PPP proponente, hanno partecipato all'incontro:

Regione Friuli-Venezia Giulia

- Massimo Canali - Direttore Centrale Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile
- Daniele Tirelli - Dir. Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile. Servizio valutazioni ambientali
- Flavio Gabrielcig – Dir. Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati
- Glauco Spanghero - Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - Servizio autorizzazioni per la prevenzione dall'inquinamento
- Paolo De Alti – Dirigente servizio gestione risorse idriche
- Antonio Pisapia – Dir. Unità operativa complessa (uoc) vigilanza e controllo ambientale
- Mara Mauri – Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati
- Debora Bendinelli - Coordinamento in materia di accordi di programma, intese interistituzionali, procedure d'infrazione, mission e gestione del personale
- Emanuele Esposito - Segreteria assessore regionale alla difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile

ARPA Friuli-Venezia Giulia

- Anna Lutman - Direttrice Generale
- Fulvio Stel – Direttore Tecnico-Scientifico
- Enrico Bressan – Dirigente Ambientale – Responsabile della S.O.C. Stato dell'Ambiente
- Laura Schiozzi – Responsabile SOS Coordinamento Dipartimenti di Trieste e Gorizia

OGS

- Tamara Cibic - Responsabile delle attività di monitoraggio dell'OGS

ASU GI

- Simone Crocco – SC Prevenzione sicurezza negli ambienti di lavoro

Area Marina Protetta Miramare – WWF FVG

- Maurizio Spoto – Direttore

Legambiente Trieste

- Andrea Wehrenfennig - Presidente

Un tema centrale è stato l'inquinamento acustico generato dalle attività del Molo VIII e dalla cantierizzazione, con particolare riferimento all'impatto su pesci e mammiferi marini nel Golfo di Trieste. È stata richiesta l'implementazione di un sistema di monitoraggio continuo del rumore durante la fase di cantiere, auspicabilmente condotto da soggetti terzi e indipendenti. I proponenti hanno confermato l'esistenza di programmi di monitoraggio e l'applicazione di procedure di avvistamento cetacei già approvate, con controlli da parte di enti esterni.

Sono state sollevate preoccupazioni riguardo le possibili interferenze con le altre operazioni portuali e la potenziale congestione della viabilità causata dalla cantierizzazione e dalle attività adiacenti. È stata sottolineata l'importanza di piani di gestione delle emergenze che prevedano soluzioni di viabilità alternative.

La Regione Friuli-Venezia Giulia ha ribadito che il Molo VIII non aveva presentato criticità ambientali significative in sede di valutazione del Piano Regolatore Portuale, e ha confermato il proprio ruolo nella Valutazione di Impatto Ambientale per verificarne la conformità normativa. L'ARPA FVG si è resa disponibile a supportare l'Autorità di Sistema nelle strategie di tutela ambientale, specificando che valutazioni complete saranno possibili in fase di progettazione più avanzata. Infine, la necessità di autorizzazioni ambientali per

le ditte operanti sul Molo è stata considerata una procedura standard e non una fonte di preoccupazione.

III° incontro tecnico – 23 luglio 2025

Il terzo incontro tecnico si è svolto il 23 luglio 2025 e si è focalizzato sugli interventi di mitigazione e sull'impiego del fondo di compensazione a beneficio dei Comuni più direttamente impattati dalla realizzazione e dall'operatività del Molo VIII.

Oltre ai rappresentanti del PPP proponente, hanno partecipato all'incontro:

Regione Friuli-Venezia Giulia

- Lucio Penso - Delegato del Presidente

Comune di Trieste

- Eddi Della Betta - Responsabile di struttura di Pianificazione Territoriale
- Edoardo Collini - Responsabile di struttura Ufficio tecnico del Traffico

Comune di San Dorligo della Valle

- Marko Savron - Assessore con delega all'urbanistica, patrimonio e opere pubbliche
- Ales Kapun - rappresentante del Comune presso COSELAG

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

- Sandra Primiceri – Vicepresidente

Nell'incontro si è discusso del fondo di compensazione, che ammonterà a circa 2,6 milioni di euro (più ulteriori 350.000 euro da un'opera connessa alle Noghere) e che è destinato a interventi di riqualificazione ambientale. Le amministrazioni comunali presenti hanno concordato di utilizzare il Piano Territoriale Infraregionale (PTI), in fase di approvazione da parte di COSELAG, come riferimento per l'identificazione delle aree di intervento, pur aprendo alla possibilità di aggiungere nuove aree previo accordo.

L'Autorità di Sistema Portuale si impegnerà a finanziare gli interventi secondo l'ordine di priorità condiviso. Sono stati considerati eleggibili anche progetti stradali e ciclo-pedonali che migliorino la qualità ambientale degli abitati. COSELAG, nel suo ruolo di coordinamento, cercherà di coinvolgere Anas e RFI per l'installazione di barriere acustiche, evitando che tali costi gravino sul fondo. La stessa logica di negoziazione e definizione delle priorità potrà essere applicata anche per l'utilizzo delle risorse legate al Progetto Servola (circa 1,8 milioni di euro). L'incontro si è concluso con l'impegno degli enti a definire una lista di aree, idee progettuali e un ordine di priorità per l'allocazione delle risorse.

L'informazione e la comunicazione al pubblico

Un elemento fondamentale di ogni Dibattito Pubblico è garantire a tutti i soggetti coinvolti – cittadini, portatori di interesse, comitati, associazioni locali ed enti – l'opportunità di essere adeguatamente informati sul progetto e di conoscere con chiarezza e continuità tutte le modalità di partecipazione, affinché possano esprimere le proprie opinioni in modo consapevole. Il Responsabile del Dibattito pubblico, insieme al suo staff, ha collaborato con un team di professionisti incaricati dall'Autorità portuale e dedicati alla comunicazione strategica integrata, con l'obiettivo di seguire ogni fase del dibattito e promuovere la diffusione delle diverse voci coinvolte.

Per favorire la partecipazione del pubblico sono stati utilizzati una serie di strumenti, sia online che offline, con l'obiettivo di fornire una corretta informazione sulla metodologia del processo partecipativo e di rappresentare il Dibattito Pubblico come una voce chiara, autorevole e rispettosa dell'importanza istituzionale del coinvolgimento di tutti gli attori.

Media relations

Le attività di comunicazione realizzate per il progetto si sono concentrate principalmente sull'invio di inviti e sul rafforzamento della copertura mediatica, mantenendo sempre un rapporto solido e istituzionale con la stampa, al fine di assicurare che il dibattito fosse gestito in modo chiaro e organizzato.

Le attività di media relation si sono concentrate nelle fasi iniziali del dibattito pubblico al fine di interessare la stampa locale al processo in corso. In particolare, è stata adottata una strategia di comunicazione mirata, che ha previsto l'invio tempestivo dei Save the Date ai giornalisti, per garantire una promozione adeguata degli eventi. A seguito di tale invio, è stato effettuato un follow-up diretto con la stampa per confermare la partecipazione e raccogliere feedback sul loro interesse a coprire le sedute.

Le attività svolte hanno consentito, anche a seguito della produzione di alcuni comunicati stampa, di ottenere una buona copertura da parte dei media locali. In particolare, la testata Il Piccolo, principale quotidiano di Trieste, ha dato ampio risalto all'avvio del dibattito pubblico, con una copertura importante anche sulla versione cartacea, sottolineando così l'importanza dell'iniziativa e l'interesse suscitato nella comunità locale.

Monitoraggio dei media

In parallelo alle attività di invio degli inviti e dei comunicati, è stato svolto un monitoraggio continuo dei media tradizionali, per tracciare le reazioni e raccogliere informazioni sui temi trattati. Questo monitoraggio ha incluso le principali testate nazionali, locali e di settore, con l'obiettivo di identificare tempestivamente eventuali problematiche o riscontri positivi. L'attività ha permesso di valutare in tempo reale le dinamiche mediatiche, raccogliendo informazioni utili per rispondere prontamente a eventuali critiche o per enfatizzare aspetti positivi legati al Dibattito Pubblico.

La diffusione del dibattito sulla Rete

Con l'obiettivo di aumentare la visibilità del Dibattito Pubblico online e stimolare la partecipazione dei cittadini, sono state messe in campo una serie di azioni mirate di comunicazione digitale, a partire dalla creazione di una pagina Facebook dedicata, presidio online utile da un lato per comunicare con i cittadini e favorire il loro coinvolgimento, e dall'altro per promuovere gli incontri pubblici.

Di seguito, si è proceduto alle seguenti azioni strategiche:

- creazione e gestione di campagne Facebook Ads, al fine di amplificare la visibilità dei contenuti verso un pubblico mirato, principalmente attivo sul territorio e interessato ai temi infrastrutturali e di natura politica del territorio;
- monitoraggio della Rete, tramite un tool avanzato, al fine tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussioni online;
- reportistica costante delle principali evidenze emerse dall'attività di ascolto della Rete, in modo da tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema;
- mappatura dei gruppi Facebook frequentati dai cittadini che risiedono nelle zone interessate dall'opera, al fine di monitorare i contenuti pubblicati da terzi.

La comunicazione sulla pagina Facebook ha avuto l'obiettivo di favorire il Dibattito Pubblico, rendendo i temi accessibili per i cittadini, e di dare visibilità ai contenuti, agli appuntamenti e al sito web, garantendo così una diffusione continua delle informazioni e favorendo una partecipazione attiva.

Per raggiungere questi obiettivi sono stati pubblicati sulla pagina:

- contenuti di teasing, per annunciare gli appuntamenti e stimolare la partecipazione dei cittadini da remoto;

- post di racconto degli incontri pubblici, per sintetizzare i principali temi emersi nel corso degli stessi, anche attraverso infografiche;
- post per informare sulla corretta modalità per l'invio da parte degli soggetti interessati delle proprie osservazioni e stimolare la partecipazione.

I KPI principali sulla pagina Facebook:

- Numero di post pubblicati: 10
- Persone raggiunte dai post: 86.487
- Visualizzazioni dei post: 184.068
- Interazioni con i post della pagina: 308
- Condivisioni dei post della pagina: 13
- Commenti ai post della pagina: 32
- Numero di click di rimando al sito web: 1.430

Il monitoraggio della Rete

Nel corso del Dibattito Pubblico, l'attività di comunicazione digitale ha incluso un monitoraggio costante - attraverso una serie di keyword - delle conversazioni e degli spazi di discussione online, declinato anche attraverso una reportistica periodica. In questo modo, è stato possibile monitorare eventuali criticità o temi di particolare attenzione emersi dagli utenti.

Dal 27 giugno al 22 agosto 2025 il tool di monitoraggio ha consentito di rilevare 50 contenuti totali (cifra che include il numero di post che menzionano le keyword di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da 17 diverse fonti online, tra Blog, Facebook, News, X (già Twitter), Instagram e Forum.

Esaminando i contenuti pubblicati nello stesso periodo, si rileva che il Dibattito Pubblico sul Molo VIII è stato seguito da diversi soggetti interessati. In particolare, l'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, Federmanager FVG e testate giornalistiche locali e regionali (Trieste Prima, Trieste News, Il Messaggero Marittimo, Informatore Navale, Adria Ports, Nautilus, Zazoom, Il Resto del Carlino, Trasporti Italia, Ferpress, The Mediterranean Telegraph, Pnewsnews).

Tra i soggetti più attivi sui temi del Dibattito Pubblico emergono anche la sezione PD Trieste e Francesco Bussani (PD). Attivi su Facebook anche alcuni gruppi, pagine e comitati di cittadini, tra i quali: USB Unione Sindacale Di Base, Circolo Miani, Lista Comitato Noghere - No Laminatoio, Trieste Verde, La Tua Trieste Comitati di Quartiere, gruppo Trieste Autonoma, Trieste Cabinovia Metropolitana Fangroup.

I temi del Dibattito Pubblico si sono intersecati anche a discussioni legate allo status di porto franco di Trieste, sul quale si sono espressi alcuni soggetti, pagine e/o gruppi come Territorio Libero di Trieste Svobodno ozemlje - Free Territory of Trieste, Rinascita Triestina - sviluppo economico e civile, TRIEST NGO, oltre al profilo dell'utente Andrea Marzoli.



OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI

Ai sensi dell'Art. 40, comma 4 del D.lgs. 36/2023, i soggetti interessati dall'intervento – in particolare le regioni e gli altri enti territoriali coinvolti, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati – hanno facoltà di inviare al Responsabile del Dibattito Pubblico le proprie osservazioni scritte sul progetto, in modo che queste possano entrare a far parte della documentazione del Dibattito Pubblico.

Tale possibilità è stata garantita attraverso l'apertura di due canali: è stato possibile inviare le proprie osservazioni scritte attraverso l'indirizzo e-mail dedicato al Dibattito Pubblico, nonché attraverso il form dedicato presso la sezione "Osservazioni e contributi" sul sito web del dibattito. Sono quindi state raccolte 9 osservazioni, presentate dai seguenti soggetti:

- ASPT-ASTRA FVG;
- Circolo Ferriera Servola;
- Decrescita Felice Muggia Aps;
- Confindustria Alto Adriatico;
- AcegasApsAmga Spa;
- Federazione Autotrasportatori Italiani – Friuli-Venezia Giulia;
- Comune di San Dorligo della Valle – Občina Dolina;
- Fiab Trieste Ulisse.

Le osservazioni sono consultabili sul sito web del Dibattito Pubblico e in forma di allegato alla presente relazione.

Al fine di rendere il processo aperto all'intera collettività, si è deciso inoltre di estendere questa modalità di contribuzione al dibattito alla cittadinanza non organizzata in gruppi formalmente costituiti. Attraverso gli stessi canali sopracitati, i privati cittadini e le private cittadine hanno potuto inviare i propri contributi scritti. Per tutelare la privacy degli/delle scriventi, i contributi sono pubblicati in forma anonima con la sola indicazione della data di ricezione. Nel corso del dibattito, sono pervenuti tre contributi, consultabili sul sito del Dibattito Pubblico e in forma di allegato alla presente relazione.

CREDITI

Gestione del Dibattito Pubblico

Responsabile del Dibattito Pubblico

Andrea Mariotto, Avventura Urbana Srl

Struttura tecnica di supporto

Andrea Pillon, Iolanda Romano, Alessandro Talarico, Camilla Zurlo, Carlotta Muston – Avventura Urbana Srl

Facilitazione gruppi

Elena Bellu, Vittoria Bosso, Sarah Melchiorre, Yago Pasqualotto, Irma Visalli – Avventura Urbana Srl

Regia streaming e sito web

Alessandro Talarico – Avventura Urbana Srl

Attività di comunicazione strategica, gestione social media

Lelio Alfonso, Stella Teodonio, Giulia Mori, Martina Bonaccorso, Remo Scola Gagliardi – Comin&Partners

Partenariato Pubblico-Privato proponente

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Eric Marcone – RUP del Progetto Molo VIII

Paolo Crescenzi – RUP del Progetto Nuova Servola

Vanna Coslovich – Ufficio Stampa

Logistica Giuliana

Guyonne Querner – Managing Director

Pascal Brockmann – Project Director Business

Marco Vallar – Head of Engineering

Giovanni Banfi – Head of Equipment

Elia Giorgi – Environmental Engineer

Alessia Sirena – Communications Coordinator

Carlotta Svaluto – Document Controller

HMR

Carlo Glauco Amoroso – Referente per il gruppo di progettazione

Michele Tomasella – Referente per il gruppo di progettazione

Progettazione

F&M Ingegneria, HMR, SQS.

Si ringraziano per il contributo fornito nel corso del dibattito:

Fabio Soccimarro – Assessore all'ambiente della Regione Friuli-Venezia Giulia

Diego Tomat – Capitano di Vascello della Capitaneria di Porto di Trieste

Si ringraziano le persone intervistate, nonché gli enti, le organizzazioni, i cittadini e le cittadine che hanno partecipato al Dibattito Pubblico.

