

| | |
|---|--|
|  | REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA |
| DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE | |
| Servizio valutazioni ambientali | valutazioneambiente@regione.fvg.it ambiente@certregione.fvg.it tel + 39 040 377 4968 fax + 39 040 377 4513 I - 34133 Trieste, via Carducci 6 |

**TRASMESSO UNICAMENTE
VIA PEC**

Comune di Trieste
Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità
Servizio Pianificazione Territoriale e Valorizzazione Porto
Vecchio
comune.trieste@certgov.fvg.it

e, p.c.
Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche
Servizio biodiversità
biodiversita@certregione.fvg.it

oggetto: D.Lgs. 152/2006 - DPR 357/1997 - DG.R. n. 1323/2014. Valutazione ambientale strategica della variante al PRGC "Accesso nord: mobilità sistematica e turistica" – art. 13 comma 1 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. - PARERE - Rif. pratica ALP VAS 876

Con riferimento alla vs. nota protocollo n. 95024 di data 6 maggio 2022, relativa alla consultazione preliminare di scoping nell'ambito della Valutazione ambientale strategica del piano in oggetto, si comunica quanto segue.

Lo scrivente Servizio è stato individuato con deliberazione di Giunta comunale n. 172 dd. 27 aprile 2022 quale Soggetto competente in materia ambientale. Il presente parere è finalizzato a fornire indicazioni necessarie a definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (RA). Le considerazioni riportate sono formulate sulla base del solo Rapporto preliminare ambientale (RP) e tenuto conto delle indicazioni delle Linee guida "Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS, ISPRA, Manuali e Linee Guida 124/2015" 124/2015".

Informazioni generali sul P/P e sulla VAS

La variante trasferisce a livello operativo nell'assetto azzonativo del PRGC le previsioni della parte strutturale, introdotte con la precedente variante n.6 "Riqualficazione dell'Area di Porto Vecchio", e prevede i necessari adeguamenti e nuove aree servizi connesse alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico funiviario quale alternativa per l'accesso nord alla città di Trieste dal polo di Opicina.

Nel Rapporto preliminare è illustrato che la previsione è contenuta, con diverso livello di dettaglio, sia nell'Accordo di Programma per la "Riqualficazione dell'Area di Porto Vecchio" sottoscritto in data 04.03.2021 tra il Comune di Trieste, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (ASPMAO), che nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato dal Consiglio Comunale con Delibera Consigliare 35/2021 di data 21 luglio 2021. Si evidenzia come le valutazioni ambientali di questa previsione siano state molto generiche e non supportate da adeguate motivazioni nei

citati atti di pianificazione, che non hanno in ogni caso effettuato la valutazione d'incidenza del collegamento Park Bovedo - Opicina.

Per quanto riguarda la variante n. 6 al PRGG, nel parere di VAS dello scrivente Servizio (prot. 41852 del 7.9.2020) era stato evidenziato come non fossero presenti elementi utili alla valutazione di possibili effetti su habitat e specie dei Siti Natura 2000. Il Comune, con nota integrativa pervenuta al prot. n. 41229 del 2 settembre 2020, aveva a tale proposito chiarito che tale valutazione non era stata sviluppata considerando la previsione un'indicazione strategica di massima. Nel sopra citato parere era stata pertanto evidenziata la necessità di integrare le valutazioni del Rapporto ambientale, invitando in ogni caso il Comune a considerare il tratto in esame quale "ipotesi" di connessione Trieste- Porto Vecchio – Carso.

Per quanto riguarda il PUMS nel Rapporto ambientale - paragrafo 4.3. *Az.3 Verso un nuovo trasporto pubblico: i sistemi ettometrici* - venivano illustrate 17 azioni ed era escluso dalla valutazione ambientale il progetto della cabinovia Opicina-Porto Vecchio in quanto non si trattava di una nuova proposta del PUMS, ma del recepimento di una previsione già contenuta nel PRGC del Comune di Trieste.

Si prende atto che il progetto è stato inserito nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza a valere sulla Misura M2C2 – Investimento 4.2 Sviluppo trasporto rapido di massa (metropolitana, tram, autobus) avente quale obiettivo: *“Ridurre il traffico delle auto private di almeno il 10% a favore del trasporto pubblico .. (omissis) .. Il focus sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane per diminuire l'impatto sull'ambiente e la congestione delle strade”*. Considerato che per tutti gli interventi del PNRR vale il principio secondo il quale gli stessi non devono arrecare nessun danno significativo all'ambiente («Do No Significant Harm» DNSH), si chiede di esplicitare nel RA le valutazioni effettuate in ottemperanza a tale principio e di chiarire se e quali ulteriori verifiche debbano essere ancora espletate.

La variante in esame costituisce quadro di riferimento per un'opera compresa nell'Allegato IV alla parte II del D.Lgs. 152/2006, da sottoporre a procedura di Valutazione d'impatto ambientale in quanto ricadente in siti della rete Natura 2000 (art. 7 lettera b, D.Lgs. 152/2006). I siti Natura 2000 interessati sono la ZPS IT3341002 Aree Carsiche della Venezia Giulia e la ZSC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano e per la variante si ritiene necessaria una Valutazione d'incidenza di livello II (valutazione “appropriata” ai sensi delle “Linee guida nazionali per la valutazione d'incidenza”). La variante è stata pertanto assoggettata a Valutazione ambientale strategica in quanto ricadente nella tipologia di cui all'art. 6 c.2 del D.Lgs. 152/2006.

Relativamente alla procedura di VAS, si raccomanda, nella successiva fase di consultazione sul RA, di dare massima pubblicità della procedura, ricordando altresì gli obblighi di pubblicazione, sul sito web del Comune, dell'avviso di cui all'art. 13 c. 5 lettera e del D.Lgs. 152/2006 e di tutta la documentazione afferente al piano e alla valutazione ambientale.

Si ricorda che il RA dovrà contenere una descrizione della presente fase preliminare ai sensi dell'art. 13 commi 1 e 2 del D.Lgs 152/2006, riportando una sintesi delle osservazioni pervenute e una descrizione della modalità con cui sono state prese in considerazione.

Al fine di coordinare il parere regionale di VAS, si chiede infine di indicare quali sono i pareri obbligatori da acquisire sulla variante e sul progetto (ad es. parere geologico, invarianza idraulica, adeguamento al Piano paesaggistico regionale, trasformazione del bosco, vincolo idrogeologico, eventuali pareri relativi all'impatto sulla viabilità e sul trasporto pubblico locale, ecc.).

Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del P/P e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi (lettera a - all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006).

Dalla lettura del RP si evince che la variante, e il correlato impianto, trovano la loro funzione principale nella riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione degli assi viari

(obiettivi PNRR) e nel fornire una soluzione al problema – storicamente rilevato e ora più attuale alla luce delle previsioni di recupero e riutilizzo dell'ambito del Porto Vecchio e delle attività commerciali in espansione del Porto - relativo ai collegamenti nord-sud di ingresso e attraversamento della città. Per inquadrare adeguatamente le previsioni della variante, nel RA dovranno essere descritti in maniera dettagliata tutti gli elementi del piano che concorrono al raggiungimento di questi obiettivi.

Dovranno altresì essere descritte puntualmente le modifiche introdotte al PRGC, sia per quanto riguarda le parti grafiche che per quanto riguarda le parti normative.

Relativamente al rapporto con altri piani e/o programmi, oltre agli strumenti indicati nel RP, si evidenzia la necessità di verificare la compatibilità dell'intervento con il vigente Piano comunale di classificazione acustica (PCCA), che assegna alle aree di intervento prevalentemente la classe I o II, evidenziando eventuali criticità o esigenze di modifica.

Risulta inoltre necessaria una verifica di coerenza interna con altre previsioni del PRGC vigente che identifica nell'area di variante presidi ambientali e corridoi ecologici (siti riproduttivi, corridoi ecologici areali, laghetti e stagni, zone F di tutela ambientale, ecc.).

Si segnala infine che è in corso l'aggiornamento del Piano regionale della qualità dell'aria (PRQA), il cui processo di VAS è stato avviato con Delibera n.701/2021.

Caratterizzazione dello stato dell'ambiente (lettere b, c, d- all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

Il RP presenta nel capitolo 5 alcuni dati preliminari sullo stato e le criticità relativi alle principali componenti ambientali.

Per quanto riguarda la popolazione viene evidenziato il progressivo calo, a carico principalmente delle circoscrizioni periferiche, e l'invecchiamento della popolazione. Si ritiene opportuno che le analisi vengano estese anche all'area potenziale bacino d'utenza dell'infrastruttura, anche al fine dell'analisi modellistica relativa all'utilizzo e alle relative ricadute economiche, e che venga evidenziato se e in che modo le tendenze in corso si ripercuotono sulle previsioni del piano.

Relativamente alla qualità dell'aria, il RP non segnala particolari criticità per quanto riguarda i vari inquinanti, ad eccezione dell'ozono. Nel RA tali analisi dovranno essere approfondite, utilizzando i dati più aggiornati disponibili, tenendo conto anche del fatto che l'anno 2020 è stato condizionato dagli effetti delle restrizioni e dei cambiamenti di abitudini (smartworking) dovute alla pandemia.

Per quanto riguarda la mobilità ed il traffico vengono presentati alcuni dati relativi al Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) che evidenziano come il modello di saturazione della rete non presenti criticità, essendo la capacità delle strade sufficiente rispetto alla domanda odierna di mobilità. Si presenta tuttavia un problema relativo ai collegamenti nord-sud di ingresso e attraversamento della città. Considerata la centralità di tale tematica, nel RA dovranno essere presentati in modo dettagliato i dati del modello di saturazione della rete e presentate le evidenze relative alle criticità segnalate. L'area di analisi si dovrà estendere anche alle aree di provenienza del bacino di utenza dell'infrastruttura.

Al fine della valutazione dei possibili scenari e delle alternative strategiche sarà opportuno presentare anche un'analisi della rete ferroviaria esistente di collegamento, con la situazione dello stato di utilizzo aggiornata (vedi Fig. 5.8.3).

Si segnala che la previsione della variante non risulta inserita nel Piano regionale del trasporto pubblico locale e la sua eventuale integrazione quale servizio pubblico dovrà essere oggetto di valutazione da parte del competente Servizio ai sensi della LR 23/2007.

Relativamente alla componente suolo viene evidenziata la presenza di due aree nettamente distinte, quella collinare, incisa da un reticolo idrografico spiccatamente erosivo e quella

pianeggiante, costituita da terreni antropici di riporto, parzialmente contaminati. Nel RA dovranno essere riportate informazioni relative alle attività di bonifica o messa in sicurezza permanente del sito contaminato del terrapieno di Barcola Bovedo, e approfondimenti relativi alle problematiche di natura idrogeologica delle aree oggetto di intervento.

Il RP evidenzia, relativamente al consumo di suolo, un trend migliorativo, risulta tuttavia evidente come la percentuale di suolo già consumata nel territorio comunale (32,4 % della superficie) risulta essere particolarmente significativa rispetto al contesto sia nazionale che regionale.

Per quanto concerne la biodiversità vengono riassunti i principali aspetti vegetazionali e faunistici delle aree interessate, demandando i relativi approfondimenti allo Studio di incidenza. Si segnala la necessità di integrare fra le specie tutelate dalla Direttiva "Uccelli" tutte le specie di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE (la tutela non è relativa solo alle specie di cui all'allegato I, ma a tutte le specie migratrici) e di riportare il livello di tutela delle altre specie ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (specie di allegato II e/o IV e specie prioritarie).

Aspetto importante nella valutazione complessiva di sostenibilità economica e ambientale del progetto, non trattato nel RP, riguarda l'utilizzo dell'impianto in relazione alla situazione meteo climatica. Nel RA dovranno pertanto essere analizzati i dati meteorologici riferiti alle aree di intervento con particolare riferimento al regime dei venti dominanti.

Per la descrizione dell'area di intervento e delle zone limitrofe potranno essere utilizzati anche gli indici di valore ecologico, sensibilità, fragilità e pressione antropica del GIS Carta della Natura FVG, disponibile sul catalogo Irdat (Carta della Natura del Friuli Venezia Giulia ed. 2021).

Al fine della caratterizzazione dello stato dell'ambiente e anche in funzione dei futuri monitoraggi degli effetti ambientali della presente variante, è opportuno che il RA utilizzi i risultati del monitoraggio del vigente PRGC, riportando i valori e i trend degli indicatori utilizzati.

Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale (lettera e - all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

Il RP tiene conto di diversi strumenti sovraordinati per la definizione degli obiettivi ambientali. Oltre alle necessarie analisi di coerenza con detti obiettivi, che verranno sviluppate e motivate nel RA, si ritiene opportuno che, a partire dai macro-obiettivi ambientali individuati, vengano identificati degli obiettivi di sostenibilità e protezione ambientali specifici per la variante in esame. Tali obiettivi specifici, con particolare riferimento a quelli riferiti alla mobilità e alla qualità dell'aria, dovranno essere il più possibile quantificati, e dovrà essere esplicitato il loro contributo al raggiungimento dell'obiettivo ambientale sovraordinato. Si rileva in particolare la necessità di esplicitare il contributo della variante all'obiettivo sovraordinato del PNRR di "*ridurre il traffico delle auto private di almeno il 10% a favore del trasporto pubblico*".

Analisi degli impatti significativi sull'ambiente (lettera f- all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

Nel capitolo 6 il RP individua in via preliminare componenti e fattori ambientali che potrebbero essere interessati dagli effetti delle previsioni di variante.

Aria - Considerati gli obiettivi della Variante, questa componente dovrebbe giovare di effetti positivi nella fase di esercizio dell'impianto, sia per quanto riguarda il contenimento di inquinanti, sia, come indicato nel RP, relativamente alla riduzione delle emissioni di CO₂. Si raccomanda di illustrare in modo dettagliato tali contributi anche attraverso un bilancio complessivo.

Suolo e Acqua - Sono segnalate criticità di natura geologica e idrogeologica che è opportuno siano adeguatamente approfondite e valutate nel RA.

Traffico e mobilità - La componente *traffico* è da considerare soprattutto quale fattore di pressione sul sistema ambientale, in particolare su alcune matrici quali qualità dell'aria, clima acustico, salute e sicurezza umana e biodiversità. Nella valutazione degli effetti dovrà pertanto essere evidenziato come le previsioni della variante potranno contribuire a migliorare la mobilità urbana e i conseguenti effetti ambientali. Nel RP viene presentata una sintesi dello studio redatto per l'Accordo di programma del Porto Vecchio e finalizzato ad analizzare le reti di trasporto che dovranno supportare le funzioni aggiuntive conseguenti ai progetti di riqualificazione e sviluppo dell'area. Lo studio evidenzia come la percentuale di archi oltre la soglia del 90% di saturazione è la stessa nello scenario attuale e in quello di progetto; si registra tuttavia su quattro archi una riduzione della saturazione del 5-10%. Nell'ora di punta si stima che verranno tolti dalla rete 450 veicoli equivalenti. Considerato che tale valore rappresenta l'1,25% dei veicoli circolanti nell'area di studio nella medesima fascia oraria, si osserva come i dati del RP non sembrano indicare effetti positivi particolarmente significativi su questa tematica; questi aspetti dovranno essere maggiormente indagati nel RA.

È opportuno inoltre che, ferma restando la necessità di una visione complessiva degli effetti della nuova infrastruttura, vengano esplicitate e separate dal contesto, le analisi e le valutazioni relative al tratto oggetto della variante in esame, relativa al solo tracciato Opicina – Park Bovedo. Dovrà pertanto essere evidenziato, possibilmente riportando sia i valori complessivi che i valori distinti per le diverse tratte dell'infrastruttura:

- numero stimato di passeggeri nelle diverse fasce orarie e corrispondenti veicoli equivalenti sottratti al traffico cittadino, con l'indicazione della percentuale sui veicoli circolanti nell'area di studio;
- ripercussione delle riduzioni sulla saturazione degli archi stradali nelle diverse fasce orarie;
- descrizione dell'origine e della destinazione dei passeggeri e dell'area di attrattività dell'infrastruttura;
- descrizione di eventuali interventi collaterali che saranno necessari, quali ad esempio realizzazione/adeguamento parcheggi, potenziamento linee di trasporto pubblico per raggiungere la stazione di partenza, ecc.;
- eventuali misure regolamentari che si prevede di adottare per disincentivare l'accesso alla città con mezzi privati.

Rumore – Come già riportato, sarà necessario verificare la compatibilità dell'intervento con il vigente PCCA, tenendo conto anche della sensibilità delle aree attraversate.

Biodiversità – Gli effetti su questa componente dovranno essere debitamente approfonditi, sia con riferimento alle specie e agli habitat tutelati dalle Direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE, sia tenendo conto delle peculiarità biogeografiche delle aree naturali interessate.

Paesaggio - La variante interessa molteplici beni paesaggistici ai sensi dell'art. 134 D.Lgs. 42/2004 e le previsioni relative alla nuova infrastruttura costituiscono un fattore di impatto che, già in questa prima fase, può essere ritenuto rilevante. L'area interessata dal tracciato è ricompresa nell'Ambito paesaggistico 11 del Piano paesaggistico regionale (PPR) e intercetta la Rete ecologica regionale nell'ecotopo 11102 Tessuto connettivo del Carso triestino e nella core area 11001 Aree carsiche della Venezia Giulia. Nella Scheda d'ambito del PPR sono segnalate, oltre agli aspetti caratterizzanti di pregio, numerose emergenze e vulnerabilità riguardo sia ad aspetti ecologico-naturalistici sia paesaggistici. Nel territorio in esame si rilevano quali fattori di pressione la diffusione ed espansione dei piccoli centri abitati e la forte infrastrutturazione di trasporto ed energetica (metanodotto, oleodotto, elettrodotti, autostrada, ferrovia, viabilità regionale e comunale, strade forestali). Tali fattori costituiscono causa di frammentazione molto rilevante degli habitat naturali e seminaturali e del paesaggio. Nei capitoli Invarianti strutturali, Obiettivi di qualità e Disciplina d'uso della Scheda d'ambito 11 del PPR, sono fornite indicazioni relative alla conservazione e/o al rafforzamento e alla gestione degli elementi caratterizzanti i

paesaggi da tenere in conto in sede di analisi e valutazione degli effetti della variante. La nuova infrastruttura potrà interferire in modo significativo anche con aspetti paesaggistici estetico percettivi e storico culturali, andando a interessare il costone carsico tra Barcola e Opicina in prossimità del Faro della Vittoria. Nel RA andrà pertanto approfondita tale componente con un'analisi dettagliata per le varie sezioni di progetto – aspetti in parte già illustrati nell'Allegato 1 al RP - possibilmente con la presentazione di *rendering*. Si raccomanda una valutazione degli effetti (frammentazione del territorio, compromissione di visuali di pregio da edificazione lineare, ecc.) basata anche, qualora possibile, su dati quantitativi. La variante è soggetta alla procedura di adeguamento al PPR di cui all'art.57 quater, comma 3 della l.r. 5/2007 in capo alla Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia. Considerato che tale procedura dovrà essere effettuata prima dell'adozione della variante ai sensi dell'art. 63 sexies c.1bis della norma sopra citata, il RA dovrà dare atto delle valutazioni effettuate e dei pareri resi.

Società ed economia – Il RP specifica che le analisi relative a questa componente riguarderanno sia le valutazioni di sostenibilità dell'intervento, sia il bilancio fra gli impatti sulla società legati alla perdita di *skyline* identitari e i benefici in termini di mobilità sistemica e turistica, legati alla nuova infrastruttura. La valutazione della sostenibilità, sia ambientale che economica dell'intervento, non potrà prescindere dalla valutazione dei costi energetici relativi alla gestione dell'impianto e dovrà tenere conto anche delle effettive giornate di utilizzo in funzione dei fattori_meteo climatici (presenza di giornate di bora, intensità, sicurezza, ecc.). Nel RA dovranno essere descritti anche le criticità e gli effetti sugli aspetti socio economici in relazione agli espropri e ad ulteriori vincoli di uso e proprietà insistenti sulle aree interessate.

Gli impatti significativi rilevati sulle diverse componenti ambientali dovranno essere debitamente approfonditi, nelle conclusioni della valutazione non ci si dovrà limitare a rappresentazioni grafiche, ma dovranno essere illustrate le motivazioni del giudizio riportato.

Valutazione di incidenza (lettere d ed f- all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

L'area oggetto di variante è compresa parzialmente all'interno della ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" e della ZSC IT3340006 "Carso triestino e goriziano".

Il valore ecologico delle aree interne ai siti è "alto" secondo il modello "Carta della Natura" e l'intervento è localizzato all'interno di un bosco a valenza faunistica denominato "P2 Querceto Termofilo sotto Monte Grisa".

Come noto nelle ZPS vigono le misure di conservazione generali di cui alla L.R. 14/2007, discendenti dal DM 17 ottobre 2007, che, fra le altre cose, prevedono all'art. 3, comma 2, lett. k bis, il divieto di realizzazione di: "nuovi impianti di risalita a fune e nuove piste da sci", ad eccezione di quelli previsti in strumenti di pianificazione generali e di settore vigenti o adottati preliminarmente alla data di entrata in vigore della legge regionale n. 7/2008. Sono in corso presso il competente Ministero della Transizione Ecologica le dovute verifiche in merito all'applicazione della norma al caso in esame.

In considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti della Rete Natura 2000, il Rapporto RA ambientale dovrà essere accompagnato da uno Studio di incidenza finalizzato alla Valutazione d'incidenza di livello II (valutazione "appropriata") della variante, con i contenuti di cui all'allegato B, scheda 3 della DGR 1323/2014 e del capitolo 3.4 delle Linee guida nazionali per la valutazione d'incidenza (G.U. n. 303 dd. 28 dicembre 2019).

Nello Studio dovrà essere analizzata puntualmente, anche con il supporto di tabelle, la valutazione di coerenza con le Misure di conservazione vigenti nei due siti Natura 2000 interessati, motivando le valutazioni riportate. Oltre alle già citate misure di salvaguardia di cui alla LR 14/2007 dovranno essere analizzati anche le Misure di conservazione sito-specifiche della ZSC approvate con DGR 30 gennaio 2020 n 134, nonché le indicazioni del DM 17 ottobre 2007, tenendo conto delle tipologie ambientali individuate con D.P.Reg. 20

settembre 2007 n.301. Dovranno essere considerate sia le misure di conservazione generali che quelle riferite alle specie e agli habitat interessati.

Sarà quindi necessario effettuare una preliminare individuazione delle specie e degli habitat riportati nei Formulari standard dei siti (ed eventuali altri ritenuti significativi) presenti nell'area vasta di interferenza della variante.

L'identificazione delle specie faunistiche interferite dovrà essere effettuata sulla base delle carte di distribuzione delle specie e degli habitat faunistici, con particolare riferimento a quelli riproduttivi, di svernamento, trofici ed ai corridoi di collegamento. Qualora non siano disponibili dati distributivi, potranno essere effettuati dei rilievi di campo.

Per habitat e specie che costituiscono obiettivo di conservazione del sito (habitat di allegato I e specie di allegato II della Direttiva 92/43/CEE, uccelli di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE), dovrà essere riportato lo stato di conservazione a livello di sito e di regione biogeografica (Formulario standard, Report art. 17 DH, Report art. 12 DU) e indicato il valore e la rappresentatività delle stazioni presenti nell'area di studio rispetto al contesto regionale.

A partire dalle azioni di piano e dalle conseguenti pressioni (ad es. sottrazione e frammentazione di habitat riproduttivi/trofici/di sosta, interruzione di connessioni ecologiche, emissioni rumorose e/o luminose, mortalità da collisione, aumento della presenza antropica in fase di cantiere e di esercizio per le manutenzioni, diffusione di specie ruderali e/o alloctone, ecc.), dovrà essere identificata e possibilmente quantificata l'incidenza su ciascuna delle specie e degli habitat che costituiscono obiettivo di conservazione dei siti. Il numero di soggetti o di coppie interferiti e la superficie di habitat di interesse comunitario/habitat di specie dovranno essere rapportati percentualmente a quelli presenti.

Per quanto riguarda l'avifauna uno degli aspetti che dovranno essere indagati riguarda la mortalità per collisione con l'infrastruttura, con particolare riferimento ai cavi sospesi. Come noto nel periodo migratorio, in cui gli uccelli si possono presentare concentrati lungo le rotte di spostamento, gli impatti possono essere più significativi. Particolarmente impattati risultano essere i migratori notturni per la scarsa visibilità dei cavi. Il rischio di collisione dipende dalle modalità di spostamento e dall'altezza di volo delle singole specie, e può essere influenzato anche dalle condizioni meteorologiche, con impatti maggiori in presenza di forti venti. La localizzazione in funzione della conformazione del paesaggio (eventuale presenza dei cosiddetti effetti *trampolino*, *sommità*, *sbarramento* e *scivolo*) e le caratteristiche costruttive dell'infrastruttura (ad es. altezza dei cavi rispetto alle chiome degli alberi) rappresentano elementi da indagare al fine di chiarire la portata degli impatti (www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/biodiversita/linee_guida_linee_elettriche_avifauna_new.pdf).

Le valutazioni sull'avifauna dovranno tenere conto dell'individuazione del bosco a valenza faunistica e delle relative indicazioni gestionali che prevedono, in particolare, che non ne venga ridotta la superficie.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla valutazione delle interferenze con le zone umide e con i siti riproduttivi degli anfibi.

Al termine delle analisi sopra descritte dovrà essere riportata una valutazione della significatività dell'incidenza su ciascuna specie/habitat (incidenza nulla, bassa, media o alta). In caso si rendesse necessaria l'adozione di misure di mitigazione, le valutazioni dovranno essere presentate sia con che senza l'applicazione di dette misure. In caso di incidenza negativa significativa e non mitigabile nello Studio potrà essere anticipata la valutazione delle soluzioni alternative da considerare.

Lo Studio dovrà essere redatto e firmato da un tecnico del settore naturalistico ed ecologico con specifiche e attestabili competenze relative alle specie e agli habitat.

In sede di consultazione di VAS, il Piano ed il RA corredati dallo Studio di incidenza, dovranno essere trasmessi anche al Servizio biodiversità, che legge per conoscenza, per l'acquisizione del relativo parere endoprocedimentale. Nell'informazione al pubblico dovrà essere data evidenza dell'integrazione procedurale fra VAS e VINCA. La Valutazione d'incidenza si concluderà con decreto dello scrivente Servizio, di cui si dovrà dare atto nel parere motivato di VAS.

Mitigazioni e compensazioni ambientali (lettera g- all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

Il RA dovrà descrivere le misure di prevenzione, mitigazione o compensazione degli effetti negativi rilevati, distinguendo fra misure introdotte a livello di variante e misure che sarà necessario adottare in sede progettuale. In caso di effetti negativi residui potranno essere proposte delle compensazioni.

Per quanto riguarda la Valutazione d'incidenza, come noto e sopra riportato, la valutazione delle misure di mitigazione è parte integrante della procedura di livello II, mentre, al ricorrere delle condizioni per il superamento dell'incidenza negativa, le compensazioni – di cui si pare rappresentare l'esigenza già nel RP (pag.104 e 105) - potranno essere stabilite in modo definitivo solo al termine dell'eventuale procedura di livello III ai sensi delle Linee guida nazionali sulla Valutazione d'incidenza (G.U. n. 303 dd. 28 dicembre 2019). Si rappresenta come tali compensazioni debbano essere appropriate e proporzionali alla perdita e degrado causata dall'intervento e operative nel momento in cui viene inflitto il danno al sito.

Valutazione delle alternative di P/P (lettera h - all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

Il RP evidenzia come la predisposizione/generazione di alternative risulta essere uno degli aspetti irrinunciabili del processo di valutazione ambientale.

Nel RA tale analisi non potrà riguardare solo l'alternativa "zero", consistente nella analisi dell'evoluzione del territorio a fronte della mancata realizzazione del progetto, ma dovrà prendere in considerazione diverse alternative progettuali e/o strategiche per il raggiungimento degli obiettivi della variante.

Si ritiene opportuno che, a fronte delle criticità evidenziate, siano analizzate alternative previsionali e progettuali, quali, ad esempio, lo sviluppo di diversi sistemi di trasporto a via guidata e a guida vincolata (tram, metropolitana leggera, metrotranvia), anche sfruttando reti su ferro esistenti e attualmente non utilizzate.

Le diverse alternative prese in considerazione, compresa l'alternativa "0", dovranno essere comparate utilizzando i medesimi indicatori individuati per descrivere gli effetti ambientali del piano. Le ragioni della scelta della soluzione proposta dovranno essere adeguatamente motivate.

Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e al controllo degli impatti (lettera i- all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

Il processo di VAS come noto non si conclude con il provvedimento finale di approvazione della variante, ma prosegue durante le fasi di attuazione del piano attraverso il monitoraggio degli impatti significativi sull'ambiente e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati.

Nel RA dovranno essere individuati degli specifici indicatori relativi in particolare alle componenti che presentano delle criticità e/o risultano impattate - negativamente o positivamente - dalle previsioni del piano (quali, ad esempio paesaggio, biodiversità, traffico e viabilità, qualità dell'aria, ecc.), al fine di monitorare nel tempo gli effetti delle previsioni.

Gli indicatori che verranno individuati si dovranno necessariamente coordinare con quelli di monitoraggio già identificati per il PRGC vigente.

Sintesi non tecnica (lettera j- all. VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006)

La sintesi non tecnica, destinata all'informazione del pubblico, dovrà illustrare i contenuti principali del RA con terminologia chiara e comprensibile per il pubblico.

Distinti saluti

per IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
IL VICE DIRETTORE CENTRALE
- dott. Gianni Mighetti -

*documento informatico sottoscritto
digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005*

*Amministrazione competente: Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - Servizio valutazioni ambientali
Responsabile del procedimento: dott. Gianni Mighetti
Responsabili dell'istruttoria: dott.ssa Roberta Petrucco, e-mail roberta.petrucco@regione.fvg.it tel. 0403774958
dott.ssa Rossana Giorgi, e-mail rossana.giorgi@regione.fvg.it tel. 0403774965*