



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE

Dipartimento Territorio, Ambiente, Lavori Pubblici e Patrimonio
Servizio Pianificazione Territoriale

VARIANTE N.12 AL P. R. G. C.
ACCESSO NORD:
MOBILITA' SISTEMATICA E TURISTICA

Estensori

dott. pian. Paolo De Clara

dott.ssa Antonella Stravisi

dott. arch. Emma Taverna

dott. Luigi Pravisani

dott. Riccardo Medeossi

dott. for. Massimo Cainero

dott. geol. Paolo Marsich

dott. Stefano Filacorda

dott.ing. Fabio Lamanna

Direttore Dipartimento e progettista variante

dott. ing. Giulio Bernetti

Direttore Servizio

dott. arch. Eddi Dalla Betta

Valutazione ambientale strategica

Analisi tecnico-istruttoria esiti consultazione

Novembre 2024

Premessa

Il presente documento costituisce analisi tecnico-istruttoria delle osservazioni/obiezioni presentate dal “pubblico interessato” ai sensi e nei termini dell’art. 14 comma 2 del D.lgs 152/2006 e smi e dei pareri assunti da parte dei soggetti competenti in materia ambientale.

L’analisi tecnica istruttoria ha il fine di supportare l’autorità competente nell’espressione del parere motivato ai fini VAS così come stabilito all’art. 15 comma 1 del D.lgs 152/2006 e smi.

In merito alla sezione del documento “RA - Rapporto ambientale” dedicata alla “Valutazione di incidenza appropriata” di II livello, come noto, la relativa procedura si è conclusa negativamente con decreto n. 47109 di data 16 ottobre 2023. Con successiva DGR 846/2024 si è concluso il livello III della VINCA, valutando che la variante in esame, preso atto dell’assenza di soluzioni alternative, “*sia giustificata da ragioni connesse alla salute dell’uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze di primaria importanza per l’ambiente e da motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale ed economica*”. Sono state contestualmente individuate le misure atte a compensare le incidenze negative rilevate nella fase II della VINCA.

Ogni riferimento osservato durante il periodo di consultazione in ordine alla Valutazione di incidenza appropriata di II livello inserita nel documento “RA - Rapporto ambientale” è da intendersi superato dall’esito del procedimento di valutazione di incidenza di III livello.

Ogni riferimento riconducibile all’opera, ed in particolare ad aspetti che attengono propriamente al grado di dettaglio della progettazione definitiva/esecutiva e che esulano da valutazioni tecniche oggettive non riconducibili alla pianificazione urbanistica, o meglio ai contenuti di una variante allo strumento urbanistico ricadente nella casistica di cui all’art. 63 sexies della LR 5/2007 e smi, sono demandati alla fase successiva di progettazione ed ai conseguenti procedimenti riconducibili alla parte II in materia di VIA del Dlgs 152/2006 e smi.

Iter procedimentale della valutazione ambientale strategica

L’iter procedimentale della valutazione ambientale strategica è definito alla parte II del D.lgs 152/2006 e smi ed in particolare gli artt. 13-18 del medesimo decreto.

Per le finalità della valutazione ambientale strategica della variante n° 12 al PRGC, l’autorità competente di concerto con l’autorità procedente ha condotto il seguente iter:

Con deliberazione n. 172 del 27 aprile 2022 la Giunta comunale in qualità di autorità competente ai fini VAS, ha dato avvio ai sensi dell’art. 11 co. 1 del 152/2006 e smi il procedimento di valutazione ambientale strategica con individuazione dei soggetti competenti in materia di ambiente per la variante al Piano regolatore generale comunale di livello comunale “Accesso nord: mobilità sistematica e turistica”.

A seguito dell’avvio della procedura di Vas della presente Variante di livello comunale, è stato predisposto un Rapporto preliminare ambientale, quale documento previsto ai sensi dell’art. 13 co.1 del D.lgs 152/2006 e smi.

Nel rispetto del dettato normativo che regola la Vas in Italia, sono state coinvolti i soggetti competenti in materia

di ambiente per la consultazione ai sensi dell'art. 13 co.2 del medesimo decreto con il fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.

In esito alla fase di consultazione di tali soggetti, sono pervenuti i seguenti pareri:

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Servizio Valutazioni ambientali

Agenzia Regione per la Protezione dell'Ambiente FVG

Ministero della cultura – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia

Ai fini dell'adozione della Variante sono stati predisposti il Rapporto ambientale (comprensivo dello studio di valutazione di incidenza approvata di II livello) e la Sintesi non tecnica.

Per finalità legate all'adozione della variante n.12 al PRGC, l'amministrazione comunale ha acquisito in ordine alla medesima i seguenti pareri previsti per legge:

Regione Fvg – Infrastrutture parere viabilità

Regione Fvg – Servizio geologico parere Geologico

Regione Fvg – Servizio difesa suolo parere Geologico e invarianza idraulica

Soprintendenza – Parere su Adeguamento variante al PPR

Con deliberazione n. 60 del 21/12/2022 il consiglio comunale ha adottato la variante al PRGC "Accesso nord mobilità sistematica e turistica -variante n° 12 al Piano regolatore generale comunale vigente di livello comunale ai sensi dell'art. 63 sexies della Lr 5/2007".

Con deliberazione n. 5 del 20/02/2023 il consiglio comunale ha convalidato la deliberazione consiliare n. 60 del 21/12/2022 "Accesso nord mobilità sistematica e turistica - variante n° 12 al Piano regolatore generale comunale vigente di livello comunale ai sensi dell'art. 63 sexies della Lr 5/2007".

Sul bollettino ufficiale della regione del 22/03/2022 per 45 giorni consecutivi si è svolta la consultazione di cui all'art. 14 del D.lgs 152/2006 e smi. Al registro del protocollo del Comune di Trieste, in ordine al contenuto del documento "RA – Rapporto ambientale" sono pervenute delle osservazioni da parte del pubblico interessato e dai soggetti con competenze in materia di ambiente che vengono elencati al capitolo successivo.

Contestualmente alla Valutazione ambientale strategica della variante si è svolto il procedimento amministrativo di Valutazione di incidenza ai sensi del DPR 357/1997 e della DGR 1183/2022.

La procedura di Valutazione di incidenza appropriata – Livello II, si è conclusa negativamente con decreto n. 47109 di data 16 ottobre 2023. Con successiva DGR 846/2024 si è concluso il livello III della VINCA, valutando che la variante in esame, preso atto dell'assenza di soluzioni alternative, "sia giustificata da ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze di primaria importanza per l'ambiente e da motivi

imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale ed economica”. Sono state contestualmente individuate le misure atte a compensare le incidenze negative rilevate nella fase II della VINCA.

Con successiva DGR 1214/2024 la Giunta regionale ha integrato il “Formulario per la trasmissione di informazioni alla comunità europea ai sensi dell’art. 6, paragrafo 4 della Direttiva Habitat” sulla base dei chiarimenti richiesti dal Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, successivamente inviato al medesimo Ministero per quanto di competenza.

Come stabilito dalle “Linee Guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) DIRETTIVA 92/43/cee "HABITAT" art. 6, paragrafi 3 e 4” e dal punto 8.5 della DGR 1183/2022, gli effetti delle sopra citate DGR 846/2024 e DGR 1214/2024, decorrono dalla notifica alla Commissione Europea, per informazione, della conclusione della procedura di Valutazione d’Incidenza di Livello III, da parte del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, avvenuta in data 30 settembre 2024, così come indicato dal medesimo Ministero con nota prot. GRFVG-GEN-596605-A di data 3 ottobre 2024.

A seguito della conclusione della Vinca III livello, il Servizio valutazioni ambientali della Regione Friuli Venezia giulia ha reso il proprio parere 0655769 dd. 25/10/2024 in qualità di soggetto competente in materia di ambiente.

Elenco delle osservazioni presentate e dei pareri pervenuti ai sensi dell’art. 13 e 14 del D.Lgs 152/2006 e smi

n.	Prot.gen.	Data	Richiedente/Soggetto competente in materia di ambiente
01	098406	20/04/2023	Lipu-BirdLife Italia - WWF Italia - Legambiente Nazionale – APS – Rete Associativa - ETS
02	106419	28/04/2023	Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
03	109695	05/05/2023	Millo Rossana
04	109739	05/05/2023	Lizzi Giorgio
05	111346	06/05/2023	Robba Gabriella
06	111059	07/05/2023	Declich Elena
07	111059	07/05/2023	Declich Marina
08	111059	07/05/2023	Gregovic Diana
09	111190	07/05/2023	Slavich Marco
10	111383	07/05/2023	Declich Ambra
11	111491	07/05/2023	Radivo Paolo
12	112402	08/05/2023	Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente del Friuli Venezia Giulia
13	115321	11/05/2023	Comitato NoOvovia
14	238698	25/10/2024	Regione FVG Servizio Valutazioni Ambientali

Costituiscono pareri resi dai soggetti con competenze in materia di ambiente così come stabilito dal D.lgs 152/2006 e smi e nella delibera di avvio della VAS in ordine alla variante 12 al PRGC, i riferimenti in tabella con ID 2-12-14, i restanti riferimenti con ID 1-3-4-5-6-7-8-9-10-11-13, costituiscono osservazioni del “pubblico interessato”

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
098406	20/04/2023	01	/

PROPONENTE

Lipu-BirdLife Italia - WWF Italia - Legambiente Nazionale - APS - Rete Associativa - ETS

ARGOMENTO

1) divieto previsto dal DM n. 184 del 17/10/2007 anche in relazione alle alternative 2) raggiungimento obiettivi PNRR 3) DirettivaHabitat; Studio di Incidenza; Principi DNSH 4) Considerazione degli impatti cumulativi

CONTRODEDUZIONE

1) La variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA., anche con apposite valutazioni sulle alternative 2) gli obiettivi del progetto sono in linea con gli obiettivi del PNRR e le valutazioni in termini di traffico sono corrette e vanno parametrare con l'area di studio 3) il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. Il III livello VincA è concluso positivamente e la giunta regionale sulla base della documentazione presentata si è espressa con puntuale deliberazione che stabilisce che la variante "sia funzionale al perseguimento del quadro di politiche volte a tutelare valori fondamentali per la vita dei cittadini (salute), per la sicurezza pubblica (riduzione del costo sociale degli incidenti) e per l'ambiente (riduzione della produzione di CO2), contribuisca al perseguimento generale della politica strategica in materia di trasporto pubblico, tutela ambientale e sviluppo sostenibile e, pertanto, che la stessa sia giustificata da "ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze di primaria importanza per l'ambiente" e da motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale ed economica, adottando ogni misura compensativa necessaria per garantire la coerenza globale della rete "Natura 2000". La coerenza ai principi DNSH è stata trattata nell'ambito della documentazione del procedimento concorrente all'approvazione del Progetto di fattibilità tecnico economica dell'opera, di cui la variante urbanistica e relativa valutazione ambientale strategica costituisce declinazione dei contenuti di natura urbanistica dal livello strutturale a quello operativo del vigente PRGC 4) La valutazione degli impatti cumulativi strutturata nel Rapporto ambientale, rispetta i contenuti dell'allegato VI alla parte II del D.lgs 152/2006 ed è stata strutturata con il livello di dettaglio ed i contenuti della variante.

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
106419	28/04/2023	02	/

PROPONENTE

Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

ARGOMENTO

1) VAS solo su tratta Bovedo-Opicina 2) Ammissibilità di impianti a fune in zone ZPS/SIC 3) Tracciato funiviario in conflitto con le previsioni del Piano Paesaggistico Regionale 4) Perplessità su foto-simulazioni 5) Rispetto delle visuali di interesse panoramico 6) alternative progettuali 7) divieto previsto dal DM n. 184 del 17/10/2007

CONTRODEDUZIONE

1) La valutazione ambientale strategica avviata ai sensi dell'art. 11 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., attiene alla variante di livello comunale n. 12 al PRGC, redatta ai sensi dell'art. 63 sexies della LR 5/2007 e s.m.i., i cui contenuti attengono al trasferimento della previsione strutturale nel livello operativo del collegamento funiviario tra Bovedo/Opicina, ferma restando la rimanente porzione del collegamento già presente nel livello operativo del PRGC. 2) A riguardo dell'ammissibilità di impianti a fune in zone ZPS/SIC, la Giunta regionale con propria deliberazione, nella parte dispositiva ha deliberato tra i punti: di ritenere sussistenti le condizioni previste dall'ultimo capoverso dell'art. 1 del Decreto Ministeriale 17 ottobre 2007 del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)". 3) Con riferimento al contenuto osservato, giova richiamare l'attività condotta e i contenuti trattati nella Relazione di adeguamento predisposta secondo l'allegato b del regolamento di cui al Decreto 0126/Pres dd.11/10/2022 e secondo quanto disposto dall'art. 57 quater della LR 5/2007 e s.m.i., tenuto conto del parere favorevole con prescrizioni reso dalla Soprintendenza ABAP in data 25/11/2022, a valere sui seguenti contenuti: a) la coerenza con gli obiettivi statuari e con i relativi obiettivi di qualità, con gli indirizzi e con le direttive relative ai beni paesaggistici interessati; b) il recepimento delle prescrizioni d'uso relative ai beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del decreto legislativo 42/2004; c) il recepimento delle misure di salvaguardia e utilizzazione relative agli ulteriori contesti di cui all'articolo 143, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 42/2004. Per quanto trattato e operato in sede di adeguamento, si ritiene che l'osservazione sia da intendersi superata, in forza del parere ottenuto ai sensi dell'art. 14 co. 8 delle NTA del Piano Paesaggistico Regionale. 4) Va rilevato nel contenuto dell'osservazione che la produzione di foto-simulazioni è avvenuta con gli elementi a disposizione per la fase urbanistica ed alla stessa devono essere ricondotte il dettaglio ed il grado di approfondimento della valutazione. In particolare, elementi di progetto quali il numero di cabine e il relativo ingombro sono elementi che spettano alla fase progettuale e non inquadrabili a livello urbanistico ma nell'ambito di un procedimento di autorizzazione paesaggistica. Giova in tal senso richiamare il fatto che la richiesta "Relazione paesaggistica" ai sensi del DPCM 12/12/2005, non compete al presente procedimento di valutazione ambientale strategica. 5) A riscontro si rimanda al parere favorevole con prescrizioni reso ai sensi dell'art. 14 co.8 delle Norme tecniche di attuazione del PPR, in ordine alla presente variante

n. 12 al PRGC 6) La Giunta regionale con atto n. 846 del 7 giugno 2024 "Realizzazione per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico della variante al Piano regolatore generale comunale "Accesso nord mobilità sistematica e turistica", nella parte dispositiva ha deliberato tra i punti: di ritenere, preso atto dell'assenza di soluzioni alternative, che la variante al Piano Regolatore Generale Comunale di livello comunale "Accesso nord: mobilità sistematica e turistica" sia funzionale al perseguimento del quadro di politiche volte a tutelare valori fondamentali per la vita dei cittadini (salute), per la sicurezza pubblica (riduzione del costo sociale degli incidenti) e per l'ambiente (riduzione della produzione di CO2), contribuisca al perseguimento generale della politica strategica in materia di trasporto pubblico, tutela ambientale e sviluppo sostenibile e, pertanto, che la stessa sia giustificata da "ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze di primaria importanza per l'ambiente" e da motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale ed economica(...). Riguardo i riferimenti al tracciato già presente nel PRGC, esente dalla presente valutazione ambientale strategica si richiama quanto già espresso nel PARERE SABAP FVG in ordine alla variante n. 6 al PRGC: per quanto concerne il previsto impianto di trasporto a fune, ogni valutazione viene rimandata a specifico progetto che permetta di comprendere il reale impatto del detto intervento sul contesto tutelato. 7) La variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA.

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistemica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
109695	05/05/2023	03	/

PROPONENTE

Millo Rossana

ARGOMENTO

1) Divieto di realizzazione impianti a fune sui siti Natura 2000 e relativo rischio incendio 2) Legge dello Stato n. 442 del 1971 (legge Belci), Bosco Bovedo come riserva naturale 3) Il terrapieno di Barcola è sito inquinato e ancora da bonificare 4) Analisi sui flussi giornalieri di mobilità sistemica e turistica 5) L'opera non fa parte del trasporto pubblico locale e Regionale 6) Possibilità di porre in opera i cavi di linea interrati 7) Taglio alberi e disboscamento 8) giornate di vento forte e eventuale periodo di chiusura 9) L'esistenza di alternative 10) Perplessità sull'inquinamento acustico; 11) Scelta dell'ubicazione dei piloni e del tracciato dell'opera non giustificati 12) Appartenenza dell'area alla classe geologica ZG1 dello Studio Geologico del PRGC 13) Assenza dettagli geologici 14) Rischio stabilità immobili 15) Mancanza di valutazione di impatti sulle abitazioni 16) Valutazioni sugli impatti delle vibrazioni 17) Perplessità sul inquinamento atmosferico 18) Perplessità sulle capacità del terreno 19) L'insostenibilità economica 20) L'impatto visivo sul panorama

CONTRODEDUZIONE

1) Sebbene si ritiene corretto quanto già sostenuto dal Comune in merito alla lettura del D.M. 184/2007 si evidenzia che la variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA. Per quanto concerne la tematica degli incendi, le aree sottostanti all'infrastruttura dovranno essere oggetto di manutenzione. Considerato che trattasi di una fase prettamente urbanistica e non anche progettuale, tale aspetto dovrà essere ulteriormente implementato in fase di valutazione di impatto ambientale 2) Alla L. 442/71 “Norme per la tutela delle riserve naturali del Carso triestino”, veniva dato seguito in FVG con L.R. 42/96 “Norme in materia di parchi e riserve naturali regionali”. La norma è stata tuttavia oggetto di novazione con successive Leggi Regionali, tra le quali la LR 26/2012 “Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2012” che ha abrogato le misure di salvaguardia Con riferimento al PURG si osserva che la variante è coerente con le previsioni strutturali contenute nel Piano Regolatore Generale Comunale vigente, come approvato con Decreto regionale 3) Prima della realizzazione dell'opera il terreno dovrà essere oggetto di bonifica/messa in sicurezza ambientale nel rispetto delle disposizioni normative previste dal D.Lgs.152/2006 “Codice dell'ambiente”. La procedura di bonifica/messa in sicurezza è stata attivata preliminarmente dal Comune. Inoltre le questioni inerenti alla bonifica dovranno essere contenute all'interno dello studio di impatto ambientale a corredo del progetto definitivo esecutivo. 4) Nella procedura di deroga richiesta ai sensi del DM 184/2007, a seguito di richieste di integrazioni da parte della Regione e dell'ARPA sono state approfondite e dettagliate le analisi dei flussi giornalieri, anticipando pertanto le attività inizialmente previste nel progetto definitivo, e che saranno riprese nello studio di Impatto Ambientale. 5) L'opera potrà entrare a far parte del TPL in quanto è stata progettata per essere integrata con l'attuale sistema di trasporto pubblico su gomma e con il tram di Opicina. Il costo di esercizio dell'opera è stato calcolato e valutato all'interno del progetto di fattibilità tecnico-economica, dove è stato elaborato uno specifico piano di sostenibilità economica, e documentati negli elaborati inoltrati al Ministero, che dimostrano la convenienza in termini di tempi per accedere dal Carso al Porto Vecchio – centro città. 6) L'interramento dei cavi in area boscate implica la manomissione di suolo che nella soluzione aerea invece non viene interessato. Le valutazioni inerenti i siti Natura 2000 sono compiutamente analizzate nella VINCA 7) Le operazioni di taglio non sono da

considerarsi operazioni di disboscamento estensivo, ma confinate alla realizzazione dell'opera ed a garantire la sicurezza attraverso la presenza di una idonea sentieristica. Sono pertanto da considerarsi dei tagli selettivi e mirati a rendere compatibile l'opera con l'area boscata. A compensazione viene garantita la piantumazione di due alberi ogni uno tagliato

8) Le giornate di forte vento sono state stimate in un numero minimo e massimo in ordine alle serie storiche. Dovrà essere garantita all'utenza l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi/sostitutivi. L'impatto economico della chiusura è stato considerato all'interno del progetto di fattibilità tecnico economica e sarà nuovamente affrontato nelle fasi di progetto

9) La tematica delle alternative è stata trattata puntualmente nella VincA per la quale il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. La giunta regionale sulla base di tale documentazione si è espressa con puntuale deliberazione.

10) L'inquinamento acustico e le sue mitigazioni saranno oggetto di valutazione in sede di VIA/PAUR. 11) Il posizionamento dei pali è proprio della fase progettuale e non della variante urbanistica. 12) Nelle aree con classe geologica ZG1 sono consentiti interventi e attività quali la realizzazione o ampliamento di infrastrutture a rete o viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico, ecc. 13) Le descrizioni dettagliate sono oggetto della relazione geologica di approfondimento che sarà sviluppata nella fase di progettazione definitiva anche alla luce di sondaggi geologici mirati per le aree oggetto di intervento. Si ricorda che la variante ai fini della sua adozione ha ottenuto il parere dal competente servizio geologico regionale. 14) Le valutazioni circa la stabilità degli immobili e manufatti presenti dovrà essere oggetto di approfondimento in sede di progettazione definitiva esecutiva; inoltre dovranno essere definite delle misure di monitoraggio al fine di valutare possibili criticità legate a cedimenti in fase di esecuzione delle opere, e se necessario durante l'esercizio dell'impianto. 15) Le valutazioni circa il comportamento delle abitazioni presenti, sarà oggetto di approfondimento in sede di progettazione definitiva esecutiva, inoltre saranno definite delle misure di monitoraggio al fine di valutare possibili criticità legate a cedimenti in fase di esecuzione, e se necessario durante l'esercizio dell'impianto. 16) Le valutazioni sugli impatti relativi alle vibrazioni saranno sviluppate all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. 17) Il progetto contribuirà alla riduzione delle emissioni, sottraendo veicoli dalla strada e diminuendo le criticità su nodi congestionati. L'introduzione di una mobilità sostenibile disincentiva l'uso del veicolo privato a favore dell'utilizzo del trasporto collettivo che contribuirà a ridurre le emissioni in atmosfera del traffico veicolare con riflessi positivi sulla qualità dell'aria e sulla salute. 18) Lo studio geologico a supporto della variante, nell'esprimere la compatibilità dell'opera con le condizioni geologiche, ha tenuto in considerazione le proprietà geomeccaniche del Flysch, anche delle zone in cui si presenta maggiormente fratturato per la presenza di elementi tettonici di disturbo. Le verifiche geotecniche per il corretto dimensionamento e per la scelta della tipologia di fondazioni sono demandate alle fasi definitiva ed esecutiva della progettazione delle opere. 19) La costruzione dell'impianto è finanziata con fondi che non incidono sul bilancio comunale. I costi di gestione sono stati valutati in fase di progettazione di fattibilità tecnico economica e sono inferiori ai ricavi previsti. 20) La variante è accompagnata da un parere reso ai sensi dell'art.14 comma 8 delle norme tecniche del Piano paesaggistico regionale. Nel documento su cui si è espressa la Soprintendenza si trattano i contenuti propri di una variante urbanistica secondo quanto stabilito nel Regolamento della Parte III della Lr 5/2007 e smi approvato con Dp.reg 0126 dell'11 ottobre 2022. Le fasi successive di progettazione definitiva/esecutiva potranno sviluppare delle valutazioni più dettagliate in sede di autorizzazione paesaggistica

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
109739	05/05/2023	04	/

PROPONENTE

Lizzi Giorgio

ARGOMENTO

1) Divieto di realizzazione impianti a fune sui siti Natura 2000 2) Legge dello Stato n. 442 del 1971 (legge Belci), Bosco Bovedo come riserva naturale 3) Art. 116 delle Norme Tecniche di Attuazione 4) Il terrapieno di Barcola è sito inquinato e ancora da bonificare 5) Analisi sui flussi giornalieri di mobilità sistematica e turistica 6) Taglio alberi e disboscamento 7) Valutazione d'incidenza 8) giornate di vento forte e eventuale periodo di chiusura - il testo è discorsivo non viene avanzata una osservazione diretta, Visto il documento dell'università era finalizzato all'ottenimento della Deroga, la controdeduzione potrebbe essere così formulata: La variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA. 9) Esistenza di alternative 10) Perplessità sull'inquinamento acustico; 11) Scelta dell'ubicazione dei piloni e del tracciato dell'opera non giustificati 12) Appartenenza dell'area alla classe geologica ZGI dello Studio Geologico del PRGC 13) Assenza dettagli geologici 14) Rischio stabilità immobili 15) Perplessità sul inquinamento atmosferico 16) Perplessità sulle capacità del terreno 17) Mancanza di valutazione di impatti sulle abitazioni 18) Valutazioni sugli impatti delle vibrazioni 19) L'insostenibilità economica 20) L'impatto visivo sul panorama

CONTRODEDUZIONE

1) La variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA. 2) Alla L. 442/71 “Norme per la tutela delle riserve naturali del Carso triestino”, veniva dato seguito in FVG con L.R. 42/96 “Norme in materia di parchi e riserve naturali regionali”. La norma è stato tuttavia oggetto di novazione con successive Leggi Regionali, tra le quali la LR 26/2012 “Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2012” che ha abrogato le misure di salvaguardia Con riferimento al PURG si fa presente che la variante è coerente con le previsioni strutturali contenute nel Piano Regolatore Generale Comunale vigente, come approvato con Decreto regionale 3) L'articolo 116 è stato strutturato in modo tale da consentire la realizzazione della cabinovia anche nel rispetto delle disposizioni del PNRR che ha ritenuto l'opera strategica a livello Nazionale. Si evidenzia inoltre che la Variante e l'articolo non vanno a modificare le attuali destinazioni d'uso ma definiscono la compresenza dell'opera con le stesse, ammettendone la sua realizzazione. 4) Prima della realizzazione dell'opera il terreno dovrà essere oggetto di bonifica/messa in sicurezza ambientale nel rispetto delle disposizioni normative previste dal D.Lgs.152/2006 “Codice dell'ambiente”. La procedura di bonifica/messa in sicurezza è stata attivata preliminarmente dal Comune. Inoltre le questioni inerenti alla bonifica saranno contenute all'interno dello studio di impatto ambientale a corredo del progetto definitivo esecutivo. 5) Nella procedura di deroga richiesta ai sensi del DM 184/2007, a seguito di richieste di integrazioni da parte della Regione e dell'ARPA sono state approfondite e dettagliate le analisi dei flussi giornalieri, anticipando pertanto le attività inizialmente previste nel progetto definitivo, e che saranno riprese nello studio di Impatto Ambientale. 6) Le operazioni di taglio non sono da considerarsi operazioni di disboscamento estensivo, ma confinate alla realizzazione dell'opera ed a garantire la sicurezza attraverso la presenza di una idonea sentieristica. Sono pertanto da considerarsi dei tagli selettivi e mirati a rendere compatibile l'opera con l'area boscata. A compensazione viene garantita la piantumazione di due alberi ogni uno tagliato 7) il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di

livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. La coerenza ai principi DNSH è stata trattata nell'ambito della documentazione del procedimento concorrente all'approvazione del Progetto di fattibilità tecnico economica dell'opera, di cui la variante urbanistica e relativa valutazione ambientale strategica costituisce declinazione dei contenuti di natura urbanistica dal livello strutturale a quello operativo del vigente PRGC

- 8) Le giornate di forte vento sono state stimate in un numero minimo e massimo in ordine alle serie storiche. Dovrà essere garantita all'utenza l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi/sostitutivi. L'impatto economico della chiusura è stato considerato all'interno del progetto di fattibilità tecnico economica.
- 9) Le alternative sono state valutate all'interno del rapporto ambientale allegato alla variante e nel procedimento di VINCA di III livello
- 10) L'inquinamento acustico e le sue mitigazioni saranno oggetto di valutazione in sede di VIA/PAUR.
- 11) Il posizionamento dei pali è proprio della fase progettuale e non della variante urbanistica.
- 12) Nelle aree con classe geologica ZGI sono consentiti interventi e attività quali la realizzazione o ampliamento di infrastrutture a rete o viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico, ecc.
- 13) Le descrizioni dettagliate sono oggetto della relazione geologica di approfondimento che sarà sviluppata nella fase di progettazione definitiva anche alla luce di sondaggi geologici mirati per le aree oggetto di intervento. Si ricorda che la variante ai fini della sua adozione ha ottenuto il parere dal competente servizio geologico regionale.
- 14) Le valutazioni circa la stabilità degli immobili e manufatti presenti dovrà essere oggetto di approfondimento in sede di progettazione definitiva esecutiva, inoltre dovranno essere definite delle misure di monitoraggio al fine di valutare possibili criticità legate a cedimenti in fase di esecuzione delle opere, e se necessario durante l'esercizio dell'impianto.
- 15) Il progetto contribuirà alla riduzione delle emissioni, sottraendo veicoli dalla strada e diminuendo le criticità su nodi congestionati. L'introduzione di una mobilità sostenibile disincentiva l'uso del veicolo privato a favore dell'utilizzo del trasporto collettivo che contribuirà a ridurre le emissioni in atmosfera del traffico veicolare con riflessi positivi sulla qualità dell'aria e sulla salute.
- 16) Lo studio geologico a supporto della variante, nell'esprimere la compatibilità dell'opera con le condizioni geologiche, ha tenuto in considerazione le proprietà geomeccaniche del Flysch, anche delle zone in cui si presenta maggiormente fratturato per la presenza di elementi tettonici di disturbo. Le verifiche geotecniche per il corretto dimensionamento e per la scelta della tipologia di fondazioni sono demandate alle fasi definitiva ed esecutiva della progettazione delle opere.
- 17) Le valutazioni circa il comportamento delle abitazioni presenti, dovranno essere oggetto di approfondimento in sede di progettazione definitiva esecutiva, inoltre saranno definite delle misure di monitoraggio al fine di valutare possibili criticità legate a cedimenti in fase di esecuzione, e se necessario durante l'esercizio dell'impianto.
- 18) Le valutazioni sugli impatti relativi alle vibrazioni saranno sviluppate all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.
- 19) La costruzione dell'impianto è finanziata con fondi che non incidono sul bilancio comunale. I costi di gestione sono stati valutati in fase di progettazione e sono inferiori ai ricavi previsti.
- 20) La variante è accompagnata da un parere reso ai sensi dell'art.14 comma 8 delle norme tecniche del Piano paesaggistico regionale. Nel documento su cui si è espressa la Soprintendenza si trattano i contenuti propri di una variante urbanistica secondo quanto stabilito nel Regolamento della Parte III della Lr 5/2007 e smi approvato con Dp.reg 0126 dell'11 ottobre 2022. Le fasi successive di progettazione definitiva/esecutiva potranno sviluppare delle valutazioni più dettagliate in sede di autorizzazione paesaggistica

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
111346	06/05/2023	05	/

PROPONENTE

Robba Gabriella

ARGOMENTO

1) Scarsa trasparenza e nessuna partecipazione

CONTRODEDUZIONE

1) La trasparenza, come da disposizioni di legge, è garantita dalla pubblicazione di tutta la documentazione sul sito istituzionale del Comune e la partecipazione è stata garantita ai cittadini attraverso la possibilità di presentare osservazioni e opposizioni. In ordine al referendum si è espressa la Commissione Comunale dei Garanti, con proprio provvedimento dd.10/05/2022, che lo ha ritenuto non ammissibile

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
111059	07/05/2023	06	/

PROPONENTE

Declich Elena

ARGOMENTO

1) Dissesto idrogeologico 2) Danno ambientale 3) Rischio di incendi boschivi 4) Bilancio delle emissioni di gas clima alteranti. 5) Distanza linea ferroviaria 6) Parcheggi e viabilità Stazione di Opicina 7) Valutazione previsionale di impatto acustico 8) Impatto sul patrimonio e paesaggio e adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale 9) l'insostenibilità economica 10) Inutilità ai fini del trasporto pubblico 11) Taglio di elementi arborei 12) Pericolosità nelle giornate di vento e di conseguenza eventuale periodo di chiusura 13) L'impatto visivo sul panorama

CONTRODEDUZIONE

1) In ordine alla Variante sono stati acquisiti i pareri previsti per legge, ai fini dell'adozione della medesima: per la parte geologica si è espresso in data 16/08/2022 il Servizio Geologico della Ragione FVG. Per la parte relativa all'invarianza idraulica, si è espresso in data 12/08/2022 il Servizio difesa suolo. 2) La valutazione degli effetti derivanti dall'approvazione della variante n. 12 al PRGC è stata condotta nel Rapporto ambientale e nello Studio di incidenza per la presenza di aree appartenenti alla rete natura 2000. Su quest'ultimo procedimento, la giunta regionale ha deliberato in ordine alla VINCA di III livello. 3) Le aree sottostanti all'infrastruttura dovranno essere oggetto di manutenzione. Considerato che trattasi di una fase prettamente urbanistica e non anche progettuale, tale aspetto dovrà essere ulteriormente implementato in fase di valutazione di impatto ambientale 4) La tematica è stata affrontata nella VInCA, all'interno della cui procedura la variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale. 5) La tematica sarà puntualmente affrontata in sede progettuale dell'opera; interlocuzioni sono da tempo già in corso da parte del Comune con il gestore. 6) La variante prevede un incremento delle aree a parcheggio implementando l'offerta. La gestione degli stessi è elemento di successiva valutazione. 7) Le valutazioni di impatto acustico proprie della variante sono state trattate nel Rapporto Ambientale e successive valutazioni dovranno essere trattate in sede progettuale dell'opera 8) In ordine alla Variante è stato acquisito il parere di adeguamento favorevole con prescrizioni da parte della Soprintendenza ai sensi dell'art. 14 comma 8 delle norme tecniche di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale. 9) la costruzione dell'impianto è finanziata con fondi che non incidono sul bilancio comunale. I costi di gestione sono stati valutati in fase di progettazione e sono inferiori ai ricavi previsti 10) l'opera potrà entrare a far parte del TPL in quanto è stata progettata per essere integrata con l'attuale sistema di trasporto pubblico su gomma e con il tram di Opicina. Il costo di esercizio dell'opera è stato calcolato e valutato all'interno del progetto di fattibilità tecnico-economica, dove è stato elaborato uno specifico piano di sostenibilità economica, e documentati negli elaborati inoltrati al Ministero, che dimostrano la convenienza in termini di tempi per accedere dal Carso al Porto Vecchio – centro città 11) Il taglio di elementi arborei valutato in sede di VInCA, prevederà come misura compensativa l'impianto di due piante arboree per ciascuna tagliata, al fine di valorizzarne le caratteristiche ecologiche-vegetazionali del sito di destinazione. 12) La sicurezza dovrà essere garantita dalla chiusura dell'impianto nelle giornate di forte vento stimate in numero minimo e massimo in

%

ordine alle serie storiche. Sarà garantita all'utenza l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi/sostitutivi 13) La variante è accompagnata da un parere reso ai sensi dell'art.14 comma 8 delle norme tecniche del Piano paesaggistico regionale. Nel documento su cui si è espressa la Soprintendenza si trattano i contenuti propri di una variante urbanistica secondo quanto stabilito nel Regolamento della Parte III della Lr 5/2007 e smi approvato con Dp.reg 0126 dell'11 ottobre 2022. Le fasi successive di progettazione definitiva/esecutiva potranno sviluppare delle valutazioni più dettagliate in sede di autorizzazione paesaggistica

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
111059	07/05/2023	07	/

PROPONENTE

Declich Marina

ARGOMENTO

1) Dissesto idrogeologico 2) Danno ambientale 3) Rischio di incendi boschivi 4) Bilancio delle emissioni di gas clima alteranti. 5) Distanza linea ferroviaria 6) Parcheggi e viabilità Stazione di Opicina 7) Valutazione previsionale di impatto acustico 8) Impatto sul patrimonio e paesaggio e adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale 9) l'insostenibilità economica 10) Inutilità ai fini del trasporto pubblico 11) Taglio di elementi arborei 12) Pericolosità nelle giornate di vento e di conseguenza eventuale periodo di chiusura 13) L'impatto visivo sul panorama

CONTRODEDUZIONE

1) In ordine alla Variante sono stati acquisiti i pareri previsti per legge, ai fini dell'adozione della medesima: per la parte geologica si è espresso in data 16/08/2022 il Servizio Geologico della Regione FVG. Per la parte relativa all'invarianza idraulica, si è espresso in data 12/08/2022 il Servizio difesa suolo. 2) La valutazione degli effetti derivanti dall'approvazione della variante n. 12 al PRGC è stata condotta nel Rapporto ambientale e nello Studio di incidenza per la presenza di aree appartenenti alla rete natura 2000. Su quest'ultimo procedimento, la giunta regionale ha deliberato in ordine alla VINCA di III livello. 3) Le aree sottostanti all'infrastruttura dovranno essere oggetto di manutenzione. Considerato che trattasi di una fase prettamente urbanistica e non anche progettuale, tale aspetto dovrà essere ulteriormente implementato in fase di valutazione di impatto ambientale 4) La tematica è stata affrontata nella VInCA, all'interno della cui procedura la variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale. 5) La tematica sarà puntualmente affrontata in sede progettuale dell'opera; interlocuzioni sono da tempo già in corso da parte del Comune con il gestore. 6) La variante prevede un incremento delle aree a parcheggio implementando l'offerta. La gestione degli stessi è elemento di successiva valutazione. 7) Le valutazioni di impatto acustico proprie della variante sono state trattate nel Rapporto Ambientale e successive valutazioni dovranno essere trattate in sede progettuale dell'opera 8) In ordine alla Variante è stato acquisito il parere di adeguamento favorevole con prescrizioni da parte della Soprintendenza ai sensi dell'art. 14 comma 8 delle norme tecniche di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale. 9) la costruzione dell'impianto è finanziata con fondi che non incidono sul bilancio comunale. I costi di gestione sono stati valutati in fase di progettazione e sono inferiori ai ricavi previsti 10) l'opera potrà entrare a far parte del TPL in quanto è stata progettata per essere integrata con l'attuale sistema di trasporto pubblico su gomma e con il tram di Opicina. Il costo di esercizio dell'opera è stato calcolato e valutato all'interno del progetto di fattibilità tecnico-economica, dove è stato elaborato uno specifico piano di sostenibilità economica, e documentati negli elaborati inoltrati al Ministero, che dimostrano la convenienza in termini di tempi per accedere dal Carso al Porto Vecchio – centro città 11) Il taglio di elementi arborei valutato in sede di VInCA, prevederà come misura compensativa l'impianto di due piante arboree per ciascuna tagliata, al fine di valorizzarne le caratteristiche ecologiche-vegetazionali del sito di destinazione. 12) La sicurezza dovrà essere garantita dalla chiusura dell'impianto nelle giornate di forte vento stimate in numero minimo e massimo in

%

ordine alle serie storiche. Sarà garantita all'utenza l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi/sostitutivi 13) La variante è accompagnata da un parere reso ai sensi dell'art.14 comma 8 delle norme tecniche del Piano paesaggistico regionale. Nel documento su cui si è espressa la Soprintendenza si trattano i contenuti propri di una variante urbanistica secondo quanto stabilito nel Regolamento della Parte III della Lr 5/2007 e smi approvato con Dp.reg 0126 dell'11 ottobre 2022. Le fasi successive di progettazione definitiva/esecutiva potranno sviluppare delle valutazioni più dettagliate in sede di autorizzazione paesaggistica

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
111059	07/05/2023	08	/

PROPONENTE

Gregovic Diana

ARGOMENTO

1) Dissesto idrogeologico 2) Danno ambientale 3) Rischio di incendi boschivi 4) Bilancio delle emissioni di gas clima alteranti. 5) Distanza linea ferroviaria 6) Parcheggi e viabilità Stazione di Opicina 7) Valutazione previsionale di impatto acustico 8) Impatto sul patrimonio e paesaggio e adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale 9) l'insostenibilità economica 10) Inutilità ai fini del trasporto pubblico 11) Taglio di elementi arborei 12) Pericolosità nelle giornate di vento e di conseguenza eventuale periodo di chiusura 13) L'impatto visivo sul panorama

CONTRODEDUZIONE

1) In ordine alla Variante sono stati acquisiti i pareri previsti per legge, ai fini dell'adozione della medesima: per la parte geologica si è espresso in data 16/08/2022 il Servizio Geologico della Ragione FVG. Per la parte relativa all'invarianza idraulica, si è espresso in data 12/08/2022 il Servizio difesa suolo. 2) La valutazione degli effetti derivanti dall'approvazione della variante n. 12 al PRGC è stata condotta nel Rapporto ambientale e nello Studio di incidenza per la presenza di aree appartenenti alla rete natura 2000. Su quest'ultimo procedimento, la giunta regionale ha deliberato in ordine alla VINCA di III livello. 3) Le aree sottostanti all'infrastruttura dovranno essere oggetto di manutenzione. Considerato che trattasi di una fase prettamente urbanistica e non anche progettuale, tale aspetto dovrà essere ulteriormente implementato in fase di valutazione di impatto ambientale 4) La tematica è stata affrontata nella VInCA, all'interno della cui procedura la variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale. 5) La tematica sarà puntualmente affrontata in sede progettuale dell'opera; interlocuzioni sono da tempo già in corso da parte del Comune con il gestore. 6) La variante prevede un incremento delle aree a parcheggio implementando l'offerta. La gestione degli stessi è elemento di successiva valutazione. 7) Le valutazioni di impatto acustico proprie della variante sono state trattate nel Rapporto Ambientale e successive valutazioni dovranno essere trattate in sede progettuale dell'opera 8) In ordine alla Variante è stato acquisito il parere di adeguamento favorevole con prescrizioni da parte della Soprintendenza ai sensi dell'art. 14 comma 8 delle norme tecniche di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale. 9) la costruzione dell'impianto è finanziata con fondi che non incidono sul bilancio comunale. I costi di gestione sono stati valutati in fase di progettazione e sono inferiori ai ricavi previsti 10) l'opera potrà entrare a far parte del TPL in quanto è stata progettata per essere integrata con l'attuale sistema di trasporto pubblico su gomma e con il tram di Opicina. Il costo di esercizio dell'opera è stato calcolato e valutato all'interno del progetto di fattibilità tecnico-economica, dove è stato elaborato uno specifico piano di sostenibilità economica, e documentati negli elaborati inoltrati al Ministero, che dimostrano la convenienza in termini di tempi per accedere dal Carso al Porto Vecchio – centro città 11) Il taglio di elementi arborei valutato in sede di VInCA, prevederà come misura compensativa l'impianto di due piante arboree per ciascuna tagliata, al fine di valorizzarne le caratteristiche ecologiche-vegetazionali del sito di destinazione. 12) La sicurezza dovrà essere garantita dalla chiusura dell'impianto nelle giornate di forte vento stimate in numero minimo e massimo in

%

ordine alle serie storiche. Sarà garantita all'utenza l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi/sostitutivi 13) La variante è accompagnata da un parere reso ai sensi dell'art.14 comma 8 delle norme tecniche del Piano paesaggistico regionale. Nel documento su cui si è espressa la Soprintendenza si trattano i contenuti propri di una variante urbanistica secondo quanto stabilito nel Regolamento della Parte III della Lr 5/2007 e smi approvato con Dp.reg 0126 dell'11 ottobre 2022. Le fasi successive di progettazione definitiva/esecutiva potranno sviluppare delle valutazioni più dettagliate in sede di autorizzazione paesaggistica

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
111190	07/05/2023	09	/

PROPONENTE

Slavich Marco

ARGOMENTO

1) Partecipazione. 2) Coerenza della variante con il Piano di Governo del Territorio (PGT) 3) Coerenza della variante con il Piano Paesaggistico Regionale (PPR). 4) Coerenza della variante con il Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.). 5) Coerenza della variante con la Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile (SNSvS). 6) Mobilità e Traffico. 7) Adeguata valutazione delle possibili alternative. 8) Valutazione degli effetti - Suolo. 9) Valutazione degli effetti - Vegetazione. 10) Valutazione degli effetti - Fauna. 11) Valutazione degli effetti - Paesaggio. 12) Valutazione degli effetti - Inquinamento acustico/rumore. - 13: Valutazione degli effetti - Energia. 14) il carattere cumulativo degli effetti. 15) Piano di monitoraggio della variante.

CONTRODEDUZIONE

1) Le modalità con cui è stata condotta la partecipazione è descritta nel par. 2.2 del Rapporto ambientale. Successivamente all'adozione, la cittadinanza e chiunque fosse interessato agli effetti derivanti dall'approvazione, ha potuto esprimersi tramite l'istituto delle osservazioni e opposizioni sia in termini urbanistici che in termini ambientali. 2) Il rapporto ambientale ha correttamente affrontato la coerenza con Piani e programmi. Per lo strumento richiamato, il Rapporto ambientale ha comunque riportato che: “L'entrata in vigore del PGT è sospesa fino alla pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione dell'approvazione della prima variante, la cui procedura viene definita con apposita disciplina di settore”. 3) La variante ha ottenuto il parere positivo con prescrizioni dalla Soprintendenza in ordine all'adeguamento al PPR. Si ricorda che per taluni contenuti del testo avanzato dell'osservante che attengono più a rilievi per la fase progettuale, il progetto sarà sottoposto ad autorizzazione paesaggistica, supportato da una relazione paesaggistica con il grado di dettaglio e approfondimento dell'opera i cui esiti dovranno portare ad un parere da parte della Soprintendenza. Come già anticipato, piani e programmi sono soggetti a procedimento di adeguamento e non anche ad autorizzazione paesaggistica. 4) Si conferma la coerenza condotta nel Rapporto ambientale al par. 5.2.11, tenuto conto del livello a cui opera la pianificazione urbanistica. 5) In ordine alla non coerenza rappresentata nell'osservazione rispetto alla Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, si fa riferimento nel merito a quanto riportato nel parere del Servizio valutazioni ambientali VAS 876 dd. 25/10/2024, “viene, pertanto, evidenziata, dai soggetti che han partecipato alla procedura, una non perfetta coincidenza degli obiettivi della variante con le strategie regionali e comunitarie finalizzate alla tutela delle risorse naturali. Tali rilievi sono da considerarsi superabili sulla base dei contenuti della DGR 846/2024 secondo la quale l'approvazione della Variante, pur comportando incidenze negative significative sugli elementi faunistici e vegetazionali/ecosistemici che caratterizzano i siti nella loro peculiarità e non essendo compatibile con gli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000, sia giustificata da ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica e relative a conseguenze di primaria importanza per l'ambiente e da motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, a fronte di opportune misure compensative individuate e verificate”. 6) L'opera migliora l'accessibilità al Porto Vecchio e al centro della città da nord, in quanto consente di sgravare le maggiori direttrici di traffico di una quota di veicoli che viene intercetta a monte dell'area del bacino di interesse. Gli elaborati riguardanti gli studi del traffico contenuti all'interno della VAS, e gli ulteriori predisposti al fine di ottenere la

deroga del tracciato sull'ambito ZPS, approvati dalla Regione, dimostrano l'adeguatezza e l'attendibilità delle analisi sul traffico 7) Le alternative di tracciato sono state valutate all'interno del rapporto ambientale allegato alla variante e a tale proposito il collegamento mediante cabinovia Opicina-Park Bovedo-Stazione ferroviaria è stato ritenuto il più adeguato rispetto alle necessità trasportistiche della città che sono state valutate. Il Rapporto Ambientale è stato oggetto di valutazione da parte dell'autorità competenti in materia ambientale che sono state coinvolte nella procedura. La Variante è stata oggetto di valutazione di incidenza di terzo livello che ha valutato gli impatti ambientali, le compensazioni e l'ammissibilità dell'opera rispetto al contesto 8) Sul punto, giova ricordare che il passaggio di categorie di servizi non sarebbe assoggettato a variante urbanistica. Ciò nonostante la valutazione ha affrontato tale variazione. 9) Si conferma la valutazione degli effetti condotta nel rapporto ambientale. 10) La tematica è stata affrontata nella VInCA, all'interno della cui procedura la variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M.184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale. 11) Si conferma la valutazione degli effetti condotta nel rapporto ambientale. Si veda anche il parere positivo con prescrizioni assunto in ordine all'adeguamento al Piano paesaggistico regionale. 12) Si conferma la valutazione operata nel rapporto ambientale e nello Studio di incidenza. Il rilievo avanzato potrà essere sviluppato in sede di valutazione di impatto ambientale con i maggiori dettagli che competono alla fase progettuale rispetto a quella urbanistica. 13) Il rilievo avanzato attiene ad un dettaglio della fase progettuale non valutabile con i dati a disposizione nella fase urbanistica. 14) Si conferma la valutazione degli effetti cumulativi condotta nel rapporto ambientale, verificato che i rilievi avanzati attengono più propriamente ad una fase progettuale piuttosto che di pianificazione urbanistica. 15) Si conferma la metodologia e l'impostazione assegnata al Piano di monitoraggio, che tiene conto di un coordinamento con gli strumenti della pianificazione urbanistica vigenti del Comune di Trieste. Si ritiene corretto demandare il popolamento degli indicatori al primo piano di monitoraggio, con le modalità stabilite al capitolo 13 del rapporto ambientale.

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
111383	07/05/2023	10	/

PROPONENTE

Declich Ambra

ARGOMENTO

1) Divieto di realizzazione di impianti a fune sui siti Natura 2000 2) Importanza del Progetto per L'Ambiente, la Sicurezza e la Salute dell'Uomo; Studio di incidenza. Considerazioni generali; Studio di incidenza. Aspetti fitosociologici 3) l'opera non serve a migliorare l'accesso nord 4) pericolosità nelle giornate di vento e di conseguenza eventuale periodo di chiusura 5) appartenenza dell'area alla classe geologica ZG1 dello Studio Geologico del PRGC 6) Elementi significativi del paesaggio carsico

CONTRODEDUZIONE

1) La variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA. 2) Il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. La giunta regionale sulla base di tale documentazione si è espressa con puntuale deliberazione. La coerenza ai principi DNSH è stata trattata nell'ambito della documentazione del procedimento concorrente all'approvazione del Progetto di fattibilità tecnico economica dell'opera, di cui la variante urbanistica e relativa valutazione ambientale strategica costituisce declinazione dei contenuti di natura urbanistica dal livello strutturale a quello operativo del vigente PRGC 3) l'opera migliora l'accessibilità al Porto Vecchio e al centro della città da nord, in quanto consente di sgravare le maggiori direttrici di traffico di una quota di veicoli che viene intercetta a monte dell'area del bacino di interesse. Gli elaborati riguardanti gli studi del traffico contenuti all'interno della VAS, e gli ulteriori predisposti al fine di ottenere la deroga del tracciato sull'ambito ZPS, approvati dalla Regione, dimostrano l'adeguatezza e l'attendibilità delle analisi sul traffico 4) la sicurezza sarà garantita dalla chiusura dell'impianto nelle giornate di forte vento stimate in numero minimo e massimo in ordine alle serie storiche. Sarà garantita all'utenza l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi/sostitutivi. 5) nelle aree con classe geologica ZG1 sono consentiti interventi e attività quali la realizzazione o ampliamento di infrastrutture a rete o viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico, ecc. 6) La variante ha comunque tenuto conto delle criticità illustrate. Le norme geologico tecniche adottate con la variante in esame prevedono siano attuati i necessari interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio. La scelta ed il dimensionamento degli interventi di mitigazione è demandata alle fasi definitiva ed esecutiva della progettazione, attraverso gli opportuni approfondimenti geognostici, come previsto dalle normative vigenti

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistematica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
111491	07/05/2023	11	/

PROPONENTE

Radivo Paolo

ARGOMENTO

1) Perplessità sulla corretta valutazione delle alternative e sulla sua sicurezza 2) Limitazioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio

CONTRODEDUZIONE

1) Le alternative di tracciato sono state valutate all'interno del rapporto ambientale allegato alla variante e a tale proposito il collegamento mediante cabinovia Opicina-Park Bovedo-Stazione ferroviaria è stato ritenuto il più adeguato rispetto alle necessità trasportistiche della città che sono state valutate. Pertanto tutte le risposte alle osservazioni formulate si possono ritenere soddisfatte dai contenuti degli elaborati sopra richiamati. Il Rapporto Ambientale è stato oggetto di valutazione da parte dell'autorità competenti in materia ambientale che sono state coinvolte nella procedura. La Variante è stata oggetto di valutazione di incidenza di terzo livello che ha valutato gli impatti ambientali, le compensazioni e l'ammissibilità della variante rispetto al contesto. In ordine alle osservazioni alla sicurezza nell'uso delle aree sottostanti all'impianto, non sono ravvisabili, in una fase prettamente pianificatoria, pericoli tali da rendere non accessibili tali aree. Di tale aspetto, la valutazione di impatto ambientale, con il grado di dettaglio del progetto potrà condurre degli approfondimenti 2) La Variante prima dell'adozione ha ottenuto il parere positivo con prescrizioni dalla Soprintendenza in merito all'adeguamento della stessa al PPR. L'opera sarà oggetto di autorizzazione paesaggistica da rilasciarsi sul progetto definitivo.

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistemica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
I12402	08/05/2023	12	/

PROPONENTE

Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente del Friuli Venezia Giulia

ARGOMENTO

1) Previsioni strutturali PRGC e relativa VAS 2) VAS e PUMS 3) Procedura di VAS e realizzazione dell'opera 4) Divieto di realizzazione impianti a fune su siti Natura 2000 5) Riduzioni di veicoli orari in circolazione 6) Emissioni di CO2 7) Problematica legata al vento 8) Valutazione dell'impatto sulla tematica aria 9) Valutazione dell'impatto sulla tematica componente acqua 10) Parcheggio di Opicina e Grotta Nagual 11) Parcheggio di Opicina – destinazione urbanistica 12) Specie invasive alloctone 13) Traffico e mobilità 14) Valutazioni delle alternative 15) Conseguenze positive dell'opera

CONTRODEDUZIONE

1) Il rapporto ambientale a corredo della variante 6 al PRGC ha condotto la valutazione a partire da quattro obiettivi e quattro azioni. In particolare all'obiettivo (4) “Favorire forme di mobilità pubblica e privata improntate alla sostenibilità” è stata associata l'azione “Individuazione di interventi per la mobilità sostenibile”. Tale azione è stata trattata sia nella valutazione degli effetti di tutte le componenti e fattori ambientali. Tra le mitigazioni per la componente “traffico e mobilità” è stato espressamente individuato il progetto di un collegamento a fune (pagina 163 RA). Oltre a queste nuove soluzioni per il miglioramento della circolazione delle auto e delle persone, si evidenzia, anche, l'opportunità di prevedere nell'attuazione della presente Variante, lo sviluppo di servizi di trasporto alternativo (tra le quali il progetto di un collegamento a fune), allo scopo di rendere la mobilità più fluida e sostenibile, favorendo il più possibile forme di trasporto a basse emissioni che consentano di ridurre gli impatti negativi connessi all'elevato traffico veicolare. Introdurre nuove forme di mobilità, contribuirebbe a: ridurre il rischio di incidenti stradali; ridurre l'inquinamento atmosferico: l'impatto del settore dei trasporti sull'ambiente è attualmente molto elevato, in quanto in Europa sono causa del consumo di circa un terzo del consumo totale di energia e di un quinto delle emissioni di gas serra, a cui si aggiungono altre tipologie di emissioni responsabili dell'inquinamento atmosferico urbano; ridurre l'inquinamento acustico: le infrastrutture per i trasporti sono responsabili di livelli di rumore eccessivi e strade sono sicuramente tra le fonti principali di disturbo e portano diverse conseguenze sulla salute e sul benessere delle persone; ridurre la congestione del traffico: oltre a contribuire alle emissioni che causano l'inquinamento atmosferico, la congestione stradale limita la libertà negli spostamenti, aumentando i tempi di spostamento. Verificato che la presente variante non apporta modifiche alla vigente destinazione d'uso “strutture per la portualità passeggeri, turistica e diportistica”, si ritiene che la previsione di un collegamento orizzontale a fune potrebbe assolvere ad una domanda di mobilità (in questo caso sostenibile). 2) Nell'ambito del PUMS le azioni esaminate in ambito VAS sono state selezionate in funzione degli effetti sull'ambiente che tali azioni avrebbero avuto, per esempio sullo spostamento modale da mezzo privato a mezzo pubblico con riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera. In tale contesto, quindi, si ritiene corretto avere demandato a successivi livelli di progettazione l'impatto del solo progetto "Ovovia" contenuto nel PUMS; in quella sede, infatti, trattandosi di una azione prettamente pianificatoria, è stato valutato l'apporto che tale azione avrebbe avuto sulla redistribuzione del traffico su mezzo pubblico

("Ovovia") e da questo sono stati quindi valutati gli effetti complessivi dell'opera (positivi in termini di minori emissioni inquinanti). 3) Il progetto "Cabinovia metropolitana Trieste - Porto Vecchio – Carso", è stato oggetto di istanza di finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che lo ha ritenuto meritevole di finanziamento. Il progetto concorre a ridurre il traffico di auto private attraverso la realizzazione di infrastrutture di trasporto pubblico che determineranno un effetto positivo sulla domanda di mobilità collettiva a livello locale, per diminuire l'impatto sull'ambiente e la congestione delle strade. 4) La variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA. 5) Il valore di 250 veicoli/ora di punta sottratti dalla rete stradale fa riferimento soltanto alla quota di passeggeri con interscambio ad Opicina che, per un refuso, è stata stimata a 250 invece di 200 veh/ora (derivante da 250 passeggeri/ora in diversione modale che, attraverso il coefficiente di occupazione pari a 1,2, porta ad una stima di circa 200 veicoli in sosta). La restante quota di veicoli in interscambio modale (250 circa) è riferito a park Bovedo. Il totale di veicoli nell'ora di punta è quindi sempre di 450 veh/ora. 6) La tematica sulle emissioni di CO₂ è stata trattata puntualmente nella VincA per la quale il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. La giunta regionale sulla base di tale documentazione si è espressa con puntuale deliberazione. 7) A valle delle stime progettuali, sono stati analizzati dei dati sulla previsione del numero dei giorni di Bora con venti estremi in uno scenario futuro all'anno 2095 (Progetto ADRIACLIM). Nello studio si osserva un aumento statisticamente rilevante dei giorni con Bora "moderata" e "forte" (circa 14 giorni ogni 10 anni) e "forte" (circa 4 giorni ogni 10 anni). Tali valori sono previsti nello scenario peggiore (che non include nessun intervento o azione mitigatoria a livello ambientale). Si rileva che la tendenza di crescita interessa di più la stagione estiva che quella invernale. Con riferimento quindi alle problematiche di esercizio della Cabinovia di progetto, si rileva che l'aumento dei giorni di bora "forte" non risulta particolarmente impattante, tra l'altro nello scenario di riferimento peggiore in un orizzonte temporale di circa 70 anni (oltre la vita utile del progetto che, nel caso, potrà essere adeguato tecnologicamente a sopportare venti con velocità maggiore di 75 km/h). 8) I benefici sulle emissioni inquinanti possono essere riassunti in: Il risparmio di circa 3.250 tonnellate/anno di minore CO₂ emessa in atmosfera dovuta allo split modale, al miglioramento della fluidità stradale su alcuni assi critici, ai minori ritardi sulla rete e la maggiore sicurezza stradale, decurtata della carbon footprint dell'esercizio della cabinovia; La riduzione di circa l'8% delle emissioni totali in Ingresso Nord da Trieste, intercettando il 20% circa dei veicoli privati; - La riduzione della congestione veicolare sui 14 assi oggi più critici dal punto di vista dell'incidentalità. (Allegato 4 – Importanza del Progetto per l'Ambiente, la Sicurezza e la Salute dell'Uomo). 9) Il diradamento della copertura vegetale arborea nei pressi delle due fasce necessarie ad ospitare i sentieri da utilizzare solo nel caso di problemi legati alla sicurezza della struttura, (utilizzabili per la discesa a terra dei passeggeri dell'ovovia), sarà comunque garantito dalle presenze di specie arbustive e dall'inerbimento delle superfici. Si precisa inoltre che questi sentieri risultano di servizio e quindi predisposti prioritariamente a garantire l'evacuazione dei passeggeri. La funzione principale assegnata a tali sentieri, consentirà pertanto il mantenimento della copertura prativa ed arbustiva, con evidenti contrasti all'erosione superficiale. Sul punto, vengono demandati alla progettazione definitiva/esecutiva degli approfondimenti richiesti dal Servizio Valutazioni ambientali della Regione, con il recepimento della seguente prescrizione: Approfondire, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, i potenziali effetti del disboscamento delle aree di pertinenza dell'infrastruttura in termini di aumento del ruscellamento superficiale e del conseguente rischio di erosione, e gli eventuali interventi mitigativi, in un ambito caratterizzato dalla presenza di fenomeni locali di instabilità geologica, così come indicato dal parere del Servizio geologico, nota prot. n. 282461 di data 15 maggio 2023 10) La variazione di categoria all'interno di zone per servizi già presenti nel PRGC, di fatto non competerebbe una variante urbanistica essendo già definita una destinazione per servizi e attrezzature collettive. La presente variante è corredata di relazione geologica e di relativo parere geologico. Per quanto sopra, data la destinazione d'uso vigente per l'area, la variante non può farsi carico di approfondimenti della valutazione che sono propri di fasi successive del processo per addivenire alla realizzazione dell'opera. La progettazione definitiva/esecutiva con il grado di dettaglio di tale fase, letta con le analisi geologiche, potrà valutare il corretto inserimento di quanto previsto.

11) Come rappresentato al punto precedente la variante non individua una nuova zona Servizi ma riclassifica la categoria del servizio. 12) Nell'ambito delle valutazioni degli impatti (Condizioni – Effetti: Aspetti Ecologici - Habitat e Biodiversità) era stato evidenziato il problema del rischio potenziale di penetrazione e proliferazione di specie aliene, sottolineando “La puntuale manutenzione di queste aree collegata anche al periodico contenimento delle altezze delle chiome in alcuni tratti per il mantenimento del franco di sicurezza delle cabine, sarà una garanzia per evitare una situazione negativa per il contesto ambientale”. Era inoltre stato sottolineato che anche nel Piano di gestione del sito Natura 2000 del Carso, veniva previsto di “limitare/ eradicare la flora alloctona”, e che quindi tale condizione risultava già inserita nel contesto dei luoghi. Tale situazione era stata pertanto sottolineata demandando alla fase esecutiva i monitoraggi e le azioni puntuali di eradicazione delle specie aliene. 13) La tematica sul traffico e la mobilità è stata trattata puntualmente nella VincA per la quale il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. La giunta regionale sulla base di tale documentazione si è espressa con puntuale deliberazione. 14) Il tratto viario in oggetto, come detto, risente di fenomeni di accodamento in direzione Trieste dovuti all'impianto semaforizzato che è stato realizzato a servizio della sicurezza stradale in una intersezione caratterizzata da visuali libere limitate, accessi in forte pendenza e attraversamento della linea tramviaria. La sostenibilità del futuro porto vecchio e di possibili nuove funzioni va tenuta in considerazione fin d'ora valutando la possibilità di introdurre soluzioni trasportistiche finalizzate proprio a non pregiudicare futuri sviluppi oggi non prevedibili (terminal crociere, maggiori flussi per una possibile maggiore attrattività delle attività insediate, ecc.). E proprio per tale ragione la Cabinovia è stata già inserita nel piano struttura del PRGC del Comune di Trieste (oltre che nel PUMS e nel PAESC). In questo contesto si è anche sviluppato un apposito studio “analisi di sensitività di capacità residua della rete viaria all'aumento della domanda veicolare” (Cfr documentazione della Vinca III livello - Allegato 5 - Analisi di sensitività della capacità residua della rete viaria all'aumento della domanda veicolare). La possibilità della realizzazione di una rotatoria in luogo dell'intersezione semaforizzata non è stata presa in considerazione per semplici motivi di mancanza di spazi adeguati alla costruzione. Si fa notare, inoltre, che una eventuale rotatoria non comporta necessariamente un miglioramento della fluidificazione del traffico (il confronto tra i benefici rotatoria-semaforo fornisce risultati diversi in relazione al tipo di incrocio, alle manovre e a i flussi coinvolti) , tenendo anche in considerazione che alcune componenti di traffico che la attraverserebbero (per esempio il tram) necessitano di tempi di sgombero molto ampi e dovrebbero comunque essere regolati da impianti semaforici (analogamente alla rotatoria semaforizzata realizzata presso il Quadrivio di Opicina). In merito all'alternativa trasportistica 2 bis, non è stata ulteriormente sviluppata in quanto i modelli di traffico non hanno ritenuto tecnicamente ed economicamente fattibile un collegamento in tal senso; l'utilità che si ha nella realizzazione di una linea diretta da Barcola / Park Bovedo a Campo Marzio risulta trascurabile, a causa della scarsissima domanda Origine Destinazione (sia tra i capilinea che tra Bovedo e la Stazione Marittima, zona non direttamente servita dalla Cabinovia). La linea tramviaria nel suo sviluppo complessivo carica, nell'ora di punta del mattino, circa 550 passeggeri/ora tra andata e ritorno. La tratta all'interno del Porto Vecchio è comunque la più carica con circa 200 passeggeri/ora/direzione a bordo in direzione Molo IV. Questi numeri vanno confrontati con il carico della Cabinovia di progetto nella stessa tratta (Bovedo – Molo IV) che ha un carico medio di circa 1200 passeggeri/ora nella direzione più carica, e con il carico complessivo (1400 passeggeri/ora). La tematica delle alternative è stata trattata puntualmente nella VincA per la quale il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. La giunta regionale sulla base di tale documentazione si è espressa con puntuale deliberazione. 15) Tale ultimo inciso si ritiene superato con la delibera della giunta regionale “Realizzazione per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico della variante al Piano regolatore generale comunale “Accesso nord mobilità sistemica e turistica”, supportata tra gli altri dal parere espresso dall'ARPA a seguito delle integrazioni fornite dal Comune.

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistemática e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
I 15321	11/05/2023	13	/

PROPONENTE

Comitato NoOvovia

ARGOMENTO

1) Divieto di realizzazione di impianti a fune sui siti Natura 2000 2) Importanza del Progetto per L'Ambiente, la Sicurezza e la Salute dell'Uomo; Studio di incidenza. Considerazioni generali; Studio di incidenza. Aspetti fitosociologici 3) l'opera non serve a migliorare l'accesso nord 4) pericolosità nelle giornate di vento e di conseguenza eventuale periodo di chiusura 5) appartenenza dell'area alla classe geologica ZG1 dello Studio Geologico del PRGC 6) Elementi significativi del paesaggio carsico

CONTRODEDUZIONE

1) La variante ha ottenuto la deroga al divieto previsto dal D.M. 184/2007 e L.R.FVG 14/2007, come da provvedimento Regionale ricompreso alla procedura di VincA. 2) Il Comune di Trieste ha richiesto l'avvio del procedimento di valutazione di incidenza di livello III, trasmettendo la relativa documentazione e successive integrazioni. La giunta regionale sulla base di tale documentazione si è espressa con puntuale deliberazione. La coerenza ai principi DNSH è stata trattata nell'ambito della documentazione del procedimento concorrente all'approvazione del Progetto di fattibilità tecnico economica dell'opera, di cui la variante urbanistica e relativa valutazione ambientale strategica costituisce declinazione dei contenuti di natura urbanistica dal livello strutturale a quello operativo del vigente PRGC 3) l'opera migliora l'accessibilità al Porto Vecchio e al centro della città da nord, in quanto consente di sgravare le maggiori direttrici di traffico di una quota di veicoli che viene intercetta a monte dell'area del bacino di interesse. Gli elaborati riguardanti gli studi del traffico contenuti all'interno della VAS, e gli ulteriori predisposti al fine di ottenere la deroga del tracciato sull'ambito ZPS, approvati dalla Regione, dimostrano l'adeguatezza e l'attendibilità delle analisi sul traffico 4) la sicurezza sarà garantita dalla chiusura dell'impianto nelle giornate di forte vento stimate in numero minimo e massimo in ordine alle serie storiche. Dovrà essere garantita all'utenza l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi/sostitutivi. 5) nelle aree con classe geologica ZG1 sono consentiti interventi e attività quali la realizzazione o ampliamento di infrastrutture a rete o viarie, ferroviarie e di trasporto pubblico, ecc. 6) La variante ha comunque tenuto conto delle criticità illustrate. Le norme geologico tecniche adottate con la variante in esame prevedono siano attuati i necessari interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio. La scelta ed il dimensionamento degli interventi di mitigazione è demandata alle fasi definitiva ed esecutiva della progettazione, attraverso gli opportuni approfondimenti geognostici, come previsto dalle normative vigenti

CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

Alla procedura di VAS/VInCA della variante n.12 al PRGC

“Variante accesso Nord: mobilità sistemica e turistica”

Prot.Gen.	data	numero	sub
238698	25/10/2024	14	/

PROPONENTE

Regione FVG Servizio Valutazioni Ambientali

ARGOMENTO

1) Considerare la presenza di zone individuate dal PRGC come presidi ambientali e corridoi ecologici (siti riproduttivi, corridoi ecologici areali, laghetti e stagni, zone F di tutela ambientale, ecc.); 2) Tener conto dei “servizi al contorno” e delle misure regolamentari aggiuntive che dovranno esser introdotti per favorire, nel modo più ampio possibile, la fruizione del servizio di trasporto offerto dal sistema auto-Cabinovia per gli utenti provenienti da fuori città, mitigando l’impatto indotto sugli assi viari confluenti verso la prevista stazione di Opicina, così come indicato dall’EDR di Trieste nel proprio parere espresso con nota prot. n. 2023 di data 19 maggio 2023 già trasmesso a codesto Comune; 3) Effettuare una verifica sull’adeguatezza delle misure di compensazione individuate anche nei confronti delle specie faunistiche che non costituiscono obiettivo di conservazione dei siti Natura 2000 (specie di allegato IV e V della Direttiva Habitat, altre specie di interesse conservazionistico, ecc.) anche in ragione dei possibili effetti sulle specie suddette; 4) Approfondire, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, le considerazioni in merito agli impatti sulla vegetazione, così come indicato nel parere dell’Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia, prot. 293196 di data 18 maggio 2023, già trasmesso a codesto Comune; Approfondire, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, i potenziali effetti del disboscamento delle aree di pertinenza dell’infrastruttura in termini di aumento del ruscellamento superficiale e del conseguente rischio di erosione, in un ambito caratterizzato dalla presenza di fenomeni locali di instabilità geologica, così come indicato dal parere del Servizio geologico, nota prot. n. 282461 di data 15 maggio 2023, già inviato a codesto Comune.

CONTRODEDUZIONE

1) La variante, il cui contenuto viene ricondotto a livello azzonativo con l’inserimento della previsione di “area di pertinenza linea funicolare” e “percorso impianto a fune”, ed il combinato articolo 116 nelle norme tecniche di attuazione, intercetta nel suo percorso delle zone F2 e delle zone F2*. Tali zone sono prioritariamente già incluse all’interno del sistema delle aree natura 2000, per le quali è stato condotto il procedimento di Vinca di cui alla Dgr 1183/2022. Residua, per l’area di pertinenza della linea funiviaria un solo tratto terminale della zona F2* non ricompreso all’interno delle aree Natura 2000. La zona F2, a livello normativo, viene riconosciuta unitamente alla zona F3 ed F4 tra i “Presidi ambientali e corridoi ecologici”. L’articolo 52 delle NTA contiene le Disposizioni generali per i Presidi ambientali ed i corridoi ecologici mentre l’articolo 53 disciplina la zona F2. Tra i divieti dell’articolo 52, l’opera contemplata dalla variante non rientra nella casistica di interventi elencati. La zona F2 con presenza del simbolo (*) attiene ai “Siti Riproduttivi e corridoi ecologici” ed è soggetta alla disciplina dell’art. 56. Tra gli obiettivi dell’art. 56, si legge in particolare lo scopo di preservare i siti riproduttivi degli allegati B e D del D.P.R. 357/1997. Per tale riferimento è verificata la presenza di un tratto dell’opera che interessa questa limitata porzione di zona F2 e limitatamente ai soli punti di appoggio, con un ridotto impatto dell’opera sulla zona; si ritiene che le valutazioni operate nell’ambito di valutazione di incidenza di III livello, sono da intendersi estese anche alle finalità di tutela disposte dal PRGC per tale zona. In sede di progettazione definitiva esecutiva dell’opera ed in particolare nell’ambito dei procedimenti autorizzativi di natura ambientale successivi si dovranno approfondire le valutazioni condotte in sede pianificatoria con il maggiore dettaglio che la progettazione permette di affrontare. 2) L’obiettivo del progetto è favorire l’accesso al sistema di trasporto Cabinovia per i pendolari e i turisti provenienti da fuori città, migliorando la fruizione del servizio e mitigando l’impatto del traffico veicolare verso la stazione di Opicina. Il

progetto prevede due principali parcheggi di interscambio per supportare la Cabinovia: uno ad Opicina e uno al Park Bovedo. Il parcheggio di Opicina, situato presso il capolinea nord della Cabinovia, è progettato per attrarre flussi di largo raggio provenienti dall'autostrada e dalle strade principali, consentendo un agevole interscambio tra auto e Cabinovia. Quest'area di sosta potrà essere ampliata per accogliere anche pullman turistici, contribuendo a ridurre il traffico pesante in centro città. Il Park Bovedo, invece, è destinato prevalentemente agli utenti di corto raggio provenienti da Barcola e Strada del Friuli e promuove la mobilità intermodale, offrendo opzioni di bike sharing e collegamenti con il trasporto pubblico locale per ridurre la congestione lungo i percorsi urbani. La stazione di monte della Cabinovia è stata riposizionata per ottimizzare l'accesso alle reti di trasporto pubblico locale, creando un nodo intermodale con collegamenti agevoli a mezzi pubblici, come bus e tram, e percorsi ciclo-pedonali protetti. I servizi di trasporto pubblico saranno ulteriormente rafforzati grazie a un sistema di navette che collegherà l'Altipiano Carsico, sia a nord che a sud, con Opicina. Inoltre, il servizio potrà essere supportato anche da servizi TPL a chiamata per rispondere a esigenze puntuali di mobilità e supportare il collegamento con la Cabinovia anche nelle fasce orarie a minor afflusso. Tali elementi saranno oggetto di approfondimento nella progettazione definitiva/esecutiva. Gli studi sui flussi veicolari indicano che la maggior parte degli spostamenti verso la stazione di Opicina proviene dall'autostrada e dalla SP 35, con un impatto contenuto sull'abitato di Opicina e sui nodi stradali vicini. La configurazione della SP 35 è compatibile con l'incremento di traffico verso il Quadrivio di Opicina, che potrà continuare a funzionare in modo efficiente senza peggioramenti significativi. L'incremento di capacità dei parcheggi di interscambio è pensato per minimizzare la necessità di soste aggiuntive o traffico congestionato, incentivando gli utenti provenienti da fuori città a utilizzare il servizio di Cabinovia senza gravare sugli assi viari urbani. Un tanto è stato dimostrato negli studi legati alla valutazione della sussistenza delle "ragioni connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente" del progetto in esame. In tale documentazione emerge chiaramente come i valori di flusso viario diretti verso il parcheggio di interscambio a Opicina siano pienamente compatibili con le caratteristiche infrastrutturali di archi ed intersezioni in quanto, per la maggior parte, si tratta di veicoli che già oggi percorrono la viabilità in oggetto diretti al centro di Trieste e che vengono "intercettati" all'interscambio modale mezzo privato-Cabinovia. Per incentivare l'utilizzo dei parcheggi di interscambio, il biglietto urbano TPL/Cabinovia potrà consentire consentirà anche il parcheggio gratuito per gli utenti della Cabinovia. In alternativa, saranno implementate tariffe convenienti per le soste orarie e giornaliere, rendendo attrattiva l'intermodalità rispetto all'uso esclusivo del mezzo privato. Il progetto integra, inoltre, una rete ciclabile e percorsi pedonali sicuri che connettono il parcheggio di Opicina alla stazione della Cabinovia, incoraggiando così la mobilità sostenibile. Questi percorsi permettono agli utenti di accedere alla stazione senza dover necessariamente utilizzare un mezzo motorizzato, riducendo ulteriormente il carico di traffico. In conclusione, le misure proposte e i servizi accessori rendono la Cabinovia un sistema di trasporto capace di attrarre utenti esterni senza sovraccaricare il traffico cittadino. I parcheggi di interscambio, l'integrazione con il trasporto pubblico locale e le soluzioni intermodali soddisfano le esigenze dei pendolari e dei turisti, minimizzando al contempo l'impatto sulla rete viaria esistente e supportando un modello di mobilità più sostenibile per Trieste.

3) La coerenza tra le misure di conservazione e le specie di allegato IV e V della Direttiva Habitat e di interesse conservazionistico sono state considerate oltre che in relazione alle superfici ed habitat interessati, nelle zone proposte ad integrazione della rete natura 2000, anche in termini di azioni come descritte dal documento Rif: GRFVG-GEN-2024-147448 dd 5.3.2024, oggetto: Variante al Piano regolatore Generale Comunale di livello comunale "Accesso nord: mobilità sistemica e turistica". Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR 357/1997 e DGR I 183/2022 – III livello. Relazione sulle misure compensative e sulla necessità di garantire la tutela degli obiettivi di conservazione del sito con la coerenza globale della rete Natura 2000, a supporto del superamento della Valutazione d'incidenza negativa della variante n. 12 al PRGC del Comune di Trieste. Le misure sono riferite a due elementi che saranno successivamente ricordati in dettaglio come quanto descritto nel documento sopracitato:

- 1) Istituzione di un nuovo sito Natura 2000 ZPS in località Bosco Vignano con inclusione del biotopo naturale dei Laghetti delle Noghere, nei Comuni di Muggia e San Dorligo della Valle– Občina Dolina, per una superficie complessiva di circa 83 ha;
- 2) Interventi di miglioramento ecologico/ambientale all'interno delle ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" e ZSC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano" nel Comune di Trieste.

- In relazione alla misura di compensazione Istituzione della ZPS "Bosco Vignano e Laghetti delle Noghere": la superficie complessiva del sito proposto è di 82,9 ha; di questi, circa 69 ha sono caratterizzati da un bosco in parte a rovere e in parte a roverella. Il Bosco Vignano sorge su suoli franco limoso acidi a prevalente arenaria ed è esposto su versante nord soggetto a vento di bora. L'area risulta idonea per la presenza di specie target, in particolare il picchio rosso mezzano nidificante, e per la complessiva qualità dell'area che appare poco disturbata e contigua ed interconnessa ad ampie aree naturali sul versante sloveno. L'inclusione del biotopo delle Noghere riveste inoltre una certa rilevanza per l'avifauna anche migratoria; recenti studi hanno inoltre dimostrato l'importanza del biotopo come area di alimentazione per i chiroterri, nonostante il sito si sia degradato negli anni causa la significativa presenza di specie esotiche invasive, soprattutto di fauna (tra le specie esotiche invasive di rilevanza unionale si ricordano *Lepomis gibbosus*, *Myocastor coypus* e *Trachemys scripta*, quest'ultima presente con una popolazione particolarmente massiccia). L'area di Bosco Vignano include 1 coppia nidificante di Picchio rosso mezzano, 1 coppia di picchio nero, 1-2 coppie di Picchio rosso maggiore, un numero non definito di coppie di Picchio verde la cui riproduzione è comunque accertata, mentre la riproduzione del Torcicollo è indicata come probabile. Premesso che le condizioni di Bosco Bovedo nella porzione interessata dal progetto sono condizionate dalla particolare esposizione del bosco con versanti esposti a sud-ovest caratterizzati da pendenze da elevate a molto elevate, dal substrato geologico caratterizzato a valle da suoli subalcalini su arenarie marnose e a monte da suoli alcalini su calcare, dal microclima condizionato dalla vicinanza al mare e in considerazione della presenza di elementi di pregio peculiari ed esclusivi (qui si incontrano elementi mediterranei come *Cistus salvifolius*, elementi montani come *Erica carnea* e boreali come *Calluna vulgaris*, esclusivi dell'area) e della particolare vetustà degli esemplari di rovere nell'area di intervento (quindi condizioni difficilmente ripetibili), si reputa che la proposta di istituzione di una ZPS a Bosco Vignano e Laghetti delle Noghere costituisca la proposta di compensazione più ragionevole possibile in termini di superficie, qualità dell'area, prossimità al sito di intervento e accertata presenza di alcune specie target. Detta integrazione tuttavia non può limitarsi alla mera individuazione del sito, ma deve includere azioni attive di miglioramento ambientale anche in relazione all'eradicazione delle specie di flora e fauna aliene invasive di rilevanza unionale. Si prescrive come ulteriore misura di compensazione l'effettuazione di interventi volti all'eradicazione delle specie *Ailanthus altissima*, *Myocastor coypus*, *Trachemys scripta*, *Lepomis gibbosus* e ogni altra specie esotica invasiva di rilevanza unionale che sia individuata nell'area

- In relazione alla misura di compensazione "Miglioramenti a favore della fauna saproxilica": Il target principale di detti interventi sono i coleotteri saproxilici ed in particolare *Morimus asper funereus*, la cui presenza nell'area dell'intervento è confermata anche nel Rapporto ambientale ("Rilevante e diversificata nell'area in esame Barcola - Opicina la presenza di Invertebrati, tra cui vanno considerati Coleotteri carabidi di ambiente forestale, quali *Abax carinatus sulcatus*, *Tachyta nana*, *Cerambyx cerdo*, *Morimus funereus*, *Lucanus cervus*." - Pag 55 - "Il sito in esame è idoneo alla presenza della specie. Per la sua tutela si raccomanda di non asportare i grossi alberi caduti non resinosi ed i ceppi" - Pag 255) e la specie risulta tra quelle interferite dall'opera prevista dalla Variante (si veda la Matrice delle incidenze sulla fauna del Rapporto Ambientale). Merita ricordare che dal 2016 la specie risulta segnalata, per l'intero territorio nazionale, solo nella ZSC Carso Triestino e Goriziano, conseguentemente alle revisioni tassonomiche e alle valutazioni di European Topic Center (ETC), relative alla risoluzione delle insufficienze scaturite dai Seminari Biogeografici di Roma (ottobre 2015) e di Malta (settembre 2016). Viene proposto un intervento di gestione forestale volto all'aumento della disponibilità di legno morto, consistente nell'abbattimento di 5 piante di latifoglio per ettaro, di dimensione inferiore a 30 cm di diametro, in due aree

incluse nella ZSC Carso Triestino e Goriziano: in particolare circa 28 ha nell'area denominata Bosco Bovedo Ovest (tav 2) e circa 110 ha nell'area denominata Opicina Nord (tav 3). In premessa è necessario osservare che le misure di compensazione non possono coincidere con le misure di gestione; le prime infatti devono prevedere ulteriori azioni rispetto alle norme generali per i siti. L'indicazione al rilascio di legno morto in funzione della conservazione di *Lucanus cervus*, *Osmoderma eremita*, *Cerambyx cerdo* e *Morimus asper funereus* è al momento prevista nelle misure di conservazione vigenti come intervento di gestione attiva ed è quantificata in 2 - 3 alberi/ha morti a terra, con diametro uguale o superiore a quello medio del soprassuolo, (escluse conifere, Robinia, Olmo e Carpino nero qualora morto in piedi in zone con evidenti infestazioni fungine); in 4- 5 alberi/ha morti, o deperienti, con cavità e con diametro uguale o superiore a quello medio del soprassuolo da rilasciare in piedi; in 4-5 alberi/ha da non destinare al taglio e infine nel rilascio di almeno 1/3 delle ceppaie. Le misure di conservazione in fase di revisione (DGR 472/2024 dd. 29/3/2024) prevedono come obiettivo specifico per *Morimus asper funereus* una quantità superiore a 10 mc/ha di legno morto a terra con presenza di corteccia e la presenza di ≥ 5 alberi/ettaro di grandi alberi maturi ($\Phi > 70$ cm) nel caso di faggete e boschi a dominanza di *Quercus* sp. La misura prevista come compensazione, che si limita al rilascio di 5 piante per ettaro con diametro inferiore a 30 cm, potrebbe non soddisfare gli obiettivi minimi delle misure di conservazione. In merito alla scelta delle superfici, queste sono state individuate sulla base della proprietà comunale, della prossimità all'area di intervento, del fatto di essere all'interno della ZSC Carso e sulla base di una ipotetica vocazionalità delle aree stimata in base alla carta habitat FVG. Non si approfondisce qui l'aspetto della effettiva proprietà delle aree. In relazione all'area oggetto di azioni di compensazione denominata Bovedo Ovest (tav 2), si evidenzia che la stessa è caratterizzata in parte da una vegetazione attualmente non ottimale per la conservazione delle specie target, includendo vaste superfici caratterizzate da Ostrio-querceti del Carso (BL18) e pineta d'impianto (BC16). Nell'area denominata Opicina Nord (tav 3) sono incluse vaste superfici a pineta d'impianto, che non risulta essere habitat di specie elettivo per i coleotteri saproxilici in esame, tuttavia in altre aree comprese nella proposta è nota la presenza di una popolazione vitale della specie *Morimus asper funereus*. Si prescrive pertanto, come misura di compensazione volta a mitigare l'impatto negativo provocato dalla frammentazione di habitat per *Morimus asper funereus*: - l'inserimento tra le superfici oggetto di intervento di compensazione, oltre alle superfici indicate come Bovedo Ovest nella proposta del Comune di Trieste, anche delle aree caratterizzate da querceti a rovere su suoli colluviali e terre rosse del Carso (habitat BL17) analoghe a quelle dell'area di intervento, localizzate nella zona nord-occidentale più prossima all'area interessata dall'opera e ricadenti in proprietà pubbliche, anche di soggetti diversi dal Comune; - l'intervento deve prevedere che i boschi di latifoglie siano sostanzialmente lasciati alla libera evoluzione, eccezion fatta per gli interventi strettamente connessi al potenziamento e miglioramento delle condizioni per i coleotteri saproxilici; - la realizzazione di un intervento di conversione delle pinete a boschi ad alto fusto di latifoglie nelle aree denominate Opicina Nord (Tav. 3) - gli interventi di miglioramento devono prevedere il rilascio all'interno delle aree indicate di tutto il legno di latifoglio già presente morto a terra e in piedi e il legno di latifoglio derivante dalle operazioni di taglio funzionali alla realizzazione dell'opera, con la contestuale traslocazione del materiale legnoso nei siti di compensazione. - l'elaborazione e attuazione di un progetto di potenziamento delle popolazioni di *Morimus asper funereus* presenti sul Carso anche mediante traslocazione di esemplari in aree idonee e/o riproduzione in condizioni controllate e successivo rilascio in natura. Le popolazioni della specie sono infatti fortemente frammentate ed è possibile che vi siano numerosi siti potenzialmente idonei ma non colonizzati (Guidelines for the monitoring of *Morimus asper funereus* and *Morimus asper asper* - S.Hardersen et al. 2017, Nature conservation 20:205-236) Questo comporta un necessario ridimensionamento del calcolo delle superfici e una redistribuzione dei costi.

Come si osserva da quanto citato precedentemente la scelta di integrare la Rete Natura 2000 con l'area di Vignano e la zona delle Noghere, permette di comprendere habitat di grande pregio che permettono la vita ed il miglioramento dello stato di conservazione di molte specie, alcune segnalate nell'area del Bovedo, così come le azioni di miglioramento di aree di già presenti nella Rete Natura 2000 che consentono direttamente il miglioramento di condizioni ecologiche di specie non ancora documentate e/o lo stato di conservazione di altre segnalate in Bovedo, tra gli insetti saproxilici, ma nel

contempo migliorano il senso assoluto le condizioni ecologiche di molte specie tra mammiferi, anfibi, rettili ed altri invertebrati. Nell'analisi successiva si combinano di dati dei monitoraggi effettuati in Bovedo dall'Università di Udine, ed la proposte per le aree di Compensazioni proposte dall'Università di Udine, a ricerche precedenti riferite alle aree di compensazione, è bene ricordare come i monitoraggi in Bovedo per i chiroterri come sottolineato dall'istruttoria, dovrebbero essere integrate da ulteriore analisi e ricerche. Nello specifico nella zone del Vignano-Laghetti della Noghère sono stati segnalati in relazione alle specie successivamente descritte *Triturus carnifex*, *Triturus vulgaris meridionalis*, *Bombina variegata*, *Rufo bufo*, *Bufo viridis viridis*, *Rana dalmatina*, *Rana ridibunda*, tra i chiroterri *Nyctolus lasiopterus*, *Nyctalus leisleri* e tra i rettili *Natrix tessellata*, *Natrix natrix natriix*, *Telescopus fallax fallax*, *Vipera ammodytes ammodytes* ed *Emis orbicularis* (tratto dalla relazione delle valenze naturalistiche Laghetti noghère, Bosco Vignano Montedoro un complesso sistema ambientale su terreno flyshoide (https://www.regione.fvg.it/rafv/export/sites/default/RAVFG/ambiente-territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA214/FOGLIA21/allegati/21_Relazione_scientifica_2001.pdf); ed inoltre In precedenti attività di monitoraggio sono stati inoltre individuati presso il laghetto di Percedol (*Hypsugo savii*, *Myotis bechsteinii*, *Myotis nattereri*, *Plecotus macbullaris*, *Eptesicus serotinus* and *Barbastella barbastellus*. Zagamajster, Maja; Quadracci, Aila; Filacorda Stefano.2012. NEW RECORDS OF BATS IN THE PROVINCE OF TRIESTE (FRIULI VENEZIA GIULIA REGION), NORTHEASTERN ITALY Atti del Museo Civico di Storia Naturale di Trieste Volume: 55 Pages: 13-23

Codice	Habitat (Corine Biotopes)	Bosco Vignano e Noghère (ha)	Totale (%)
22.1	Acque ferme prive di vegetazione	2,61	3,3%
41.731	Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino centro-settentrionale	66,47	86,3%
44.431	Foreste illiriche allagate di frassini, querce e ontani	6,86	8,7%
81	Prati permanenti	2,23	2,8%
	TOTALI	78,16	100,0%

specie rilevate in Bosco Bovedo ed analisi dei possibili miglioramenti ecologici esercitati dalle compensazione previste e della loro presenza osservate nelle aree di compensazione (indicate in grossetto nella prima colonna)

Specie (in grossetto se già segnalata nelle aree di compensazione)	Stato di protezione	IUCN Globale	IUCN nazionale	Descrizione esigenze ecologiche e coerenza con le misure di compensazione	Habitat dove le specie sono state rilevate nell'ambito del Bovedo, per mammiferi (esclusi chiroterri in ragione del metodo di monitoraggio), anfibi, rettili, invertebrati
Rana ridibunda <i>Pelophylax ridibundus</i>	Direttiva Habitat, all.V; convenzione di Berna All.III	LC-Least Concern	LC-minima preoccupazione (in aggiornamento)	La rana ridibunda è un anfibio altamente opportunistica. Vive in foreste miste e decidue, steppe forestali, steppe, semidesere e zone desertiche. Essendo una specie semiacquatica, la rana abita un'ampia varietà di habitat d'acqua corrente e stagnante, da pozze poco profonde e stagni a grandi laghi e fiumi,	3150 Laghi eutrofici naturali con vegetazione del <i>Magnopotamion</i> o <i>Hydrocharition</i> - AF2 Stagni e pozze meso-eutrofici a prevalente vegetazione

				nonché ruscelli di montagna. Le misure di compensazione che prevedono la gestione e conservazione dell'area del Bosco Vignano e soprattutto del biotopo delle Noghère, come nuova sito Natura -ZPS, permetteranno di proteggere la specie e migliorare il suo stato di conservazione	natante non radicante (pleustofitica)
Tritone punteggiato <i>Lissotriton vulgaris</i>	Convenzione di Berna All.III	LC-Least Concern	NT-Quasi Minacciata	Il tritone è associato agli habitat forestali. Si trova spesso anche in prati e boscaglia, al posto di antiche foreste, nonché in vari paesaggi antropici come parchi, giardini, campi ecc. Penetra nella zona della steppa e con vegetazione rada, sfruttando anche valli fluviali boschive. Le misure di compensazione che prevedono la gestione e conservazione dell'area del Bosco Vignano e soprattutto del biotopo delle Noghère, futura area Natura 2000 ZPS, dovrebbero permettere di proteggere la specie e ridurre le minacce listate dalla IUCN.	3150 Laghi eutrofici naturali con vegetazione del <i>Magnopotamion</i> o <i>Hydrocharition</i> - AF2 Stagni e pozze meso-eutrofici a prevalente vegetazione natante non radicante (pleustofitica)
Tritone crestato <i>Triturus carnifex</i>	Direttiva Habitat All.II, All.IV: Convenzione di Berna All.II	LC-Least Concern	NT-Quasi Minacciata	“Il tritone crestato italiano, rispetto ad altri tritoni, è meno legato all'ambiente acquatico dove si reca solo nel periodo riproduttivo, prediligendo corpi d'acqua ferma o con debole corrente; tuttavia alcuni individui non abbandonano mai l'acqua, restandovi anche nei periodi post-riproduttivi. Normalmente frequenta un'ampia varietà di habitat terrestri, dai boschi di latifoglie ad ambienti xerici fino ad ambienti modificati, dove si rifugia sotto grosse pietre, foglie morte, tronchi marcescenti o fessure del terreno. “Le misure di compensazione che prevedono la gestione e conservazione dell'area del Bosco Vignano e soprattutto del biotopo delle Noghère, oltre che le azioni di miglioramento nella ZPS, permettono di migliorare le condizioni ecologiche a favore della specie e ridurre le minacce listate dalla IUCN tra cui da ricordare B02.04- Rimozione di alberi morti e deperienti; A02.01- A08-; B02.04; I01; I02; J02.01; J02.01.03; J02.04.02; J02.05; J03.01-; J03.02-; K01.02; K01.03; K03-; K03.05; M01. La specie è segnalata nell'area delle Noghère.	3150 Laghi eutrofici naturali con vegetazione del <i>Magnopotamion</i> o <i>Hydrocharition</i> - AF2 Stagni e pozze meso-eutrofici a prevalente vegetazione natante non radicante (pleustofitica)

<p>Biacco carbone</p> <p><i>Hierophis viridiflavus</i></p> <p><i>Coluber viridiflavus</i></p>	<p>Direttiva Habitat AII.IV; Convenzione di Berna AII.II</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>“Specie che predilige ambienti ecotonali anche di origine antropica, in generale evita ambienti uniformi come boschi maturi. Molto veloce ed agile non è raro trovarlo su arbusti e rami bassi. Sverna negli ambienti più vari: sotto cataste di legna, petraie o tane abbandonate, dove rimane fino a marzo”. Le misure di compensazione che prevedono la gestione e conservazione dell’area del Bosco Vignano e soprattutto del biotopo delle Noghère e le porzioni previste nell’area del comune di Trieste, permettono di ridurre i rischi individuati da IUCN in particolare; A10.01- Rimozioni di siepi e boscaglie; A10.02- Rimozione di muretti a secco e terrapieni; B02.01- Riforestazione (ripiantumazione dopo taglio raso); J03.01- Riduzione o perdita di specifiche caratteristiche di habitat; J03.02- Riduzione della connettività degli habitat (frammentazione). È atteso un miglioramento delle condizioni di conservazione per la specie.</p>	<p>BL17 Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso</p>
<p>Saettone</p> <p><i>Zamenis longissimus</i></p> <p><i>Elaphe longissima</i></p>	<p>Direttiva Habitat AII.IV; Convenzione di Berna AII.II</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>“Il saettone è tipico di vari ambienti, frequenta zone umide e fresche a basse quote e ambienti aridi e ben esposti nelle regioni settentrionali e montuose. I maschi mostrano una notevole capacità di dispersione durante il periodo di attività che ha inizio tra marzo e aprile e si conclude tra ottobre e novembre. In primavera questa specie risulta essere prevalentemente diurna, mentre in estate predilige essere attiva di notte. Tra aprile e maggio avvengono gli accoppiamenti con scontri ritualizzati fra maschi, le femmine depongono le uova in tane abbandonate o buche nel terreno. La dieta è a base di piccoli Vertebrati, in particolare Sauri, Uccelli e Roditori”. Le misure di compensazione che prevedono la gestione e conservazione dell’area del Bosco Vignano e del biotopo delle Noghère. permettono di ridurre i rischi individuati da IUCN: A10.01- Rimozioni di siepi e boscaglie; A10.02- Rimozione di muretti a secco e terrapieni; B02- Gestione e uso di foreste e piantagioni; J03.01- Riduzione o perdita di specifiche caratteristiche di habitat; J03.02- Riduzione della connettività degli habitat (frammentazione).</p>	<p>PMI Prati da sfalcio dominati da <i>Arrhenatherum elatius</i></p>
<p>Algiroide magnifico</p>	<p>Habitat AII. IV; Berna AII.II</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>La specie si trova in boschi aperti, boscaglia, siepi, cespugli, sulle pareti rocciose e negli uliveti. Nelle valli fluviali</p>	<p>BL18 Ostrio-querceti del Carso</p>

<i>Algyroides nigropunctatus</i>				<p>si trova su rocce e scogliere vicino all'acqua. La specie può essere trovata anche in aree urbane, e si trovano più spesso in zone ombreggiate o semi ombreggiate. La zona alta del bosco Vignano e parte delle aree di compensazione previste del comune di Trieste appaiono ben adattarsi alla presenza della specie che come descritto, prevenendo anche le cause di vulnerabilità tra cui "Riduzione delle aree assolate a causa della crescita/ricrescita della vegetazione arborea. La specie mal sopporta la modifica degli habitat da parte dell'uomo". La specie è stata segnalata nell'area del Bosco Vignano.</p>	
Cervo volante <i>Lucanus cervus</i>	<p>Direttiva Habitat All.II</p> <p>Convenzione di Berna All.III</p>	NE-Not Evaluated	LC-Minor Preoccupazione	<p>"La specie predilige i boschi maturi di latifoglie soprattutto quercete planiziali o di media altitudine, dal livello del mare fino a circa 1700 m di quota; è presente anche in ambienti urbanizzati. Gli adulti vivono in genere 3-4 settimane e compaiono a partire dalla fine di maggio; i maschi emergono circa una settimana prima delle femmine e il periodo di volo si protrae al massimo fino ad agosto." Tra i principali fattori di rischio vengono citati B02.04-Rimozione di alberi morti e deperienti; Le aree di compensazione e le misure previste appaiono ben adattarsi alle esigenze ecologiche della specie anche in relazioni agli obiettivi gestionali che sono legati alla conservazione dei saproxilici ed alla gestione del legno morto. La specie è segnalata nelle aree di compensazione.</p>	BL17 Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso
Falena dell'edera <i>Euplagia quadripunctaria</i> <i>Callimorpha (Euplagia, Panaxia) quadripunctaria*</i>	Direttiva Habitat All.II	NE-Not Evaluated	NE-Non Valutata	<p>"Specie con predilezione per gli ambienti boschivi mediterranei, soprattutto in prossimità della vegetazione litorale, dove si insedia preferenzialmente in boschi ombrosi dal microclima fresco e umido. tra il piano basale fino a 1200 m di quota", le aree individuate soprattutto di Bosco Vignano e le Noghère presentano caratteristiche ecologiche tali da poter migliorare lo stato di conservazione complessiva della specie, anche in relazioni alle sue abitudini alimentari.</p>	BC16 Pineta di impianto a pino nero
Camoscio <i>Rupicapra rupicapra</i>	Direttiva Habitat All V	LC-Least Concern	LC-Least Concern	<p>Specie in espansione sul Carso e con areali di utilizzazione ampi. Da valutare l'influenza nel medio periodo le interazioni con lo sciacallo, Le misure di compensazione appaiono in ragione dell'estensione e delle tipologia di habitat e degli interventi poter migliorare in</p>	BL17-Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso

				maniera seppure marginale, le condizioni ecologiche per questa specie.	
Gatto selvatico <i>Felis silvestris</i>	Direttiva Habitat All IV	LC-Least Concern	NT-quasi minacciata	Specie con areali ampi ed in uno stato di conservazione buono sull'area carsica, le misure di compensazione appaiono in ragione dell'estensione e delle tipologia di habitat interessati e dei relativi interventi poter migliorare le condizioni ecologiche per la specie fornendo maggiori siti di rifugio e di disponibilità alimentari.	BL17-Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso
Genere <i>Martes</i> Genere <i>Martes</i>	Direttiva Habitat All V (<i>Martes martes</i>)	LC-Least Concern	LC-Least Concern	Il Genere <i>Martes</i> presenta uno stato di conservazione buono con un'espansione distributiva della martora. Le aree di compensazione appaiono ben supportare un miglioramento dello stato soddisfacente di conservazione del genere, nell'area in esame, grazie all'estensione e la caratteristiche degli habitat interessati dalla protezione e gestione.	Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso - Ostrio-querceti del Carso - Pineta d'impianto a pino nero - Boschetti nitrofilo a Robinia pseudacacia e Sambucus nigra (BL17 - BL18 - BC16 - D6)
Sciacallo dorato <i>Canis aureus</i>	Direttiva Habitat All V	LC-Least Concern	LC-Least Concern	Specie in forte espansione distributiva e con un incremento di popolazione in diversi ambiti regionali, ed anche in ambiente carsico dove ha raggiunto le più elevate densità a livello italiano. È fortemente adattata anche ad ambienti periurbani e diversificati come dimostrato i dati del fototrappolaggio in Bovedo; le misure di compensazione appaiono, in ragione dell'estensione e delle tipologia degli habitat interessati e dei relativi interventi tesi a migliorare le condizioni ecologiche per la specie.	Querceti su suoli colluviali e terre rosse del Carso - Ostrio-querceti del Carso - Pineta d'impianto a pino nero - Boschetti nitrofilo a Robinia pseudacacia e Sambucus nigra -(BL17 - BL18 - BC16 - D6 -PC4)
Il serotino di Nilsson <i>Eptesicus nilssonii</i>	IV alla Direttiva Habitat (Dir. 92/43/CEE) ;	LC-Least Concern	ND	<i>E. nilssonii</i> beneficia di habitat quali aree agricole e ambienti boscati. In estate i ripari comprendono crepe e rifugi negli edifici, mentre in inverno <i>E. nilssonii</i> iberna nelle case, cantine e talvolta in grotte. Questa specie si nutre in aree aperte e intorno ai lampioni, dove tendono a riunirsi grandi sciami di insetti. Effettuando rapidi movimenti, il pipistrello è in grado di catturare piccoli ditteri, coleotteri e altri insetti. Non esistono specifiche minacce importanti che ne pregiudicano la sopravvivenza. Le aree previste nelle misure di compensazioni consentono, in relazione alle esigenze ecologiche delle specie, di migliorare lo stato di conservazione della specie stessa a livello locale, grazie alla	Nr

				protezione di ulteriori aree di foraggiamento, anche in relazione alla presenza dell'area umida delle Noghere.	
<i>Pipistrelli di Savi</i> Hypsugo savii	IV alla Direttiva Habitat (Dir. 92/43/CEE) ; Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette- Convenzione Berna	C-Least Concern	LC-Minor Preoccupazione	La specie abita sia gli habitat costieri che quelli montuosi del Mediterraneo, compresi i paesaggi a vegetazione rada. H. savii trova rifugio in buchi di alberi e crepe durante l'estate, e può ibernare in siti sotterranei durante l'inverno. Grazie al suo volo rapido ad alta quota, il Pipistrello di Savi cattura le sue prede esclusivamente in volo. La sua dieta consiste principalmente di cicadellidi, falene, afidi e altri insetti. Non vi sono minacce dirette, ad eccezione dell'uso di pesticidi e dei lavori di ristrutturazione degli edifici. Le aree previste nelle misure di compensazioni consentono in relazione alle esigenze ecologiche delle specie, di migliorare lo stato di conservazione della specie stessa grazie alla protezione di ulteriori aree di foraggiamento e di rifugio, in particolare associato agli alberi come siti di rifugio. La specie è stata individuata nell'area degli interventi di miglioramento durante monitoraggi acustici e con catture con reti.	Nr
Il miniottero comune o miniottero di Schreibers <i>Miniopterus schreibersii</i>	allegato II alla Direttiva Habitat (Dir. 92/43/CEE) “ Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette Convenzione Berna	NT-Near Threatened	VU-Vulnerabile	La specie appare selezionare gli habitat ricchi di boschi misti o di latifoglie e si riposa in colonie nelle grotte carsiche, miniere e cantine..... Ha un volo veloce e le manovre, generate con la sua ampia membrana caudale consentono la caccia di falene, coleotteri, larve di lepidotteri e persino ragni. La distanza media tra i roost estivi e quelle invernali può variare da 40 a 100 km, ma sono state registrate distanze più lunghe. Le Popolazioni europee sono minacciate dalla perdita di habitat, dall'uso di pesticidi e dalla perdita di luoghi di rifugio. Le aree previste nelle misure di compensazioni consentono in base, alle esigenze ecologiche delle specie, di migliorare lo stato di conservazione della specie stessa, a livello locale, grazie alla protezione di ulteriori aree di foraggiamento e di rifugio	Nr
Vespertilio di Daubenton o vespertilio d'acqua	Allegato IV alla Direttiva Habitat (Dir. 92/43/CEE) ; Berna Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette	LC-least Concern	LC-Minor Preoccupazione	Sebbene assente su alcune isole, il Myotis daubentonii è presente in tutta l'Europa. Si trova in boschi decidui e misti, sempre vicino ai corpi idrici. In estate si riposa in cavità di alberi, grotte, edifici e altre strutture artificiali; in inverno la specie predilige soprattutto siti sotterranei:	Nr

<p><i>Myotis daubentonii</i></p> <p>Myotis daubentonii</p>	<p>Convenzione Berna</p>			<p>miniére, caverne, fessure rocciose. È un pipistrello agile, si ciba di insetti acquatici e anche piccoli pesci utilizzando una tecnica "trawling". Tuttavia, è noto anche per cacciare lungo i bordi dei boschi. M. daubentonii è una specie migratrice ed è noto per coprire una distanza fino a 150 km tra i dormitori. Non esistono minacce importanti per questa specie; tuttavia, i cambiamenti nella qualità delle acque possono ridurre la disponibilità alimentare e la perdita di siti di riposo può rappresentare un problema concreto. Le aree previste nelle misure di compensazioni consentono in base, alle esigenze ecologiche delle specie, di migliorare lo stato di conservazione della specie stessa grazie alla protezione di ulteriori aree di foraggiamento e di rifugio e il miglioramento di quelle esistenti; in particolare di grande rilievo è la zona delle Noghère e le relative componenti. La specie è stata segnalata nelle aree di miglioramento.</p>	
<p>Vespertilio di Natterer</p> <p>Myotis nattereri</p>	<p>Allegato IV alla Direttiva Habitat (Dir. 92/43/CEE) “ Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette Convenzione Berna</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>VU-Vulnerabile</p>	<p>Questa specie si trova in vari habitat, ma è prevalentemente presente nelle foreste (ad esempio faggio e quercia) e vicino ai corpi idrici. Durante l'estate si riposa in alberi vuoti, mattoni vuoti e fori sui muri in edifici e bat box. In inverno, M. nattereri può essere trovato in ibernazione in fessure rocciose, grotte, cantine e altri siti sotterranei.</p> <p>Il pipistrello di Natterer non solo è in grado di volare lentamente, ma anche di volare “fluttuando” vicino al suolo e alla vegetazione. Con quest'ultima tecnica e la tipologia di caccia, è in grado di catturare le sue prede: ragni, mosche, scarabei e insetti acquatici.</p> <p>Generalmente considerata una specie sedentaria; tuttavia, alcuni individui sono noti per aver percorso lunghe distanze (ad es. 266 km). Le minacce per il pipistrello di Natterer comprendono la perdita di boschi e di aree di sosta in alberi, edifici e habitat sotterranei. La specie è stata segnalata nelle aree di miglioramento e le misure di compensazioni è prevedibile che miglioreranno il suo stato di conservazione.</p>	<p>Nr</p>

<p>Nottola di Leisler</p> <p><i>Nyctalus leisleri</i></p>	<p>Allegato IV direttiva Habitat-</p> <p>Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette</p> <p>Convenzione Berna</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>NT-Quasi Minacciata</p>	<p>Questa specie abita una varietà di foreste, sia conifere che decidue. Tende a nascondersi in buchi di alberi, crepe e cavità marcite, ma si trova anche in bat box e negli spazi sui tetti degli edifici. L'anatomia permette ai pipistrelli di Leisler di volare molto velocemente non solo sopra i grandi corpi idrici, ma anche sotto la copertura degli alberi. La sua dieta comprende una grande varietà di insetti, come falene, mosche e coleotteri. Noto per coprire lunghe distanze durante la migrazione (ad es. 1.000 km registrati), in genere nella direzione sud-ovest; specie anche sedentaria nelle zone dove l'inverno è più mite. Le minacce comprendono il disturbo e la distruzione dei rifugi in alberi ed edifici, nonché la perdita o il degrado dell'habitat per l'alimentazione. La specie è già stata segnalata nella zona di Vignano-Noghere e le misure di compensazioni miglioreranno il suo stato di conservazione</p>	<p>Nr</p>
<p>Nottola comune</p> <p><i>Nyctalus noctula</i></p>	<p>Allegato IV direttiva Habitat</p> <p>Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette</p> <p>Convenzione di Berna</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>VU-Vulnerabile</p>	<p>La specie vive soprattutto nelle foreste, anche se ora può essere spesso avvistata in aree urbane se vi sono prede a sufficienza e l'acqua è disponibile. Per le soste estive la <i>N. noctula</i> predilige fori (es. di picchio) lungo i bordi della foresta. In inverno, le fessure rocciose negli edifici e sui ponti sono spesso utilizzate.</p> <p>La nottola ha un volo molto veloce e diretto, spesso sopra il tetto degli alberi. Con le sue immersioni profonde e la sua forte ecolocalizzazione, il pipistrello notturno è in grado di catturare rapidamente la sua preda: falene, maggiolini, grilli e scarabei.</p> <p>Si tratta di una tipica specie migratrice. Le popolazioni provenienti dal l'Europa nord-orientale migrano verso sud-ovest in autunno, coprendo distanze fino a 1.000 km. A causa delle condizioni meteorologiche, le popolazioni occidentali tendono ad essere più sedentarie. Nessuna minaccia grave è da segnalare anche se è da ricordare questa minaccia ovvero. B02.02- Disboscamento (taglio raso, rimozione di tutti gli alberi); B02.04- Rimozione di alberi morti e deperienti. In base alle esigenze ecologiche della specie le misure di compensazioni miglioreranno</p>	<p>nr</p>

				il suo stato di conservazione, anche in ragione della selezione delle aree a favore dei picidi e le azioni di miglioramento a favore del legno morto	
<i>Nottola gigante</i> <i>Nyctalus lasiopterus</i>	Allegato IV direttiva Habitat- Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette Convenzione Berna	VU- Vulnerable	CR-Pericolo critico	Questa specie arborea dipende dalle foreste mature e si rifugia in buche di alberi (di caducifoglie) durante tutto l'anno. La dieta della Nottola Maggiore consiste in gran parte di falene, libellule e scarafaggi. Tuttavia, i campioni di escrementi hanno indicato che la specie preda anche piccoli uccelli come il pettirosso, durante la migrazione stagionale. Le sue ali sottili consentono un volo rapido e diretto anche ad altitudini elevate. Si sa poco sulle minacce potenziali, ma la perdita di boschi maturi e la perdita o disturbo dei siti di riposo (in vecchi alberi ed edifici) possono avere un impatto negativo sulla specie. Alcuni individui sono stati trovati morti in centrali eoliche in Spagna. La specie è già stata segnalata nella zone di Vignano-Noghère ed il sistema di protezione e di gestione atteso migliorerà le condizioni di conservazione locale della specie.	
Il pipistrello albolimbato <i>Pipistrellus kuhlii</i>	Allegato IV direttiva Habitat - Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette	LC-Least Concern	LC-minima preoccupazione	Il pipistrello di Kuhl, si trova nel bacino mediterraneo, è comune sia in ambienti agricoli che urbani. È spesso associata ad insediamenti umani e a ripari in fessure di alberi/scogliere e nella costruzione, in spazi vuoti e cantine. Si tratta di una specie molto agile, che può nutrirsi di moscerini, zanzare, falene e altri insetti durante il volo. I pipistrelli di Kuhl possono diventare piuttosto sedentari. Colonie e individui a volte sono minacciati da ricostruzioni degli edifici. La specie è stata individuata attraverso catture con mist net e bat detector nell'area di Percedol, area dove sono previsti interventi di gestione attiva che consentiranno il miglioramento delle condizioni ecologiche della specie.	
Pipistrello di Nathusius <i>Pipistrellus nathusii</i>	Allegato IV direttiva Habitat - Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette	LC-Least Concern	NT-Quasi Minacciata	Anche se più lento di <i>P. pipistrellus</i> , <i>P. nathusius</i> gode ancora un volo rapido, che è utile durante il foraggiamento. La dieta di questa specie è costituita principalmente da insetti volanti, come moscerini, zanzare e mosche. Preferisce gli habitat di foreste riparie, di boschi misti e spesso in prossimità di corpi idrici. In estate <i>P. nathusius</i> si riposa in buchi di alberi, edifici e box dei pipistrelli,	

				<p>mentre in inverno preferisce ibernare in crepacci di falesie ed ingressi di caverne.</p> <p>La pipistrello di Nathusius intraprende una migrazione stagionale a lunga distanza, solitamente da nord-est a sud-ovest dell'Europa, lungo le coste o le valli fluviali. La specie, pur non subendo minacce importanti, è influenzata dalla frammentazione dell'habitat lungo le vie migratorie, dalla perdita e dal disturbo di strutture di sosta negli edifici, dalla perdita di alberi maturi con cavità e/o corteccia fessurate, ecc., nonché da cambiamenti della qualità dell'acqua che possono influire sul l'approvvigionamento alimentare.</p> <p>B02.04- Rimozione di alberi morti e deperienti, J02- Cambiamenti delle condizioni idrauliche indotti dall'uomo; J02.10- Gestione della vegetazione acquatica e ripariale per il drenaggio. La specie è stata individuata attraverso catture con reti e bat detector nell'area di Percedol. Le azioni di gestione attiva e di estensione delle aree Natura 2000 favoriranno un miglioramento delle condizioni ecologiche per la specie.</p>	
<p>Pipistrello nano</p> <p><i>Pipistrellus pipistrellus</i></p>	<p>Allegato IV direttiva Habitat - Allegato III-Specie di fauna protette</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>LC-Minor Preoccupazione</p>	<p>La specie ha un volo agile e irregolare e utilizza una tecnica di caccia per predare piccoli insetti. Questa specie si alimenta in una vasta gamma di habitat, quali foreste aperte, zone umide, terreni agricoli, semideserti e aree urbane. P. pipistrellus spesso si riposa in crepacci di edifici e alberi, ma può anche ibernarsi in siti sotterranei durante gli inverni rigidi. P. pipistrellus è una specie piuttosto sedentaria, con un'interruzione estiva e invernale spesso a soli 20 km di distanza. Tuttavia, sono state registrate anche migrazioni a lunga distanza. Poiché una percentuale elevata di colonie si trova negli edifici, la specie può essere particolarmente vulnerabile ad altri fattori antropogenici, quali disturbi, trattamenti e ristrutturazione degli edifici.</p>	
<p>Orecchione bruno</p>	<p>Allegato IV direttiva Habitat - Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>NT-Quasi Minacciata</p>	<p>P. auritus è una tipica specie boschiva e può essere osservata in diversi tipi di foreste. Nell'Europa meridionale, può essere osservata anche nelle foreste ad altitudini più elevate. Questa specie si accampa sia sugli alberi che negli edifici durante l'estate. In inverno può essere trovato in letargo nelle cavità degli alberi</p>	

<i>Plecotus auritus</i>				<p>(se l'inverno è moderato) o nei siti sotterranei in piccolo numero. Tipicamente, il Pipistrello dalle orecchie grandi marroni emerge quando è completamente buio. Cattura la preda (ad es. falene, cavallette, ragni, orecchie, ecc.) usando le ali o la coda come scoop o attraverso il fogliame. <i>P. auritus</i> ha un sistema uditivo particolarmente sensibile, che gli permette di identificare e catturare prede più silenziose.</p> <p>Si tratta di una specie molto sedentaria. Questa specie è minacciata dalla perdita di foreste di latifoglie nel l'area mediterranea. A02.01- Intensificazione agricola; A07- Uso di biocidi, ormoni e prodotti chimici; B02- Gestione e uso di foreste e piantagioni; B02.02- Disboscamento (taglio raso, rimozione di tutti gli alberi); B02.04- Rimozione di alberi morti e deperienti. Anche per questa specie le misure di compensazione, in particolare quelle tesi a mantenere e favorire la presenza di alberi morti e deperienti, dovrebbero migliorare lo stato di conservazione locale grazie all'allargamento della rete natura 2000 e la gestione attiva.</p>	
<p><i>Molosso di Cestoni</i></p> <p><i>Tadarida teniotis</i></p>	<p>Allegato IV direttiva Habitat - Allegato II-Specie di fauna rigorosamente protette</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>LC-Minor Preoccupazione</p>	<p>Questa specie si trova in regioni montane e aree urbane ed è noto per foraggiare veloce mentre in volo. La sua dieta comprende insetti volanti: falchi, falchi, Diptera stagionale, crisopodi e scarafaggi.</p> <p><i>T. teniotis</i> è noto per essere sedentario e di abitare nelle cavità rocciose su pareti e scogliere, grotte e ponti durante l'estate e l'inverno. È negativamente influenzata dalla perturbazione e dalla perdita di siti di rifugio negli edifici, dal disboscamento (in parti dell'areale), dall'uso di pesticidi e potenzialmente minacciata da parchi eolici. K03.06- Competizione con animali domestici. Anche per questa specie le misure di compensazione dovrebbero migliorare lo stato di conservazione locale grazie all'allargamento della rete natura 2000 e la gestione attiva.</p>	
<i>Serotino bicolore</i>	<p>Allegato IV direttiva Habitat</p>	<p>LC-Least Concern</p>	<p>LC-Minor Preoccupazione</p>	<p>La specie si trova in aree urbane, montagnose e agricole. È nota per posarsi in fori di edifici e alberi durante l'estate; durante l'inverno, a siti negli edifici sono preferiti i siti sotterranei</p>	

Vespertilio murinus				<p>ovvero in cavità naturali. Con un volo rapido e agile che ricorda la specie Nyctalus, V. murinus di solito caccia moscerini e altri piccoli insetti. Questa specie preferisce foraggiarsi in spazi aperti e utilizzare tecniche di voli aerei.</p> <p>Si tratta di una specie migratrice con una distanza registrata di 780 km. V. murinus è affetta da disturbi o perdita delle aree di roost. Anche per questa specie le misure di compensazione dovrebbero migliorare lo stato di conservazione locale grazie all'allargamento della rete natura 2000 e la gestione attiva.</p>	
---------------------	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

4) Le analisi ambientali e le conseguenti valutazioni degli impatti sulla vegetazione attuate all'interno dell'iter urbanistico della Variante ed in assenza di indicazioni definite da un progetto definitivo/esecutivo, hanno identificato, attraverso i riscontri nell'area vasta e le aree di campionamento effettuate in sito (confermate dalla documentazione bibliografica disponibile), il quadro generale degli elementi vegetali interessati dalla previsione dell'opera, indicando le pressioni che questa avrebbe esercitato sul contesto dei luoghi. Le risultanze sono state inoltre confermate anche nelle valutazioni della Vinca, con la presenza degli impatti potenziali e le necessarie azioni di mitigazione/compensazione. Si concorda pertanto sul necessario approfondimento proprio della fase di progettazione definitiva/esecutiva, degli impatti sul contesto ambientale/vegetale e più in generale legati allo stato attuale dei luoghi oggetto di intervento, così come indicato nel parere dell'Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia, prot. 293196 di data 18 maggio 2023. Per quanto sopra, si propone di integrare l'art. 116 delle norme tecniche di attuazione del PRGC con i seguenti punti:

- Approfondire, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, le considerazioni in merito agli impatti sulla vegetazione, così come indicato nel parere dell'Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia, prot. 293196 di data 18 maggio 2023.
- Approfondire, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, i potenziali effetti del disboscamento delle aree di pertinenza dell'infrastruttura in termini di aumento del ruscellamento superficiale e del conseguente rischio di erosione, in un ambito caratterizzato dalla presenza di fenomeni locali di instabilità geologica, così come indicato dal parere del Servizio geologico, nota prot. n. 282461 di data 15 maggio 2023.

Esiti della consultazione VAS – modifiche conseguenti

Analizzate le osservazioni presentate e relativi pareri espressi dai soggetti con competenze in materia di ambiente nell'ambito del procedimento di VAS, tenuto conto degli esiti della conclusione del procedimento della Vinca di III livello, per le finalità legate all'espressione del "parere motivato" da parte dell'autorità competente e per il relativo proseguo dell'iter, la variante al PRGC dovrà essere integrata nei suoi con l'inserimento di specifiche disposizioni.

In particolare, dovrà essere integrato l'art. 116 delle Norme tecniche di attuazione del PRGC con l'inserimento di quanto disposto nel parere regionale 0655769 dd. 25/10/2024:

"Approfondire, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, le considerazioni in merito agli impatti sulla vegetazione, così come indicato nel parere dell'Ispettorato forestale di Udine, Trieste e Gorizia, prot. 293196 di data 18 maggio 2023";

“Approfondire, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, i potenziali effetti del disboscamento delle aree di pertinenza dell’infrastruttura in termini di aumento del ruscellamento superficiale e del conseguente rischio di erosione, in un ambito caratterizzato dalla presenza di fenomeni locali di instabilità geologica, così come indicato dal parere del Servizio geologico, nota prot. n. 282461 di data 15 maggio 2023

Inoltre, nella piena coerenza del deliberato della Giunta regionale con atto 846/2024, l’ultimo periodo dell’art. 116 delle norme tecniche di attuazione dovrà essere integrato e aggiornato come segue:

La messa in esercizio della Cabinovia è vincolata al rispetto delle seguenti condizioni:

- l’attuazione della misura di compensazione paesaggistica;
- alla definizione del primo report di monitoraggio così come previsto al capitolo 13 del Rapporto ambientale ai fini VAS

Sono prescrittivi e vincolanti i contenuti della deliberazione della giunta regionale 846/2024 “Dpr 357/1997, art 5, comma 9. dgr 1183/2022. Realizzazione per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico della variante al piano regolatore generale comunale di livello comunale “Accesso nord: mobilità sistemica e turistica”.