

Visto, in particolare, l'art. 1, comma 2, della predetta legge, che stabilisce che la cooperazione allo sviluppo è finalizzata al soddisfacimento dei bisogni primari e in primo luogo alla salvaguardia della vita umana, alla autosufficienza alimentare, alla valorizzazione delle risorse umane, alla conservazione del patrimonio ambientale, all'attuazione e al consolidamento dei processi di sviluppo endogeno e alla crescita economica, sociale e culturale dei Paesi in via di sviluppo e deve essere altresì finalizzata al miglioramento della condizione femminile e dell'infanzia ed al sostegno della promozione della donna;

Visto il successivo art. 7 della stessa legge n. 49 del 1987, che, a valere sul Fondo di rotazione di cui all'art. 6, consente la concessione di crediti agevolati alle imprese italiane con il parziale finanziamento della loro quota di capitale di rischio in imprese miste da realizzarsi in Paesi in via di sviluppo, con partecipazione di investitori pubblici o privati del Paese destinatario, nonché di altri Paesi e prevede, tra l'altro, che il Comitato interministeriale per la cooperazione allo sviluppo (CICS) stabilisca la quota del Fondo di rotazione da impiegare annualmente allo scopo, i criteri per la selezione delle iniziative, che, sulla base di priorità geografiche o settoriali, devono comunque privilegiare la creazione di occupazione e di valore aggiunto locale, e le condizioni a cui potranno essere concessi i crediti di cui trattasi;

Visto l'art. 1, commi 21 e 24, lettera a), della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che ha soppresso alcuni Comitati interministeriali, fra i quali anche il CICS sopra richiamato;

Visto l'art. 6, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disposto, fra l'altro, la devoluzione delle funzioni del soppresso CICS a questo Comitato;

Vista la delibera 21 dicembre 1993, n. 53, con la quale l'ormai soppresso CICS ha approvato il regolamento di disciplina della concessione dei crediti agevolati di cui all'art. 7 della legge n. 49/1987;

Vista la delibera di questo Comitato 6 novembre 2009, n. 92 (G.U. n. 45/2010), recante il nuovo regolamento per le agevolazioni in favore di imprese miste operanti in Paesi in via di sviluppo di cui al citato art. 7 della legge n. 49/1987 ed in particolare il punto 2.2.1 della medesima delibera che ha individuato gli ambiti di prevalente operatività delle imprese miste operanti in Paesi in via di sviluppo;

Vista la nota n. 330/381145 del 22 novembre 2010, con la quale il Ministro degli affari esteri ha presentato la proposta di integrazione della citata delibera n. 92/2009, al fine di poter estendere al settore sanitario e a quello della formazione il riconoscimento delle agevolazioni di cui al detto art. 7 della legge n. 49/1987, con riferimento rispettivamente alla fornitura di servizi medici e produzione di medicinali ed alla formazione professionale e educazione;

Considerato che dalla suddetta nota del Ministro degli affari esteri risulta che sulla proposta avanzata è stato espresso parere favorevole da parte del Comitato direzionale per la cooperazione allo sviluppo dello stesso Ministero degli affari esteri;

Considerato altresì che la proposta di estensione è motivata dalla sussistenza di una potenziale domanda di crediti agevolati da parte di imprese italiane interessate ad investire in Paesi in via di sviluppo nei due settori citati, che presentano potenzialità anche in termini di attuabilità degli investimenti e di ritorno sotto il profilo dello sviluppo umano;

Ritenuta condivisibile, sulla base delle suddette motivazioni, la predetta proposta del Ministro degli affari esteri;

Delibera:

Gli ambiti di prevalente operatività delle imprese miste di cui al punto 2.2.1 della delibera di questo Comitato n. 92/2009 indicata in premessa - adottata in applicazione dell'art. 7 della legge n. 49/1987 relativo alla concessione di crediti agevolati alle imprese italiane con il parziale finanziamento della loro quota di capitale di rischio in imprese miste da realizzarsi in Paesi in via di sviluppo con partecipazione di investitori, pubblici o privati, del Paese destinatario, nonché di altri Paesi - sono estesi al settore della fornitura di servizi medici di pubblica utilità e produzione di medicinali e alla formazione professionale e l'educazione.

Il citato punto 2.2.1 è pertanto integrato con i seguenti punti:

2.2.1.6 fornitura di servizi medici di pubblica utilità e produzione di medicinali;

2.2.1.7 formazione professionale ed educazione.

Roma, 3 agosto 2011

Il Presidente: BERLUSCONI

Il Segretario: MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 12 luglio 2012

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 7, Economie e finanze, foglio n. 158

12A08311

DELIBERAZIONE 30 aprile 2012.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Hub portuale di Trieste. Piattaforma logistica tra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali. 1° stralcio funzionale (CUP C21B03000060001). Approvazione progetto definitivo e assegnazione definitiva contributo. (Deliberazione n. 57/2012).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima appli-



cazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'art. 13 – oltre ad autorizzare limiti d'impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione", alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente l'"Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), che all'art. 1, comma 996, ha integrato l'art. 5, "Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale", della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale", con talune disposizioni che disciplinano le operazioni di dragaggio e refluimento all'interno di vasche di colmata dei materiali derivanti da tali operazioni, nei siti di bonifica di interesse nazionale di competenza delle Autorità Portuali;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, concernente "Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia", che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento e visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, emanato in attuazione dell'art. 2 della predetta legge n. 136/2010;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", che all'art. 41, comma 4, come modificato dall'art. 22, comma 1, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, prevede che le delibere assunte da questo Comitato relativamente ai progetti e ai programmi d'intervento pubblico siano

formalizzate e trasmesse al Presidente del Consiglio dei Ministri per la firma entro trenta giorni decorrenti dalla seduta in cui le delibere stesse vengono assunte;

Visto l'art. 48, comma 1, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, come sostituito dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, che ha introdotto l'art. 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale";

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che, all'allegato 1, include, tra gli "Hub portuali", l'intervento "Trieste piattaforma logistica";

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Viste le delibere 20 dicembre 2004, n. 99 (G.U. n. 148/2005), e 2 dicembre 2005, n. 148 (G.U. n. 166/2006), con le quali questo Comitato ha approvato, rispettivamente il progetto preliminare dell'"Hub portuale di Trieste – Piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il punto franco oli minerali" e l'aggiornamento del medesimo progetto al fine di procedere all'affidamento in concessione dell'opera;

Vista la delibera 29 marzo 2006, n. 75 (G.U. n. 197/2006), con la quale questo Comitato:

ha assegnato programmaticamente al succitato intervento un primo finanziamento di 32 milioni di euro, in termini di volume di investimenti, imputato sul contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, la cui quota annua non avrebbe potuto superare l'importo di 2,861 milioni di euro;

ha destinato il finanziamento di cui sopra alla realizzazione delle opere propedeutiche per la piattaforma logistica, prevedendo che l'assegnazione definitiva del finanziamento stesso sarebbe stata disposta all'atto della presentazione del progetto definitivo del medesimo stralcio funzionale dell'opera;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato – nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005) – all'allegato 2 ha confermato, fra gli "Hub



portuali”, l’intervento ”Hub portuale di Trieste - piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il punto franco oli minerali”;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (GU n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull’8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica (DFP) per gli anni 2011-2013, che include, nella tabella 1 “Programma infrastrutture strategiche - Aggiornamento 2010”, l’intervento “Hub portuale di Trieste – Piattaforma logistica”;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (G.U. n. 3/2012), con la quale, ai sensi dell’art. 176, comma 3, lett. e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, come integrato dall’art. 3 del decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113, questo Comitato ha approvato l’aggiornamento delle linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l’alta sorveglianza delle grandi opere – istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato ai sensi dell’art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – per definire i contenuti degli accordi che il soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con gli organi competenti in materia di sicurezza, nonché di prevenzione e repressione della criminalità;

Vista la nota 13 aprile 2012, n. 14377, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l’iscrizione all’ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell’approvazione del progetto definitivo dell’intervento “Hub portuale di Trieste – piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il punto franco oli minerali – 1° stralcio funzionale”;

Viste le note 16 aprile 2012, n. 14607, 18 aprile 2012, 19 aprile 2012, n. 15038, e 27 aprile 2012, n. 15829, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Tenuto conto dell’esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 13 maggio 2010, n. 58);

Vista la nota 30 aprile 2012, n. 1793, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell’economia e delle finanze e posta a base dell’odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l’intesa del Ministro dell’economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell’istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l’aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto complessivo relativo alla realizzazione della piattaforma logistica di Trieste prevede il banchinamento di un’area di 247.000 m², di cui 140.000 m² attualmente occupati da specchi d’acqua, per ampliare le

aree operative a servizio del porto e trasferire alla nuova piastra parte delle attività svolte nel Porto Vecchio, riducendo drasticamente il traffico pesante proveniente dalla Grande Viabilità Triestina (GVT), che transita attraverso il passaggio di S. Andrea e lungo le rive cittadine;

che il 1° stralcio funzionale in esame comprende, tra l’altro:

la bonifica ambientale e da ordigni bellici dei fondali marini e dei terreni interessati dall’intervento;

la messa in opera di 4 nuovi cassoni di perimetrazione dell’area fronte mare;

il consolidamento dei fondali di imbasamento dei 4 nuovi cassoni e dei 13 cassoni già esistenti;

la realizzazione di pali di fondazione, opere di impalcato e relativa pavimentazione dei piazzali e del dente RO-RO su una superficie a mare per complessivi 69.400 m²;

la realizzazione delle opere di confinamento impermeabili dell’area, in funzione di un suo utilizzo come struttura di contenimento di sedimenti di risulta di futuri lavori portuali;

la deviazione e il tombamento del torrente Baia-monti e dello scarico a mare dell’impianto di depurazione ACEGAS;

la realizzazione delle infrastrutturazioni e predisposizioni dei piazzali;

gli impianti idrici, antincendio, elettrici, di telecomunicazioni e di illuminazione dei piazzali (con relative predisposizioni);

che l’Autorità portuale ha effettuato le indagini e analisi di cui alla citata delibera n. 148/2005, previste dal “Piano di caratterizzazione ambientale”;

che, con nota 10 luglio 2009, n. 8880, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto definitivo del citato stralcio funzionale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle altre Amministrazioni interessate nonché ai gestori di opere interferenti;

che con nota 10 settembre 2009, n. 14591, la Regione Friuli Venezia Giulia si è espressa positivamente sul progetto definitivo in esame;

che, con nota 30 settembre 2009, n. 4316, l’Agenzia regionale per la protezione dell’ambiente del Friuli Venezia Giulia (ARPA FVG) ha formulato le proprie osservazioni in merito alla gestione dei materiali di escavo, al progetto di monitoraggio ambientale e al progetto di bonifica relativi allo stralcio in esame, validando nel contempo le citate indagini e analisi previste dal “Piano di caratterizzazione ambientale”;

che in data 1° ottobre 2009 si è tenuta la Conferenza di servizi;

che, come precisato nella richiamata delibera di questo Comitato n. 99/2004, relativa all’approvazione del progetto preliminare, il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare ha ritenuto non assoggettabili a procedura di VIA gli interventi previsti dal progetto stesso, in quanto non costituiscono variante al piano re-



golatore portuale a suo tempo approvato, pur formulando prescrizioni in ragione degli impatti che si generano in fase di realizzazione e di esercizio dell'opera;

che in sede di Conferenza di servizi il succitato Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha ritenuto il progetto condivisibile nelle linee generali e che, con nota 15 dicembre 2009, n. 25843, lo stesso Ministero ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto di bonifica facente parte del progetto definitivo dell'intervento;

che, con deliberazioni 27 novembre 2009, n. 405, e 17 febbraio 2012, n. 34, l'Autorità portuale di Trieste ha, rispettivamente, approvato il progetto definitivo e il quadro economico dello stralcio in esame, aggiornato per tener conto di quanto previsto dalla citata delibera di questo Comitato n. 58/2011;

che, con nota 22 luglio 2010, n. 22142, il Ministero per i beni e le attività culturali – Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea ha formulato parere favorevole, con prescrizioni, alla realizzazione del progetto definitivo in esame;

che il progetto definitivo è corredato dalla relazione del progettista relativa alla rispondenza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto preliminare, dalla documentazione sulla risoluzione delle interferenze e dalla relazione sull'articolazione delle misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi d'infiltrazione mafiosa;

che, come riportato nella richiamata delibera di questo Comitato n. 148/2005, l'intera area destinata alla realizzazione della piattaforma è di proprietà demaniale;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dalle Amministrazioni interessate e dalle Società interferite e ha proposto le prescrizioni e le raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore dell'intervento è confermato nell'Autorità portuale di Trieste;

che, verificata la possibilità di realizzare lo stralcio in questione con il ricorso a capitali privati, il 30 giugno 2011 è stato pubblicato il bando per l'affidamento di una concessione, della durata massima di 30 anni dalla conclusione dei lavori, per la progettazione, costruzione, manutenzione e gestione della Piattaforma Logistica;

che, in particolare, il predetto bando prevede che la suddetta attività di progettazione dovrà essere svolta in ottemperanza sia al progetto definitivo all'esame, sia alle raccomandazioni e prescrizioni contenute nelle succitate delibere di questo Comitato;

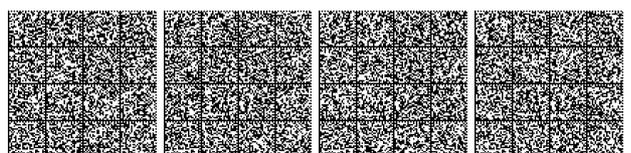
che, come risulta dalla scheda ex delibera n. 63/2003, la messa in esercizio dello stralcio è prevista per il 1° settembre 2015

sotto l'aspetto finanziario:

che, a fronte di un costo dell'intero progetto pari a 316,8 milioni di euro, il costo dello stralcio in esame ammonta a 132,4 milioni di euro e non è assoggettabile a IVA, in quanto i lavori da realizzare rientrano tra i servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali non imponibili di cui all'art. 9, punto 6), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, come integrato dall'art. 3, comma 13, del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito dalla legge 26 giugno 1990, n. 165;

che il suddetto costo di 132,4 milioni di euro è integralmente finanziato a valere sulle seguenti risorse:

RISORSE	IMPORTI (in milioni di euro)
Fondi Stato: assegnazione programmatica di cui alla delibera CIPE n. 75/2006 (2,861 milioni di euro quale quota annua massima del contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005)	32,0
Fondi disponibili dell'Autorità portuale	70,4
Fondi privati (a carico del concessionario)	30,0
Totale	132,4



che l'Unità tecnica Finanza di progetto, con parere del 16 aprile 2012, ha esaminato il piano economico-finanziario relativo all'intervento in esame, valutando congruo il contributo pubblico in ragione delle attuali condizioni di mercato e rilevando l'opportunità – per una rappresentazione finanziaria unitaria del progetto complessivo – che, in sede di approvazione del 2° stralcio dell'opera, sia predisposto un piano economico finanziario per l'intero intervento;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, è approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.5, il progetto definitivo dell'intervento "Hub portuale di Trieste – piattaforma logistica tra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali – 1° stralcio funzionale", illustrato nella precedente "presa d'atto".

1.2 La suddetta approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato al precedente punto 1.1.

1.3 Il limite di spesa dell'intervento di cui al precedente punto 1.1 è quantificato in 132,4 milioni di euro, pari al costo complessivo di cui alla precedente presa d'atto, al netto di IVA.

1.4 La copertura finanziaria dell'intervento è assicurata da fondi dello Stato per 32 milioni di euro, fondi dell'Autorità portuale per 70,4 milioni di euro e fondi privati apportati dal concessionario per 30 milioni di euro.

1.5 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato 1.

1.6 E' altresì approvato ai sensi dell'art. 170, comma 4, del decreto legislativo n. 163/2006, e s.m.i., il programma di risoluzione delle interferenze.

2. Disposizioni di carattere finanziario

2.1. All'intervento di cui al predetto punto 1.1. è assegnato definitivamente il contributo quindicennale di 2,861 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005, già assegnato programmaticamente con delibera di questo Comitato n. 75/2006.

2.2. Le annualità 2007, 2008 e 2009 del contributo di cui al precedente punto 2.1, attualmente in regime di penzione amministrativa, dovranno essere riscritte in bilancio su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e compatibilmente con le disponibilità dell'apposito fondo. L'ammontare dei contributi riscrivibili in bilancio dovrà essere comunicato dal predetto Ministero alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.

2.3. L'eventuale minor volume d'investimenti sviluppato dal citato contributo di 2,861 milioni di euro o derivante dalla mancata reintegrazione delle annualità perenti del contributo stesso è posto a carico del soggetto aggiudicatore.

3. Disposizioni finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti attinenti il progetto definitivo approvato al precedente punto 1.

3.2 Resta fermo che l'utilizzo della struttura con funzione di contenimento di sedimenti di risulta di futuri lavori portuali è subordinato al perfezionamento delle procedure di cui all'art. 5-bis della legge n. 84/1994 e s.m.i..

3.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà altresì, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al suddetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.5. Il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica.

3.4 Il citato Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.5 Il progetto definitivo del 2° stralcio dell'intervento "hub portuale di Trieste – piattaforma logistica tra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali" dovrà essere accompagnato, ai fini di una rappresentazione finanziaria unitaria del progetto complessivo, dal piano economico finanziario relativo all'intera infrastruttura.

3.6 Il soggetto aggiudicatore avrà l'obbligo di stipulare apposito protocollo con la Prefettura competente UTG e il concessionario individuato all'esito della gara, inteso a recepire le linee guida per i controlli antimafia approvate con la richiamata delibera n. 58/2011.

3.7 Ai sensi della richiamata delibera n. 24/2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 30 aprile 2012

Il Presidente: MONTI

Il segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 20 luglio 2012
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 7, Economie e finanze, foglio n. 191



Intervento: “Hub portuale di Trieste - Piattaforma logistica tra lo scalo legnami e il punto franco oli minerali”. 1° Stralcio funzionale

Prima parte – Prescrizioni

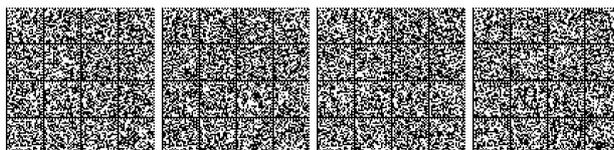
Seconda parte – Raccomandazioni



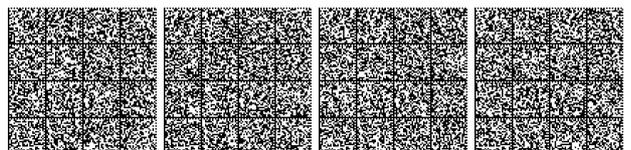
PRIMA PARTE – PRESCRIZIONI

- 1) per la realizzazione dell'intervento dovranno essere osservate le specifiche normative di riferimento, con particolare riguardo a quanto previsto per gli interventi compresi nel Sito d'interesse nazionale di Trieste.
- 2) L'intervento dovrà essere conforme alle Direttive 1982/501/CE ("Seveso I"), 1996/82/CE ("Seveso II") e 2003/105/CE ("Seveso III") recepite in Italia con decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 – "Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" – e s.m.i.
- 3) Le operazioni di conferimento a discarica dei materiali inquinati, di smaltimento dei materiali legati alle demolizioni delle strutture esistenti, di rifornimento dei materiali necessari per le varie opere e attività da realizzare, ecc., dovranno essere organizzate privilegiando al massimo il trasporto via mare in modo che i tragitti dei mezzi su gomma possano raggiungere i luoghi di destinazione finale interessando il più possibile strade/arterie di circonvallazione (per esempio Grande Viabilità Triestina) e/o periferiche.
- 4) Nell'individuazione di dettaglio degli itinerari che saranno interessati dal transito dei mezzi su gomma si dovrà tener conto di gerarchia, caratteristiche tecnico/funzionali, flussi di traffico, criticità, ecc., in modo da limitare i disagi e le interferenze con la viabilità ordinaria; in tale ottica è necessario in ogni caso che i mezzi transitino solamente in orari di morbida del traffico.
- 5) La movimentazione di mezzi pesanti di cantiere sulla rete stradale comunale (itinerari, tempistiche, orari, ecc.) dovrà essere concertata con il Comune di Trieste – Servizio mobilità e traffico.
- 6) Dovranno essere effettuati interventi impermeabilizzanti nelle zone giuntali della palancolata, ad esempio con riempimento poliuretano idroespandente, per migliorare la tenuta idraulica del diaframma.
- 7) Le terre e rocce da scavo trattate nell'ambito dell'attività di bonifica del sito dovranno essere riutilizzate esclusivamente nelle aree oggetto d'intervento, con le modalità indicate ai capp. 14 e 15 della Relazione generale, tenendo conto di quanto indicato dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008 "Disciplina delle operazioni di dragaggio nei siti di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 996, della legge 27 dicembre 2006, n. 296".
- 8) In merito alla gestione della cassa di colmata, dovrà essere previsto un monitoraggio post-operam con le modalità indicate al punto 7 dell'allegato B – "Specifiche tecniche per l'analisi di rischio sanitaria e ambientale" di cui al citato decreto ministeriale 7 novembre 2008.
- 9) Le superfici della palancolata a contatto con l'acqua marina dovranno essere rivestite con un adeguato sistema impermeabilizzante, ai sensi della norma EN ISO 12944 - classe di corrosività Im1 e Im2.
- 10) Dovrà essere prevista l'ipotesi di smaltimento dei terreni inquinati in idoneo impianto di trattamento, oltre che in discarica.

La verifica di ottemperanza è a cura del Comune di Trieste per le prescrizioni 1-10.



- 11) Le ricostruzioni geologiche ed idrogeologiche ed i risultati dei calcoli a base di progetto devono essere coerenti nei documenti progettuali e comunque è necessaria una rivisitazione complessiva dei dati esistenti al fine di fornire un quadro geologico ed idrogeologico più coerente e plausibile rispetto a quello presentato e sulla base del quale, con le necessarie e comunque meglio ponderabili approssimazioni, supportare le stime quantitative. Al fine di rendere più chiara ed esplicita la metodologia adottata per la ricostruzione dell'assetto geologico, si dovrà riportare sulle tracce delle sezioni geologiche, in corrispondenza dei punti di sondaggio ricadenti sulla sezione stessa, un'indicazione della profondità del sondaggio, per esempio con una linea verticale che arrivi sino alla profondità investigata.
- 12) La stima delle portate alla trincea drenante dovrà essere basata su un modello numerico in grado sia di rispecchiare più fedelmente la realtà sito-specifica sia di pesare le inevitabili approssimazioni, eventualmente modificando quello già allestito per ovviare ad alcune delle limitazioni già evidenziate dai progettisti. Tale modello dovrà inoltre tenere conto delle modifiche alla circolazione idrica apportata dagli interventi stessi ovvero delle perturbazioni indotte a regime dalla trincea drenante stessa.
- 13) L'impianto di trattamento delle acque di falda prelevata dalle trincee, dimensionato per una portata di 150 m³/d, prevede le seguenti unità di trattamento: equalizzazione, ossidazione dei solfati, coagulazione/flocculazione dei composti solfati ossidati, sedimentazione, affinamento primario (filtrazione su sabbia), affinamento secondario (filtrazione su carbone attivo), filtrazione su resine a scambio ionico per la rimozione di metalli e in particolare del boro. A tale riguardo si osserva che non risulta che l'ossidazione possa essere finalizzata all'abbattimento dei solfati. Tuttavia, considerando che lo scarico avverrà in acque marine costiere, non è comunque strettamente richiesto il loro abbattimento. Per il resto, l'impianto appare equipaggiato con le migliori tecniche disponibili e perciò l'obbiettivo del trattamento delle sostanze pericolose, persistenti o accumulabili dovrà essere il migliore tecnicamente raggiungibile, anche al di sotto dei limiti di cui alla colonna "scarico in acque superficiali" della Tabella 3, allegato 5, parte terza del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (che comunque dovranno essere garantiti).
- 14) Per quanto concerne l'analisi di rischio, il progettista non ha considerato il percorso di lisciviazione in falda da suolo superficiale e profondo in quanto è previsto anche un confinamento della falda. A tal proposito si prescrive che, a solo scopo previsionale e affinché ne permanga traccia nel futuro, nelle more della realizzazione di tutto l'intervento di bonifica, venga comunque considerato anche detto percorso e, ove si riscontrasse rischio, questo sia comunque trascurato, a patto che l'intervento di confinamento venga effettivamente realizzato.
- 15) In relazione al piano di gestione dei terreni di scavo per raggiungere le quote di progetto, ai fini del riutilizzo in situ della frazione grossolana, il test di cessione da adottare è quello con acqua acidulata con CO₂ per la durata di 24 ore e i limiti di riferimento devono essere quelli di Tab. 2 "Acque sotterranee", allegato 5, parte quarta, del citato D.Lgs n. 152/2006.
- 16) Per quanto concerne lo specchio acqueo di futura infrastrutturazione (2° stralcio) il progetto, per risultare conforme agli standard ambientali fissati dalla legge, deve essere approvato prima come cassa di colmata, vasca di raccolta o comunque come struttura di contenimento posta in ambito costiero ai sensi del comma 996 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dal Ministero delle infrastrutture e dei



trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

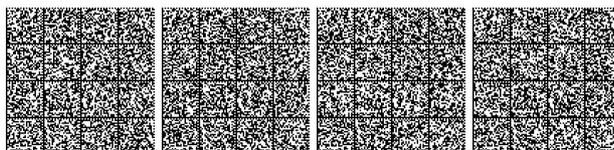
- 17) Le giunzioni delle palancole dovranno assicurare un'adeguata impermeabilità, anche dal punto di vista idraulico, del sistema di confinamento in ambienti con acqua salata e con potenziali attacchi da parte delle sostanze inquinanti rilevate nel corso della caratterizzazione del sito in esame.
- 18) Dovrà essere valutato più attentamente il rispetto dei requisiti di equivalenza in termini di permeabilità/spessore dello strato di terreno al fondo del bacino di colmata, sulla base sia della revisione già prescritta al punto 11) che dell'integrazione delle prove di permeabilità.

La verifica di ottemperanza è a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per le prescrizioni 11-18.

- 19) Nella predisposizione del progetto esecutivo si dovranno adeguare le Tavole DB 09, DB 11, DB 12, DB 14, DB 15, DB 16, DB 17, DB 19, DB 20 alle prescrizioni dell'ACEGAS contenute nella nota prot. 78785 - del 1° ottobre 2009.

In particolare:

- TAVOLA DB 09: il canale scatolare di dimensioni 2.50 x 2.00 m e dimensioni 3.00 x 2.00 m deve essere provvisto di piano di scorrimento a sezione "a v con scolatoio" e non a fondo piatto, in modo da garantire il normale deflusso delle portate di magra e il contenimento dei depositi solidi; si prescrive che le ispezioni siano realizzate lateralmente alla sezione trasversale del canale e provviste di opportune scale di accesso per gli operatori; si prescrive un passo d'uomo di almeno 80 cm per l'accesso al canale;
- TAVOLA DB 11/12: si prescrive di prevedere l'alloggio di due panconature da ubicare subito a monte del manufatto di scarico a mare in modo da consentire la chiusura separata dei canali, in sostituzione dell'unica panconatura prevista in progetto; tale soluzione è più idonea per consentire da un lato la manutenzione del canale in sicurezza, dall'altro l'esercizio di almeno uno dei due canali durante gli interventi di pulizia; l'ubicazione a monte del salto di fondo garantisce eventuale deposito di materiale e ostruisce il gargame dei panconi; si prescrive inoltre, in aggiunta all'ispezione già prevista, la realizzazione di due accessi ai canali di dimensioni opportune da ubicare a monte delle panconature in modo da garantire l'accesso per le manutenzioni, l'ispezione già prevista deve avere un passo d'uomo di 1300 x 900 mm;
- TAVOLE DB 14, DB 15, DB 16: si prescrive di raccordare le curve con un invito più dolce per il flusso evitando "spigoli" che possano determinare rigurgiti non desiderati; si prescrive inoltre di predisporre ispezioni su entrambe le condotte scatolari e non solo su una; si rimanda alle prescrizioni già formulate nell'elaborato DB 09 in riferimento alla sezione del canale, che deve avere la predisposizione per la magra (scolatoio) e un camminamento per l'ispezione; si prescrive la realizzazione di un passo d'uomo di almeno 800 mm per tutti i pozzetti di ispezione;
- TAVOLA DB 17: si prescrive la realizzazione di una cameretta all'innesto tra la "condotta dello scarico d'emergenza dell'impianto" e il manufatto in oggetto, da ubicare a monte del salto di fondo (uscita verso ampliamento ACEGAS); si prescrive la posa di entrambe le saracinesche nella cameretta di innesto e non su quella del salto di fondo, in modo da garantire una migliore funzionalità delle paratoie; si ricorda di realizzare due aperture opportune in prossimità delle



paratoie in modo da garantirne la manutenzione e l'eventuale rimozione; si ricorda che la condotta dello scarico d'emergenza dell'impianto dovrà raccordarsi alla cameretta d'innesto ortogonalmente al collettore Baiamonti; si prescrive particolare attenzione nell'ubicazione dei passi d'uomo che comunque dovranno avere un'apertura adeguata, si prescrive un opportuno raccordo tra il flusso proveniente dal "collettore Baiamonti e fognatura zona Alta" con il doppio scatolatore (esempio stramazzo laterale) in modo da evitare la formazione di depositi nella vasca di raccordo; si richiedono accorgimenti strutturali in modo da evitare di realizzare pilastri in mezzo alla vasca di raccordo, in caso contrario si dovrà realizzare il pilastro a sezione allungata in direzione del flusso;

- TAVOLA DB 19: si prescrive l'innesto del "Collettore dello scolmatore zona Alta" sulla cameretta con un angolo almeno a 45° in direzione di flusso nonché la realizzazione di idonee gusce sul fondo della cameretta stessa in modo da ottimizzare la confluenza tra i flussi; si prescrive di prevedere sedi appropriate per le valvole a clapet (sono da preferire valvole tipo TIDEFLEX). Si prescrive di raccordare adeguatamente la cameretta con lo scarico a mare in uscita in modo da facilitare il deflusso e contenere i fenomeni turbolenti in uscita; si prescrive la realizzazione di idonee ispezioni per le manutenzioni delle valvole antiriflusso;
- TAVOLA DB 20: si prescrive di realizzare idonee gusce da predisporre sul piano di scorrimento dei pozzetti/camerette in modo da facilitare il deflusso e contenere i fenomeni turbolenti in uscita; si ricorda che lungo la cameretta deve essere mantenuta la sezione del tubo passante almeno per il grado di riempimento nelle condizioni normali di utilizzo e deve essere realizzato un marciapiede inclinato sui lati come previsto generalmente negli usuali pozzetti d'ispezione.

La verifica di ottemperanza è a cura dell'Autorità Portuale per la prescrizione 19.

- 20) In riferimento al collaudo del fondo scavo e delle pareti di scavo, considerata la criticità ambientale del sito interessato dall'intervento, si richiede che i campionamenti di pareti e fondo scavo vengano effettuati a prescindere dal fatto che la procedura di analisi di rischio non abbia evidenziato alcun rischio per la salute umana associato ai terreni ricadenti in tali aree. Si evidenzia inoltre che ai sensi dell'articolo 186, comma 1, del decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, "Ulteriori disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale", le terre e rocce da scavo non possono essere sottoposte ad alcun processo di trattamento o trasformazione preliminare per soddisfare i requisiti merceologici.
- 21) Si richiede che preliminarmente alla effettuazione del monitoraggio ambientale vengano concordate con l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente del Friuli Venezia Giulia (ARPA FVG), Dipartimento provinciale di Trieste, le fasi operative, le procedure per la determinazione ed acquisizione dei risultati analitici che verranno prodotti e il posizionamento dei punti per le determinazioni dei parametri atmosferici e del rumore.
- 22) Per quanto riguarda, l'analisi di rischio per la salute umana dei lavoratori, una qualsiasi modifica del modello concettuale dovrà comportare necessariamente l'elaborazione di una nuova analisi di rischio sito-specifica e l'individuazione di eventuali interventi integrativi. Si evidenzia, inoltre, la necessità di mantenere traccia negli strumenti di pianificazione urbanistica delle risultanze relative all'analisi di rischio.
- 23) Nel progetto di bonifica si stimano i volumi di terreni da scavare, ma poco si esplicita relativamente alla gestione dei materiali provenienti dagli scavi di bonifica



e dei materiali provenienti dagli interventi di rimozione dei rifiuti individuati nel corso della caratterizzazione. E' altresì importante rilevare che questi rifiuti si trovano a quote stratigraficamente prossime a quelle dei terreni contaminati provenienti da adiacenti scavi di bonifica. Dovrà quindi essere accuratamente verificata la tipologia del materiale proveniente dagli scavi, ovvero se esso sia ascrivibile ad un terreno, ovvero a un rifiuto proveniente da operazioni di bonifica (cod. CER 17 05 XX), o ad altra tipologia di rifiuto, ovvero materiali di demolizione.

La verifica di ottemperanza è a cura dell'ARPA del Friuli Venezia Giulia per le prescrizioni 20-23.

- 24) Non risultando al momento uno specifico interesse archeologico di fatto, bensì solo potenziale, si richiede: una ricerca esaustiva dei dati storico-archivistici, una ricostruzione geomorfologica della linea di costa nonché una verifica diretta in acqua di eventuali resti sommersi (strutture o imbarcazioni) a mezzo prospezione diretta e di tipo strumentale, con eventuali carotaggi di tipo indisturbato.

La verifica di ottemperanza è a cura del Ministero dei Beni e della Attività Culturali per la prescrizione 24.

SECONDA PARTE – RACCOMANDAZIONI

- 1) Si ritiene necessario elaborare un protocollo operativo da concordarsi tra ARPA FVG, Dipartimento Provinciale di Trieste, e la Provincia di Trieste relativamente a tutte le operazioni di bonifica dei terreni, così come già accaduto in precedenti esperienze di bonifica entro il Sito d'interesse nazionale di Trieste.
- 2) Si ritiene opportuno elaborare un protocollo operativo con gli Enti territorialmente competenti per la gestione delle terre e rocce da scavo prodotte durante le lavorazioni successive alle bonifiche a terra, ovvero per la gestione di quei materiali non considerati contaminati che è necessario rimuovere per raggiungere la quota di progetto pari a +1.65 m s.l.m.m.. Si evidenzia altresì che ai sensi dell'art. 242 del citato D.Lgs. n. 152/2006 le lavorazioni successive alle bonifiche a terra potranno avviarsi solo a seguito della certificazione di avvenuta bonifica a cura dell'Ente competente in materia; si ravvisa l'opportunità di campionare il fondo degli scavi per certificare il rispetto delle Concentrazioni Soglia di Rischio (CSR) di progetto.
- 3) Relativamente alla parte di bonifica a mare si rappresenta l'opportunità di procedere ad una verifica congiunta tra ISPRA ed ARPA al fine di una valutazione del progetto in accordo con quanto già attuato per tutte le attività già eseguite di indagine a mare.
- 4) Si ritiene che la piattaforma logistica in progetto possa confermare il ruolo europeo e internazionale del porto di Trieste, liberando in futuro il panorama delle rive storiche e soprattutto le aree di Porto Vecchio dalle attività di carico-scarico e stoccaggio mercantile, in una prospettiva di valorizzazione di centro storico e del paesaggio. Infatti le attrezzature contemporanee, quali l'Adria Terminali, sono in contrasto con le strutture ottocentesche di Porto Vecchio. Si auspica quindi che la piattaforma logistica possa liberare il Porto Vecchio da strutture incongrue e perciò si propone di verificare la possibilità della riapertura dello specchio d'acqua tra i moli I e II oggi occupato dall'Adria Terminal.

